

HRVATSKA – HRVATI I NJIHOVI POTOMCI NA STRANIM POŠTANSKIM MARKAMA

Tragom jednog napisa

U ovom članku nastavljam pisati o našem sunarodnjaku, zrakoplovcu Ivanu Bjelovučiću.

Preletjevši prvi relaciju Pariz-Bordeaux, Ivan Bjelovučić je samo u jednom danu preletio 295 km, i time postigao novi rekord koji je do tada držao njegov učitelj Louis Paulhan. Na Velikom tjednu zrakoplovstva u Bordeauxu (od 11. do 18. rujna 1910.), među 29 prijavljenih pilota, Bjelovučić je bio najmlađi, a natjecalo ih se je 21. Najprije je letio na otvaranju mitinga u grupi od osam zrakoplova na zrakoplovu Sommer II. Popodne istoga dana osvaja prvo mjesto u disciplini polijetanja. Trećega dana dobiva nagradu za najduži let. Kasnije još pobjeđuje u letu s dvoje putnika, a za ukupnu dužinu leta od 850 km, zauzima 5. mjesto sa zrakoplovom Voisin I.



Bjelovučić za upravljačem zrakoplova Voisin

Dana 18. rujna Bjelovučić se rukuje s predsjednikom Francuske, Armandom Fallièresom, koji je predsjedao zatvaranju mitinga.

Od 25. rujna do 1. listopada sudjeluje na Međunarodnom zrakoplovnom natjecanju u Milanu (Circuito Internationale Aero di Milano), gdje osvaja "Veliku nagradu" zrakoplovnog jedrenja u teškoj konkurenciji među 25 pilota te zauzima peto mjesto na svjetskoj rang-listi udaljenosti.

Prvi je pilot koji je poletio na svečanom

otvorenju s novog aerodroma u Avordu kraj grada Bourgesa (200 km južno od Pariza). Bilo je to 20. listopada 1910. na mitingu koji se za tu prigodu održavao od 20. do 25. listopada pred 40.000 ljudi. Sudjelovalo je pet poznatih pilota. Tada je Bjelovučić obletio katedralu u Bourgesu, što je ovjekovječeno razglednicom. Tko je u to vrijeme slutio, da će se tu, dvije godine kasnije, graditi zrakoplovna baza, a 1928. započeti zrakoplovna industrija?



Bjelovučić nadlijeće katedralu u Orleansu (Francuska)

U Peruu, domovini Bjelovučićeva rođenja, sve više raste oduševljenje njegovim uspjesima u Europi. Već u studenome 1910. dobiva naredbu od predsjednika peruanske Lige za zrakoplovstvo, generala Pedra E. Muñiza, za dva zrakoplova i za putne troškove dolaska u Peru. Bjelovučić javlja generalu Muñizu brzojavom od 25. studenoga, da zrakoplovi kreću brodom 1. prosinca. Sa zrakoplovima su krenula dva francuska tehničara, pilot Henry Chailley i

mehaničar René Stucke. Bjelovučić je stigao u Peru 8. siječnja 1911. i iskrcao se u luci Callao, gdje mu je priređen veličanstveni doček, kao i istoga dana u Limi. Upriličena su mu mnoga primanja, a u vladinoj palači primio ga je predsjednik države Augusto B. Leguia.

Dana 14. siječnja u 16 sati izveo je prvi (probni) let na hipodromu Santa Beatriz u Limi (koji je prikazan na peruanskoj marci 1937.), a sutradan (u nedjelju) 15. siječnja letio je na službenom otvaranju zrakoplovnog letenja u Peruu uz nazočnost predsjednika države i mnoštvo naroda.



Središnji motiv marke prikazuje Bjelovučićev prvi let na hipodromu Santa Beatriz u Limi 14. siječnja 1911.

Let je započeo u 11 sati i 15 minuta, tako je Ivan Bjelovučić postao prvi pilot Perua i cijelog južnoameričkog kontinenta. U Peruu je ostao tri mjeseca obučavajući buduće letače, bio je instruktor i ravnatelj prve zrakoplovne škole. Uoči povratka u Europu imenovan je rezervnim potporučnikom i vojnim predstavnikom Perua u Francuskoj za zrakoplovstvo. Na put je krenuo 11. travnja i stigao u Pariz 5. svibnja 1911. Tada je u Parizu živio na adresi 3, rue du Bac.

Dolaskom u Pariz odmah je nastavio s letenjem. Tako mu se 12. svibnja prilikom polijetanja s aerodroma Issy-les-Moulineaux zapalio zrakoplov, ali se na sreću spasio kuražnim skokom. Prvog dana utrke Pariz – Rim (28. svib-

nja) nije imao sreće, jer mu je zakazao motor, pa je morao sletjeti u mjestu Juvisy kraj Pariza. Isto mu se dogodilo s motorom u lipnju, na Europskom krugu.



Ivan Bjelovučić u zrakoplovu Voisin

Zatim sudjeluje na mitingu u Saint-Etienneu od 29. srpnja do 7. kolovoza u grupi od osam pilota i tu, poslije duže vremena, sreće svoga školskog kolegu Rolanda Garrosa. S njim obnavlja staro prijateljstvo, te ga upoznaje i povezuje s Charlesom Voisinom, koji već vodi njegove poslove. Zahvaljujući Bjelovučiću, između Garrosa i Voisina se razvijaju prisni odnosi, tako da ga Voisin uzima u svoju školu i odmah počinje pripremati za daljnje nastupe. To je kod nadarena mladića brzo urodilo plodom, pa već 4. rujna letom iznad Saint-Maloa postiže rekordnu visinu od 3910 metara. Od tada Garros počinje obarati mnoge rekorde i više nije “vječiti drugi”, kako su ga novinari podrugljivo zvali. Tijekom 1911. Bjelovučić je među ostalim uspjesima 9. prosinca postigao visinu od 1300 metara, leteći s jednim putnikom iznad Pariza.

Godine 1912. leti širom Francuske i Europe. Od 11. do 14. travnja sudjeluje na Zrakoplovnoj svečanosti u Toulou, onda leti od Barde-Duca do Pariza, a krajem travnja preletio je 325 km za samo 2 sata i 35 minuta na relaciji Reims – Nogent-le-Retrou.

Početkom lipnja se natječe u Beču, a od 16. do 17. lipnja u Prvoj velikoj utrci Francuskog Aerokluba (Circuit d’Anjou), na liniji Angers – Cholet – Saumur. U kolovozu, na francuskom vojnom natjecanju, zrakoplovom Hanriot po-

bjeđuje u brzinskom letu. Istog je mjeseca jedan od laureata na engleskom vojnom natjecanju, tj. u svim disciplinama postiže briljantne rezultate. Krajem 1912. Berliotovim dvokrilcem za 12 minuta dostiže visinu od 2200 m. Pariški dnevnik Le Matin proglašava Bjelovučića najboljim francuskim pilotom godine.



Lijepi primjerak pisma s markom posvećenom Ivanu Bjelovučiću

Jedan od najvećih uspjeha Bjelovučić postiže u nedjelju, 25. siječnja 1913. kada prelijeće Alpe. O tome idućeg tjedna, među ostalim govori za novine L'Auto: "Gledajući kako stalno vlada loše vrijeme, naglo se jednog jutra odlučih poletjeti. Tako sam prošle nedjelje točno u podne krenuo iz Briguea. Prije toga mi je 60 ljudi očistilo 300 kubika snijega. Poslije 17 minuta leta dostigao sam visinu od 1200 m, pošto sam napravio dvije spirale iznad ledenjakâ. Ali iznenada mi se ugasio motor, jer sam nehotice gurnuo ručicu od gasa. Ne gubeći prisebnost, pokrenuo sam sve što treba i spasonosni šum motora se ponovo čuo. Nastavljajući uzlet, dostigoh brzo 2500, pa 3200 m nad Monserom. Iznad Simplona osjetih snažno strujanje zraka, i učini mi se da propadaju Alpe. Taj strašan osjećaj je nestao kad sam bio iznad Gabya. Po-

slije Gabya sam prepoznao svoj put i bez oklijevanja ubrzao ravno, paralelno s lancem Fletschhorn. Od tog trenutka osjetio sam dojam koji me ne će nikad napustiti. Prije zaobilaska lanca Laquinhorna dominirao sam cijelim Alpama. Sam, a Mont Leone sa svojim vrhovima dizao se prijeteći iza mene. Gledajući odatle, Simplon je izgledao kao staza između dva ledenjaka, a dolina Gondo kao mala crna vrpca. Istom jasno primjetih Domodossolu i odmah započeh spuštanjem jedrećim letom. Barometar se počeo još brže spuštati, ali termometar je ostao od početka na 5 stupnjeva ispod ništice. Atmosfera je bila toliko bistra, da sam lako primijetio zastavu koju razviše za doček moji prijatelji. Približujući se tlu, kad sam bio na 100 metara, osjetih strašno strujanje zraka, koje je ubilo Chaveza. Kada sam se spustio, moje veliko uzbuđenje bila je uspomena na moga nesretnog prijatelja, a moj prvi poklik bio je: "Slava Chavezu!". Nijednog trenutka tijekom leta nisam pomislio na neuspjeh. Zrakoplov i motor su me odlično služili. Saznali ste za oduševljeni doček pri mojem slijetanju. Doček se ponovio u Brigueu, Ženevi i Milanu. Svugdje sam čuo klicanje Francuskoj, jer sam s francuskom pticom svladao Alpe". Godine 1945. o tom je prelijetanju još rekao: "S moje desne strane Alpe su se protezale sve do Sredozmlja, ispred mene jezero Maggiore i u daljini lombardijska nizina sve do Milana" (Audiosnimka njegova glasa).

Bjelovučić je preletio Alpe za 26 minuta, zrakoplovom Hanriot koji je napravljen specijalno za taj let, a bio je opremljen motorom Gnom od 80 KS. Za taj uspjeh tvornica Hanriot mu dodjeljuje nagradu od 50.000 franaka. Tako je postao drugi čovjek u povijesti letenja koji je preletio Alpe, ali prvi koji je to učinio bez posljedica (jer je Géo Chavez smrtno stradao prilikom slijetanja 1910.). Još iste godine, 3. listopada, postiže novi rekord, i za samo 150 sekundi doseže visinu od 1000 m zrakoplovom Ponnier opremljenim motorom Le Rhône od 60 KS. U srpnju 1914. sudjeluje na mitingu u Beču, a francuskom ratnom zrakoplovstvu (2. grupa) pristupa dobrovoljno odmah početkom Prvog svjetskog rata (20. kolovoza 1914.) kao francuski i peruanski časnik te se priklju-

čuje borbenoj eskadrili M.S. 26 iz Dunkerquea, zvanog Les Cigognes (Rode). Za svoje izviđačke akcije duboko iznad okupirane Belgije, posebice iznad Furnesa, koji je bio danonoćno bombardiran, dobio je odlikovanja belgijskog i francuskog Ratnog križa (Croix de guerre) i francuske Legije časti (Légion d'honneur).

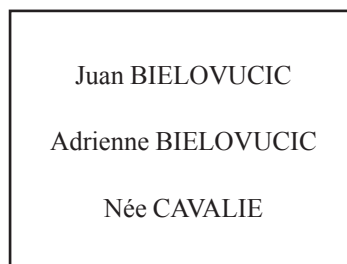
U ratnim operacijama je bio ranjen, a zatim je, zbog svojih izvanrednih kvaliteta kao pilot van norme, imenovan časnikom instruktorom u Avordu, gdje jedne večeri pri obavljanju službe, postaje žrtvom teške automobilske nesreće, u kojoj mu strada desna ruka do te mjere da se s njom jedva mogao služiti. Letenjem se ipak pomalo bavio do 1920. U Peru se vraća na duže vrijeme 9. ožujka 1930. Prigodom umirovljenja unaprijeđen je 7. travnja u počasnog rezervnog poručnika i zapovjednika peruanskih zrakoplovnih snaga. Posljednji put ide u Peru 1937. te 8. rujna dobiva Orden peruanskog križa prvog stupnja za zrakoplovstvo. Tada izlazi poštanska marka posvećena njegovu prvom letu u Peruu. Prije povratka u Francusku, predsjednik Perua, general Oskar R. Benavides, imenuje Bjelovučića (dekretom od 8. ožujka 1938.) počasnim povjerenikom za Europu radi pomaganja svojoj domovini i cijelom kontinentu u razvoju zrakoplovstva.

Tijekom Drugog svjetskog rata, na sjeveru Francuske sudjeluje u organiziranju Pokreta otpora. Za života je dobio mnoga priznanja i odlikovanja. Tako je među ostalim dobio Križ talijanske krune i Križ belgijske krune, francuski Ratni križ s palmom i kolajnu boraca Ysera.

Odmah poslije rata (17. svibnja 1945.) registriran je njegov glas u trajanju od 1'23", kada je govorio o prelijetanju Alpa 1913. Posljednji podvig napravio je u 57. godini života skočivši padobranom s Eiffelovog tornja.

Ivan Bjelovučić je pred kraj života stanovao na adresi 69, boulevard du Commandant Charcot, 92200 NEUILLY sur SEINE. Umro je 14. siječnja 1949. u bolnici Chaillot, na adresi 15, rue Boissière, 75016 Paris. Ta je bolnica danas preuređena u Dom za starije osobe. Bjelovučić je pred samu smrt primio svete sakramente u nazočnosti svoje sestre Ivanke udane La Chapelle. Pogrebni obred bio je u crkvi Saint Pi-

erre, u Neuilly sur Seine (u utorak 18. siječnja). Pokopan je bio u kripti iste crkve. Majka mu je umrla tri mjeseca kasnije u Evreuxu, a posmrtni ostatci su joj preneseni u « Nouveau cimetière de Neuilly », blizu Pariza u novu grobnicu (12. svibnja 1949). Adresa groblja je Rue de Vimy, 92000 NANTERRE. Točno dvije godine poslije Ivanova pogreba, preneseni su njegovi posmrtni ostatci pored majke u istu grobnicu (u četvrtak, 18. siječnja 1951.) Grobnica se nalazi nedaleko od glavnog ulaza na parceli (division D21), u redu (ligne L6), grob (tombe T2). Na nadgrobnoj betonskoj ploči s gornje strane nema nikakva znaka ni imena, a na desnoj bočnoj strani stoji natpis :



Bjelovučić je bio strastveni filatelist o čemu svjedoči članak u reviji L'ECHO DE LA TIMBROLOGIE od 1. srpnja 1985. u kojem jedan njegov znanac opisuje kako je naš pilot dolazio kupovati marke na poznati pariški Carré Marigny, gdje filatelisti mimohode tri puta tjedno kupovati i razmijenjivati marke.

Ovime završavam prikaz života zanimljivoga i izvanrednog čovjeka, čovjeka našega podrijetla s prijedlogom da Hrvatska pošta godine 2013. izda prigodnu marku uz stotu obljetnicu Bjelovučićeva uspješnog prelijetanja Alpa. Htio bih napomenuti da je u prvom dijelu ovoga članka (vidi Zadarski filatelist br. 13, str. 14, 1. stupac, 5. red odozdo) krivo navedeno mjesto smrti Ivanova oca Mihe Bjelovučića. Točno je da je umro 29. 7. 1894., ali ne u Limi, kako to navodi u svojoj knjizi Milivoj Petković, nego u Grazu, a pokopan je 6. kolovoza u svom rodnom mjestu Mokošici. Pokopao ga je don Ivo Ipšić.

I na kraju zahvaljujem gg. Franu Glavini, Nenadu Vekariću i Viniciju Lupisu na dragocjenim podacima o rodoslovlju obitelji Bjelovučić, kao i don Stipi Kordiću, župniku Moko-

šice te don Ivanu Šimiću, kapelanu dubrovačke biskupije, za pristup matičnim knjigama Mokošice.

Mauricij Frka Petešić



Grobnica u kojoj je pokopan Ivan Bjelovučić i njegova majka.

Izvori :

1. Marcel Catillon: "Qui était Qui, Mémorial de l'aéronautique" Nouvelles éditions Latines, Paris, 1997.
2. Leonard Eleršek : " Homo volans, rani hrvatski avijatičari 1554.-1927. " vlastita naklada, Zadar 2009.
3. Milivoj Petković : "Tjelesno vježbanje i šport u Dubrovniku od 14. stoljeća do 1941.". Matica hrvatska Dubrovnik i Dubrovački športski savez, Dubrovnik, 1993.
4. José Zlatar Stambuk : "Bielovucic, pionero de la aeronautica castrense", vlastita naklada, Lima, 1990.
5. Hrvatski biografski leksikon, svezak 2., Leksikografski zavod "Miroslav Krleža", Zagreb, 1989.
6. Audiosnimka Bjelovučićeva glasa "Jes voux de l'aviation française", Institut Des Archives Sonores 1997./Groupe Frémaux Colombini SAS, 2007. La librairie sonore (na CD-u). Adresa distribucije: Frémeaux & associes, 20, rue Robert Giraudineau, 94300 Vincenes, Francuska.
7. The New York Times (od 10. rujna 1910.).
8. Le Figaro (od 26 siječnja 1913.).
9. Razne internetske stranice.
10. Matični ured općine Evrux.
11. Matični ured općine Paris XVI.
12. Matični ured općine Neuilly sur Seine.
13. Arhiv crkve Saint Pierre, Neuilly sur Seine.
14. Arhiv groblja "Nouveau cimetière de Neuilly" u Nanterreu.
15. Arhiv škole Janson de Saily.

CROATIA - CROATS AND THEIR DESCENDANTS IN FOREIGN STAMPS

Summary

Born in Lima on the streets of The Nazarene on July 30, 1889, was educated in France where he learned to fly and was enshrined among the great airmen at the time. In 1910 he had formed in Peru National League Pro-Aviation, headed by General. Pedro Muñiz. On January 8, 1911, aboard the Ucayali vapor above the port of Callao from France. Bielovucic graduated a year before the driving license No. 87 which was later validated in Peru brevet of honor; it was one of the first aviators worldwide. Already installed file its airfield in Santa Beatriz racetrack, where the January 15, 1911, at 11 and 51 hrs made a flight of 1 minute at a height of 40 meters. in his Voisin airplane. Days later, on January 29, 1911, crossing the sky towards Ancon Lima on a journey of 36 km in 23 minutes.

After this he was appointed reserve lieutenant and flight instructor begins in Santa Beatriz since 1911. In 1912 he returned to Europe and performed in a plane raid Duperdussin the Paris - Bordeaux covering a distance of 500 km. On January 25, 1913 at 12.00 following the path of Chavez, does not cross the Alps with a height of 3,200 mts. Domodosola landing on after 28 minutes of flight and with a distance of 25 km participated in the First World War as a pilot for the French aviation observation and reconnaissance missions, which was a new tactic of aerial warfare. For their participation was awarded the "French Legion" Great Flying Cross. "

For their knowledge was appointed Director of the School Reims Aviation. Return to Peru in 1930 after 18 year absence. Subsequently returned to Europe where he died on January 14, 1949 in Paris.

