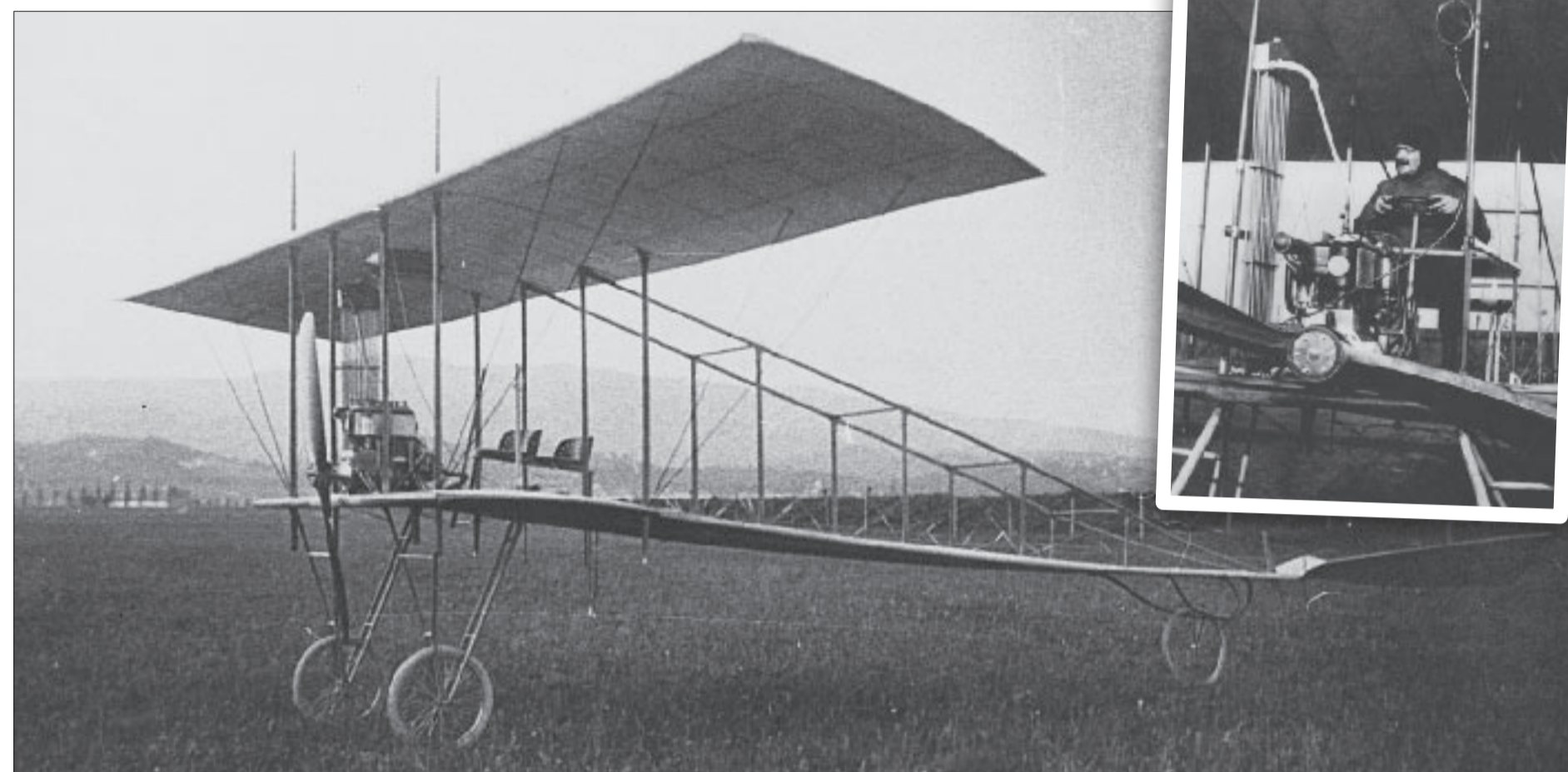
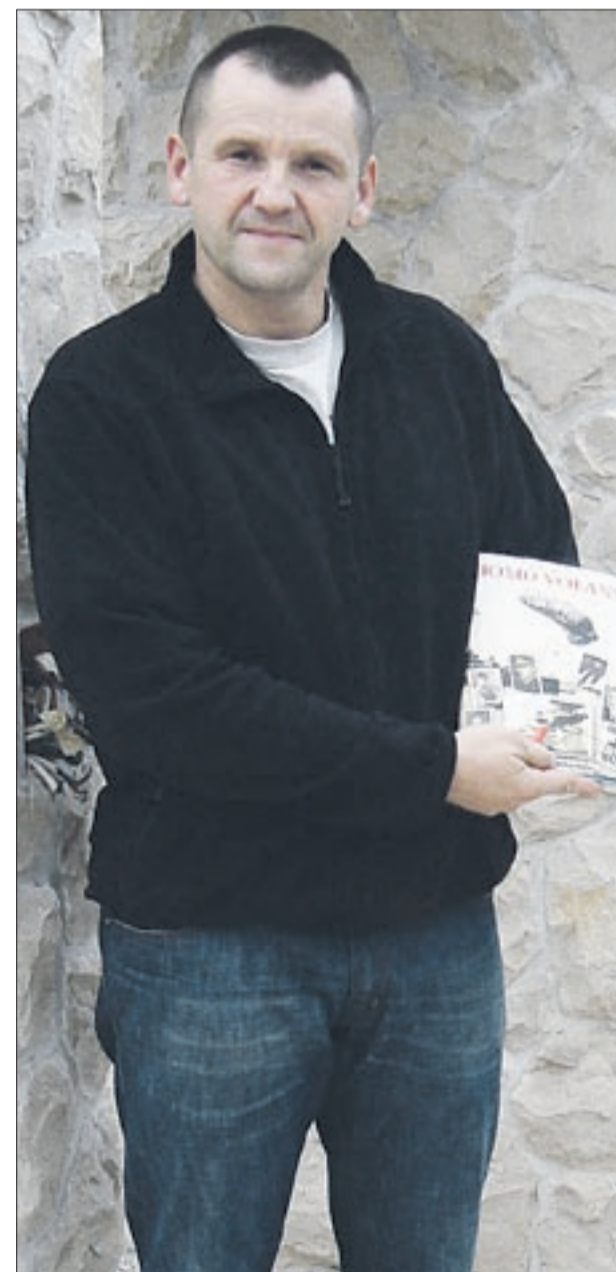


EKSKLUZIVNO Istraživanja magistra aeronautike Leonarda Elerška potvrđuju – prije 100 godina ne jedan, već trojica Hrvata grade svoje avione, a 1910. svi oni uspješno lete

Naši „kraljevi neba“ – Penkala, Sarić, Korvin...



Prvi hrvatski zrakoplov "Leptir", odnosno konstrukcija inženjera Slavojuba Penkale (mala slika) snimljen na prvom hrvatskom aerodromu u Črnomercu 1910. godine



Povjesničar hrv. zrakoplovstva mr. sc. aeronautike Leonard Eleršek

■ Iduće godine slavimo 100 godina leta prvog hrvatskog aviona i njegovog pilota ing. Slavojuba Eduarda Penkale. Međutim, prvi Hrvat s pilotskom dozvolom iz 1910. godine je Ivan Bjelovučić, koji je 1913. prvi preletio Alpe

Piše: JOSIP NOVAK
josip@regionalni.com
Fotografije iz zbirke Leonarda Elerška

ZADAR – U studenom ove godine hrvatska kulturna javnost bit će bogatija za još jedno pisano djelo o ranoj povijesti našeg zrakoplovstva. Knjiga iz pera magistra aeronautike Leonarda Elerška „Homo volans – rani hrvatski avijatičari 1554 – 1927“ na tri stotine stranica donosi niz nepoznatih crtica iz bogate hrvatske zrakoplovne prošlosti. U knjizi autor ne samo da ispravlja povijesne zablude i netočnosti, nego kao pedantni istraživač otkriva brojne činjenice koje nisu zabilježene ni u domaćoj ni u stranoj literaturi.

Patent do patenta

I ne samo to. Pokazao je, primjerice, kako naš prvi graditelj aviona i letač, inženjer Slavojub Eduard Penkala u svojem pionirskom djelovanju na zrakoplovnom području – nije bio usamljen. O čemu se radi?

- Godine 1910. Slavojub Penkala gradi na Črnomercu avion Neptis Lucilla (Penkala I) kojim u ljeto iste godine lete on i njegov mehaničar Dragutin Novak. U isto vrijeme Ivan Sarić u Subotici gradi avion Sarić I kojim samostalno lete samo nekoliko dana nakon Penkale. Ne smijemo zaboraviti da je potkraj 1910. godine

Četiri Hrvata zapovijedala austrougarskim zrakoplovstvom

Hrvati su dali četiri istaknuta zapovjednika vojnog, odnosno mornaričkog zrakoplovstva Austro-Ugarske Monarhije. Dopukovnik Ivan Starčević, poznati letač balonom, teoretičar zrakoplovstva i inovator prvi je od Hrvata još potkraj devetnaestog stoljeća zapovijedao austrougarskim balonstvom. A Viktor Klobučar mladi, ustrojio je mornaričku avijaciju ko-

je iz Merčepove radionice na Črnomercu izašao prvi u nizu od 7 izvrsnih aviona. Patente vezane uz motorne letjelice teže od zraka nalazimo i ranije, tu su poznati Penkalini patenti iz 1909. godine, Bjelovučićevi patenti iz 1908. i niz Korvinovih patenata. U siječnju 1909. godine na Prvoj zrakoplovnoj izložbi u Parizu Samoborac Josip vitez Korvin izlaze svoj šestercilindrični zrakom hlađeni avionski mo-

Samoborac Korvin Sje prvi iz Austro-Ugarske preletio kanal La Manche

tor i jedan koncept avionskog motora koji je prikazao kinematskim modelom. U srpnju 1910. godine leti avionom vlastite konstrukcije u Francuskoj. Korvin je 1903. bio zapovjednik aeronautičkog odjela austrougarske vojske u Bečkom Novom Mjestu i prvi

jom zapovijeda između 1911. i 1913. godine. On je kao prvi u Monarhiji uzletio hidroplanom s površine mora. Josip Korvin je na čelu austrougarskog aeronautičkog odjela 1903. godine, a veliki general Emil Uzelac preuzima zapovjedništvo nad zrakoplovstvom kopnene vojske u ljeto 1912. i njime briljantno rukovodi kroz čitav 1. svjetski rat.

„Vive la Croatie“

- U rodnom se Samoboru sa zanimanjem prate uspjesi Josipa Korvina, pa u Samoborskom listu iz 1910. nalazimo nekoliko napisa. U jednom je navedeno kako je on u srpnju 1910. na aerodromu u okolici grada Argentana eksperimentirao „naročitim avionom koji si sam ravna ravnotežu u zraku. Za Korvina, poznatog izumitelja i zrakoplovca“, citiram članak, „priredio je grad Argentan počasn timer kom su nazočili svi civilni i vojnički notabiliteti. Kad je prefekt grada nazdravio kapetanu vitez Korvinu kao sinu Hrvatske domovine, svi sakupljeni gostovi digoše čaše uz gromki poklik: „Vive la Croatie!“ Na to je glazba završila „Lijepa naša domovina“. Himna je sa-

slušana stoječki. Poslije toga odigraše osam djevojčica na klavirima Zajčevu „Večer na Savi“. Sva dvorana bijaše iskičena francuskim i hrvatskim zastavama...“ Svoje izvješće novinara Samoborskog lista završava zgodnom rečenicom: „Svakako lijepa počast, koju je Argentan priredio našem zemljaku podavši ovaj slavi i hrvatski karakter s obzirom na sina naše Domovine.“ - zaključuje Eleršek pokazavši mi novinski isječak. Sva trojica spomenutih graditelja zrakoplova težih od zraka poletjela su 1910. godine, a zahvaljujući jednom dokumentu naš sugovornik je potvrdio kako je sam ing. Penkala definitivno letio svojim avionom.

- U jednom dosad neobjavljenom zapisu osobito studioznog povjesničara zrakoplovstva Labuda Kiriča nalazimo stenogram intervjua s Dragutinom Novakom iz 1976. godine u kojem Novak potvrđuje da je avionom prvi uzletio inženjer Penkala i da

OBLJETNICA Obilježavanje 100 godina letenja u Hrvata pod upitnikom Imali smo prvi aerotunel i svjetski poznate zrakoplovce

O tome na koji će način Hrvatska obilježiti 100 godina letenja zrakoplovima težim od zraka i prezentirati domaćoj i svjetskoj javnosti svoju bogatu zrakoplovnu povijest – samo se „šuška“. Naime, kako doznajemo iz pouzdanih izvora, priprema prigodnog zagrebačkog međunarodnog airshowa ovisi o entuzijastima. Čak i repliku Penkalina „Leptira“ – grade entuzijasti. Leonard Eleršek svoju knjigu pripremio je za tisk praktički o svom trošku, a njegov je rad na sreću prepoznala Zaklada HAZU pa će ovo djelo njenom potporom ipak ugledati svjetlo dana. Eleršek podsjeća da 2010. godine imamo čak pedesetak za zrakoplovstvo značajnih datuma.

- Prošla su četiri stoljeća od objave knjige Machinae novae, Šibenčanina Fausta Vrančića, izumitelja prvog



upotrebljivog padobrana na svijetu. Iduće godine navršava se točno 200 godina od objave knjige o letenju aerostati- (balonima) varaždinskog

liječnika i bečkog aeronauta dr. M. G. Kraškovića. Zatim tu je 100 godina od prvog leta prvog hrvatskog motornog aviona ing. E.S. Penkale u Zagrebu; 100 godina od leta drugog hrvatskog motornog aviona konstruktora Ivana Sarića u Subotici; 100 godina od utemeljenja prve hrvatske radionice za proizvodnju motornih aviona; 100 godina od pobjede prvog hrvatskog avijatičara na međunarodnoj zrakoplovnoj utrci (Bijelovučić); 80 godina od osnivanja prve privatne zrakoplovne škole za letenje motornim avionima u Hrvatskoj; 80 godina od osnivanja Prve zrakoplovne jedriličarske škole U.R.A. u Zagrebu; 50 godina od smrti našeg najproduktivnijeg konstruktora aviona u povijesti – inženjera Rudolfa Fizića. On je vaš susjed, rođeni Ludbrežanin – kaže Eleršek.



Milan Emil Uzelac



Josip vitez Korvin



Ivan Starčević



Viktor Klobučar Rukavina

ga je upravo Penkala učio letjeti. Dakako, letovi smjelog mladića Novaka ubrzo su nadmašili Penkaline letačke doseg. Uz to, poznata havarija Penkalina aviona dogodila se, po svemu sudeći, samom Penkali, a ne Novaku kako to navode neki izvori – doznajemo od Leonarda Elerška.

Pobjednik Alpa

I dok su u Zagrebu, Subotici i Argentanu 1910. naši pioniri tek učili abecedu letenja na krilima, Ivan Bjelovučić žario je i palio na međunarodnim zrakoplovnim natjecanjima. Taj sin dubrovačkog kapetana koji je pokrenuo broderski biznis u Peruu, 1913. godine prvi je preletio Alpe i utemeljio Peruansko zrakoplovstvo 1911. godine.

- Ivan Bjelovučić pilotsku je

dozvolu Francuskog aerokluba rednog broja 87 stekao 10. lipnja 1910. godine. Dakako, letio je on i prije, a u vrijeme kad mu je izdana dozvola leti u Budimpešti gdje doživljava havariju. Iz nje je izašao neozlijeđen, a u rujnu 1910. ostvaruje daljinski rekord na relaciji Pariz – Bordeaux i pobjeđuje na velikoj utrci u Milanu gdje se pojavila krema europskog letenja.

Od tada mu u rep gledaju veliki letaštva poput Paulhana, Garossa, Weymana... Godine 1912. Francuzi ga proglašavaju najboljim pilotom u državi.

Morate znati da je biti najbolji u Francuskoj značilo biti prvi u svijetu. Bjelovučić je pored brojnih daljinskih i visinskih rekorda početkom 1913. godine preletio Alpe.

Ivan je također prvi Hrvat kojem je pošlo za rukom načiniti petlju. Nedugo nakon njega luping je izveo Splitsanin Bulimbašić kao prvi u Monarhiji - zaključio je Leonard Eleršek dodavši kako se u povijesti letaštva Južne Amerike, pored Bjelovučića, ističe tragična figura mladog Eugena Kuzmanića koji je 1920. godine postao prvi vojni pilot Paragvajca.

Tu je i Dragutin Balzareno, austrougarski pilot, prvi civilni pilot u Kraljevini SHS i junak Bolivije, ali i mnogi drugi. Informacije o svim tim impresivnim dostignućima nisu poznate domaćoj niti svjetskoj javnosti!

Takve bi se stvari trebale naći u školskim udžbenicima, imena ovih ljudi trebala bi krasiti naše ulice i trgovce...

OTKRICE Dr. Gregor Krašković nije bio nimalo „običan“ liječnik Varaždinski „doktor za balone“

Malo je poznato da je o varaždinskom županijском fiziku i bečkom aeronautu dr. Gregoru Kraškoviću prije 200 godina brujala čitava Europa. Brojne detalje o njegovu radu na polju aeronautike otkrio je upravo Leonard Eleršek.

- Gregor Krašković 1805. godine živi u Beču gdje radi kao fizik (liječnik). U Beč je stigao iz Varaždina gdje je 1802. i 1803. godine imao u svijetu zapaženih rezultata u pokusnoj primjeni cjepiva protiv teških zaraznih bolesti. Varaždinske kronike navo-



de da se još 1800. godine bavio porodništvom i da je ulagao mnogo truda u obuku i ispitivanje primalja.

Krašković je bio erudit nebrojenih područja interesa, a za zrakoplovce je, pak, najvredniji njegov osvrt na doseg moderne aeronautike uobličeni u knjigu pod naslovom Skizzirte Darstellung der vorzüglichsten Versuche die Luft zu Durchschiffen, und Blicke, auf ihren Zweck, Werth, und Vortheile koju je 1810. godine objavio u Beču. Svoju letačku karijeru započeo je Gregor 1810. godine, možda i 1808.

U nekim se člancima navodi da je Krašković izveo 65 letova balonom u svojoj letačkoj karijeri – kaže Eleršek.



Subotičanin Ivan Sarić ispred svog monoplana



Hrvat - najbolji pilot Europe, Ivan Bjelovučić



Hidroavion inženjera Fizića čuva se u zagrebačkom Tehničkom muzeju