

100 GODINA
OD PRVIH LETOVA AVIONOM U SRBIJI

IVAN SARIĆ, JUN-OKTOBAR 1910.



Povodom izložbe 100 godina od prvih letova avionom u Srbiji Ivan Sarić, jun-oktobar 1910.

Vazduhoplovstvo, na ovim našim prostorima, ima izuzetno dugu i bogatu

tradiciju. Još krajem XIX veka, na nebu, nad uspavanom Panonskom ravnicom, s vremena na vreme, vidjali su se baloni kako lebde nošeni vтром i vazдушnim strujama, pa su ih u narodu nazivali "lebdilje" i "vazdušne lopte". Početkom XX veka u Sloveniji, Vojvodini i Hrvatskoj pravljani su leteći modeli jedrilica, što će kasnije koristiti budućim konstruktorima u izgradnji prvih bezmotornih letelica.



Tako je pančevački lekar, Dr. Vladimir Aleksić pravio modele jedrilica koje je puštao sa krova svoje ordinacije, da bi 17. oktobra 1909. godine izveo prvi probni let, dvokrilom jedrilicom

Sopstvene konstrukcije, napravljene od lakog drveta i španske tzske presvučene platnom.

A potom su došli i prvi aeroplani.

Jedan od prvih, malobrojnih letelica, na sopstvenom aeroplanu, s početka prošlog veka, Ivan Sarić, rođen je 27. juna 1876. godine u Subotici, od oca Paje i majke Ane. O dečaćkim danima malo se zna, ali je bio višestruko nadaren, pa na jednom mestu, o tom periodu svog života piše: «U to vreme bio sam dobar guslač i flautista i na više koncerata sam sudelovao u Miškolcu.» Sa 11 godina upisuje se u subotičku gimnaziju, ali

je ne završava, već u leto 1896. godine maturira na Višoj trgovačkoj školi u Miškolcu, čime stiče uslove za činovničku karijeru.

Ivan Sarić je bio svestrani sportista. Prvi bicikl je dobio 1891.g i to onaj sa jednim velikim, a drugim malim točkom, a od 1893.g. vozi «safety bicucle» sa dva točka slične veličine, «vražju spravu» za ono doba u Subotici. Kao maturant 1896. takmiči se u Budimpešti, kao i na prvom zvaničnom, internacionalnom takmičenju u Pečuju, na 1 i 25 km, gde u obe trke osvaja 2.

mesto. Zatim se redaju i druge velike trke na kojima Sarić osvaja pregrš medalja i pobjedničkih lenti, pa tako Sarić postaje «medijska» ličnost, za koju pokazuje interesovanje ondašnja štampa.

Druga velika Sarićeva strast, bili su automobili, koje je vozio, bukvalno, do kraja života, kao krepki devedesetogodišnjak. Za automobile, Sarić se, verovatno, zainteresovao kada je u julu 1901.g. neki subotički apotekar provozao gradom svog četvorotočkaša. Već 1905.g. Sarić sam pravi svoj prvi auto, u isto vreme kada u Budimpešti nastaje prvi mađarski automobil. Sarić je posedovao četiri jednoseda, «kabrioleta», vrlo grube izrade, što ukazuje da je proizvod stvarno nastao u «domaćoj radinosti.»

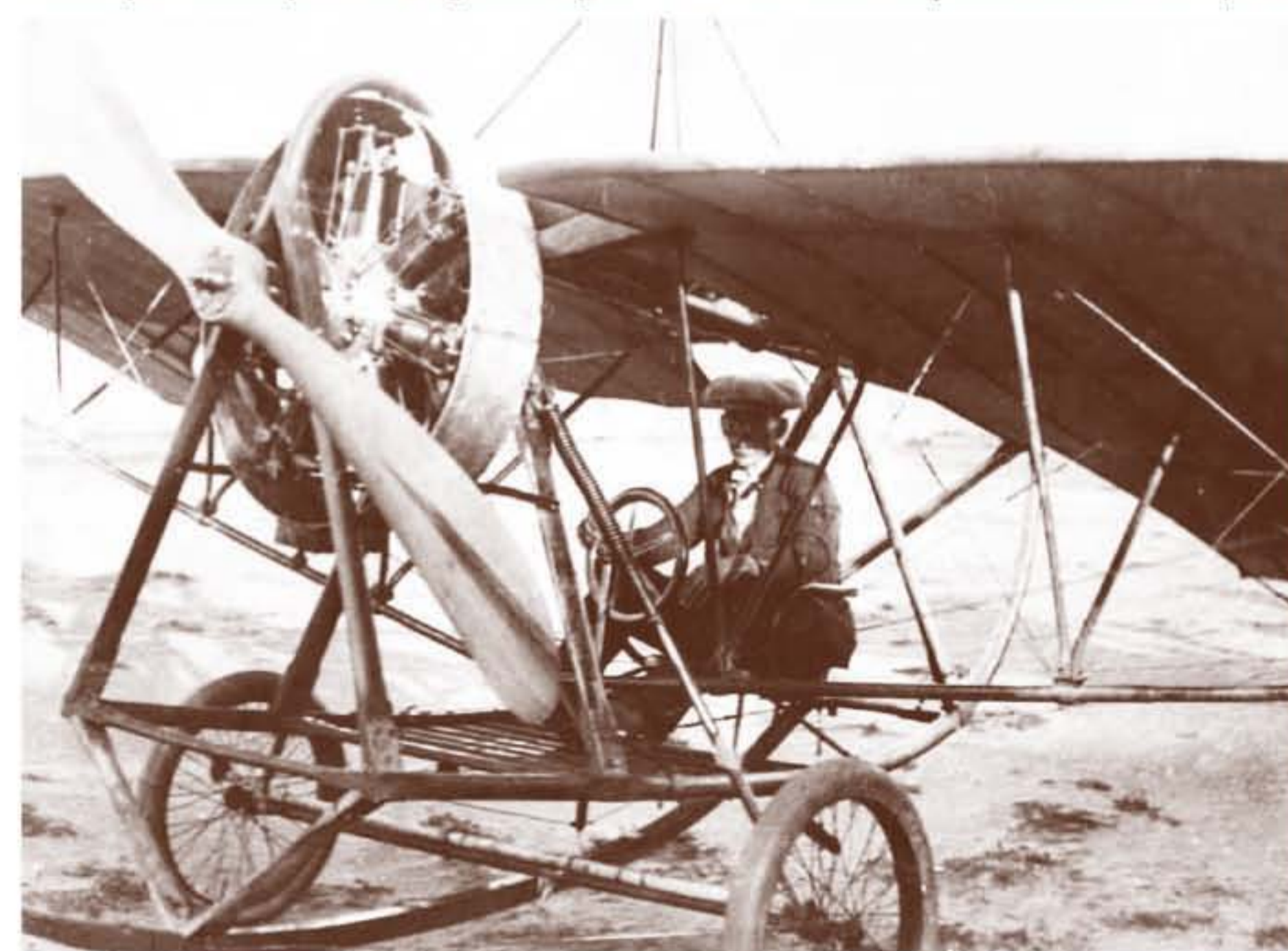
Prohujao je ceo vek od prvog leta pionira naše avijatike, Ivana Sarića

U predgovoru svoje knjige-monografije «Ivan Sarić» autor, Mirko Grlica, piše:

«Protekao je ceo vek od javnog leta Ivana Sarića na avionu vlastite konstrukcije, izvanrednog trijumfa ljudske volje, kakvih se subotička sredina baš i nije nagledala u prošlosti. Njen dominantni, palanački dub nije voleo kreativnost i individualnost, već im je predpostavljao uniformnost, tradicionalizam i rutinu. Iako je činovničkim pozivom i sam bio predodređen da postane deo tog sveta, takmičarski duh iz mladalačkih, sportom ispunjenih godina, odveo je Sarića u vode istraživanja i konstrukcije. Vrhunac tog odnosa dogodio

rezultat bude povoljniji po Ivana Sarića. Subotica, 1. oktobra 2010.»

Ivan Sarić, svestrani sportista, biciklistički i motoristički as, konstruktor i izumitelj, zaljubljenik u vazduhoplovstvo, genije čije je ime zlatnim slovima upisano u istoriji našeg vazduhoplovstva, godinama je pratio šta se dešava u svetu avijatike, od braće Rajt pa do pionira francuske avijatike, Luja Blerioa, koga je upoznao na aerodromu kraj Pariza. Krijučući se od čuvara, Sarić je krišom snimio njegov monoplan (jednokrilač), nabavio neophodnu literaturu i uz svoje ino-



se 16. oktobra 1910. godine kada je većinska Subotica u hiljadama došla da vidi ludo hrabrog osobejnaka. I onda kada je razum (i jak vetar) nalagao odstupanje, Sarić je sa «pismo-glava» novčićem u ruci odlučio. I poleteo. Decenijama kasnije, skrajnut i osuđen na zaborav, sećao se tog momenta nadmoćnosti slave.

Izložbom o jednom od najvećih Subotičana vraćamo ga u memoriju građana. Možda ovoga puta

vacije napravio plan za izradu aviona. Uz obećanje nekih prijatelja da će dobiti, trocilindrični avionski motor «Anzani», vratio se u Suboticu i prionuo na posao. Za ovaj svoj vrbunski tehničko-tehnološki proizvod onog vremena, koristio je materijal koji mu se našao pri ruci: točkove od starog motorcikla, zatege od žica sa klavira, sedišta od prućem pletene baštenske fotelje, rezervoar od kante za mleko... Tako je nastao



avion «Sarić I», jednokrilač, sa rasponom krila od 8,5 m i trupom dugim 7,5m. Čiju je osnovu činila drvena rešetka spojena okovima i žicama. Svoj avion Sarić je prikazao u jednom subotičkom hotelu, kako bi za ovaj projekat animirao građanstvo i od Gradskog veća dobio 1.500 kruna pomoći, ali bezuspešno. Posle par dana, Sarić prebacuje svoj avion na konjsko trkalište, gde je izgradio i skroman hangar.

Posle nekoliko neuspešnih pokušaja i malera koji su ga pratili, **Sarić je krajem juna 1910. godine, uspešno izveo svoj prvi let i tako na "velika vrata" ušao u istoriju našeg vazduhoplovstva.** Iako ni sam nije bio svestan ovog izuzetnog podviga, kao ni većina subotičana, Ivan Sarić je prvi čovek, na ovim prostorima, koji je uspešno poleteo spravom težom od vazduha, pokretanom sopstvenim motorom. Kada je shvatio da mu slab motor od 25 ks predstavlja problem za pravljenje dužih letova, a u nedostatku novca da kupi jači, Sarić je, po nekim kazivanjima, uz pomoć subotičkih kovača i drugih majstora, uspeo da napravi nov motor! Da ovo Sarićevo remek-delo, petocilindrični motor od 50 KS nije sačuvan u Muzeju vazduhoplovstva Beograd, teško bi bilo poverovati, da je jedan opštinski službenik, u vojvođanskoj palanci, davne 1910. godine, uspeo da napravi takav tehnički podvig!

Sa novim motorom i ojačanim avionom, Sarić je 16. oktobra 1910. godine, pred 7.000 svojih sugrađana priredio "javni let" preletevši, tom prilikom, celo konjsko trkalište u Subotici na visini od 20 metara. Toga dana Sarić je napravio još nekoliko letova, praveći zaokrete i vraćajući se na polaznu tačku, što je za ono vreme bio veliki podvig umešnosti pilota. Međutim, samo poletanje je kasnilo zbog jakog vetra koji je duvao.

Iako su, pored velikog broja građana, ovom događaju prisustvovali i brojni novinari i fotoreporteri, nema fotografija sa samog javnog poletanja. Međutim, ondašnja štampa je zabeležila:

«Naši snovu su se, dakle, ostvarili i na subotičkom konjskom trkalištu, gde se na sv. Stipana održavaju trke konja, a drugim danima pasu mirne krave, uz vatrene ovacije oduševljenih hiljada ljudi, poleteo je u vazduh i ponopsno krstarilo kroz srđžbom uzburkano vazdušno

more, avion Ivana Sarića. Skršena je magija, sada je publika već videla da se krv naše krvi Ivan Sarić uhvatio u koštac sa vazduhom i pobedio ga. Besnio je skoro orkan, treba biti hrabar mornar da se otisne u ovakvo vreme. Zidovi tribina od dasaka su krckali, stenjali, povijali se, visoki stub za markiranje zamalo da se ne polomi. Iskušavajući boga, unoseći strepnju u svakog čoveka, s čovečanskim osećanjima Ivan Sarić je seo u mašinu i leteo(...)

Ali, uzletanje je kasnilo jer je vetar bio veoma jak. Vetromer je pokazivao brzinu od 12-14 m/s, te su iz redova publike molili Sarića da se ne kocka sa životom. Uz sve to hladnoća je bila nepodnošljiva, vetar nije popuštao i već su razglasili da će izostati uzletanje, kada je Sarić, uprkos svim protivljenjima, naredio da se na markacioni stub podigne crveno-bela zastavica: mašina polazi. I u takvom vremenu u kakvom u Budimpešti



ne bi ni izvukli mašine, skočio je na mašinu. Vetar je srdito podizao krila motorne ptice, zbacio kapu sa Sarićeve glave, ali je motor već brektao, mašina je pošla i nakon zaleta, od jedva 25 metara-napustila tlo.»

O emocijama koje su ga obuzele prilikom izvođenja ovog istorijskog leta, Ivan Sarić se kasnije prisećao: «Osećaj da sam pobedio vazduh, da sam nad najvišom kućom u Subotici, da ću s vremenom stići još više pod oblake... to su osećaji koji se ne mogu izraziti. To samo jednom čovek oseća u životu.

Ne samo da je bio neustrašiv i vešt letać, nego je Sarić bio i dobar trgovac. Tako je već posle par dana od velike predstave na konjskom trkalištu, prionuo da napravi nov, savršeniji avion, «Sarić 2». Naravno, za taj poduhvat trebao mu je i nov, jači motor, pa je 8. novembra 1910.g. dobio odgovor od budimpeštanske

firme «Vaš Geza i sin d.d.» za kupovinu Delfosovog sedmocilindričnog motora od 60 KS po ceni od 7.600 kruna. Da bi smanjio troškove, Sarić je ponudio «u kompenzaciju» svoj stari trocilindrični motor «Anzani» koji je procenjen na 1.800 kruna, pa je tako, za nov motor, doplatio samo razliku od 5.800, za šta je tražio pomoć od Gradskog veća od 5.000 kruna za motor i još 2.000 kruna za izgradnju «pravog» hangara. Ovdje upoznajemo još jedni Sarićevo osobinu, spretnog trgovca, dobavljača, koji je još davne 1910.g. uveo, danas savremene oblike trgovine: kompenzaciju, prodaju «staro za novo» i naravno, donatorstvo i sponzorstvo.

No, kako bilo, da bilo, novi motor se nije pokazao baš najbolje, pa nemamo podataka da je «Sarić 2» pravio uspešne letove. Ali ni to nije obeshrabrilo upornog Sarića, koji, daleko od očiju javnosti, radi na projektu desetocilindričnog motora od 100 KS. Uspeva da



za to zainteresuje komandu avijacije u Beču, pa pošto je uspešno odbacio sve optužbe za plagijat i dokazao originalnost nekih svojih rešenja, Sarić nekoliko godina tokom Prvog svetskog rata provodi u fabrici aviona u Viner Nojštatu. Očigledno da je sudbina Austrougarske u ovom ratu uticala i na sudbinu proizvodnje Sarićevo avionskog motora, o kojoj nema pouzdanih podataka.

Ipak, Sarić se još jednom, krajem leta 1935.g.

četvrt veka posle svojih prvih letova, vraća na trkalište kraj fabrike dubriva i to kao član Aero-kluba u Subotici. U članku pod naslovom «Sjajan uspeh aero-kluba u Subotici» zabeleženo je i ovo: «Poslije podne je otpočeo program pred mnogobrojnom publikom. Piloti su svojim bravurama zadivili publiku. Sarić, stari veteran, ponovo je poleteo u visinu samo sada u najmodernijem tipu aviona. Sarić je s ovoga mjesta pre 25 godina prvi put se digao u visinu na aeroplanu koji je on sam napravio...»

Iako je imao utisak da je zaboravljen, Sarić je, za razliku od mnogih drugih pionira avijatike, doživeo duboku starost. Umro je u devedesetoj godini života, 23. avgusta 1966. Njegovi sugrađani, koji u praskozorju nastanka naše avijatike, daleke 1910. godine nisu shvatali pravu veličinu i značaj Sarićevo rada, njegove prve letove na avionu sopstvene konstrukcije,

odali su mu počast, podižući mu spomenik, sa postamentom u obliku «novčića sreće» koji je uvek nosio sa sobom. Na postamentu je ucrtan avion a u njegovom težištu stoji skulptura Ivana Sarića oslonjena desnom rukom na bicikl, a u levoj drži elisu aviona. Aero-klub u Subotici nosi ime «Ivan sarić» a u sklopu proslave Dana grada 2010.g. spomenik je rekonstruisan uz postavljenu odgovarajuću rasvetu, dok je Prva tehnička škola dobila naziv «Ivan Sarić». U Gradskom muzeju Subotice, 15. 10. 2010.g. otvorena je izložba pod nazivom «Ivan Sarić» autora Mirka Grlice, kustosa ovog muzeja, koji je, za ovu poriliku,

napisao i knjigu-monografiju «Ivan Sarić» U sklopu obeležavanja ovog značajnog jubileja, 100 godina od prvih letova avionom Ivana Sarića, u Muzeju vazduhoplovstva Beograd postavljena je izložba, a od 25. oktobra do 6. novembra 2010.g. biće otvorena izložba o Ivanu Sariću, nastanku i razvoju naše avijatike, u Novom Sadu, u Sportskom i poslovnom centru «Vojvodina».

U Novom Sadu, 21.10.2010.g.

Pripremio: Željko Vuletić, sekretar VSV

(korišćen materijal iz monografije «Ivan Sarić» autora M.Grlice, u izdanju Gradskog muzeja u Subotici).

