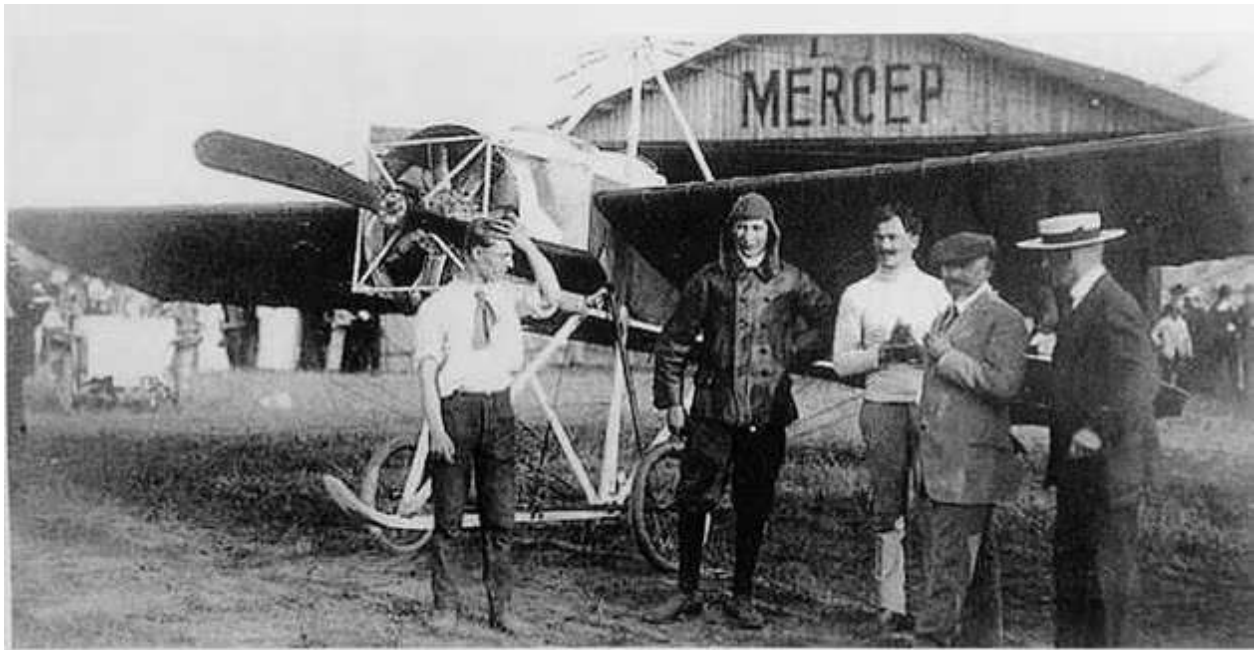


7 godina nakon braće Wright, Slavoljub Penkala, "Otac hrvatske avijacije", sagradio je zrakoplov i to u hangaru na Črnomercu

Ženin miraz „sasuo“ je u gradnju aviona, prvog hrvatskog. Bio je opsjednut svjetskim inovacijama koje je želio odmah i sada i u Zagrebu.

Let je izveden 23. kolovoza 1910. Pilotirao je tek punoljetni mladić, Penkalin šegrt, Dragutin Novak, kojeg je letenju naučio Penkala, samouki avijatičar koji je stjecao znanje iz tadašnjih europskih novina.



 start / arhiva

POGLEDAJTE SVE FOTOGRAFIJE (7)

9. 9. 2025



Početkom 1910. Zagrebom je vladao epidemija tzv. priljepčivih bolesti, difterije, ospica kašlja hripavca... I nekakva životna tjeskoba. Stanovništvo je bilo zastrašeno mogućnošću sudara Hellyjeva kometa sa Zemljom, što bi, kako se tada tumačilo, označilo „smak svijeta“, Jedina svijetla točka gradskog života bila je prvorazredna vijest Jutarnjeg izdanja glavnog hrvatskog dnevnika Obzor, objavljena 13.siječnja iste godine:

„Kako doznajemo, ovdašnji inženjer Penkala je nakon dvogodišnjeg studiranja dovršio svoj aeroplan koji je byplan s vijkom po sistemu Chaviere. Aeroplan je sagrađen u naravnoj veličini, te će izumitelj sagraditi na vojnom vježbalištu drvenu baraku za spremište, jer kani na vojnom vježbalištu izvoditi pokuse koji će uslijediti u ožujku.“



Dva dana kasnije konkurentske Novosti izvještavaju detaljnije:

„Inženir Penkala, koji je konstruirao biplan, radi već dvije godine na tome, te je prošle godine

bio i u Parizu. On je prvobitno htio da kupi jedan aeroplan, pak da ga onda preradi. Konačno se je domislio boljemu i odlučio sagraditi svoj vlastiti aeroplan. ..Sve dijelove svoga aeroplana dao je sagraditi kod domaćih industrijalaca, jedino motor je sagradio u Češkoj... Prve pokuse obaviti će Penkala sam bez javnosti. Troškovi gradnje iznose oko 15.000 kruna...



Eduard Slavoljub Penkala izbjegavao je svaku znatiželju javnosti. Međutim, kada je na Črnomercu sagradio hangar i u njemu u veljači 1910. sastavio svoj avion, koji je, usput rečeno, gradio u veš-prostoriji palače u kojoj je stanovao na današnjem Trgu kralja Tomislava 17, u prostoriji 3x4 četvorna metra, i kada više nije mogao odbiti Novosti, koje su njegovom izumu pridavale zasluženno značenje, dao je intervju njihovom novinaru. Tada je bio u 39.oj godini života. Imao je suprugu Emiliju, čiji je miraz „sasuo“ u gradnju aviona, prvog hrvatskog, sinove Eduarda i Ivana i kćer Theu.

Intervju je objavljen 9. travnja 1910. Start ga prenosi u cijelosti:

„Aparat je uglavnom gotov, pa sada dolazi najvažniji dio posla. Prije svega valja regulirati motor, a ujedno ga i iskušati. Pri tome su nužna veoma točna preračunavanja, da kasnije ne bude nekakvih nepravilnosti. Ujedno će valjati obaviti pokus sa snagom motora i točno izmjeriti kolika mu je sila vučenja. To se daje mjeriti sa posebnim strojem. Konačno, prije samih pokusa trebat će aeroplan vagnuti, jer to dolazi izvanredno u obzir. Tek kada to sve bude obavljeno, moći će se prijeći na pokuse, koji će biti prije svega na zemlji, da se iskušaju kormila i dobije čuvstvo sigurnosti. Tada će se moći prijeći na letenje i to ponajprije na tzv. skokove pak onda ravan let, spuštanje itd., a na koncu na zavoje i ostalo.“



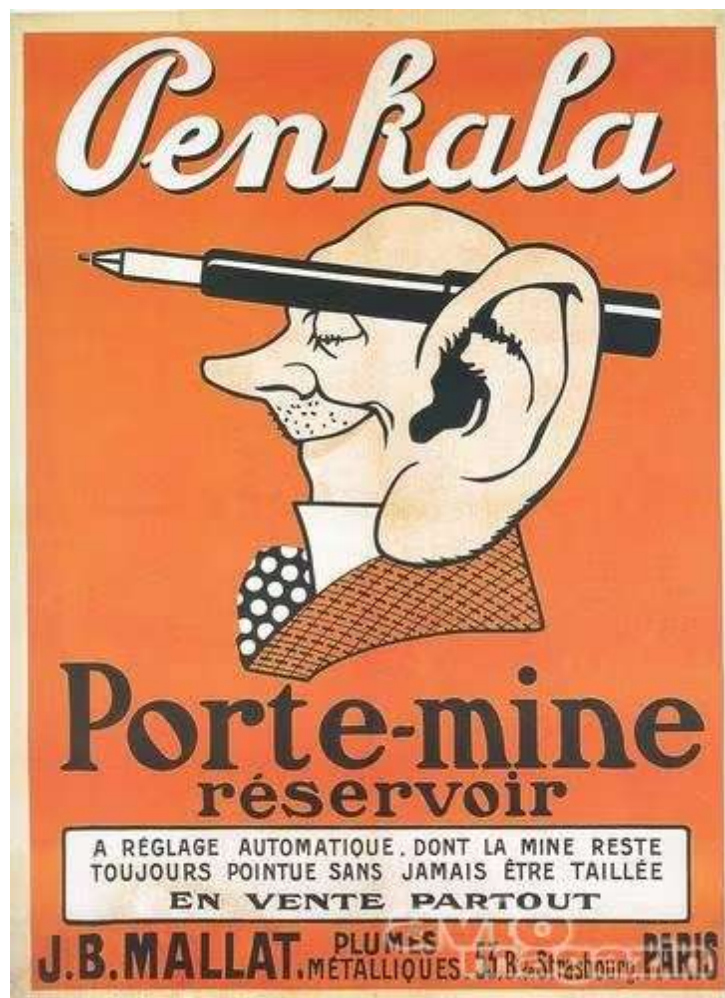
avto
magazin

Zagreb je godinama živio očekujući prvi let prvog hrvatskog zrakoplova

Sve do polovine ljeta 1910. Zagreb je živio u iščekivanju leta prvog hrvatskog aviona kojeg je sagradio Eduard Slavoљub Penkala, i to sedam godina kasnije od prvog leta braće Wright. Novine su redovito obavještavale o svakom pomaku u radu na avionu, a uči leta objavljivale su i gusti, izvanredni red vožnje desetaka vlakova iz Samobora do Kustošije. Let je izveden 23. kolovoza 1910. Pilotirao je tek punoljetni mladić, Penkalin šegrt, Dragutin Novak, kojeg je letenju naučio Penkala, samouki avijatičar koji je stjecao znanje iz tadašnjih europskih novina. Nažalost, pri „skoku“ mladić se survao s avionom u prvu guduru na črnomerečkoj poljani... Koliko je bilo oštećenje aviona nije poznato, ali je ono bilo razlog zbog kojeg je Penkala demontirao svoj avion, kojem se od tada gubi svaki trag.

Više od 100 godina je prošlo od 1. HR aviona

Na stogodišnjicu hrvatskog aviona, **Tehnički Muzej Nikola Tesla** priredio je, u čast povijesnog događaja i velikana Penkale, koji se smatra „ocem hrvatske avijacije, veličanstvenu, rekonstruktivnu izložbu pod nazivom „**Na krilima Velikog leptira Neptis Lucilla**“.



Tada nam je muzejska savjetnica i autorica izložbe **ing. Nada Staklarević** stručno obrazložila karakteristične i nepoznate činjenice vezane za prvi hrvatski avion:

- Zašto leptir? Upravo zato to je Veliki leptir bio inspiracija Slavoljubu Penkali da načini letjelicu koja će lagano, upravo poput leptira, sletjeti na zemlju. Naime, sa svojim sinom Eduardom često je u slobodnom vremenu odlazio podno Medvednice, točnije do Kraljičinog zdenca, gdje je promatrao let leptira Neptis Lucilla, koji je prilikom slijetanja lagano podizao svoj rep, što je Penkala primijenio na svojoj konstrukciji aviona, prvo i drugoj inačici.

Je li Penkala uopće letio i je li baš on bio prvi hrvatski pilot

U stručnim krugovima i dan-danas vode se prijepori je li Penkala uopće letio. Po nekima je samo rulao, po nekima je samo izvodio skokove, a ing. Staklarević nedvojbeno misli, na temelju proučavanja literature i dokumentacije o Penkali, da je Penkala svakako poletio, i to prije svog učenika Dragutina Novaka, koji je proglašen prvim hrvatskim pilotom.



O pitanju prvenstva polijetanja Penkalinim avionom iznijela nam je, u nekadašnjem razgovoru, svoje miljenje i **prof. Nevenka Novak**, majka (službeno) prvog hrvatskog pilota, koju smo pronašli u Domu za umirovljenike na Trgu Slavoljuba Penkale 1:

- Tko je prvi, tko je drugi, njima dvojici, vjerujte, uopće ne bi bilo važno. Naposljetku, Penkala je naučio pilotirati moga sina Dragutina, kojeg je zaposlio kod sebe još dok je bio maloljetnik i bio mu je kao otac.



U toj cijeloj priči, najvažniji je Penkalin cilj da napravi avion za široke mase, da svatko može sjesti u avion i upravljati njime. Međutim, poslije nezgode na Črnomercu, shvatio je da su avioni daleko zahtjevnije konstrukcije, a on, moralan, kakav je bio, nije htio sudjelovati u

riskiranju tuđih života, pogotovo što je do tada u svijetu već bilo poginulo oko 300-tinjak zanesenjaka koji su se željeli približiti nebu.

Napomena uredništva:

Serijal od 11 nastavaka o životu i djelu genijalnog izumitelja Eduarda Slavoljuba Penkale, autorice Anđelke Mustapić, koji objavljujemo iz dana u dan, od 1. do 10. rujna 2025.

Napomena autorice: cijeli serijal „Penkala: od genijalnog izumitelja i kulturne baštine do zaborava“ nastao je i objavljuje se uz financijsku potporu Agencije za elektroničke medije iz Programa za poticanje novinarske izvrsnosti.

Tagovi:

10. NASTAVAK

FELJETON

GENIJALAC

IZUMITELJ

PATENTIU

PENKALA

PRIČA

SLAVOLJUB EDUARD PENKALA



Pročitajte i ovo:



Cijeli svijet piše kako je Zagrepčanec zamislio! Po penkali, kravati, šukeru i Modriću svi nas znaju - penkalomanija je bila fenomen, a u nas najveća tvornica olovaka na svijetu

Poljak Eduard uzeo je hrvatsko ime Slavoljub iz poštovanja prema Zagrebu i novaj mu domovini u koju se tako jako zaljubio

Tajna svih njegovih tajni je izum Pelikan nalivpera model 100! I s njime je proslavio u svijetu Zagreb i Hrvatsku kao „Domovinu penkale“, a bez njegove klipse nema ni dobre "pisalice"

Bastardi, fačuki i kopilad na 4 kotača su sve samo ne neželjeni, sve prednosti auta s više pogona, vodič za izbor hibridne tehnologije obzirom na troškove

Nekad metla i krpa, danas mobitel i ekrani! 3 vještine koje su djeca u Jugoslaviji savladala, a današnja djeca više ne znaju

Startnews.hr

[Impressum](#)

[Opći uvjeti korištenja](#)

[O kolačičima](#)

[Pretplata](#)

START NEWS d.o.o.

