

који потиче из времена када ваздухопловство је било у раном развоју и када су пилоти и конструктори били истовремено и научници. У овом периоду је било веома мало познавања о аеродинамici и ветровима, али се јасно јасно је да је ваздухопловство у тој епохи било највећи индустријски и научни напредак у свету. У тој епохи је било веома мало познавања о аеродинамici и ветровима, али се јасно јасно је да је ваздухопловство у тој епохи било највећи индустријски и научни напредак у свету.

ПРВО УСПЕШНО ЛЕТЕЊЕ АВИОНОМ У БЕОГРАДУ

Први писани документ о ваздухопловству у Кнежевини Србији је чланак Матије Бана *Ваздухопловие*, објављен у „Српским новинама“ 20. септембра / 2. октобра 1844. г. Нешто раније, 1841, београдски калфа Манојло је израдио справу за летење којом је хтео да прелети Саву, али се тај покушај завршио неуспешно. Постоје непроверени подаци да је Француз Боде летео балоном изнад Београда 1873, а изнад Панчева 1880. г. Крајем прошлог века, у часописима „Службени војни лист“, „Ратник“ и „Војин“ објављен је велики број чланака о ваздухопловству (балонима и голубијој пошти). У то време се пројектовањем ваздухоплова бавио и Никола Тесла. На дан 2/14. августа 1893. г., донете су *Измене и допуне уредбе о формацији целокупне војске*, где је у члану 23. став 4. предвиђено да се по могућству у свакој дивизији образује и по једно ваздухопловно (балонско) одељење. Био је то први, на жалост неуспешан, покушај стварања војног ваздухопловства у Краљевини Србији¹.

¹ О овом „предстолећу“ летења код Срба видети детаљније у Шиме Оштрић, *Пред-*

Ваздухопловство је почетком овог века доживело буран развој у свету, а авијација је нарочито била популарна међу младима. Слично је било и у Србији². Међу београдским гимназијалцима, крајем прве деценије овог века, створио се један круг младих људи који су били просто опседнути авионима. На челу ове групе стајали су Александар и Јовица Дероко³, Ђорђе Рош⁴, Љубиша Гли-

столеће летења, Пинус бр. 2/1995, Београд, 1995, стр. 111–127 (ту видети и за старију литературу и изворе о овој теми).

² Први Србин који се бавио остваривањем летеће справе теже од ваздуха био је београдски лекар др Стокић, који је још 1901. г. патентирао у Паризу оригиналан систем летелице чији је модел, по писању листа „Бранково коло“ (јул 1901. г.), успешно летео. О доктору Стокићу припремамо посебан рад.

³ Александар Дероко је током Првог светског рата приступио српској авијацији и постао пилот. Јовица Дероко, Александров млађи брат, рођен 1896. г., веома се интересовао за авијацију у периоду 1909–14. г. Као исувише млад није учествовао у ратовима већ је био послат на школовање у иностранство. После рата живео је и радио као инжењер у Америци.

⁴ Ђорђе Рош, син инжењера Себастијана Роша, рођен 1896. г., је такође од 1909. г. ин-

шић⁵ и Страхиња-Бан Нушић⁶, Константин Петровић⁷, сви рођени у Београду.

тензивно радио на пољу ваздухопловства; градио је разне моделе авиона и извео низ интересантних конструкција. Ступивши у Ваздухопловну команду, летео је као извиђач током лета и јесени 1915. г, прво у Аеропланској ескадри, а онда у Француској ескадрили у Србији. У борбама за одбрану Београда бива као пешадинац тешко рањен и заробљен, а почетком 1917. г. је као тешки инвалид размењен у Италији. Напустио је 1921. г. војску као инвалид, завршио економију и са својим братом отворио техничко предузеће Рокс, које је радило као заступник познатих авионских фабрика.

⁵ Љубиша Глишић, син мајора Светозара Глишића, рођен 1896. г., израдио је велики број модела авиона. У периоду 1910-12. г. снимио је изванредну колекцију фотографија о летовима авијатичара у Београду у истом периоду. У рату је учествовао као ћак-наредник, а потом је завршио студије хемије у Греноблу. Између два рата живео у Француској.

⁶ Страхиња Бан-Нушић, син Бранислава Нушића, рођен 1895. г., школовао се у Београду, а вишу гимназију је завршио у Скопљу, где му је отац био српски конзул. У својој радионици конструисао је и један већи апарат, једрилицу на којој је извршио пробно летење спуштајући се са брда код Хайдучке чесме у Кошутњаку. Још као гимназијалац је почeo да прикупља материјал за будући ваздухопловни музеј, па је тако сачувао неке делове Русјановог авиона. Као добровољац ступио је у Ђачку чету и убрзо као ћак-наредник храбро погинуо код села Петровца при великој Макензеновој офанзиви. Сестра Страхиње Нушића, Маргита-Гита Нушић, студент вајарства у Загребу, је јула 1912. г. била путник у аероплану над Загребом и тако постала прва Српкиња која је летела.

⁷ Константин Петровић, рођен 1895. г., за време Првог светског рата завршио је механичарску школу у Француској а између два рата бавио се аутомобилизмом.

Ови ентузијasti су радили са пуно озбиљности и истрајности на изградњи модела авиона. Сакупљали су стране стручне часописе и из њих копирали тадашње типове авиона. Ступили су у преписку са појединим фабрикама авиона и добили проспекте и каталоге тих фабрика. Били су претплаћени и на неке стручне часописе: браћа Дероко на француски ваздухопловни часопис „L'Aviation“, Ђорђе Рош на немачки „Flugpost“, а Константин Петровић на лозански „Vie sportive“. Скоро сваке недеље је ова група одлазила на Кalemegdan и изводила пробне летове својих новоконструисаних модела.

Но, они нису имали снаге ни материјалне могућности да изведу први лет авionom у Београду. Било је неопходно да дође неко од страних авијатичара, са својим авionом, да би се полетело и у Београду.

Треба ипак знати да се тек 1908. г. стварно почело озбиљно да лети. Наиме, 1. децембра 1903. г. браћа Рајт (Wright) извела су први управљиви лет авionom, али је он трајао свега 59 секунди за које време је авion Флајер-1 (Flyer I) прелетео 259,7 м.⁸ Даљи напредак је био врло спор. Вилбур Рајт (Wilbur Wright) ће, на авionу Флајер-2 (Flyer II), 9. новембра 1904. г. постићи рекорд од 5 минута и 4 секунди са прелетом од 4,8 km.⁹ Исти pilot ће, на авionу Флајер-3 (Flyer III), 5. октобра 1905. г. већ летети 38 минута и

⁸ Д. А. Соболев, *История самолетов - начальный период*, Москва, 1995, стр. 158; *Авиация в России*, Москва, 1987, стр. 350; Enzo Angelucci, Paolo Matricardi, *Guida agli aeroplani di tutto il mondo 1*, Roma 1978, стр. 36-37.

⁹ Д. А. Соболев, н.д., стр. 159.

прелетети око 20 км просечном брзином од око 60 км/х. Авијатичари у Европи су све до 1908. г. заостајали за браћом Рајт. Током те године, нове европске, тачније француске, конструкције авиона почињу да достижу по квалитету америчке. Ипак је на крају 1908. г. све светске рекорде држао Вилбур Рајт. Те године на снази су били следећи светски рекорди у авијацији: у дужини трајања лета рекорд је износио 2 часа 20 минута и 23 секунде,¹⁰ у даљини лета 125 км¹¹, у брзини 44 км/х¹² и у висини лета 110 м¹³. Сви рекорди су постигнути на авиону Рајт-А (Wright-A) са мотором Рајт од 30 КС.

Први лет у Француској је извео 23. октобра 1906. г. Бразилац Сантос Димон (Alberto Santos Dumont) прелетевши 80 метара. До почетка 1908. г. напредак је био спор. Јануара 1908. г. Фарман успева да прелети 1 км у кругу. Те године гостује у Француској Вилбур Рајт који у једном од демонстративних летова прељеће око 130 км за 2 часа и 20 минута.¹⁴ Француски конструктори успешно користе његова искуства и до краја 1909. г. преузимају примат. Крајем те године би-

ли су на снази следећи светски рекорди: у дужини трајања лета рекорд је износио 4 часа 17 минута и 53 секунде¹⁵, у даљини лета 223 км¹⁶, у брзини 77 км/х¹⁷ и у висини лета 453 м¹⁸. Наравно, ту је и лет Луја Блериоа (Luis Bleriot) преко канала Ла Манша 25. јула 1909. г.

Французи ће доминирати и до краја 1910. г., то јест управо у време када ће Београђани моћи да виде прва летења. Анри Фарман ће на свом авиону Фарман, са мотором Гном од 50 КС, 18. децембра 1910. г., у Етампу, Француска, летети 8 часова, 12 минута и 23 секунде.¹⁹ Морис Табуто (Maurice Tabuteau) 30. децембра 1910. г., у Етампу, прељеће 585 км, на авиону Мориса Фарман (Maurice Farman) са

¹⁰ Оборен у Овуру, Француска, 31. децембра 1908. г. Enzo Angelucci, Paolo Matricardi, н.д., стр. 104-105; Д. А. Соболев, н.д... стр. 180.

¹¹ Оборен у Овуру 31. децембра 1908. г. Enzo Angelucci, Paolo Matricardi, н.д., стр. 106-107; Д. А. Соболев, н.д., стр. 180.

¹² Оборен у Овуру 21. септембра 1908. г. Enzo Angelucci, Paolo Matricardi, н.д., стр. 102-103.

¹³ Оборен у Овуру 18. децембра 1908. г. Enzo Angelucci, Paolo Matricardi, н.д., стр. 100-101.

¹⁴ Richard Townshend, *The First Great Air War*, Falmouth 1989, стр. 12.

¹⁵ Оборио га 3. новембра 1909. г., у Мурмелону, Француска, Анри Фарман (Henri Farman) на сопственом авиону Анри Фарман III (Henri Farman III), са мотором Гном (Gnome) од 50 КС. Enzo Angelucci, Paolo Matricardi, н.д., стр. 104-105 (у књизи грешком пише 3. децембра); Д. А. Соболев, н.д., стр. 180.

¹⁶ Оборио га 3. новембра у Мурмелону, Анри Фарман (Henri Forman) на сопственом авиону Анри Фарман III са мотором Гном (Gnome) од 50 КС. Enzo Angelucci, Paolo Matricardi, н.д., стр. 106-107 (погрешно пише 210 км); Д. А. Соболев, н.д., стр. 180.

¹⁷ Оборио га 28. августа 1909. г. у Ремсу, Француска, Луј Блерио (Luis Bleriot) на авиону Блериот (Bleriot). Enzo Angelucci, Paolo Matricardi, н.д., стр. 102-103.

¹⁸ Оборио га 1. децембра 1909. г., у Шалону, Француска, Ибер Латам (Hibert Latham) на авиону Антоанет-6 (Antoinette-6) са мотором Антоанет од 50 КС. Enzo Angelucci, Paolo Matricardi, н.д., стр. 100-101.

¹⁹ Enzo Angelucci, Paolo Matricardi, н.д., стр. 104-105.

мотором Рено (Renault) од 70 КС.²⁰ Алфред Лебланк (Alfred Lablanc) 29. октобра 1910. г. у Белмонт Парку у Сједињеним Државама, лети брзином од 109 км/х на авиону Блерио, са мотором Гном од 100 КС.²¹

Не треба, ипак, поистовећивати успехе француске авијације са нивоом развоја авијације у другим земљама. Узмишмо, на пример, Русију. Први демонстративни лет је извршио Францу Ж. Леган, 11. октобра 1909. г. на авиону Воазен, на Гачинском војном пољу. Те године Русија није имала ни једног пилота.²² Тек 8. марта 1910. г. обавио је први лет руски пилот М. Н. Јефимов (М. Н. Ефимов) на авиону Фарман-4, на хиподрому у Одеси.²³ Московљани су прве летове могли да виде од 2. до 6. маја 1910. г. Лећео је С. И. Уточкин на авиону Фарман-4.²⁴ Само неколико дана раније (од 25. априла до 2. маја) први пут се летело у Петрограду.²⁵ У Угарској се почело са летењем октобра 1909. г., а стварни успеси су остварени тек у лето 1910. г.²⁶ Чеси су првог дипломираног пилота

добили тек 14. јула 1911. г.²⁷ Први лет у Великој Британији је извео А. В. Poe (V. A. Roe) 8. јуна 1908. г.²⁸ али ће се и на острву озбиљно почети са летењем тек 1910. г. Први успешан лет у Немачкој извео је Орвил Рајт (Orville Wright) септембра 1909. г. на Темпелхофу код Берлина. Први авион немачке конструкције (конструктор В. С. Хоффман - W. S. Hoffman) полетео је 1. марта 1910. г. и то само 3,5 м у висину.²⁹

Први неуспешни покушај Рудолфа Симона

Први покушај лета у Београду извео је чешки пилот Рудолф Симон³⁰. Још 23. августа 1910. г.³¹ најавила је београдска

²⁷ Био је то Јан Чермак (Jan Čermak), који ће ускоро, октобра 1911. г. летети и у Београду. Prof. RS dr Zdenko Šmoldas, *Prvničevsky „diplomovaný pilot“*, Letectví+Kosmonautika 25/1986, стр. 2-3

²⁸ Poe је „лећео“ 55 м на висини од 0,6 метара. Richard Townshed Bickers, *n.d.*, стр. 12.

²⁹ Kroschel Stützer, *Die deutschen Militärflugzeuge*, 1977, стр. XVIII.

³⁰ Симон није имао диплому пилота издату од FAI (Међународне ваздухопловне асоцијације). Био је самоук. На ваздухопловној утакмици 10. јула 1910. г. у Винер Нојштату освојио је 5. место, од пет такмичара, у дисциплини - максимално трајање лета. Његов лет је трајао само 5 секунди. Reinhard Keimel, *Ostreichs Luftfahrzeuge*, Graz, стр. 103. У нашој тадашњој шtampi тврдило се како је освојио четврто место и како је због тога освојио диплому. Није наведено колико је било такмичара. *Авијатичар*, Вечерње Новости од 25. августа / 7. септембра 1910. г.

³¹ Сава Микић у својој, за сада још увек јединој *Историји Југословенског ваздухопловства*, Београд, 1932, стр. 15-16, потпуно погрешно Симонов покушај датира у крај 1909. г. Заиста није јасно откуд оваква груба грешка у датовању.

²⁰ *Исто*, 106-107.

²¹ *Исто*, 102-103.

²² *Авиация в России*, Москва, 1987, стр. 355.

²³ *Исто*, 356.

²⁴ *Исто*, 357.

²⁵ *Исто*, 357.

²⁶ Велике успехе је 1910. г. постигао Суботичанин Иван Сарић, који је први пут поплетео крајем јуна 1910. г. Њега у мађарској ваздухопловној литератури убрајају у два три најзначајнија мађарска ваздухопловна пионира. Иначе, Сарић је био Буњевац. О њему такође припремамо посебан рад. Csanádi Norbert, Nagyváradi Sándor, Winkler Láslo, *A magyar repülés története*, Budapest, 1977, стр. 19-25.

штампа за 28. август летење Чеха Симона на Бањичком пољу, на хиподрому. Лету је требало да присуствује цео београдски гарнизон. За публику су начињена посебна седишта и ложе (око 6000 места). Улазнице су требале да се наплаћују на улазу на Бањицу.³² Међутим, Симон је 20. августа имао удес у Загребу при чему је његов двокрилац Лонер Симон I (Lohner Simon I), опремљен мотором Анцани (Anzani) снаге 24 КС, озбиљно оштећен³³. Због тога је наступ одложен за 4. септембар.³⁴ Симон је 2. септембра стигао из Загреба возом у Београд. Авион је, углавном, оспособио, али оправке су продужене и у Београду. Нешто због кише а нешто и због тога што авион још није био потпуно исправан, лет је опет одложен.³⁵ Монтирање авиона је коначно отпочело 8. септембра.³⁶ Симон је морао да на мотору и делу конструкције авиона изврши низ поправки. Због тога је и лет, заказан за 11. септембар, по ко зна који пут отказан.³⁷ Тек у недељу, 18. септембра, био је обављен први успешан пробни лет. Авион се подигао на висину од 10 до 15 м и летео 3

³² Ваздушна лађа, Вечерње Новости од 10/23. августа 1910. г.

³³ У иностраној литератури се тврди да је овом приликом Симонов авион уништен. О његовом покушају летења у Београду никде нема ни помена. Reinhard Keimel, *Osterreichs Luftfahrzeuge*, Graz, 1981, стр. 175 (ту видети старију литературу о овоме).

³⁴ Ваздушно летење, Вечерње Новости од 12/25. августа 1910. г.

³⁵ Ваздушна лађа, Вечерње Новости од 21. августа / 3. септембра 1912. г.

³⁶ Авијатичар, Вечерње Новости од 25. августа / 7. септембра 1910. г.

³⁷ Летење аеропланом, Вечерње Новости од 4/17. септембра 1910. г.

до 4 км а затим се спустио без проблема.³⁸ Охрабрен успехом пилот је за 21. септембар заказао јавни лет на Бањичком пољу. Окупила се велика маса свeta, са раније купљеним улазницама, као и комплетан београдски гарнизон. После доста тешкоћа са мотором, Симон је, са закашњењем од више од пола сата, успео да покрене мотор. Авион је после рулања од 120 до 150 м успео полети и да се подигне на висину од неких 10 м. Публика је таман почела да аплаудира када је одмах дошло до проблема. Симон је ушао у леви заокрет са циљем да авион окрене, користећи дубодолину на Бањици, и да се врати на стартну позицију. При окретању, мотор је почeo да отказује, па је авион левим крилом закачио обалу дубодoline и пао на земљу. Апарат се пребио на пола, а Симон је лакше повређен, по носу и обрви, док му је грудни кош био мало нагњечен од ударца у пречагу пред седиштем. Повређеног пилота је дежурни лекар др Свет. Марковић превезао у бараку саграђену за смештај авиона. Тако се први јавни лет авионом у Београду завршио крајње разочарајуће. Публика се разишла коментаришући догађај на различите начине. Једни су жалили пилота а други су га осуђивали што лети неусавршеним авионом.³⁹

Симон је напустио Београд, оставивши авион повериоцима који су платили подвоз до Београда. Шпедитер Робичек је присвојио покварени мотор Анцани и

³⁸ Летење на Бањици, Вечерње Новости од 9/22. септембра 1910. г.

³⁹ Летење авијатичара, Вечерње Новости од 26. августа / 8. септембра 1910. г.; Летење на Бањици, Вечерње Новости од 9/22. септембра 1910. г.

почео да га нуди на продају. Тад мотор ће касније завршити у првом српском авиону намењеном за подршку четничких акција у Јужној Србији, познатом као „Мерћеп-комитски“. Али, то је сасвим нова прича.

Симон је летео на авиону двокрилцу Лонер Симон I (Lohner „Simon-I“ Doppeldecker). Авион је грађен од новембра 1909. г. до априла 1910. у фабрици Јакоба Лонера у Бечу (Jacob Lohner & Co. Wien) специјално за Симона. Конструктор је био инж. Карл Полал (Karl Paulal). Први лет је обављен 13. априла 1910. г. Авион је био дрвене конструкције покривене платном. Дужина авиона је била 10,00 м, размак крила 12,00 м (са стабилизаторима-Querruder 13,00 м), висина 3,20 м, површина крила 46,80 м². Маса празног авиона је била 400 кг, полетна маса 490 кг. Максимална брзина 70 км/х, путна брзина 65 км/х. Француски петоцилиндрични звездasti мотор Анцани је имао номиналну снагу од 24 КС. Ефективна снага мотора, на површини мора, била је 24 КС при 1200 о/мин. Степен компресије 1:5,5. Маса мотора 108 кг. Специфична потрошња бензина 380 гр/КС/х, уља 80 гр/Кс/х.⁴⁰ Интересантно је да познати руски аеродинамичар и историчар авијације Д. А. Соболев тврди како је авион Симон-1 био добро конструисан авион, са одличном аеродинамиком за своје време, али да му је мотор био исувише мале снаге. Да је у авион био уграђен мотор снаге од бар 50 КС била би то сасвим друга летилица⁴¹.

Борис С. Маслеников

Први покушаји летења на Балкану су били прилично неуспешни иако је сам чувени Луј Блерио то покушао. Средином октобра 1909. г. Блерио је пружио задовољство великој маси света у Будимпешти. После успешног лета био је примљен од надвојводе Јозефа (Franz Joseph) и његове жене. Крајем истог месеца успешно је летео и у Бечу пред масом од 300.000 људи. Међу посматрачима је био и цар Фрања Јосиф (Franz Joseph) у пратњи француског амбасадора. А онда су кренули неуспеси, и то баш на Балкану. Почетком новембра није успео да полети у Букурешту после чега је једва избегао линч љутите публике. У децембру је посетио Истанбул. Овде је и поред јаког ветра покушао да лети. Успео је да се подигне на висину од само двадесетак метара а онда је почeo да губи висину. Није успео да извади авион већ је ударио у једну кућу и пао са висине од око 8 метара. Успео је сам да изађе из авиона али је ипак имао више унутрашњих повреда.

Смештен је у Француску болници у Истанбулу где је утврђено да има више поломљених ребара и друге мање повреде. Пошто су спречене компликације пребачен је у већу болници у Бечу где је довољно залечен за повратак у Париз.⁴² У позну јесен 1910. г., бугарско министарство војно је на захтев својих официра пристало да позове једног страног пилота да јавно демонстрира лет авионом. Позван је млади руски пилот Борис Маслеников (Борис Масленников). Маслеников је био Московљанин, син

⁴⁰ Reinhard Keimel, *n.d.*, стр. 175; Kroschel, Stützer, *n.d.*, стр. 168.

⁴¹ Д. А. Соболев, *n.d.*, стр. 203.

⁴² Tom D. Crouch, *Bleriot XI – The Story of a Clasic Aircraft*, Washington, 1982, стр. 45.

богатих родитеља, полиглота,⁴³ који је недавно био завршио Фарманову школу и припремао се за свој први јавни наступ. У то време је имао око 25 година.⁴⁴ Био је члан Аеро клуба у Паризу. Први пут је полетео, у Софији, ујутру 25. новембра 1910. г., и направио огроман круг око Софије, безбедно се спустивши на полазно место. Био је то први успешан лет на Балкану. Са Маслениковим су, током следећих дана, летели и многи Бугари. Један од првих је био бугарски официр Васил Златаров, који је имао завршену петербуршку Официрску ваздухопловну школу за летење балоном.⁴⁵ Приликом летења 4. децембра повезао је са собом најпре бугарског престолонаследника Бориса, а потом и самог краља Фердинанда, који је већ раније летео у Белгији.⁴⁶

Недељу дана касније, 11. децембра 1910. г.,⁴⁷ Маслеников је дошао у Београд из Софије са планом да током једног месеца изведе већи број јавних летова⁴⁸. Маслеников је са собом у Београд довоeo и два механичара. Авион Фраман IV је пренет, нераспакован, са београдске железничке станице на Бањицу. У склапању авиона и другим радовима узели су учешће и раније споменути бео-

градски омладинци-ваздухопловни ентузијасти.⁴⁹

Прво јавно летење у организацији „Олимпијског клуба“ је заказано за 18. децембар, а публика је неколико дана раније преко штампе заинтересована за овај лет. Дан пре летења објављени су час, место и цене. Летење је заказано за 3 часа после подне а за аеродром је одређена Бањица.⁵⁰ Одмах по ручку велика маса света је кренула на Бањицу, пешке, фијакерима и аутомобилима. Међутим, Маслеников је још изјутра одлучио да не лети због јаког ветра, па су организатори обавестили команду гарнизона да не изводи војнике али нису обавестили и грађане. Због тога су ови то сазнали тек када су стигли на Бањицу. Многи су одмах кренули натраг ка граду. У платненом хангару, којег су подигли питомци Подофицарске школе, налазио се Маслеников са својим бипланом Фарман IV (Farman IV), такозваним „лаким Фарманом“, чекајући да престане јак ветар. Са њим су били и неки београдски инжињери и официри. Видевши масу света, а пошто је пред мрак и ветар ослабио, Маслеников је одлучио да ипак лети. Брзо се подигавши на висину од 10 м, руски авијатичар је прелетео у кругу Бањичко поље. После тога поновио је исти лет. При трећем покушају биплан је закачио грудобран на kraju поља, али није било тежих последица по авион и пилота⁵¹. Више пута

⁴³ Течно је говорио, поред матерњег - руског, и француски и немачки.

⁴⁴ Сава Микић, н.д., стр. 17.

⁴⁵ Е. В. Королева, М. Савова-Черкезова, *Небесные побратимы*, Кијев, 1983, 38-39; *Авиација у Русији*, Москва, 1988, стр. 358.

⁴⁶ *Бугарски краљ на аероплану*, Политика од 23. новембра / 6. децембра 1910. г.

⁴⁷ Сава Микић и Маслеников лет датује у 1909. г. Видети Сава Микић, н.д., стр. 16-18.

⁴⁸ *Авијатичар Маслеников у Београду*, Политика од 29. новембра / 12. децембра 1912. г.

⁴⁹ Сава Микић, н.д., стр. 17-18.

⁵⁰ *Летење на Бањици*, Политика од 5/18. децембра 1910. г.; *Први дан летења*, Политика од 6/19. децембра 1910. г.

⁵¹ *Први дан летења*, Политика од 6/19. децембра 1910. г.; *Бамурово летење*, Вечерње новости од 4/17. децембра 1910. г.

најављивано⁵², следеће јавно летење Масленикова одржано је тек 24. децембра на Бањичком пољу, уз присуство целог београдског гарнизона, краљевића Ђорђа, престолонаследника Александра, принца Павла и малог броја осталих гледалаца. Маслеников је током преподнега имао два успешна пробна лета. Тачно у подне пала је над Београдом густа магла тако да се није видело ни три метра. Већина људи је сматрала да ни тог дана неће бити летења. Међутим, ускоро је сунце пробило маглу и у 2 часа по подне време је било идеално лепо. Комплетан београдски гарнizon је кренуо на Бањицу већ у један сат поподне. Војска је тако била распоређена око Бањичког поља да нико није могао да уђе а да не плати. Посетилаца је било врло мало. Нешто пре 3 часа стигао је краљевић Ђорђе у друштву индустријалца Владе Илића. Нешто касније је стигао и престолонаследник Александар са принцем Павлом. После тога су војници извукли авион Фарман-4 из хангара, док је неколико пешадијских официра држало авион; упаљен је мотор а затим је Маслеников сео у авион. После врло кратког рулања, од свега 15 до 20 метара, Фарман-4 је полетео. Авион је летео на висини 12 до 15 метара над земљом правцем од трибина ка бањичкој кафани где је скренуо улево ка грудобрану а одатле опет ка бањичком стрелишту. Због прекида рада мотора Маслеников је морао да слети на

месту где је на хиподрому старт за трку од 2000 метара. Одмах су му пошли у помоћ један аутомобил и вод коњаника. Мало касније је Маслеников поново полетео али се већ после 100 метара морао поново да заустави. Тек у трећем покушају, и то опет са једним прекидом, успео је да се врати на место одакле је пошао. Одмах су му пришли престолонаследник Александар и принц Павле. Маслеников их је упознао са авионом а онда је поново полетео. Лет је био врло успешан. Прелетео је исти правац али овог пута без заустављања. Због несигурног рада мотора Маслеников је одустао од трећег лета. Због тога се публика брзо разишла.⁵³

Сутрадан је руски пилот поново летео. На жалост, нисмо могли да нађемо податке о цени карата за летење првог дана али је штампа јавила да су за друго летење цене знатно снижене. Ложа је стајала 20 динара а исто толико су плаћали и гледаоци из кола. Прво и специјално место су коштали 5 динара, друго место 3 динара и треће 1 динар. Радници су плаћали пола динара. Публика је takoђе обавештена да ће се летети и ако у Београду буде магле јер је на бањичком вису никада нема. На срећу време је и овог пута било лепо и погодно за летење. Први лет је Маслеников извршио сам, кружним летом око Бањичког поља на висини од 10 метара. У другом лету повезао је са собом и краљевића Ђорђа. Током овог лета је поново обишао Бањичко поље али са два прекида. Трећи лет је takoђе био кружни око Бањице, али овог пута на

⁵² Летење је објављивао Олимпијски клуб великим платнима истакнутим код Славије, Руског Цара и на Теразијама. Кад су платна била скинута то је значило да се тај дан не лети. *Летење на Бањици*, Политика од 8/21. децембра 1910. г.; *Летење на Бањици*, Политика од 10/23. децембра 1910. г.;

⁵³ *Летење на Бањици*, Политика од 8/21. децембра 1910. г.; *Данас ће бити летења и Г. Љуб. Стојановић лети*, Политика од 11/24. децембра 1910. г.; *Јучерашић летење*, Политика 12/25. децембар 1910. г.

висини од 40 метара и он је прошао без проблема. Љуба Стојановић, првак Самосталне радикалне странке, дошао је на Бањицу да би летео, али Маслеников тај дан није хтео да га повезе са собом обећавши му да ће летети са њим неки други дан. Организација летења је била, опет, одлична.⁵⁴ Маслеников није јавно наступао 26. децембра, али је ипак летео пробе ради са капетанима Костом Милетићем⁵⁵ и В. Белићем. Након тога је ђачкој чети и подофицирској школи, које су специјално због тога и доведене, одржао предавање о авијацији. Показао им је конструкцију авиона, принципе на којима је саграђен итд.⁵⁶ Ни следећег дана није било јавног летења, али је Маслеников ипак летео.⁵⁷ За официре београдског гарнизона је 28. децембра приређено летење; пилот је најпре летео сам, у другом лету је с њим летео пуковник Петар Бојовић, а у трећем госпођа Хартвиг, супруга руског посланика у Београду. На крају је пилот направио један велики лет ван Бањичког поља.⁵⁸ За школску омладину Београда јавно летење је приређено 29. децембра и том приликом Маслеников је извршио 8 летова. Четири пута се уздигао на висину од 60 метара а че-

⁵⁴ *Данашиње летење*, Политика од 12/25. децембра 1910. г.; *Јучерашиње летење*, Политика од 13/26. децембра 1910. г.

⁵⁵ Коста Милетић је био први српски војни ваздухопловац. Завршио је обуку за летење балоном у Русији 1901–1902. г. Касније ће постати први командант српског ваздухопловства тј. Ваздухопловне команде.

⁵⁶ *Данашиње летење*, Политика од 14/27. децембра 1910. г.

⁵⁷ *Данашиње летење*, Политика од 14/27. децембра 1910. г.; *Летење на Бањици*, Политика од 16/29. децембра 1910. г.

⁵⁸ *Летење на Бањици*, Политика од 16/29. децембра 1910. г.

тири пута и на свих 100 метара. У једном од ових летова са њим је у авиону летео и поручник Божидар Богићевић.⁵⁹ За 30. децембар је било предвиђено летење коме је требало да присуствује сам краљ Петар I Карађорђевић, али је лет отказан због врло лошег времена.⁶⁰ Лет је одложен и 1. децембра, поново због лошег времена.⁶¹ Последњи јавни наступ овог руског пилота у Београду је одржан у 3 часа по подне 2. јануара 1911. г. Летењу су присуствовали краљ Петар I, принц Павле и неколико чланова руског посланства. Маслеников је најпре летео сам. Премда је на Бањици полетна стаза била покривена дубоким снегом авion се без проблема уздигао и Маслеников је направио два велика круга далеко ван Бањичког поља. Краљ, коме је то било прво присуствовање летењу, био је веома задовољан, и честитао пилоту. Када је краљ са својим аћутантом отишао, Маслеников је летео са принцем Павлом. Први покушај није успео јер авion није мога да се одвоји од снега, али је други покушај био успешан. Маслеников је са принцем Павлом направио један круг над Бањичким пољем. После тога је Маслеников направио још неколико покушаја али је због мрака летење морало да се прекине.⁶² Краљ је сутрадан, 3. јануара, одликовао Бориса Масленикова орденом Светог Саве V степена.⁶³ На по-

⁵⁹ *Јучерашиње летење*, Политика од 17/30. децембра 1910. г.

⁶⁰ *Јучерашиње летење*, Политика од 17/30. децембра 1910. г.

⁶¹ *Данашиње летење*, Политика од 19. децембра 1910. г. / 1. јануара 1911. г.

⁶² *Јучерашње летење*, Политика од 21. децембра 1910. г. / 3. јануара 1911. г.

⁶³ *Одликовање г. Масленикова*, Политика од 22. децембра / 4. јануара 1911. г.

зив турског Министарства рата Маслеников је 6. јануара отпутовао за Цариград.⁶⁴

Још Маслеников није ни отишао а у Београд су стigli Србин из Загреба Михајло Мерћеп и Словенац Едвард Русјан. Београђани ће само пар дана после успешног летења Масленикова присуствовати првој ваздушној трагедији у Србији.

Маслеников је летео на авиону Фарман-IV. То је са Блериом-XI био први прави авион у савременом смислу те речи. Фарман-IV је директно развијен из Фармана-III, споља је био врло сличан или је имао знатно усавршен систем управљања. На њему је први пут примењено ножно управљање крмилом правца. Поред тога имао је два крмила висине, испред крила и на репним површинама. Оба крмила су радила истовремено. Код ранијих авиона двокрилаца (укључујући Фарман-III) репно крмило висине је било непокретно и имало је само улогу стабилизатора. Авион је био двокрилац, дрвене конструкције покривене платном. Могао је поред пило-

та понети још једног путника. Појавио се крајем 1909. г.⁶⁵ Готово сви произведени авијони су се међусобно разликова ли у детаљима. Карактеристике типичних примерака, произведених почетком 1910. г. (на таквом је летео и Маслеников) су биле следеће:

Дужина авиона је била 11 м, размак крила 10,50 м, висина 3,36 м, површина крила 40 м². Полетна маса 550 кг, маса празног авиона 334 кг. Максимална брзина 65 км/х, путна брзина 60 км/х, почетна брзина пењања 1 м/с. Врхунац лета 1800 м, аутономија лета 2,5 часа или 150 км. Кофицијент чеоног аеродинамичког отпора C_{x_0} је био 0,14 а аеродинамичка финеса K_a 4,2. Мотор Гном од 50 КС са потисном елисом.⁶⁶

Француски седмоцилиндрични ротативни мотор Гном-Омега (Gnome-Omega) је имао номиналну снагу од 50 КС. Ефективна снага на површини мора је била 50 КС при 1200 о/мин. Маса мотора 76 кг. Специфична потрошња бензина 388 гр/КС/х, уља 95 гр/КС/х.⁶⁷

⁶⁴ *Руски авијатичар у Цариграду*, Политика од 22. децембра / 4. јануара 1911. г.

⁶⁵ Д. А. Соболев, н.д., стр. 197-199.

⁶⁶ Д. А. Соболев, н.д., стр. 307; Kroschel, Stützer, н.д., стр. 115.

⁶⁷ Kroschel, Stützer, н.д., стр. 171.

THE FIRST SUCCESSFUL PLANE FLIGHT IN BELGRADE

Nebojša Đokić

Fist written document regarding the aviation in the Principality of Serbia was the article written by Matija Ban, under the title *Aviation* (*Ваздухопловие*) published in the "Serbian Newspaper" ("Српске новине") on 20th September / 2nd October 1844. Couple of years earlier, journeyman Manojlo from Belgrade had made a flying device with which he had wanted to fly over the Sava river, but that attempt had failed. There is some unverified information that Frenchman called Bodet had flied in the balloon over Belgrade in 1873, and over Pančevo in 1880. At the end of the last century, lots of articles concerning the aviation (balloons and pigeon courier) had been published in the magazines "Military Gazette" ("Службени војни лист"), "Warrior" ("Ратник") and "Soldier" ("Војин"). At the same time, even Nikola Tesla had occupied himself with making project of an airplane. On 2nd / 14th August *Changes and Annexes to the Regulation of Formation of the Entire Army* had been proclaimed, where article 23., stand 4. had anticipated that, if possible, each division should have had one aviation (balloon) department. It was first, but unfortunately unsuccessful attempt of creation of the military aviation in the Principality of Serbia.

At the beginning of this century, the aviation had experienced huge development in the world, and it had been especially popular among the young people. The same situation had been in Serbia. One circle of the young people, almost obsessed with the planes, had been created among the pupils of Belgrade High School. The leaders of this group had been Aleksandar and Jovica Deroko, Đorđe Roš, Ljubiša Glišić and Strahinja-Ban Nušić, Konstantin Petrović, all born in Belgrade. Those enthusiasts had worked seriously and persistently on making a plane prototype. They had started the correspondence with some plane factories and got the prospects and catalogues from them. Almost every Sunday, this group went to Kalemegdan and made test flights of their re-

cently constructed models. But they did not have enough strength or finances to accomplish the first plane flight in Belgrade. To make a first plane flight, one of the foreign pilots had to come to Belgrade with his plane.

Check pilot Rudolph Simon, who came in Belgrade on 2nd September 1910, by train from Zagreb, had performed the first flight by a foreign pilot in Belgrade. Only on Sunday, 18th September, the first successful test flight had been accomplished. Encouraged with this success, the pilot had announced the public flight for 21st September, on the Banjica field. Unfortunately, this flight had been a disaster, since it had ended with the plane crash and destruction of the plane.

Two and half months later, Russian pilot Boris S. Maslenikoff had came to Belgrade from Sofia on 11th December 1910, with the intention to perform couple of public flights during one month. First public flight organized by the "Olympic Club" had been announced for 18th December. The press had created interest of the public for this flight couple of days earlier. Maslenikoff, with his biplane Farman IV, called "Light Farman", was in the canvas hanger, constructed by the cadets of the NCO School, waiting for a strong wind to stop. Since it had been just before the dark and the wind had not been that strong, after seeing the crowd, Maslenikoff decided to fly. Reaching the altitude of 10 meters very fast, the Russian pilot had flied over the Banjica field. After that, he had repeated the same flight.

During the third flight, the plane had caught the parapet at the end of the field, but fortunately there were no serious consequences both for the plane and the pilot. Couple of time announced, the next public flight had been performed on 24th December on the Banjica field, with the presence of the entire garrison of Belgrade, prince Đorđe, heir to the throne Aleksandar, prince Pavle and few other spectators. The first flight had not been successful enough; the second had been a complete suc-

cess, while the third had been cancelled. Next day, the Russian pilot had been flying three times; prince Djordje had accompanied him on the second flight. There were no public flights for the next couple of days, but nevertheless Maslenikoff had flied every day. The flying performance for the officers of the garrison of Belgrade had been organized on 28th December: firstly, the pilot flied by himself, colonel Petar Bojović accompanied him on the second flight, and on the third he was accompanied by Mrs. Hartwig, wife of the Russian envoy in Belgrade. At the end, the pilot had made one big flight out of Banjica field. Public flight for the Belgrade school youth had been organized

on 29th December, and on that occasion Maslenikoff had performed 8 flights. During one of those flights, colonel Božidar Bogićević had flied with him on the plane. The last public performance of this Russian pilot in Belgrade was on 2nd January 1911. King Peter I, prince Pavle and couple of official of the Russian Consulate had been present. Maslenikoff had flied alone at first, and then accompanied by prince Pavle. The king, who attended the flying performance for the fist time had been very satisfied, so the next day, on 3rd January he had decorated Boris Maslenikoff by the St. Sava's decoration of the Fifth grade. Invited by the Ministry of War of Turkey, Maslenikoff take off to Istanbul on 6th January.