

Зорана З. ОПАЧИЋ*
Универзитет у Београду
Учитељски факултет

Оригинални научни рад
Примљен: 01. 11. 2016.
Прихваћен: 10. 02. 2017.

АВИЈАТИЧАРСКИ ПУТОПИСИ СТАНИСЛАВА КРАКОВА (надземаљска перспектива авангардне путописне прозе)

У раду се бавимо авијатичарским текстовима С. Кракова као видом авангардног путописа који сједињава елементе стварносног, журналистичког и литерарног. Самеравамо их са сродним текстовима савременика (М. Црњански, Р. Петровић, С. Винавер) и укупном ауторовом путописном прозом. Ове текстове карактерише сажимање и динамизација путописне форме, уз присуство авантуристичких елемената изазваних опасношћу летења, као и мотивски регистар авангардне књижевности (од сећања на ратно доба до егзотизма и неопрIMITИВИЗМА). Истражујемо начин на који брза и нагла измена опажајног поља изобличава посматрани простор до тачке дематеријализације у којој се реалистички хронотоп трансформише у фантазмагоријски. Путописац истиче екстазу летења као најупечатљивији чинилац, уверен да му висинска дистанца омогућава потпуније разумевање света. Авијатичарски текстови представљају специфичан корпус Краковљевог путописног искуства и омогућавају потпунији увид у полиморфну путописну прозу авангарде.

Кључне речи: путопис, журналистичко/естетско, динамизација простора, дематеријализовање реалности, екстаза летења.

*Непојмљива је на земљи та луда радост
у простору.
(Краков 1925б: 3)*

У путопису, као хибридном жанру широког и порозног оквира, у периоду међуратне књижевности (двадесете и тридесете године 20. века) огледали су сви значајнији писци. Он се често јављао у виду новинске репортаже, која је сједињавала елементе журналистике и књижевног текста, тј. естетско засновано на стварносној подлози. Ту тенденцију истиче Драган Алексић, тврдећи „да се књижевници све више окрећу новинарству, и да читаоци одвраћају пажњу од поезије, усмеравајући своје интересовање у правцу журналистичке репортаже” (Алексић 1935: 2). Уосталом, многе књиге путописа

* zorana.opacic@uf.bg.ac.rs

овог периода и настају из приређених новинских текстова (нпр. С. Краков „Кроз Јужну Србију”, „Гоч гори” С. Винавера и сл.).

Епоха у којој се футуристичка фасцинација техничким достигнућима и култом брзине, покретом, динамизацијом среће са авангардистичком жељом за путовањем и новим искуствима можда се најбоље види у тзв. авијатичарским путописима. „Помоћу аероплана техника („технички век”) улази у уметност, помоћу њега могућа је синтеза материје, материјала, и фантазије и поезије. [...] Фантазија која иначе лебди, лети, и летећи управља машином. Тријумф” (Токин 2001: 63). Чињеница да су угледни листови годинама објављивали авијатичарске репортаже, да је постојао лист југословенског аероклуба *Наша крила* који је уређивао и Црњански, те да су их писали значајни писци међуратне књижевности: С. Винавер, Р. Петровић, С. Краков, поменути Црњански и др. – показује да се авијатичарски текстови могу посматрати као поджанр путописне прозе.

Авијатичарски путописи су вишеструко иновативни због измене путописног искуства. За разлику од мирног путовања возом у коме се путник креће уравнотеженим ритмом и препушта опажању и размишљању, путовање авионом је временски кратко, брзо, неизвесно због опасности (у раним данима авијатике чести су кварови, принудна атерирања, удеси)¹. Због брзине и измене смера кретања (виражи, окрети, лупинзи, односно кретање на доле и увис, наопачке, бочно итд.) путник се непрекидно суочава са таласима страха и узбуђења. Опажајна позиција је због тога сасвим нова и прекорачује границе дотад могуће перспективе, а пејзаж је вишеструко динамизован: предели као да беже, плешу, наизменично су скривени и откривени, близу и далеко – све то омогућава сасвим нову осећајност.

Убедљиво највећи број авионских текстова је оставио Станислав Краков (1895–1968) – преко четрдесет, у периоду између 1925. и 1932. године – што само сведочи о његовој истинској опчињености авијатиком (и техником уопште). Краков је путовао разним врстама авиона: војним сескипланом, путничким авионом, хидроавионом. Своје текстове објављивао је у *Времену*, *Алманаху јадранске страже* и *Нашим крилима*. Реч је о чланцима различитих намера и домета, од којих више од половине има одлике чистог журнализма.² Од текстова са књижевним квалитетима издвајају се две групе путописа: чланци с краја двадесетих година, са путовања широм земље, све до Јадранског мора и текстови са почетка тридесетих година, са првог прекоокеанског лета.

¹ „Осећам тежину на грудима, а крв слана пуни ми уста. То је све само за тренутак, по том опет радост потискује све” (Краков 1927: 3).

² Такви су чланци о историјату српског ваздухопловства, херојству српских pilota у рату, о могућностима авио превоза у будућности, војној примени авијатике, о стању југословенске авијације и сл.

1. Надземаљски завичај

Девет текстова објављиваних од 1925. до 1928. (изузев једног из 1931) у којима Краков тематизује своја искуства са летова широм Србије, од севера до крајњег југа, од Новог Сада до Косова и јадранског приморја, по својим карактеристикама надовезују се на путописе из Македоније, са Косова, из Црне Горе, објављиване у *Времену* и обједињене у књигу *Кроз Јужну Србију* из 1926. Иако је путничко искуство битно другачије, у путописању се примећују исти тематски комплекси: дивљење лепотама скрајнутих завичајних предела, указивање на вишеслојно културно и историјско наслеђе и, коначно, сећање на ратна времена.

Краков технику доживљава као и остали авангардисти – као моћно средство за нови уметнички израз. Стварносно начело, односно аутентичност проживљеног упечатљива је у тој мери да је по њему „реалност данас постала крилатија од фантазије”. Опчињен авијатиком, путописац је сматра „највећом и најлепшом победом људског ума над бескрајем простора и времена” (Краков 1930: 1) а пилоте сматра јунацима епохе и „пророцима радости”.

Путописно око подвргнуто је непрекидним изменама перспективе. Та лака и нагла покретљивост субјекта доводи до динамизације описа, честог поступка авангардних писаца. Простор који брзо промиче и посматра се у различитим угловима преузима у себе покретљивост посматрача, па се доживљава да куће и звоници лете, као на Шагаловим сликама („Под нама су бежали воћњаци, закићени, румени”) и због брзине сливају се у пеге и шаре (Шабац је „бела пега у плавом пејзажу”; Банат је „оријенталска шара разливених вода међу руменим жбуњем” итд.)³ Измена позиција близу/далеко, високо/ниско додатно динамизује опажање. Путописац радо укршта крупне „кадрове” и широке планове земаљских предела, тј. познат и нов поглед на земљу, па пошто се авион спушта ниско и пролеће поред зграде Скупштине и Теразија, он може да види људе како му машу из Кнез Михајлове. Он види чак и црну мачку, шалећи се да им је, иако доле, на улици, прешла пут⁴ – а затим се пење и на више хиљада метара, над планинске венце и језера а поглед с висине је божански.

Нагла измена перспективе и обртање наглавачке па бочно, доводи до губитка оријентације и необичних оптичких ефеката:

Секу се и мешају земља и облаци, једна неодољива вртоглавица ме обузима. Жуте ливаде све се више примичу, беле банатске кућице расту и час су под нашим ногама а час над главама, то све иде у једној лудој спирали. На крају више ништа не разликујем, свест се мути [...] и чини ми се да кад бих појас откопчао полетео бих у просторе, али да ли би отишао доле у облаке или горе на земљу, то не знам (Краков 1925б:3).

³ Сличан поступак налазимо и у тексту Р. Петровића: „Гледали смо како мора као реке утичу једно у друго, [...] и огромна златна кубета џамија и црква њишући се расла су и летела према нама, као какве чаробне авети” (Петровић 1926: 95–96).

⁴ „Једна црна мачка прелази доле преко улице. Смејем се и питам, да ли се може рећи да нам је прешла пут” (Краков 1925б: 3).

Тако долази до поетизације простора: он титра пред очима, лелуја, криви се, деформише, чиме губи предзнак реалистичког и трансформише се у имагинативни, надреални свет. Утисак онеобичавања и дематеријализације појачавају магле и облаци који додатно укидају физичке координате.

У бескрају магле и облака који су покрили целу Јужну Србију изгледало је да је свака оријентација изгубљена [...] Са десна нам долазе магле [...] и у њима се губе куће, па цела села. [...] Пливамо тако у меко белом у коме се изгубила и наша сенка... (Краков 1928: 7).

Поетизацији пејзажа знатно доприноси његова интензивна хроматизација. Она је нестална и увек другачија, условљена сменом облака и сунца („Потамнео је ваздух у додиру са земљом, а сав се изгубио у љубичастим облацима горе у додиру са небом. Све се изменило. Жуто је постало мрко, румено као јоргован, плаво је тамно зелено”, Краков 1925а: 4) и позицијом сунца на хоризонту, па се јутарње меко светло (брда Санцака „у магли млечне пене светле”) битно разликује од интензивне хроматске игре у сутон, при заласку сунца: пучина је „љубичаста као од аметиста”, земља „пламти црвена као у пустињи”, „мрачна и тужна” Фрушка гора „добила је преливе модре, љубичасте, мрке”. Игра светлости и сенки између етеричне и акватичке равни, које се једна у другој пресликавају и мењају, опчињава путописца и наводи га на нове асоцијације: површина мора је „час као кожа рептилија, час као лава или измешана са пеном рашчупаном као снежни лежај” (Краков 1931а: 5), „млаз сунца” претвара тамне воде океана „у реку растопљеног сребра” и сл.

„Путовање за Кракова не представља истраживање само у просторном смислу. Особеност путописа је инсистирање на историјској вишеслојности топонима, кретање низ временску вертикалу” (Опачић 2007:144). Асоцијације и алузије на посматрани пејзаж потичу из различитих сфера и омогућавају нам увид у путопишчев доживљај света. Он се креће од занимања за историјски значај топонима (реминисценције на битке и познате војсковође), питања односа према завичају и заједничкој држави, потребе да се крајолик види као живо биће (Брач личи на раширену кожу пантера, Фрушка гора на корњачу); од еротских алузија (врх Авале је као дојка девице, плаже буде „разблудна сећања”) до оних религиозних (Велико ратно острво подсећа на око Господње) – што, суштински, исцртава тематски регистар међуратне књижевности. У текстовима су бројне интертекстуалне везе са књижевношћу и сликарством: фасцинација небеским погледом буди асоцијације на Ж. Верна, Х. Џ. Велса, пејзажи подсећају на Поове или Витманове мотиве, на Сезанове и Шагалове слике; цитира се Коменсо, Мителхолцеров путопис и сл.

Екстаза летења. Карактеристика авијатичарских текстова је наглашавање опасности и неизвесности путовања, одушевљења и грознице који обухватају путника у тренуцима кад авион крене да понире или поскакује у ваздушној бури: „У великом треперењу нерава који дају телу једно невидљиво флуидно зрачење, ми живимо те часове проведене у ваздуху у сталној екстази” (Краков 1927: 3). Она највероватније и чини најупечатљивији чинилац искуства летења. Поредџи уобичајени земаљски живот и замамну неизвесност летења, путописац истиче незаменљивост „дивљих лепота у боји [...],

крика радости кога нико не чује и кога носи изгубљени хук мотора, елисе и ветра” (Краков 1925а:4).

Вероватно пресудни утицај на интензитет искуства има врста авиона којим се путује. Путнички авион је удобнији, затворен, пејзаж се посматра кроз прозор, без директног излагања путника висинама, што истиче и Црњански.⁵ За разлику од тога, војни авион је отворен, неудобан, путник седи на турели митраљеца, опасан каишевима падобрана, непосредно изложен разређењем ваздуху и хучању елисе, али је то искуство неупоредиво узбудљивије:

Путнички аеробуси пружају нам удобност, топлоту и заклон од лудих ваздушних струја, али нам само ратни апарати могу дати [...] занос којим нас стрмоглаве висине кроз које јуримо понесу. Не у фотељи, иза херметички затворених прозора, већ у турели за митраљезе, под пуним ударима ветра, у хуци елисе, неугодно згрчен [...], притиснут теретом падобрана на леђима... (Краков 1927: 3).

Исти доживљај путовања војним авионом бележи и Црњански:

Лет у затвореном, салонском авиону не може се упоредити са летом у товареном, војничком авиону, у ком се, између турела за пушке машинске, седи на једном широком појасу, са грудима пуним брда и неба и хладног и дивног облака. [...]. Кад се устане може се до паса нагнути над земљом и миловати планине (Црњански 1995: 242, 246).

Краковљева фасцинираност заводљивом опасношћу лета има и свој дубљи узрок. Истовремено уживање и страх рекреирају повишено адреналинско осећање из рата, тј. занос и *пијанство рушења* током јуриша („Мозак више није радио. Вртлог пијанства понесе све”, Краков 1921: 182) с којим се у рату сродно. Управо тај осећај недостаје му у мирнодопским данима, о чему Краков пише у мемоарима *Живот човека са Балкана*.⁶ Стога се, лебдећи над земљом у војном авиону, сећа свог првог лета током рата с пилотом Рајковићем, када је први пут угледао свет „сасвим нов” – и све то покреће сећање на рат, у коме се пловило „кроз расцветане шрапнеле преко неба које су ноћу осветљавали плавим пругама фосфорна зрна митраљеска” (Краков 1925: 57–58).

И зато, када лети изнад Косова, његов поглед не одвија се само по висинској, већ и по временској вертикали, што је уобичајени поступак за путописе из Јужне Србије. Бивајући изнад некадашње линије фронта, путописац уочава видљиве знаке ратних дана. Истовремено, у њему се јавља љутња због небриге власти да обележи важне историјске топониме:

На његовим падинама су јасно, као да рат још траје, урезани ровови бугарски и наши, читав сплет саобраћајница, заклона, траверза, митраљеских гнезда, опкопа. Летимо над мртвим фронтом, који нас одвлачи у прошлост. Све је у Битољу и око њега сећање на прошлост и још увек свеже ране града разнетог топовима, рушевине које нико није обно-

⁵ „Рекли су ми да ћу седети као у фотељи, и заиста, ништа се од оног непријатног и ужасног, што се очекује, не догађа. [...] У путничком авиону заиста је као у салону. [...] Ништа се од оне грозне јурнаве апарата не осећа. [...] Врло брзо обузима осећај сигурности и жеља да се кликће од радости” (Црњански 1995: 238).

⁶ После рата Краков се осећа дезоријентисано и празно: „Чини ми се да ништа више не може да учини да устреперим, а моје је постојање до сада увек било стално вибрирање и продужени занос” (Краков 1997: 339).

вио и безбројне линије ровова које још нико није преорао. Као пеге [...] опајају се рупе које су некад гранате у земљи начиниле (Краков 1928).⁷

И зато знатно више од осталих писаца тематизује опасне инциденте при летењу, кварове, неподвижене околности, принудно слетање на ливаду при којем се контрола над апаратом успоставља свега неколико тренутака пред удес – укратко, све оно што појачава мешавину страха и заноса због смртне опасности:

Авион је полудео. Почео је да се тресе, да скаче, да се њиха лево и десно, напред и назад, сваки час смо мењали висину и час смо упадали у понор безваздушни, час нас је нека невидљива сила бацала у вис. [...] Сказалка на алтиметру скаче као полудела, и стотине метара расту и падају у једној секунди. Чини ми се да сам у трошном чуњу кога је бура на мору дограбила и вуче у вртлог. Мути ми се пред очима и осећам да страшно бледим. Не разумем ништа. Пилот руком у огледалу даје знак да ни сам не зна шта се то с нама догађа (Краков 1928).

Тиме његови авијатичарски текстови добијају изражени авантуристички тон који је привлачио читаоце.

Поглед с висине као синтеза. Поглед на земљу открива ванредну лепоту, о којој пишу сви аутори авијатичарских текстова: „ка сунцу одозго са висине ништа није ружно, ништа прљаво, све је окупано, насмејано, ведро”; /„Постоји нешто чисто и ванредно, далеко до свих ружноћа око нас. Постоји нешто невероватно лепо, над нама, у ваздуху” (Црњански 1995: 249). Аутори су уверени да им висинска дистанца и обухватнији поглед омогућавају проницање у суштину, својеврсну „синтезу из ваздуха”, потпуније разумевање света над којим се налазе, а које им, иначе, остаје заклоњено свакодневицом. Тако се Винаверу из висине открива природа земље Србије, „без лажи и прећуткивања”, „онаква каква је, онаква каква се решила да иде и таласа, онаква каква је срасла с људима” (Винавер 2015: 478). Исти доживљај има и Краков:

[...] цела једна дубока, не само човечанска, већ опште земаљска филозофија лежи у томе откривању и познавању света из висина облака и свемира; [...] узнети у висинама, издвојени од читавог света у летећој љусци [...], и трошни и моћни, ми смо гледали ствари преобразене и осећали смо све као једну велику моћну синтезу (Краков 1931б:4; 1927а: 12).

Надземаљски поглед на пределе Србије буди у путописцу снажно осећање завичајне припадности. Као осведочени патриота који је учествовао у борбама за ослобођење земље у балканским и Првом светском рату, Косово из ваздуха доживљава се као откровење, као симбол националног поноса:

Јер немамо ми веће ни драматичније традиције, тако истините и појмљиве од помена овог поља обраслог некад само у тако симболичне божуре [...]. То велико симболично Косово гледао сам сада обухваћено цело, велико ширином и сећањима, у једном једином погледу (Краков 1927а:12).

⁷ Питању занемаривања подвига српске војске у послератном периоду посвећене су многе странице путописа кроз јужну Србију.

Његово завичајно осећање шири се на целокупну Краљевину СХС, па је и Јадранско море *mare nostrum*, „наше и ничије више”: „волимо ми и тај камен, [...] и те мртве, зелене воде, јер је то наше, и земља и небо и море” (Краков 1931б: 4). У томе је, изнова, близак Црњанском: „У свему што Црњански пише у првој половини двадесетих година, наше, односно *моје* подразумева *југословенско*. [...] путописи са Јадрана испуњени су одредницом *наше*: *наш* део луке, *наши* кејови, *наши* људи, *наша* земља, *наш* језик, па чак и *наша* вера” (Опачић 2014: 445). Тиме Краковљев авијатичарски чланак о Јадрану можемо посматрати у контексту односа према Краљевини чијем је формирању као војник допринео, те јадрански басен осећа као део завичаја.

2. Прекоокеанска авантура – лет DOX-ом

Серија од чак двадесет и четири чланка, писана од новембра 1930. до марта 1931, са путовања које је убележено у историју ваздухопловства, чини саставни део корпуса авијатичарских путописа. Као једини новинар са Балкана, Краков је извештавао читаоце *Времена* о прекоокеанском лету DOX-ом од Немачке до Њујорка (Dornier Do X – тада највећи хидроавион који је конструисао Клод Дорније 1929).⁸ Путовање траје месецима, са прекидима и кваровима, и у светској штампи за њега постоји велико интересовање. Краков путује већим делом трасе, све до Канарских острва. Значај ових текстова је велики, јер „мало је оних који ће моћи рећи да су били први путници првог летећег брода”, како каже сарадник принца од Велса.

Главнина текстова спада у типичне новинске репортаже са ефектним поднасловима и узбудљивим приповедањем о околностима лета. Али, најбоље сведочанство да међу текстовима има естетски вредних представља чињеница да је петнаести у низу, објављен у божићном додатку 1931. („Лет маште и гвоздених крила”), у који је интерполирана и песма посвећена Волту Витману, Гојко Тешић уврстио у књигу новела *Црвени пјеро* (Краков 1992).⁹ Јунаци путописних чланака су новинари, међу којима чувена британска новинарка Леди Драмонд¹⁰, аристократски свет, накратко и принц од Велса и конструктор авиона, Дорније.

⁸ Авион је био луксузно опремљен, са три дека, баром, салоном за ручавање. Овај „летећи брод” (*Flugschiff*) први пут је тестиран 12. јула 1929. Полетео је из Фридришхафена у Немачкој 3.11.1930. и путовао преко Холандије, Белгије, Ламанша, Француске, Келшот Кесла у Енглеској (када њиме пилотира принц од Велса), Шпаније. Путовање је прекинуто у Лисабону због пожара на крилу. После шест недеља пут је настављен до Африке. Краков се на Канарима опрашта од DOX-а, који после нове поправке лети до Бразила и стиче у Њујорк у августу, после скоро девет месеци од поласка.

⁹ Међутим, иако су у напомени збирке дати подаци о извору, није представљен контекст „приче”, чиме се онемогућује њено пуно разумевање.

¹⁰ Реч је о Лејди Грејс Маргерит Драмонд-Хеј (1895–1946), британској новинарки која је као једина жена летела око света у цепелину 1928. Својим чланцима допринела је популарности авијатике. Краков је памти по огромном пртљагу и кутијама за шешире, са фотографским апаратом у руци, и несвакидашњој амајлији, црном плишаном мачку.

Прекоокеански лет омогућавао је још онеобиченију перспективу у односу на обичан лет. Пошто је реч о хидроавиону, путници се довозе чамцима пред циновску летелицу. Узбудљивост путовања појачава се вестима о кваровима, опасностима, ваздушним бурама. Лет траје дуго, некад и десет сати, над Атлантским океаном, па путник нема уобичајени поглед на земаљске крајолике, већ се осећа као да је у „свемирској авантури”. Утисак да се стварни хронотоп дематеријализује, уврће, извија, у текстовима из двадесетих година је интензиван. Путописац се сатима налази између мора и небеса, у фантазмагоријском простору сачињеном од светлосних феномена и одблесака. Како небеса и океан обгрљују земаљску свакодневицу, немогућност за опажање конкретних топонима суштински је једнака изласку из стварности. Тиме долази до несвакидашњег ефекта: текст заснован на стварносном „клизи” ка фантастичкој мотивацији. Реалност за путописца заиста постаје фантастичнија од имагинације. Позиција готово нестварна путописца истовремено онеспокојава и одушевљава, па по њему ово путовање превазилази научну фантастику и машту Жила Верна.

Сећам се речи Црњанског, који је када сам га пред полазак за Лисабон видео, пун узбуђења говорио о једном прекоокеанском лету, не знајући да ћу ја у њему учествовати.

– Доживљај је једно што нешто значи у животу.

Говорио је страшно:

– Бити сатима, десетину, двадесет сати између неба и океана и не видети ништа друго...

Пет сати ја већ осећам шта то значи бити између неба и океана и не видети ништа друго (Краков 1931а: 5).

Дуг боравак у својеврсном антипростору ипак није пријатан за путописца. Он пиљи кроз прозорско окно и осећа носталгију за земљом: „одједном ме испуњава таква неодољива чежња за шумама, да сам скоро готов да заплачем” (Исто: 5). Зато се радује било каквом опипљивом призору: галобовима или каквој лађи. Призор четири рибара који им машу из чамца са пучине добија значај иконичке слике: „Бела, румена и тамна једра на пучини, један усамљени галеб који кружи над таласима као мали бели лептир, струје, сребрне змије које секу мора под нама, узбуђују нас својом чудном лепотом” (Краков 1931). Њихове подигнуте руке као да грле надземаљске путнике и сједињавају прошлост и садашњост, технику и имагинацију.

Над океаном настаје несвакидашњи хибридни полижанровски текст „Лет маште и гвоздених крила”, заснован на елементима путописа, журналистике, лирског и есејистичког. Путописац слави „вертикалну перспективу” и уједињење са васионом, покушавајући да искаже сву нестварност доживљаја који му је омогућила авијатика, зазивајући велике писце који су својом имагинацијом слутили оно што он има прилику да непосредно доживи. Он ствара песму засновану на интертекстовном дијалогу са песником јединства света, Витманом. Песнички субјект наглашава изузетност своје опажајне позиције, анафорски понављајући „Видим” („Шта видиш ти, Валт Витмане? / Ја видим дивну чудесну куглу која се окреће у простору” – Краков 1931), помало суматраистички сједињујући удаљене пределе света у надземаљској визији.

Завршни текстови из овог корпуса засновани су на типичном авангардистичком егзотизму и неопримитивизму. Радостан што је коначно стигао на копно после бескрајне океанске пустоши, путописац се осећа као мисионар који је открио нови свет. Карипско „острво тишине и безбрижности” доживљава се као изгубљени рај, оаза, па путописац опчињено описује богату тропску вегетацију Лас Палмаса, живе боје и интензивне мирисе предела. Неопримитивистички дискурс овог путописа видљив је у наглашавању спорог животног темпа становника острва који живе у миру и складу са природом, изван цивилизацијских достигнућа. Као када се, неколико година раније, у путописима из Македоније, одушевљавао једноставним животом рибара (уп. Опачић 2007), путописац са симпатијама гради слику егзотичних карипских пејзажа и насеља, описујући тишину и мир над цветним вртovima, плантаже банана, подземна села, босоногу децу, људе који због топле климе спавају под ведрим небом, егзотична женска лица. Сумирајући своје утиске са пута, жалећи што се опрашта од DOX-а (авион је у квару и потребне су недеље да се поправи), путописац истиче упечатљивост доживљаја која се тешко заборавља: „Успомене стечене између неба и океана не дају се заборавити ни избрисати” (Краков 1931д: 1).

Авијатичарски путописи представљају сведочанство о авангардној хибридизацији жанра у ком се приповедање динамизује непрекидним смењивањем опажајних импресија и просторних релација. Они су допринели жанровском иновирању, скратили су и динамизовали форму и унели у њу авантуристичке, али и лирске елементе. Надземаљска перспектива показује нам како се и реалистички хронотоп може трансформисати у надреални, фантазмагоријски. Ови текстови представљају специфичан аспект Краковљевог путописног искуства и омогућавају потпунији увид у путописну прозу авангарде.

ИЗВОРИ

- Краков 1921: С. Краков, *Кроз буру*, Београд: Цвијановић.
- Краков 1925: С. Краков, Лет над Фрушком гором, док је на небу бура, *Наша крила*, бр. 10–11, III–IV, 57–58.
- Краков 1925а: С. Краков, У сутон над Београдом, *Време*, 16. XI, 4.
- Краков 1925б: С. Краков, У вртлогу ваздушних спирала, *Време*, 21. XI, 3.
- Краков 1927: С. Краков, За два сата од Новог Сада до Скопља, *Време*, 25. III, 3.
- Краков 1927а: С. Краков, У облацима изнад Косова, *Време*, 23–26. IV, 12.
- Краков 1928: С. Краков, Са ваздушном патролом дуж албанске границе, *Време*, 9–11. VI, 7.
- Краков 1930: С. Краков, Летеће лађе везиваће у будуће Стари и Нови свет, *Време*, 27. XI, 1.
- Краков 1931: С. Краков, Лет маште и гвоздених крила, *Време*, 6, 7, 8. I, додаток.
- Краков 1931а: С. Краков, Стижемо на Канарска острва, *Време*, 14. II, 5.

- Краков 1931б: С. Краков, Авионом на купање у Јадрану, *Време*, 30. V, 4.
 Краков 1931в: С. Краков, Ручак у летећој лађи над градовима Холандије и Белгије, *Време*, 16. XI, 1.
 Краков 1931г: С. Краков, У летећем бару изнад Атлантског океана, *Време*, 21. XI, 1.
 Краков 1931д: С. Краков, Лас Палмас, престоница океана, *Време*, 2. III, 1.
 Краков 1992: С. Краков, *Црвени пјеро и друге новеле*, Београд: Филип Вишњић.
 Краков 1997: С. Краков, *Живот човека на Балкану*, Београд: L'age d'Homme.

ЛИТЕРАТУРА

- Алексић 1935: Д. Алексић, Ко је крив што многи књижевници више воле новинарство, *Идеје*, 3. I, бр. 10/I, 2.
 Винавер 2015: С. Винавер, Изнад Србије и Бугарске, у: Г. Тешић (прир.), *Земље које су изгубиле равнотежу*, Дела Станислава Винавера, Београд: Службени гласник, 476–479.
 Опачић 2007: З. Опачић, *Алхемичар приповедања Станислав Краков*, Београд: Учитељски факултет, у: Хамовић (ур.), *Милош Црњански: поезија и коментари*, Београд: ИКУМ, 440–451.
 Опачић 2014: З. Опачић, Јадран, југословенско море у поезији Милоша Црњанског, у: Д. Хамовић (ур.), *Милош Црњански: поезија и коментари*, Београд: ИКУМ, 440–451.
 Петровић 1926: Р. Петровић, Аеропланом до Цариграда, *Време*, 1616, 19–21. VI.
 Токин 2001: Б. Токин, Позориште у ваздуху, у: Г. Тешић (прир.), *Васионски самовар (антологија југословенске авангарде 1904–1934)*, св. 1, Београд: Чигоја.
 Црњански 1995: М. Црњански, Надземалска лепота Србије, у: *Путописи I*, Дела Милоша Црњанског, Београд, Lausanne: Задужбина Милоша Црњанског, L'age d'homme, 233–249; 578–592.

Zorana Z. Opačić

STANISLAV KRAKOV'S AVIATOR TRAVELOGUES
 (ABOVE-THE-EARTH PERSPECTIVE OF THE AVANT-GARDE TRAVELOGUES)

(Summary)

In this paper we deal with Stanislav Krakov's aviator texts as a form of avant-garde travelogue, which incorporates realistic, journalistic and literary elements. We contextualize these texts with the aviator texts of M. Crnjanski, R. Petrović and S. Vinaver and also within the author's entire travelogue prose. These travelogues are characterized by compressing and dynamizing the travelogue form, the presence of adventure elements, caused by danger of flight, and characteristic literary motifs recurring

between the First and the Second World War (memories of wartime, exoticism and neoprimitivism). We investigate the way in which a rapid and sudden shift of perceptual field distorts the observed space to the point of dematerialization, where the realist chronotope is transformed into a phantasmagoric one. The travelogue author points out the ecstasy of flying as the most striking factor, convinced that such remoteness helps him fully understand the world below him. The aviator texts represent a specific aspect of Krakov's travel experience and provide a complete insight into the avant-garde travelogue prose.