

Бојан М. ЈОВИЋ\*  
Институт за књижевност и уметност у Београду

РАЗНОЛИКОСТИ ЛЕТЕЊА, ПАДАЊА, И УСПИЊАЊА НА НЕБО  
(О ТЕМАТИЗОВАЊУ АВИЈАЦИЈЕ У СРПСКОЈ МЕЂУРАТНОЈ  
КЊИЖЕВНОСТИ У КОНТЕКСТУ ИТАЛИЈАНСКЕ  
И РУСКЕ АВАНГАРДЕ)\*\*

У раду се разматра тематизовање летења и авијације у делима српских писаца између два рата – Б. Токина, С. Кракова, М. Дединца, Р. Петровића, М. Црњанског, Т. Манојловића, Д. Максимовић, у контексту поетичких претпоставки присуства теме авијације у италијанској и руској књижевној и ликовној авангарди футуристичког усмерења (Ф. Т. Маринети, П. Буци, Ф. Ацари, Т. Крали, Тато, В. Каменски, К. Олимпов, А. Кручоних, О. Розанова, К. Маљевич, В. Хлебњиков). Специфична поетика хероизма уз примену авијације у борби на естетичком плану и у стварности, праћена сенком смрти, разарање синтаксе, увођење брзине, динамичност, симултанizam чулних података и просторно-временска свеprisутност, као и посебан однос према љубави и женама, спадају међу најважније последице футуристичке фасцинације авијацијом и авионима. У делима српских писаца, међутим, рагоборни тонови аеро-футуризма готово да се и не могу наћи; њих одмењује дубље разумевање трагичног стања људског лета и метафизике пилотирања / летења авионом.

*Кључне речи:* тематика авијације; српска међуратна књижевност; руски и италијански футуризам; Б. Токин; М. Црњански; С. Краков; Р. Петровић; В. В. Каменски; Ф. Т. Маринети; Ф. Ацари.

Као извор надахнућа и литерарна тема, авијација је на велика врата у српску књижевност ушла након Првог светског рата, напоредо са ступањем на књижевну сцену најмлађег, модернистичко-авангардног поколења писаца. Авиони и летење авионима постали су дубоко привлачни за наше младе списатеље са једне стране захваљујући непосредном, пре свега ратном, искуству, са друге пак посредством стваралаштва поетичких претходника и иностраних књижевних узора. Иако сразмерно закасно, уплив авијације на књижевност, у појединим случајевима и на саму судбину књижевника, у нашој је средини био далекосежан; о томе најбоље сведочи

---

\*userx64@live.com

\*\*Рад је настао у оквиру пројекта ОН 178008 *Српска књижевност у европском културном простору*, који финансира Министарство просвете, науке и технолошког развоја Републике Србије.

несвакидашњи догађај из 1926. године, оличен у двобоју пиштољима тада већ прослављеног писца Милоша Црњанског и Тадије Сондермајера, летачког аса из Првог светског рата, ваздухопловног инжењера и резервног капетана, оснивача часописа „Наша крила” и будућег високог руководиоца Друштва за ваздушни саобраћај „Аеропут”.

Узрок сукоба је по свему судећи био авијатички: наводно оштро неслагање Црњанског и групе официра око квалитета француских и немачких авиона (или, према другим изворима, природе и односа ловачке и бомбардерске авијације), које је највишу тачку достигло у пишчевом изазовном и насртљивом понашању; оно што се догађало током самог двобоја, у шумарку надомак Вршца, такође је предмет различитих присећања и тумачења других сведока и списатеља, у многоме суштински несагласних и непомирљивих.<sup>1</sup> Овај догађај, у коме је, по свему судећи, остао у животу само Сондермајеровом добром вољом, сам Црњански никада није уобличио у самостални текст, али је у доцнијем присећању на то доба подсетио на још један судбински тренутак у коме је авијација била у средишту његовог блиског сусрета са смрћу,<sup>2</sup> односно, другом приликом, јасно нагласио поетско-поетички значај који је за њега имало ваздухопловство.<sup>3</sup>

Нарочити спој авијације, књижевности и живота – а са њим, истовремено и нераскидиво, и смрти – у српској књижевности након Великог рата, на који је у овим освртима подсетио Црњански, у европској је средини дошао до изражаја знатно раније, још крајем прве деценије XX века. Приметан је пре свега код значајних стваралаца модерних погледа,<sup>4</sup> да би свој врхунац достигао са оснивачима европс-

<sup>1</sup> Раније реконструкције (околности) двобоја које се могу наћи код Радована Поповића (Поповић 1993), Владимира Буџца (Буџац 1982), и Милана Јовановића Стојимировића (Јовановић Стојимировић 1988), у многоме се разликују. Обиље документованих и до тада непознатих података о овом инциденту објавио је 2016. године Борис Милосављевић у темељном раду „Између мита и стварности: двобој Сондермајер – Црњански (Милосављевић 2016).

<sup>2</sup> „Био сам, 1925, уредник листа Аероклуба који се звао 'Наша крила'. У тим 'Нашим крилима' написао сам једну причу о јадранском типу нашег аероплана, па сам написао био да ће наши авијатичари, ако дође до напада, мислио сам тад на Италију, летети и улетати главачке у апарате противника, непријатеља. Јер, иначе, не могу га победити, јер су слабији, малобројнији. То је 1925. написано и штампано, сећам се. Какве везе то има са мном? Па постојао је овде мајор Узелац, с којим смо ми летели као луђаци изнад Новог Сада. Вршили смо и изводили оне фигуре, разне, феј морт, па не знам, лупинг, и друге. Не заборавите – све то у аероплану у коме сте доведе, до горе, седите не као данас у једном затвореном седишту, покривеним неким металом, или не знам чиме. Све то ме везује за Нови Сад. На једној конференцији Аероклуба сви су били авијатичари у плавим униформама, само је био у морнаричкој црној униформи један млад официр морнарице који се звао Шуман, Словенац је био. Он је тога дана имао да покуша први пут хидроплан један, производ фабрике која се овде стварала. Требало је овде да с њим летим до Београда. У хотелу ме је генерал Петровић, који је био председник тог одељења Аероклуба, ујутро у пет сати пробудио и казао: 'Будало једна, шта ћеш ти да се мешаш у то, и да пробаш. Хајде са мном.' Ја му кажем: 'Дао сам реч Шуману, и летећу са Шуманом.' Нисам ја летео са Шуманом. Отишао сам у гимназију, одржао предавања, изашао из гимназије и узео лист 'Новости' у подне, црно уоквирен. Шуман је био подигао апарат горе, над мостом према Петроварадину, исклизуно је доле, погинуо, разуме се. Да сам био са њим, оставио бих кости овде. Све је у вези. То су случајности које ја не зovem случајност. То је људски живот.' (Црњански 1992: 215–216)

<sup>3</sup> „За мене је авијација била нешто што је значило најпунји живот... Радио сам и радим на подизању наше авијатике, чији сам орган 'Наша крила' уређивао. Летео сам и превртао се у ваздуху, што је било више поетично од многих објављених и штампаних песама и литерарних радова многих цењених другова...” (Црњански 1992: 17–18)

<sup>4</sup> Међу најранијим остварењима посвећеним пилотима и летењу у европској књижевности налази се роман Габријеле Данунција *Можда да, можда не* (*Forse che si, forse che no*, 1910). Данунцио у имо-

ког футуризма: Ф. Т. Маринети и В. В. Каменски, на различитим крајевима Европе, готово су истовремено открили авијацију и опширно писали о авионима и летењу, обојица стичући летачко искуство из прве руке око 1910. године, Маринети као сапутник,<sup>5</sup> Каменски на крају и пилотирајући својом сопственом машином, летелицом „Блерио XI”.<sup>6</sup>

Авион и летење (п)остају битни елементи футуристичке поетике, и на манифестном и на књижевном плану. Код Маринетија и његових следбеника, у духу остваривања девете тачке из футуристичког прогласа, у којој се обзнањује слављење рата, разарања, лепих идеја за које вреди умрети, и презира према жени (Marinetti 1909a), авијација добија одлучујућу улогу у борби не само против представника пасеистичких уметничких позиција<sup>7</sup> већ и против идеолошких, политичких и националних противника. Након што присуствује стварним оружаним окршајима и ратним дејствима авијације током сукоба у Триполију између Турске и Италије, Маринети у *Папином једнокрилицу* (1912), необичном „политичком роману у слободним стиховима” (Marinetti 1912a),<sup>8</sup> у пуном обиму развија тему борбеног летења.<sup>9</sup>

Када је реч о утицају авиона на уметничко изражавање, исте године, управо у ваздуху, вођа футуриста долази на идеју о новој синтакси и књижевности (Marinetti 1912b); поред средишњег места у питањима везаним за језички уметнички израз,

---

ралистичком и декадентистичком маниру развија причу о Паолу Тарсису, авијатичару, који са пилотом Ђулијом Камбијасом гради летелицу у настојању да заједно оборе летачке рекорде. Увучен у љубавни троугао са сестрама Ингирами, након што Камбијасо гине током ваздухопловног такмичења, Тарсис лети преко Тиренског мора до Сардиније ка пуној ничеанској слободи, раскидајући земаљске (односно женске) окове, изазивајући смрт и осећајући се као бесмртно божанство.

<sup>5</sup> Непосредно искуство летења Маринети описује као изузетан доживљај победе над природним законима који држе човека везаног за тло:

„Када сам први пут летео са авијатичарем Бјеловучићем, осетио сам како ми се груди отварају као велика рула у коју су сласно зарањала небеса – глатка, свежа, и бујична. Спорој развођеној сензуалности шетњи под сунцем и сред цвећа требало би претпоставити дивљу и прокрвљујућу масажу ветра који бесни. Повећање лакоће. Бесконачни осећај задовољства. Излазите из авиона са еластичним и зањиханим одскоком. Збацили сте нешто тешко с леђа. Победили сте замку пута. Тријумфовали сте над законом који приморава човека да пузи” (Marinetti 1916: 3).

<sup>6</sup> Високо вреднујући проналазак авиона, Василиј Каменски сматра да се он непосредно одражава на задатке књижевности и књижевника:

„Желео сам да учествујем у великом открићу не само речима већ и делима. Шта су песме и романи? Авион – то је право достигнуће нашег времена...”

[...] Ако смо људи моторизоване садашњости, песници универзалног динамизма, придошлице и посланици будућности, мајстори акције и активности, ентузијастички градитељи нових облика живота – тада ми морамо бити, ми немамо избора него да будемо летачи” (Каменский 1931).

<sup>7</sup> И пре конкретног летачког искуства, већ у манифесту „Убијмо месечину!” („Tuons le clair de lune!”), (Marinetti 1909b), Маринети смешта футуристе у импровизоване, на лицу места направљене авионе, шаљући их у одсудну борбу, обележену сценама екстатично-еротичног авионског насиља, смрти и препорода, против представника гихтозне и паралисане Европе.

<sup>8</sup> Усхићен слободом коју доноси авијатичарски лет, осећајући се као човек-бог, јунак романа, Маринетијев алтер его, акробацијама разбија границе времена и простора. Потом, у жељи да подстакне Италијане да поведу рат против Аустрије за ослобођење Трста, он лети са краја на крај Италије, подстиче на мобилизацију и бори се против заговорника мира; из Ватикана отима Папу, који представља устајалу прошлост и пацифизам, привезује га на крило авиона и баца у Јадран, да би на крају бомбардовао подморнице у Тршћанском заливу.

<sup>9</sup> Пилот не показује саосећање нити двоумљење када је реч о борбеним дејствима, у ваздуху или по копну, против војних циљева или цивила, при чему до изражаја долази и стални мизогини Маринетијев и футуристички став: авијатичар, у настојању да обезбеди пролазак војних композиција, „коси” крилима свог авиона на хиљаде глава пацифисткиња (Marinetti 1912a: 100–104).

аероплан се код италијанских авангардиста доводи у везу и са новом врстом извођачких уметности: летом авиона које осликавају футуристички уметници (Бала, Русоло, Деперо, Примо Конти, итд.) изражавају се душевна стања пилота, остварују драмске ситуације, дијалози, пантомиме, песме „ослобођених речи”, и изводи ваздушни плес (Ацари 1919).

Са друге стране Европе, поставши и званично пилот са дозволом и учествујући на неколико аеромитинга, Василиј Каменски живи своје речи, све до тренутка тешког пада и блиског сурета са смрћу, у пролеће 1912. године. Док активно лети, Каменски такође и пише о својим искуствима, обликујући их у скицу „Авион и прва љубав” („Аэроплан и первая любовь”, 1911), и мање познату драму у рукопису, *Живот авијатичара* (*Жизнь авиаторская*, 1911). Први текст описује доживљаје пилота у терминима дубоких осећања, узношења и обоготворења – у ваздуху, управљајући летелицом на пролећном сунцу, Каменски се осећа као „млади бог”, који не може да се начуди како се на земљи још није решило једноставно питање смисла живота (Каменски 1911а). Када се у однос према авиону (налик на онај „женика према невести”, будући да пилот испољава истинску страст и усхићеност, али и љубомору, према своме „блерјушки”) умеша овоземаљска љубав према девојци, показује се да је потреба за летењем ипак јача од привлачности према супротном полу.<sup>10</sup> Не само што код Каменског авион, односно пилотирање, не трпе конкуренцију, они су по правилу и кобни – летење нужно подразумева, обично и доноси, несрећу или смрт, и на земљи и на небу; то, међутим, не спречава авијатичаре да због доживљаја заноса и искуства успења и даље лете и ризикују живот. Позоришни комад *Живот авијатичара*, у коме Каменски сада укључује и женске летаче, развија ову тему кроз метафоре судбинске предодређености, спасења и васкрсења.<sup>11</sup>

Футуристички саборци Каменског, као и други авангардисти, прихватају надахнуће авијацијом и авионима,<sup>12</sup> које свој израз добија и у делима других руских уметника.<sup>13</sup>

<sup>10</sup> Након што „витка љупка девојка огромних црних очију” покуша да потисне његову небеску љубав, авијатичар напрасно одлучује да одлети на југ. Пар размењује писма; она га у име љубави моли да је не оставља и да више не лети, он њој пише да је дубоко воли али да мора да оде будући да се уплашио да ће га овоземаљска љубав паразити, спутати и везати за земљу. То је за њега неприхватљиво – он једноставно мора да лети и да буде слободан. Када, након вишенедељног одсуства, долети назад, дознаје да је девојка извршила самоубиство, оставивши само њему разумљиву опроштајну поруку: „Он зна да је мој живот узела авијација...” (Каменски 1911а). Авијатичар наставља да лети, праћен, међутим, све снажнијом визијом девојчиних очију и опомињућим гласом да ће настрадати.

<sup>11</sup> Јунак драме, Макс, пилот опседнут летењем и обарањем авијатичких рекорда („Ја сам једноставно авијатичар. Истински авијатичар са душом птице” (Dimitroff 1998: 304)), подучава имућну кнегињу Марију да пилотира, и, откривши духовну сродност, упушта се у везу са њом. Марија је спремна да жртвује живот за један узвишени лет: она потом заиста и гине у авионској несрећи. Вративши се супрузи, Макс страда на крају четвртог чина.

<sup>12</sup> Константин Олимпов објављује збирку песама *Авионска поезија* (*Аэропланские поэмы*, 1912), Хлебњиков у зборнику *Шамар у лице јавном укусу*, 1912, даје свој „Образац новаторства у језику” („Образчик словоновшеств в языке”) на примеру речи изведених из авијатичких појмова; Каменски, Северјанин и Мајаковски објављују већи број песама на авијатичке теме.

<sup>13</sup> Наталија Гончарова 1913. године излаже „Авион над возом” („Аэроплан над поездом”), Маљевић 1913. објављује литографију „Смрт човека истовремено у авиону и возу” („Смерть человека одновременно на аэроплане и железной дороге”) Литографија из књиге „А. Крученых 'Взорваль'”), потом „Супрематистичку композицију: Лет авиона” („Супрематическая композиция: полет аэроплана”) 1915; Татљин током двадесетих година прави дрвену летелицу „Летатљин”, на основу подрбног проучавања природе, пре свега инсеката, у којој се спајају идеје Хлебњикова о творби неологизама на примеру авијатичарских концепата и погледи Каменског о еволуционом напретку човека ка човеку-птици исказани

Међутим, за разлику од њихових колега из Италије,<sup>14</sup> након избијања Великог рата и трагичног ратног искуства, првенствено ваздушних бомбардовања, најистакнутији се руски песници и писци уздржавају од слављења ратног ваздухопловства. Даље тематизовање и идеализовање пилота, који су се, по њиховом мишљењу, показали као окрутна, неморална створења која лакомислено лете преко светог бојног поља и весело бацају бомбе на све живо, постаје немогуће (Желтова 2007: 176–177). Ипак, будући да је, као и у Италији, и у Совјетском Савезу авијација постала важна државна односно идеолошка тема – у размаку од шеснаест година појављују се две засебне, наручене, антологије песама на авијатичке теме: *Лет. Аеропесме (Лёт. Авио-Стихи, 1923)*, и *Стаљинови соколи (Сталинские соколы, 1939)*.

Европски авангардисти стога веома рано долазе до непосредног увида у авијацију и летење, као и до спознаје њихове вредности за сопствене уметничке и идеолошке циљеве, повезујући их са изразом нове уметности, борбом за раскидање ограничења простора и времена и начела старе естетике, екстатичним психолошким утисцима и стањима, пуноћом живота, духовним узношењем до божанских сфера, новим човеком, идеолошко-политичким програмима, али и са љубавним невољама као и са насилном, сопственом или туђом, смрћу.

Враћајући се на саме почетке појаве сродних поетичких становишта у српској књижевности, наши авангардни аутори јасно су истакли футуристичко порекло одговарајућих авијатичких тема и мотива у њиховом широком распону. Тако Бошко Токин, један од уредника *Зенита* и изворних зенитиста из Београда, у неколико чланака разматра текст „Футуристичко ваздушно позориште” („Il teatro aereo futurista”) Феделе Ацарија, сједињујући идеје италијанског аутора са својим сопственим. У првом – хибридном – чланку, „Футуристи и неопрIMITИВЦИ” („Futuristes and Néoprimittifs”), објављеном као писмо из Италије у француском часопису *Action* и потписаном са *Tokine* (Токин 1920: 54–57), наш зенитиста, кроз превод и парафразу, скоро у потпуности преноси текст Ацаријевог манифеста. Заједно са италијанским футуристом, Токин проглашава да је летење авионом предодређено да постане уметнички израз чак и најсложенијих стања људских душа. Будући да су авијатичар и његова летелица уједињени, авион постаје продужетак тела пилота, чије се кости, тетиве, мишићи и нерви продужавају у жице и каблове.<sup>15</sup>

у његовом „Аеропророчанству” („Аэропророчество”, Рождественское предсказание пилота-авиатора В.Каменского. 1908–1917. Центральный государственный архив литературы и искусства (ЦГАЛИ). Ф. 1497. Оп. 1. Д. 142).

<sup>14</sup> Након што је Маринети формулисао основне елементе поетске и идеолошке визије ваздухопловства „првог футуризма” (присутне и у збиркама песама П. Буџија *Авиону /Aeroplani, 1908/*, Л. Фолгореа *Певање мотора /Il canto dei motori, 1912/*, *Мостови на Океану /Ponti sull'Oceano, 1914/*, и у делима М. Карлија), авион, као омиљени предмет „другог футуризма”, промовисан је у концепту *Аеросликарства (Aeropittura)*, обзнањеном 1929. у колективном „Манифесту футуристичког аеросликарства” („Manifesto dell'Aeropittura futurista”). Радови настали на том трагу испрва садрже назнаке специфичне „просторне поетике” са одређеним сновнићским, унеколико и надреалистичким елементима, многим призорима обележеним страственом опчињеношћу ратом и летењем (Т. Крали, Тато). Са све реалистичнијим представљањем сцена ваздушних битака, појединачних двобоја и бомбардовања, већина културних значења повлачи се у корист фашистичке идеологије и пропаганде.

<sup>15</sup> Идеја стапања авијатичарског стапања телесног и механичког, као део шире концепције футуристичког „механичког/механизовног човека”, јавља се код Маринетија у неколико наврата – најпре у роману *Футуристи Мафарка (Mafarka le futuriste, 1909)* у коме отац Мафарка рађа Газуму, дива од метала са

Стога, сваки пилот као личност има свој стил летења и, штавише, чак ни исти пилот не лети увек на исти начин. Различите технике управљања авионом – лупинзи, превртања и понирања, лебдење – изражавају различите емоције и стања ума: нестрпљивост или бес, разиграност, носталгију или умор, и гледаоци их препознају тренутно и интуитивно. Са умножавањем броја авиона и пилота у ваздуху могуће је представити и дијалоге и сложене односе. У закључку Токина/Ацарија, футуристичко ваздушно позориште представља будућу „дивну народну школу јунаштва”, прво демократско позориште за сиромашне и одлучан подстицај за авијацију.

У другом раду посвећеном авијацији, сада писаном на српском језику, „Позориште у ваздуху” (Токин 1921: 11–13), Токин указује да је футуризам, као претеча зенитизма, представљао покрет за ослобођење, не само речи већ и сликарства, вајарства, музике и позоришта – свих врста уметности, као и човека-песника уопште. Описујући футуризам у уметности као ствар прошлости, Токин истиче нова изражајна средства – авион и футуристичко позориште у ваздуху – као доказ да новина и стварање још увек постоје, и као крајњи облик популарног, демократског спектакла, почетак ослобођења човека и његове победе над материјом. Такође, темперамент пилота се са терена борбе преноси у терен уметности, чиме авион престаје да буде оружје за убијање и постаје уметност: „То јест, треба да постане свуда. Место рата уметност” (Исто: 12).

Авиони и авијација, макар и само програмски, виде се као важан поетички чинилац у песништву нове генерације српских писаца, везан за проблематику језика и поетског израза. Када млади песник Милан Дединац, касније један од најзначајнијих београдских надреалиста, разматра рано дело Милоша Црњанског, кратки роман *Дневник о Чарнојевићу*, он истиче да млада генерација пева „по ритму падова и каскада, [...] по ритму лупе аеропланских елиса у ваздуху, одушевљењем захукталих пароброда, морским таласима, сунцем” (Дединац 1922: 29).<sup>16</sup> Изјављујући у „Хелиотерапији афазиие”, хибридном тексту писаном са Марком Ристићем, да је језик оболео, будући да је постао неспособан да преноси значење, Растко Петровић са своје стране предлаже комбиновани метод не само излечења језика већ и потраге за кореним преображајем људских односа са природом, који ће обновити мистерију и повратити живот, време и средства изражавања. Петровић тврди да се лек за умртвљено опажање може наћи „у ваздуху”: ретко и необично кратак „осећај уназад” димензије простора, који може бити „продужен до невероватности”, карактеристичан је за пилота који је често ослобођен закона гравитације (Петровић 1923: 762–763).

Када је реч о узлози авијације у рату, можда и најраније тематизовање борбених авио-дејстава у нашој авангарди среће се у Петровићевој песми „Јуче и данас” (1921), која у свом првом делу садржи естетизацију доживљаја ноћног бомбардовања града. Слика ваздушног напада који се одиграва под снажним баражом проти-

крилима и гвозденим фалусом, потом и у *Папином једнокрилицу*, где се авионски мотор види као усавршени човек брата са измењивим деловима.

<sup>16</sup> Као и његови критичко-програмски текстови, и рана поезија Дединца је такође под приметним утицајем футуристичког духа – у свом првом песничком циклусу *Зар зора, већ? – Зора!*, Дединац пише о путовању небом у „летећем аутомобилу”, „полуделој машини”, „брзини небеских машина”, „јуришу кроз свет” (Дединац 1957: 67–78).

вавионске артиљерије обележена је „игром” пролећа, којом Петровић, у складу са сопственом поетичким позицијама, повезује авијацију, смрт, смех, комадање тела, и препорађање. Парадоксално, без обзира на то што припадају непријатељу, и доносе уништење, осећање које изазивају авиони пре је дивљење него гнушање и страх – њима управљају „дивни храбри авијатичари”, смелог и слободног лета. Из унутрашњег монолога ваздухопловаца дознаје се да пилоти испуштају гранате са мотивацијом која није везана за безлично испуњење циљева бомбардовања већ за радозналост, односно готово дејом психом посматрање рашчлањивања и комадања тела на земљи. Оно што важи за жртве бомбардовања, међутим, истовремено важи и за ваздухопловце, подразумевајући добровољно и готово радосно прихватање смрти, у настојању да се „измери” место авијатичара између неба и земље.<sup>17</sup>

Развијајући у каснијим радовима идеје о авијацији, Петровић посвећује један од својих најважнијих огледа, „Примери рада и јунаштва. Сведочанство мога пријатеља, пилота А. Д.” (1923) изражавању поетичке идеје о способностима изузетних личности – јунака – да победе законе природе и побегну од њиховог утицаја. У фикционализованом животопису српског пилота Сенише Стефановића, члана савезничких ваздушних снага на македонском фронту у Првом светском рату, који је умро у заробљеништву после добровољачке мисије 1917. године, Петровић наглашава способност херојских појединаца да промене временске димензије сопствених живота и омогуће да прошлост још једном постане будућност, и да будућност, пре него што је чак и преживљена, почне да важи као прошлост (Петровић 1974: 430). При томе, авијатичар Стефановић није само човек-јунак, он је изједначен са митолошким божанством, у код Петровића карактеристичном спајању непосредне савремености са културним епохама давне прошлости, односно различитих сфера стварности.<sup>18</sup> Поред програмског дела, Петровићев текст обухвата и неколико описа ратних мисија, попут ваздушних напада, ваздушне борбе и високоестетизоване епизоде у којој летелица бива оборена са неба, падајући у своју пропаст.<sup>19</sup>

Ваздухопловна ратна тематика нашла је своје место и у обимнијим жанровима српске прозе – кратки роман Станислава Кракова, *Крила*, садржи неколико епизода борбених летова током Првог светског рата; само прва од њих дата је на екстатично-победнички, типично италијанско-футуристички начин;<sup>20</sup> у каснијим збивањима,

<sup>17</sup> „Сад ћемо спустити нашу душу на конопчету / Да измеримо размак између нас, неба и земље, / Сад ћемо покушати и да умремо” (Петровић 1921: 53).

<sup>18</sup> „Вратио се тек ујутро, по сунцу. Донео је сунце на својим крилима. Био је митолошки јунак, старословенски, балканско-шумски, који је спасао светлост, довезао је на своме чуну, на својој пирози, кроз ваздух, пловећи преко врхова јутарњих шума” (Петровић 1974: 423).

<sup>19</sup> У Петровићевом емоционално дистанцираном опису пада садржана је и карактеристична футуристичка идеја јединства авијатичаревог тела и душе и летеће машине, дата, међутим, у некарактеристичној ситуацији, победи закона теже и погибији пилота (Исто: 426).

<sup>20</sup> „То је било пијанство ваздуха. Хучао је, јурио је, урлао је, сипао се на њих побеснео, радостан и хладан. Пробијао је као оштрим одапетим стрелицама, и ударао широким камцијама.

Ко је говорио о вртоглавици провалија? Био је господар ваздуха, а не један од оних који миле доле невидљиви. Можда је и клицао као Скит победоносни, али је мотор урлао струјом ваздуха, и све се сливало у огромну, занозљиву игру. И скакао би, али га опрезни кајиш од коже приграбио, и везао за мало седало.

Доле је био вртлог планина, зидова, минара, воде и пространих вардарских ритова. Црни бодљикави пауци се купали у мору, које је можда било и плаво као нечије заборављене очи. У зраку се боје изгубиле, само је било јасно пијанство и радост. Град и бродови на мору бивали су све мањи. Једино је био велики магични, светли круг елисе.

међутим, пилоти доживљавају нападе осећања стрепње и страха, испрва за време изненадног квара на мотору, потом када су изложени противавионској ватри током мисије бомбардовања, и, коначно, док ишчекују непосредни напад непријатељских авиона-ловаца. Промена расположења најављује фаталне догађаје, који неумитно доводе до обарања авиона и страшне и истовремено гротескне смрти авијатичара у пламену.

Средином треће деценије прошлог века, ваздушне и земаљске авио-авантуре Милоша Црњанског, као и његови стални напори да скрене пажњу јавности на потребу изграђивања јаке и савремене авијације, добијају свој књижевни облик преваходно кроз репортаже, путописе и програмске односно аналитичко-стручне чланке.<sup>21</sup> У њима, као и у каснијим освртима на то раздобље, Црњански исказује ставове блиске футуристичком доживљају авијације, истичући ваздухопловство као важно оруђе рата,<sup>22</sup> лет као успење до сфере небеског и божанског,<sup>23</sup> поетско-поетичку обележеност летења и авиона,<sup>24</sup> непрестано присуство/изазивање<sup>25</sup> смрти, еротске метафоре везане за авијацију и авионе,<sup>26</sup> довођење у вредносну везу ваздухоп-

Радосно се нагињао напред.” (Краков 1922: 11).

<sup>21</sup> У дневним листовима *Политици* (1923) и *Времену* (1925), као и у часопису *Наша крила* (1924; 1926) и алманаху *Јадранска стража* (1927).

<sup>22</sup> Црњански добро разуме и живо дочарава разорни потенцијал, моралну проблематичност и опасност коју модерна бомбардерска авијација носи за (југословенску) државу:

„Три сата после огласа рата непријатељски авиони бомбардовали би наше градове, железнице, мостове.

Границе против њих нема, а ни борба више није ограничена на фронт. Ове ће подједнако да гине: и жене и деца, и здрави и кљаста. Ако буду надмоћни бројем и материјалом, извршиће то врло лако. Авиони сад носе по хиљаде килограма експлозива. То је читав вагон пакла.

За неколико минута могу срушити и запалити касарне, поште, надлештва. За тили час било би свршено са војском. Стале би железнице, распала би се држава, телефони, ред, све би било поцепано у крви, пожару, хаосу. Још пре прве битке.

То не само да је могуће, ако је непријатељ јако надмоћан у тој врсти оружја, него је неизбежно.

Али се данас не баца само бомба. Ту је гас место експлозива, гас који је у стању да окужи читаве улице и да загуши, изгори, потамани све, чак и мишчеве по рупама. Задржи се данима и умртви ове. Ко ће и како извести војске на границу? Има ли кога који после свега, што је било, сме да лаже о црвеном крсту и забрани напада на мирно становништво?” (Црњански 1923а: 2).

Са друге стране, у духу реал-политике, Црњански сматра да само развијено и модерно ратно ваздухопловство (односно равнотежа страха од одмазде) може да одврати непријатеља од дејстава ове врсте (Исто).

<sup>23</sup> „Осећај висине и бескраја био је такоа диван да сам седео клонуо, без знака икаквога живота, страха, загледиан, уморан, очаран од небеса” (Црњански 1923г: 2); односно, авиони су „справе које вас чине сличне боговима и које вам на груди спуштају небеса” (Црњански 1925: 5).

<sup>24</sup> Црњански даје свој прилог „авио-пејзажу”, битном делу авангардистичког књижевног и ликовног доживљаја летења, описивањем предела који се одликују „чудним” бојама и изокретањем и изобличањем крајолика и стварности (Црњански 1923в: 2) при чему се авион одређује као „тица што ме носи кроз надземаљске лепоте” (Црњански 1926: 251) Р. Петровић такође објављује ваздушни путопис са лета до Истанбула, са наглашеним динамичним описима крајолика посматраних из висине (Петровић 1926: 4).

<sup>25</sup> Аероплан се види као „играчка опасна и смртоносна”, у којој смрт „седи”, или пак чека авијатичаре на сваком месту (Црњански 1923б: 2); са друге стране, лет доноси толико задовољство да је Црњански због њега спреман да жртвује и себи најближе (sic): „И да имам неког најмилијег у авијатици, па да знам да ће за годину дана погинути, ипак бих га оставио тамо, толико је тај лет у небо диван” (1923в: 2).

<sup>26</sup> Црњански тако описује авио-механичара као „љубавника машине, челика и алуминија, брзине до 400 км. на сат” (Црњански 1925: 5).



ва и жена.<sup>27</sup> За разлику од осталих наших међуратних писаца, међутим, Црњански конкретна летачка искуства прожима анализама друштвених, економских и индустријских претпоставки развоја копненог и поморског (ратног) ваздухопловства, стављајући (чисто) књижевну фикцију у други план.

Опчињеност српских аутора авионима и летењем наставља се и у каснијим годинама, добијајући мистично-химнични тон драмом Тодора Манојловића *Центрифугални играч* (1931), и Краковљевом репортажом „Лет маште и гвоздених крила” (1931). У позоришном раду, на трагу Данунција и европских футуриста, Манојловић тематизује кратку и бурну љубавну везу између Лилиане, хировите ћерке министра, и Била, играча и скитнице, који лута планетом са својим пријатељем, авијатичарем Олегом.<sup>28</sup> Манојловићеви јунаци дају можда и завршну реч о проблему живота и смрти, уздицања и падања авијатичара у српској књижевности између два рата, са становишта како оних који лете тако и оних који остају иза њих, доле на земљи. Средишњи мотив драме, лет авионом, и овде је представљен као крајњи чин одвајања од заједничког, свакодневног живота и баналних проблема и односа, било кроз учешће у рату и смрт у ваздушној борби било уздицањем у небо, у слободу, на путовање светом без повратка. Лет се, међутим, сагледава и као непрестани узрок стрепње и несавладивог бола због одласка односно губитка вољених. Манојловић нуди и разрешење ове апорије – дубока осећања чежње, туге и патње две жене – мајке која је у рату изгубила два сина пилота, и девојке која остаје без своје љубави, пролазе кроз преображај захваљујући разговору са Олегом, и претварају се у нераскидиву мистичну повезаност, утеху и љубав.<sup>29</sup>

У новинској репортажи „Лет маште и гвоздених крила”, Станислав Краков још једном упућује на искуство летења како у рату тако и у миру, указујући да су борбене мисије, једноставне и опасне, превазиђене савременим сложеним и напредним мирнодопским подухватима. Почетком четврте деценије XX века, њих симболизује први лет преко Атлантика Дорнијеовог хидроавиона DO-X, истинске лађе са крилима чија три нивоа тешка 44 тоне кроз ваздух носи 12 мотора. Краков у свом тексту даје и редак пример увођења књижевних претходника у савремену поетику ваздушних уздицања – песма Волта Витмена „Salut au Monde!” види се као слутња модерних времена, при чему Краков тврди да су техничка достигнућа модерног доба далеко превазишла и визије песника, постављајући питање да ли ће се савремени Витман икада појавити и омогућити да лет ума ухвати корак са летом механичких крила, који се већ запутио ка бесконачности (Краков 1931: 6).

На крају, везано за наведену проблематику, један редак и посебан глас у српској поезији између два рата исказан је код стихове песме Десанке Максимовић „Жена на ваздухопловној изложби” (1938). Придружујући се нарочитој линији кри-

<sup>27</sup> Пишући о „виткости авиона „која је слађа од виткости жена” (1925: 5), односно о апарату „чији је састав витак и лепши и од женског” (1926: 251).

<sup>28</sup> Бил, попут авијатичара Каменског, бива поколебан у уверењу да мора напусти девојку са којом се воли и друштвено окружење које га добронамерно прихвата таквог какав јесте, да би на крају савладао сумњу и ипак се одлучио за слободан и неукротив живот летача.

<sup>29</sup> „Видите, они су отишли, одлетели далеко, али у своме лету они повлаче за собом једну светлу, сунчану бразду [...] Она сјајна нит којом је отсутни везан за ваше срце светлеће у мраку; – то је једна драгоцена, чудесна струна која ће звучати кроз цео ваш живот, болно, чаробно, заносно... то вам ја кажем, а ја знам!...” (Манојловић 1930: 93).

тичког тематизовања авиона и авијације, пре свега код руских авангардних уметника,<sup>30</sup> песничко ја Максимовићеве доживљава експонате и атмосферу ваздухопловне изложбе у потпуно негативном светлу. Летелице, њихова намена, техничке, производне и дистрибутивне претпоставке авијације – све то женском посетиоцу изгледа потпуно туђе, механичко и нечовечно, изазивајући искључиво осећања стрепње и страха. У овако негативном доживљају, у коме у потпуности изостаје свест о било каквој привлачности летења, авиони се виде пре свега као оруђе бомбардовања и нагвештај неминовног разарања, смрти и пакла. Опет, у стиховима Максимовићеве и даље је присутна небеска/божанска компонента летења, претворена, међутим, у своју супротност – уместо кише мәне, симбола и конкретизације чуда и обзнане Божје речи, са неба за песникињу „магла се отровна спушта / и туча гвоздена пада” (Максимовић 1938: 15).

\*\*\*

У делима српских писаца између два рата авијација и авиони представљају како како битне симболе модерних/авангардних тежњи тако и пригодна средства њиховог остварења, захваљујући способностима да уздигну, дословно и метафорички, човека и песника, оживе језик кроз нове ритмове, уведу оригиналне моменте у систем уметности, нарочито као средство позоришног израза, победе логику и законе гравитације, простора и времена, обнове перцепцију и опште осећање живота и стварности.

Тренуци потпуног усхићења по правилу су присутни у описима авионског лета; пилоти се сматрају јунацима већим од живота, способним за ванредна дела, која понекад досежу и до сфере божанског. Са друге стране, летење и пилотирање, у борби као и у миру, прати непрестано присуство смрти; ратна екстаза и ништителска агресија, својствена италијанском футуризму, ретко је присутна код наших писаца, чак и у делима која тематизују рат; опет, сенка смрти карактеристична за руске футуристичке летаче, испреплетена са немогућношћу остварења одрживих љубавних веза, непрестано лебди у позадини авио-авантура српских књижевника. Иако се изразита женомрзачка црта маринетијевске врсте не налази у делима наших аутора, летење ипак остаје изразито мушка ствар, и прејака конкуренција лепшем полу. Са друге стране, ни изворни женски песнички глас не остаје дужан авијацији, изражавајући редак и изразито одбојан став према авијатичким производима и јасно одређујући авионе и летење као непријатеље живота и оруђе разарања и уништења.

Ова тамна слутња, заједно са осећањем да је моћ механичких крила далеко превазишла људске могућности, чак и саму машту, обележиће крај опчињености ваздухопловством у међуратној српској књижевности, најављујући даље посрнуће идеала пилотирања. До њега ће и доћи, кроз разорну употребу авијације у масовним бомбардовањима током Другог светског рата, потом и након њега, даљом ауто-

<sup>30</sup> Н. Гончарова 1914. у албуму литографија *Мистичне слике рата (Мистические образы войны)*, објављује гравир „Анђели и авиони” („Ангелы и аэропланы”), на којој се у ваздуху сукобљавају механички и божански летачи. О. Розанова на једној страници књиге „Рат” (*Война*, 1916.) са А. Кручоницом повезује пет призора ратних дејстава авијације, пада и погибије пилота.

матизацијом и обезличењем ваздухоплова, којима, да би летели, више готово да и није потребан вешти и одважни авијатичар.

### Литература

- Буњац В. *Дневник о Црњанском*. Београд: БИГЗ, 1982.
- Дединац М. „Дневник о Чарнојевићу од Милоша Црњанског.” *Путеви*, 1 (1922): 29–32.
- Дединац М. „Зар зора, већ? – Зора!” *Од немила до недрага*. Београд: Нолит, 1957.
- Желтова Е. Л. *Культурные мифы вокруг авиации в России в первой трети XX века, // Труды Труды „Русской антропологической школы*. Вып. 4 (часть 2). М.: РГГУ, 2007: с. 163–193.
- Јовановић Стојимировић М. *Портрети према живим моделима*. Прир. Стојан Трећаков, Владимир Шовљански. Нови Сад: Матица Српска, 1998.
- Каменский В. В. „Аэроплан и первая любовь”. *Синий журнал*, № 50 (1911): стр. 13.  
<[https://www.e-reading.club/chapter.php/1054614/30/Kamenskiy\\_\\_27\\_priklyucheniya\\_Norta\\_Dzhoys.html](https://www.e-reading.club/chapter.php/1054614/30/Kamenskiy__27_priklyucheniya_Norta_Dzhoys.html)> 20. 02. 2018.
- Каменский В. В. *Путь энтузиаста «Федерация»*, 1931 г.  
<[http://www.ka2.ru/hadisy/enthusiast\\_1.html](http://www.ka2.ru/hadisy/enthusiast_1.html)> 20. 02. 2018.
- Краков С. „Лет маште и гвоздених крила.” *Време*, XI/3243, 6–I (1931): стр. 6.
- Краков С. *Крила*. Београд: Време, 1922.
- Максимовић Д. „Жена на ваздухопловној изложби.” *Жена данас*, 16 (1938): стр. 15.
- Манојловић Т. *Центрифугални играч*. Београд: Геца Кон, 1930.
- Милосављевић Б. „Између мита и стварности: двобој Сондермајер – Црњански.” *Књижевна историја*, XLVIII (2016): 147–170, 257–292
- Петровић Р. „Аеропланом до Инстанбула.” *Време* VI/1616 (1926): стр. 4.
- Петровић Р, Ристић М. „Хелиотерапија Афазије.” *Мисао*, XII, 2, бр. 82 (1923): стр. 758–771.
- Петровић Р. „Примери рада и јунаштва. Сведочење мог пријатеља, пилота А. Д.” *Нови живот*, 27. X 1923, бр. 15: стр. 12; 3. XI 1923, бр. 16: стр. 1; 17 XI 1923: стр. 3.
- Петровић Р. *Есеји и чланци*. Београд: Нолит, 1974: 419–430.
- Петровић Р. „Јуче и данас.” *Српски књижевни гласник*, књ. IV/1 (1921): 52–54.
- Поповић Р. *Црњански. Документарна биографија*. Београд: Просвета – Г. Милановац: Дечје новине, 1993.
- Токин Б. „Позориште у ваздуху.” *Зенит*, I, бр. 2 (1921): стр. 11–13.
- Црњански М. „Код наших авијатичара II.” *Политика*, XIX/5586, 11. 11. 1923а: стр. 1–2; „Код наших авијатичара IV”, XIX/5589, 14. 11. 1923б: стр. 1–2; XIX/5594, „Код наших авијатичара V” 19. 11. 1923в: стр. 1–2; XIX/5595, „Код наших авијатичара VI” 20. 11. 1923г: стр. 1–2.
- Црњански М. „За част и напредак наше авијатике.” *Време*, V/1366, 8. X 1925: стр. 5.
- Црњански М. *Испунио сам своју судбину*. Београд: БИГЗ – СКЗ – Народна књига, 1992.

\*

- Azari F. *Il teatro aereo futurista. Il volo come espressione artistica di stati d'animo. Voli dialogati – Pantomime e danze aeree – Quadri futuristi aerei – Parole in libertà aeree*. Milano: Direzione del Movimento Futurista [Stab. Tip. Taveggia – Milano], 1919.
- Dimitroff J. S. *Give Russia wings: The confluence of aviation and Russian futurism, 1909–1914*. University of Southern California, 1998.
- Marinetti F. T. „Le Futurisme.” *Le Figaro*, 55, 3, no 51, 20. 02. 1909a.
- Marinetti F. T. „Tuons le clair de lune!” *Poesia*, V, N 7–8–9 (1909b).
- Marinetti F. T. *Le Monoplane du Pape*. Paris: Sansot, 1912a.
- Marinetti F. T. „Manifeste technique de la littérature futuriste!” Milan: Movimento del futurismo, Direction du Mouvement futuriste, 1912b.
- Marinetti F. T. „La nuova religione-morale della velocità. Manifesto Futurista pubblicato nel 1° numero del giornale «L'ITALIA FUTURISTA».” Milan: Direzione del Movimento Futurista [Tip. A. Taveggia – Milano], 1916.
- Tokin B. „Futuristes and Néoprimitifs.” *Action*, 7:4 (1920): стр. 54–57.

Bojan M. Jović

DIVERSITIES OF FLYING, FALLING, AND ASCENDING INTO THE SKY  
(ON THE THEMATIZATION OF AVIATION IN SERBIAN INTERWAR LITERATURE  
IN THE CONTEXT OF THE ITALIAN AND RUSSIAN AVANT-GARDE)

## Summary

The paper deals with the thematisation of flying and aviation in the works of Serbian writers between the two wars – B. Tokin, S. Krakov, M. Dedinac, R. Petrović, M. Crnjanski, T. Manojlović, D. Maksimović, in the context of the poetic assumptions of the presence of the theme of aviation in the Italian and Russian literary and artistic avant-garde (F.T. Marinetti, P. Buzzzi, F. Azari, T. Crali, Tato, V. Kamensky, K. Olimpov, A. Kruchonykh, O. Rozanova, K. Malevich, V. Khlebnikov). The specific poetics of heroism with the bellicose application of aviation in manifestos and in literature and art, the destruction of syntax, the introduction of speed, dynamism, simultaneity of sensory data and spatial-temporal omnipresence, as well as a sense of danger and death connected to flying, are among the most important consequences of fascination with aviation and planes, which is also experienced as a sign of vitality and endurance of futurism. In the works of Serbian writers, however, warlike tones of aero-futurism can hardly be found; they share a deeper understanding of the tragic state of the human flight and the metaphysics of piloting an aircraft / flying by plane.

*Key words:* Aviation theme; Serbian interwar literature; Russian and Italian futurism; B. Tokin; M. Crnjanski; S. Krakov; R. Petrović. V.V. Kamenski; F.T. Marinetti; F. Azari.