

# Osvajanje neba

IZLOŽBOM *OSVAJANJE NEBA* OBILJEŽENA JE 90. OBLJETNICA  
MOTORNOG LETENJA U ZAGREBU

Piše **Zdenko Jureša**

**T**ehnički muzej u Zagrebu je, 23. srpnja 2000. godine, otvorio vrata svog povremenog izložbenog prostora zrakoplovnim maketarstvu pod nazivom *Osvajanje neba*. Organizatori izložbe, Tehnički muzej i Maketarski klub *Slavoljub Penkala*, uspjeli su posjetiteljima izložbe dočarati, replikama motornih letjelica u minijaturama, čovjekov prodor u zračni prostor.

Izložba je imala i zadaću obilježiti 90. obljetnicu početka motornog letenja na našim prostorima. Naime, 1910. godine je završen, nakon ispitivanja na zemlji i u zraku, avion *Leptir* Slavoljuba Penkale, svestranog izumitelja i poslovnog čovjeka. Iste je godine na *Leptiru* Dragutin Novak, Penkalin suradnik, obavio i prvi samostalni let. Time je Hrvatska dobila svoj prvi avion i prvog pilota, samo sedam godina nakon povijesnog leta braće Wright, 1903. godine.

Istodobno, Tehnički muzej je izložio i Fizirov zrakoplov koji je imao mogućnost slijetanja i na vodu. Riječ je o našem najstarijem sačuvanom avionu, a Tehnički se muzej istom prigodom obratio javnosti i sponzorima da pomognu u očuvanju djela inž. Rudolfa Fizira, našeg najplodnijeg konstruktora zrakoplova prve polovice 20. stoljeća.

Prolazeći izložbom, nekoliko je detalja moglo privući pozornost posjetitelja. Na početku to je svakako maketa Penkalinog zrakoplova *Leptir*, kojem je konstruktor želio dati neka svoja originalna rješenja. Koliko je u tome uspio pitanje je stručnih procjena koje do danas, iz nepoznatih razloga, nisu obavljene.



Dragutin Novak u vojnoj pilotskoj odori



Na otvaranju aerodroma na Borongaju u Zagrebu 1926. godine, francuski pilot Renee Granveaut izveo je ekshibicijski let



Fizir H, inačica Fizirovog aviona koji se nalazi u Tehničkom muzeju u Zagrebu



Zdenko Frljanić graditelj letjećih maketa letjelica, jedan od sudionika izložbe

Jednako je tako nejasno zašto je Penkala napustio *Leptira*. Zapisano je jedino da je, poslije loma *Leptira*, Penkala odustao od daljnjih napora, a kao razlozi su se spominjali nedostatak novca, odnosno koncepcijski problemi sa samim zrakoplovom. Koji su pravi razlozi još uvijek nije poznato. Sve što je imao na vojnom vježbalištu u Črnomercu (naše prvo letilište) Penkala je prodao zagrebačkom fotografu Mihajlu Merčepu. Bit Merčepova zanimanja bila je procjena da bi gradnja aviona mogla biti unosan posao. Prateći Penkalin rad, Merčep je počeo graditi svoj prvi avion, udruživši se s braćom Rusjan,iskusnim pilotom Edvardom i izvrsnim organizatorom radioničkih poslova Joškom. No, Merčep je bio poslovan čovjek, nesklon istraživanjima i originalnim rješenjima, za razliku od Penkale. Zato se, s braćom Rusjan, opredijelio za koncepciju aviona francuskog konstruktora i letača Louisa Bleriota. U prosincu 1910., prvijenac "Merčep-Rusjan" uspješno je prošao probe i prikazan je zagrebačkoj publici. Time je započelo razdoblje u kojem je Zagreb živio s brojnim zrakoplovnim događanjima, sve do početka Prvog svjetskog rata.

Na izložbi su prikazane i makete kojima se u letu upravlja pomoću radio uređaja, djelo poznatog zagrebačkog maketara Zdenka Frljanića. Prikazane su i makete-minijature pomoću kojih je prikazana povijest zrakoplovstva od prvih letova do danas.