

## ORGANIZAREA AVIAȚIEI ROMÂNE ÎN PRIMUL DECENIU INTERBELIC

Adrian Deheleanu\*

Cuvinte cheie: *aviație, armă, escadrilă, bombardament, unitate aviatică.*

Mots clés: *aviation, arme, escadrile, bombardement, unité aviatique.*

După anul 1918, procesul de reorganizare, dezvoltare și apărare al țării a dobândit noi dimensiuni, grație unor factori cum sunt: noua configurație politico-statală din centrul și sud-estul Europei; încheierea procesului de unificare statală; schimbarea statutului geopolitic și economic al României; experiența primei conflagrații mondiale etc<sup>1</sup>. Mutațiile intervenite în configurația geografică, politică și socială a lumii au determinat, și în România interbelică, un puternic avânt al dezvoltării științei și culturii, cadru general în care se înscrie și dezvoltarea aviației.

Aviația, armă apărută în timpul primului război mondial, s-a dezvoltat exploziv în perioada interbelică, fapt ce a impus și clarificări teoretice. Pe plan internațional s-a declanșat o dispută aprinsă în ceea ce privește rolul și perspectivele acestui nou mijloc de luptă. Au apărut teorii interesante, cum ar fi cea a italianului Giulio Douhet, care aprecia că aviația, într-un viitor război, va avea rolul hotărâtor în obținerea victoriei. Ca urmare, autoritățile militare române, impulsionate și de o vie dezbatere în rândul opiniei publice, au întreprins unele măsuri pentru dezvoltarea aviației militare.

În primii ani interbelici aviația militară includea șapte grupuri (două de recunoaștere și câte unul de bombardament, vânătoare, aerostație, tehnic de exploatare și, respectiv, de instrucție), o escadrilă de hidroaviație, un arsenal aeronautic, un depozit central de materiale și alte formațiuni de profil<sup>2</sup>. Ca organ de conducere în cadrul Ministerului de Război funcționa Direcția Superioară a Aeronauticii, condusă de

colonelul Gheorghe Rujinski, șef de Stat Major fiind maiorul Haralambie Giossanu. În subordine se aflau "Direcția 10 aeronautică", condusă de locotenent-colonelul Andrei Popovici, 5 grupuri de aviație, o escadrilă de hidroaviație, un grup de Aerostație și un grup tehnic de exploatare. În subordinea Direcției 10 se aflau "Arsenalul Aeronautic" condus de maior inginer Ștefan Protopopescu, depozitul central de materiale și un serviciu tehnic condus de maior inginer Gheorghe Negrescu<sup>3</sup>.

Unul dintre elementele care au condiționat conținutul doctrinei de întrebuițare în luptă a aviației a fost cel al posibilităților materiale de care statul român dispunea pentru achiziționarea de avioane, pregătirea piloților și dezvoltarea unei industrii aeronautice proprii.

Deși România nu dispunea de resurse financiare și industriale care să permită realizarea unor mari unități de aviație, dezvoltarea aviației militare române a ținut pasul cu dezvoltarea aviației celor mai avansate state europene, în strânsă concordanță, însă, cu posibilitățile economico-financiare ale țării și cu principiile de întrebuițare în luptă a aviației.

În anul 1919, după încetarea ostilităților, a luat ființă la București (pe câmpul de la Cotroceni) Arsenalul aeronautic, prin transferarea întregului utilaj și personal tehnic de la Rezerva generală a aviației din Iași<sup>4</sup>.

În dotarea aviației militare au continuat să existe, în anii 1919-1923, aceleași tipuri de avioane care au fost folosite în timpul primului război mondial, la care s-au adăugat alte tipuri, cu calități tehnico-tactice superioare. Pentru pregătirea și antrenarea personalului navigant s-au folosit avioanele de tip *Brandenburg* cu motoare *NAG* și *Austrodeimler*, de 100-160 CP și cu o viteză de 130 km/h. Pentru grupurile de

\* Muzeul Banatului Timișoara, Piața Huniade, nr. 1, e-mail: adideheleanu@yahoo.com.

<sup>1</sup> Ioan Scurtu, *Istoria românilor. România întregită (1918-1940)*, vol. VIII, Ed. Enciclopedică, București (2003), 195.

<sup>2</sup> \*\*\* *Istoria militară a poporului roman. Evoluția sistemului militar național în anii 1919-1944*, vol. VI, Ed. Militară, București (1989), 161.

<sup>3</sup> \*\*\* *Istoria Aviației Române*, vol. IV, Ed. Militară, București (1989), 130.

<sup>4</sup> \*\*\* *Construcții aeronautice românești. 1905-1970*, vol. I, Ed. Militară, București (1989), 35.

recunoaștere și bombardament s-au folosit avioanele *Breguet-14* cu motoare *Renault* de 300 CP și o viteză de 140 km/h, precum și *U.C.I.* cu motoare *Deimler-Benz* de 220 CP și viteză de 160 km/h<sup>5</sup>. Escadrilele din grupul de vânătoare au avut în dotare avioanele *Nieuport-BB* cu motoare *Gnâme-Rhone* de 80 CP și viteză de 140 km/h, *Spad-61* cu motoare *Hispano-Suiza* de 180 și 220 CP și viteză de 180 km/h, și *Fokker-D-U* cu motoare *Mercedes-Benz* de 200 CP și viteză de 175 km/h.

Conducerea superioară a Aeronauticii, dar și alte colective de tehnicieni și specialiști din acest domeniu au înaintat, la sfârșitul anului 1920, către Ministerul de Război "proponeri de organizare viitoare pentru Aeronautică". Astfel, la 6 decembrie 1920, printr-o notă confidențială trimisă Marelui Stat Major – M.S.M. (Biroul Organizării), se înaintează o dare de seamă asupra stării actuale a Aeronauticii și propunerile noastre de organizare și dotare viitoare.

"În scopul de a se realiza cât mai neîntârziat prima etapă din organizarea propusă vă rugăm să interveniți și dumneavoastră pe lângă organele în drept (...)

Având în vedere condițiunile militare, politice și economice ale țării, cum și starea materialului în serviciu, propunem pentru un război viitor următoarea dotație în Aeronautică<sup>6</sup>:

- La armate
  - 1 escadrilă recunoaștere de noapte
  - 1 escadrilă recunoaștere de zi
  - 3 escadrile luptă
- La Corpul de Armată
  - 1 escadrilă recunoaștere
- La fiecare divizie
  - 1 escadrilă de recunoaștere
  - 1 balon recunoaștere
- La dispoziția Marelui Cartier General – M.C.G.
  - 12 escadrile bombardament
  - 12 escadrile vânătoare
- La diviziile de cavalerie
  - 2 escadrile de recunoaștere
  - La artileria grea
  - 3 escadrile recunoaștere
  - 4 baloane captive

În total, față de proiectul întocmit de Marele Stat Major ar rezulta:

- 12 escadrile bombardament cu 180 avioane
- 21 escadrile luptă cu 315 avioane
- 47 escadrile recunoaștere cu 705 avioane.

Totalul fiind de 80 escadrile cu 1.200 avioane.

Cum acest material nu poate fi deodată procurat propunem pentru primul an cumpărarea materialului necesar. Cu acest material Aeronautica se poate organiza pentru pace și război pentru anii 1921-1922 astfel:

- 14 escadrile recunoaștere – 210 avioane
- 2 escadrile hidroavioane – 30 avioane
- 6 escadrile vânătoare – 90 avioane
- 4 escadrile bombardament – 60 avioane
- 9 companii acrostație – 18 baloane
- 1 companie uzini – 3 uzini.

Personalul va fi, de asemenea, instruit anual în proporție ca să se ajungă peste 5 ani la necesarul cerut de organizarea propusă<sup>7</sup>.

Potrivit unei note primite la data de 6 decembrie 1920 de Direcția Aeronautică, de la Ministerul de Război<sup>7</sup>, "situația politică externă la frontierele de vest și est fiind încă tulbure, se impune să menținem o pază cât mai vigilentă a acestor frontiere și să dispunem de trupe de acoperire cât mai numeroase". Aceste note atrag atenția că aviația, ca întreaga armată de altfel, se găsea – la sfârșitul anului 1920 – dacă nu în stare de război, într-o stare de alertă și mobilizare maximă.

Printr-un Memoriu din 16 decembrie 1920<sup>8</sup> este prezentată organizarea Aeronauticii în timp de pace și planul pentru ajungerea la o organizare modernă:

"Aeronautica noastră, în dotarea actuală, nu poate mobiliza decât 3 escadrile recunoaștere cu 24 avioane, 3 escadrile luptă cu 24 avioane și o singură escadrilă bombardament cu 10 avioane, în total 58 de aparate.

În afară de aceste 58 avioane, care și ele sunt foarte obosite, nu se mai găsește aproape nimic. Nici piese de schimb pentru motoare, nici pentru avioane. Nu avem aprovizionare cu benzină și uleiuri. Nu avem rezerve de piloți decât 40 elevi piloți la Centrul de Instrucție care vor fi gata în luna martie 1921. Pentru formarea personalului se vor trimite, la Școala Superioară de Aeronautică, la Paris, 2 ingineri și 2 ofițeri.

Din diagrama alăturată, pentru a putea realiza propunerea unei organizațiuni complete cu cea în număr de 1200 de avioane în funcțiune la data de 1 aprilie 1925, Ministerul de Război trebuie a cumpăra din străinătate sau, mai bine, a fabrica în țară, pentru anii viitori, a următoarelor avioane:

- 1 iulie 1921-1 aprilie 1922 – 290-300 avioane
- 1 aprilie 1922-1 aprilie 1923 – 600 avioane
- 1 aprilie 1923-1 aprilie 1924 – 790-800 avioane
- 1 aprilie 1924-1 aprilie 1925 – 1060 avioane

<sup>5</sup> Arhivele M.Ap.N., fond nr. 485, d. 371/1973, f. 5-12.

<sup>6</sup> A.M.R., fond *Direcția Aeronautică*, d. 271/1962, f. 309.

<sup>7</sup> *Ibidem*, f. 320.

<sup>8</sup> *Ibidem*, f. 392-394.

La acestea se adaugă construirea a două fabrici de avioane”.

În Procesul Verbal din 20 decembrie 1920, Comisia, întrunită pentru a discuta nevoile în Aeronautică ale armatei, ajunge la următoarele concluzii<sup>9</sup>:

1. “Este incontestabilă nevoia de a avea o aviație bine înzestrată în material și personal.

2. Problema organizării și dotării ideale a Aeronauticii noastre trebuie făcută în raport cu organizarea și dotarea întregii armate. Ea se va face într-un număr anumit de ani, așa precum s-a adoptat același principiu pentru întreaga Armată.

3. Față de situația creată în prezent de vecinii noștri, este imperios necesar a se complecta înzestrarea Aeronauticii ce avem în acest moment pentru a putea face față unui atac dușman”.

Pe 23 decembrie 1920, Directorul Aeronauticii, Locotenent – Colonel Andrei Popovici trimite Marelui Stat Major un “rezumat asupra celor ce s-ar putea spune despre Aeronautica noastră”. Acest mic rezumat este un program de intenții<sup>10</sup>.

În toamna anului 1921 s-au comandat în Franța avioane de observare de tip *Breguet-14 B.2* echipate cu motoare *Renault* de 300 CP, precum și materialele necesare pentru organizarea unui laborator de încercări materiale aero al aviației la București<sup>11</sup>.

Pentru sporirea numărului de avioane necesar Școlii de pilotaj de la Tecuci, precum și pentru antrenarea piloților din unități, la propunerea Direcției superioare a aeronauticii, Ministerul de Război a aprobat să se construiască, în atelierele Arsenalului aeronautic de la Cotroceni, un important număr de avioane de tip *Brandenburg*. În intervalul a numai doi ani, 1922-1923, arsenalul a construit 120 avioane. Flotila de aerostație a continuat să aibă în dotare aceleași baloane captive de tip *Caquot*, cu capacitatea de 300 m<sup>3</sup>.

Pentru menținerea antrenamentului întregului personal de aviație, toate unitățile de aviație au cooperat, în cadrul unor aplicații, în vara anului 1921, cu marile unități de infanterie în zonele Sibiu, Vălenii de Munte, Făgăraș, Sfântu Gheorghe.

Personalul tehnic mediu și inferior al aviației din România este insuficient numeric și deficitar ca pregătire, din cauza lipsei unor școli de specializare corespunzătoare. În anul 1921 a luat ființă, în cadrul aeronauticii militare (pe aerodro-

mul Pipera), prima școală de meseriași pentru aviație<sup>12</sup>. În anul 1924 această școală a fost mutată la Mediaș, în clădiri dispunând de instalații corespunzătoare, și transformată în *Școala tehnică a aeronauticii*, cu o durată de învățământ de 6, 7 și 8 ani. O parte din absolvenții acestei școli își continuau studiile, devenind ofițeri mecanici, iar unii dintre ei ingineri de aeronautică.

Cu asemenea cadre bine pregătite, de ingineri și tehnicieni, formați atât în școlile noastre, cât și în cele din străinătate, a fost posibilă crearea unui serviciu tehnic al aeronauticii. Acest serviciu luase ființă, de fapt, cu posibilități modeste, încă de la data de 15 septembrie 1915, o dată cu Corpul de aviație, când aviația și aerostația, subordonate până atunci armeei genului, au devenit o armă de sine stătătoare.

Serviciul tehnic al aeronauticii, la a cărui conducere au fost – mult timp – locotenent-colonel inginer aviator *Gheorghe Negrescu* și maiorul inginer aviator *Constantin Mincu*, a avut, ca organ de îndrumare și control, un rol determinant și pentru dezvoltarea industriei noastre aeronautice.

Prima fabrică românească care, după primul război mondial, a început să construiască avioane a fost *Astra* din Arad, unde – până în anul 1923 – se fabricaseră exclusiv vagoane de cale ferată. Aici s-au conceput unele prototipuri de avioane și s-a continuat producția aeronautică cu o serie de avioane *Proto-2*, derivate din avionul *Proto-1*, al cărui prototip, conceput de maiorul inginer aviator *Ștefan Protopopescu*, fusese construit cu un an înainte la Arsenalul aeronautic din București.

Organizarea de bază a unităților aeronautice, în legătură cu principiile generale de organizare ale unei armate moderne, a fost definită de Direcția Aeronautică după cum urmează<sup>13</sup>:

• An 1921-1922

- 3 grupe recunoaștere a 4 escadrile – 12 escadrile × 10 avioane = 120 avioane.

- 1 grupă bombardament a 4 escadrile – 4 escadrile × 10 avioane = 40 avioane.

- 1 grupă luptă a 6 escadrile – 6 escadrile × 10 avioane = 60 avioane.

- 1 grupă hidroaviație a 1 escadrile – 2 escadrile × 10 avioane = 20 avioane.

Total: 240 avioane în funcțiune.

• An 1922-1923

- 3 grupe recunoaștere a 6 escadrile – 18 escadrile × 10 avioane = 180 avioane.

<sup>9</sup> *Ibidem*, f. 417.

<sup>10</sup> *Ibidem*, f. 479.

<sup>11</sup> \*\*\* *Istoria Aviației Române...*, 134.

<sup>12</sup> \*\*\* *Construcții aeronautice românești. 1905-1970...*, 37.

<sup>13</sup> A.M.R., fond *Direcția Aeronautică*, d. 234/1962, f. 42.

- 1 regiment – 2 grupe bombardament a 4 escadrile – 8 escadrile × 10 avioane = 40 avioane.

- 1 regiment – 2 grupe luptă a 6 escadrile – 12 escadrile × 10 avioane = 60 avioane.

- 1 grupă hidroaviație a 2 escadrile – 2 escadrile × 10 avioane = 20 avioane.

• An 1923-1924

Brigada

- 2 regimente = 6 grupe recunoaștere a 4 escadrile – 24 escadrile × 10 avioane = 240 avioane.

- 1 regiment = 3 grupe bombardament a 4 escadrile – 12 escadrile × 10 avioane = 120 avioane.

- 1 regiment = 3 grupe luptă a 3 escadrile – 9 escadrile × 10 avioane = 90 avioane.

- 1 regiment:

- 3 grupe vânătoare a 4 escadrile – 9 escadrile × 10 avioane = 90 avioane.

- 1 grupă hidroaviație a 2 escadrile – 2 escadrile × 10 avioane = 20 avioane.

Total: 560 avioane în funcțiune.

• An 1924-1925

Brigada mixtă

- 3 regimente = 9 grupe recunoaștere a 3 escadrile – 27 escadrile × 15 avioane = 405 avioane.

- 1 regiment = 3 grupe bombardament a 4 escadrile – 12 escadrile × 15 avioane = 180 avioane.

- 1 regiment = 3 grupe luptă a 3 escadrile – 9 escadrile × 15 avioane = 135 avioane.

- 1 regiment:

- 3 grupe vânătoare a 3 escadrile – 9 escadrile × 15 avioane = 135 avioane.

- 1 grup hidroaviație a 2 escadrile – 2 escadrile × 15 avioane = 30 avioane.

Total: 885 avioane în funcțiune.

• An 1925-1926

Brigada

- 3 regimente = 9 grupe recunoaștere a 3 escadrile – 27 escadrile × 15 avioane = 405 avioane.

- 2 regimente = 6 grupe bombardament a 4 escadrile – 24 escadrile × 15 avioane = 360 avioane.

- 1 regiment = 3 grupe luptă a 4 escadrile – 12 escadrile × 15 avioane = 180 avioane.

- 1 regiment:

- 3 grupe vânătoare a 3 escadrile – 9 escadrile × 15 avioane = 135 avioane.

- 1 grup hidroaviație a 2 escadrile – 2 escadrile × 15 avioane = 30 avioane.

Total: 1110 avioane în funcțiune.

Pierderile, prin uzură și accidente, vor fi de circa 25% din numărul avioanelor în funcțiune. Se presupune, de asemenea, că prețurile materialelor vor descrește în anii viitori astfel:

- în 1922-1923 cu 20% din prețurile actuale;
- în 1923-1924 cu 30% din prețurile actuale;
- în 1924-1925 cu 40% din prețurile actuale;
- în 1925-1926 cu 50% din prețurile actuale.

Pentru cele 150 avioane Breuget, comandate din Franța în perioada 1921-1922, s-a plătit 150 × 400 000 lei/bucată = 60 milioane lei, mai fiind necesare încă 25 hidroavioane, 50 avioane bombardament și 37 avioane luptă, în total 112 avioane, acestea costând 104 800 000 lei. Se consideră că prețul unui motor este egal cu jumătate din valoarea unui avion (200.000 lei), iar valoarea pieselor de rezervă este de 20% din valoarea avioanelor noi<sup>14</sup>. Se vor considera și hangarele cu dimensiunile de 20/30 metri, în care se vor putea gara – în medie – circa 8 avioane. La acea dată se dispunea de 30 hangare de companie de tip Bessoneau (hangare mobile, demontabile).

Cheltuielile pentru exercițiul efectuat în 1921-1922 au fost de circa 140 milioane lei (avioane, motoare, piese și hangare fixe), pentru anii 1922-1923 de 120 milioane, pentru 1923-1924 de 126 milioane, pentru 1924-1925 de 192 milioane, iar pentru 1925-1926 de 155 milioane lei, aceste cheltuieli dând un total general de 734 950 000 lei, din care – pentru avioane – se vor cheltui 500 milioane, iar pentru motoare 101 milioane, restul urmând a fi alocat pentru întreținere.

Un accent deosebit al acestui proiect de organizare este pus pe rolul de recunoaștere și strângere de informații pe care aviația îl poate realiza, numărul grupelor și al escadrilelor de aviație crescând constant, pentru a se atinge – în 1926 – numărul de 405 avioane destinate recunoașterii. În schimb, grupul de hidroaviație rămâne la un număr de 20-30 aparate, fiind privit ca un fel de experiment ce urmează a-și dovedi viabilitatea. Directorul Aeronauticii însuși, locotenent-colonelul Andrei Popovici spunea: “Aviațiunea va fi, încă pentru mult timp, o epocă de tatonare, de noi modificări și evoluții continue”<sup>15</sup>.

Colonelul Rujinski, împreună cu locotenent-coloneii Andrei Popovici și Constantin Beroniade, maiorii Giosanu și Protopopescu și locotenent-colonelul Iarca I., au format un comitet, care, potrivit Procesului Verbal din 11

<sup>14</sup> *Ibidem*, f. 44.

<sup>15</sup> *Idem*, d. 378/1973, f. 375.

iulie 1921, s-a întâlnit pentru a discuta chestiuni interesând Aeronautica, conform prescripției Decretului – Lege No. 65 din 29 decembrie 1919. În urma discuțiilor avute, acest comitet a hotărât ca următoarele locuri să fie afectate unităților Aeronautice (unde se vor forma garnizoane): Iașul cu împrejurimile, Bucureștii, Galații, Craiova, Brașov (unde va fi Arsenalul) și Constanța (locul probabil al instalării hidroaviației). De asemenea, s-a hotărât și “introducerea parașutei la avioanele noastre, tipul acesta urmând a fi hotărât în urma studiului ce se va face. Maiorul Negrescu se va însărcina cu această problemă și se va intra în tratative cu firme americane în vederea achiziționării materialului”. Un alt model organizatoric include și companiile de Aerostație al cărui număr total de avioane ajunge la 960, din care 660 de recunoaștere<sup>16</sup>.

A. Avioane de recunoaștere:

- Pentru 3 armate – 3 escadrile a 15 avioane – 45 avioane.

- Pentru 9 armate – 9 escadrile a 15 avioane – 135 avioane.

- Pentru 27 divizii infanterie – 27 escadrile a 15 avioane – 405 avioane.

- Pentru 3 divizii cavalerie – 2 escadrile a 15 avioane – 30 avioane.

- Pentru artileria grea – 3 escadrile a 15 avioane – 45 avioane.

B. Avioane de luptă:

- Pentru 2 grupuri a 6 escadrile – 12 escadrile a 15 avioane – 180 avioane.

C. Avioane de bombardament:

- Pentru 2 grupuri a 4 escadrile – 8 escadrile a 15 avioane – 120 avioane.

D. Aerostația:

- Câte o companie de aerostație cu 2 baloane la fiecare divizie de infanterie; în total, 27 companii cu 54 baloane.

Proiectul de organizare pentru aerodromuri este detaliat prin referatul secret din 9 aprilie 1921<sup>17</sup>:

“Prin decretul lege de expropriere, o suprafață enormă de teren – înainte de a fi trecută definitiv la țărani – este la dispoziția statului (...)

Până azi nici unul din aerodroamele existente nu este definitiv afectat Armatei și sunt contestate de alte autorități și de particulari.

(...) Este nevoie imperioasă de a avea câteva terenuri vaste ca aerodroame strategice de bază, ca teren de experimentare pentru bombardări aeriene, tir aerian, luptă și vânătoare și ca reșe-

dință marilor unități aviatice în colaborare cu celelalte arme ale corpului de armă respectiv, cu care trebuie să facă, practic, exerciții combinate.

Prin situația îngrijorătoare de peste frontierele de est și vest ce, din nenorocire, va fi amenințătoare încă pe mai mulți ani viitori, unitățile aviatice constituie azi primul eșalon de acoperământ și, de fapt, prin caracteristicile sale (extremă mobilitate și efect moral) aviația constituie singurul mijloc de a ține la respect inamici înșirați de-a lungul unei frontiere de peste 3000 km, cu atât mai mult cu cât prin demobilizarea recentă efectele trupelor terestre au fost reduse foarte mult. Materialul aviatice în funcțiune fiind extrem de redus și pericolul amenințând simultan la est și vest, este nevoie ca escadrile întregi să se deplaseze de la Nistru la Tisa sau viceversa pe calea aerului, de-a curmezișul masivului Carpații și nenumăratelor coame deluroase din Moldova și Basarabia, astfel că, fără aerodroame de bază și intermediare, forțamente s-ar produce pierderi de material pe cât de important, pe atât de greu de procurat, pierderi ce ușor se pot înlătura printr-o judicioasă organizare de stațiuni a căror amenajare nu antrenează cheltuieli deosebite.

Este nevoie să se hotărască necesarul care, deși reprezintă un total de circa 4 000 hectare în tot teritoriul României Mari este neglijabil față de totalitatea teritoriului expropriat (2 milioane hectare numai în vechiul regat), defalcându-se imediat terenurile necesare armatei pentru apărarea aeriană.

În urma unui studiu amănunțit și îndelungat Direcția Aeronautică a întocmit proiectul după care trebuie să se stabilească neîntârziat:

A. Aerodroame mari (baze strategice pentru operații care, în timp de pace, servesc ca centre de instrucție). Suprafața minimă va fi de 80 hectare de fiecare aerodrom.

B. Aerodroame obicinuie, reședințe de unități aviatice, situate cam la fiecare capitală de județ și de-a lungul (și înapoia) fronturilor deschise de la est și vest, ca baze de supraveghere. Suprafața acestora va fi de 25 hectare.

C. Stațiuni intermediare, situate mai ales în regiunile dificile aviatice (dealuri și munți) la distanțe între 40-80 kilometri una de alta, indispensabile asigurării reușitei raidurilor mari în formațiuni și pentru aterisaje forțate.

Aerodroamele din categorie pot fi întreținute și cu concursul autorităților civile din județ, iar stațiunile mici vor fi islazurile obicinuie de pășune la comuna vecină.

Condiția principală ce determină alegerea unei stații de aterizare este de a fi pe rețelele de

<sup>16</sup> *Idem*, d. 271/1962, f. 201.

<sup>17</sup> *Idem*, d. 326/1970, f. 87.

căi ferate și șosele naționale, pe care le apără la războiu.

(...) Determinarea zonelor oprite zborului se va face de către o comisie a Marelui Stat Major.

În ceea ce privește apărarea aeriană a Capitalei și aerodroamele necesare, se raportează:

Bucureștii, la 50 kilometri depărtare de frontiera sudică și centrul cel mai important al României Mari trebuie să fie neapărat o bază aeriană însemnată cu mijloace de apărare antiaeriene desăvârșite pentru apărarea pe calea aerului a numeroaselor stabilimente militare și instituții, precum și a populației.

Tot Bucureștii constituie reședința Grupului II Bombardament, Grupului IV Recunoaștere, Grupului VII Aerostație, a Arsenalului și a școlilor tehnice inferioare care vor constitui Institutul Aeronautic Militar.

Ministerul de Război nu are azi nici un aerodrom, terenul de la Pipera fiind luat cu chirie de la comuna București până la 1 aprilie trecut, loc destinat parcului național, iar terenul de aterizare Cotroceni este, de fapt, câmpul de exerciții al Grănicerilor și al celorlalte unități.

Aerodromul Băneasa al Ligii Aeriene este insuficient (15 hectare) și nu aparține Ministerului de Război.

Am onoarea a propune ca aerodromul de bază București să fie obținut la Dămăroaia.

(...) Deși având o aviație creată de timpuriu și încercată în ultimele 3 campanii ale Neamului, România nu are nici azi aerodroame strategice, nici zone prohibite zborurilor particulare (...)

Aceasta constituind întregul proiect de organizare al aerodroamelor.

Localitățile menționate la punctul B din referat (reședințele pentru unități aviatice) erau următoarele: Alexandria, Bazargic, Brăila, Calafat, Huși, Cislău, Comișani, Corabia, Craiova, Cuza-Vodă, Găești, Giurgiu, Huși, Ploiești, Râmnicu Sărat, Râmnicu-Vâlcea, Roman, Roșiori, Târgoviște, Târgu Ocna, Târgu Măgurele”.

Directorul Superior al Aeronauticii, colonelul Rujinski, este cel care a semnat acest proiect de organizare pentru aerodroame, și odată înaintat Ministerului de Război, el devine punctul de referință în schema organizatorică viitoare a Aeronauticii. Principiul urmat în organizarea posturilor de sondaj aerian era următorul:

- fiecare escadrilă de recunoaștere, găsin-du-se izolată, trebuie să aibă un post de sondaj;  
- aviația luptă lucrând masat și, găsin-du-se în unități mari, va avea un post de sondaj pentru întregul front;

- același lucru este valabil și pentru aviația de bombardament;

- companiile de aerostație, fiind distanțate, trebuie a avea fiecare un post de sondaj<sup>18</sup>.

În cazul unei mobilizări ce se putea produce, aceste posturi să fie repartizate astfel:

- un post pentru fiecare escadrilă de recunoaștere (3 posturi);  
- un post la grupul lupte (1);  
- un post la grupul bombardament (1);  
- un post la fiecare companie aeriană (3);  
- un post rezervă (1).

Aeronautica militară dispunea, la sfârșitul anului 1920, de 9 posturi de sondaj aerian (3 model italian, 5 model rus și 1 model francez). Aceste posturi erau în stare de funcțiune cu personalul instruit corespunzător. Datorită instabilității politice din Ungaria și Rusia și a amenințărilor potențiale la adresa României, aviația militară a avut – în primii ani din perioada interbelică – o organizare de război. Însă, din 1921 se va trece la organizarea de pace, unitățile aviatice fiind dislocate aproape în fiecare provincie a țării. Unitățile de aviație au fost dislocate conform proiectului pentru organizarea aerodroamelor mari, care erau bazele strategice pentru operații<sup>19</sup>: Grupul I recunoaștere la Iași, Grupul II bombardament la Pipera-București, Grupul III vânătoare la Galați, Grupul IV instrucție la Tecuci, Grupul V recunoaștere la Someșeni-Cluj, Grupul de aerostație la Pantelimon-București, Escadrila de hidroaviație în portul Constanța, iar Grupul tehnic de exploatare la Băneasa-București.

## L' ORGANISATION DE L' AVIATION ROUMAINE PENDANT LA PREMIÈRE DÉCENNIE D' ENTRE-GUERRES

### Résumé

Au fur et à mesure, durant les millénaires, les gens ont arraché de la nature, successivement, les mystères du vol; de cette manière, les descendants d' Icar ont transformé le rêve en réalité et ont réussi à dominer l' air. L' historique de l' aviation a toujours représenté un sujet d' étude provocateur. La Roumanie a été l' un des premiers pays qui a disposé de l' aviation de combat, capable à déployer des actes de lutte

<sup>18</sup> *Idem*, d. 271/1962, f. 522.

<sup>19</sup> \*\*\* *Istoria Aviației Române...*, 130.

pendant la première guerre mondiale. C' était le mérite des grands inventateurs roumains, de réputation mondiale, comme Traian Vuia, Aurel Vlaicu ou Henry Coandã. Cette oeuvre se propose à mettre en évidence la contribution de cette nouvelle catégorie d' arme durant la première guerre mondiale et, dans la même mesure, son progrès d' entre-guerres, concrétisé par la fondation de l' Industrie Aéronautique Roumaine.

L' aviation a connu "l' époque industrielle" par la préparation et le déroulement de la première guerre mondiale. L' avion, autrefois une bizarrerie, est devenu une puissante machine de guerre, tout d' abord utilisée pour la surveillance de l' ennemi et la direction du tir de l' artillerie, et plus tard elle a reçu des missions de bataille aérienne, pour détruire les forces vivantes, les moyens techniques et les forces aériennes ennemies.

Cet article décrit le mode d' organisation de l' aviation roumaine pendant la première décennie d' entre-guerres. Dotée insuffisamment et inférieure par rapport aux aéronautiques des Grands Pouvoirs combattants, l' aviation roumaine – avec 130 pilotes, surveillants aériens, etc. – a joué un rôle essentiel pendant la guerre. D' autrement, la première guerre mondiale a influencé énormément le développement prochain de l' aviation. Après la guerre, la configuration géopolitique et sociale du monde s' est profondément changée, fait qui a déterminé un puissant développement de la science et de la culture, mais – surtout – de l' aviation. La technique militaire a été renouvelée et – en dernière analyse – améliorée. Dans la période 1919-1923, les avions usés ont été remplacés par des appareils équipés avec des moteurs plus forts, produits par les mêmes fabriques.

Les performances de l' aviation roumaine, en particulier pendant la première décennie d' entre-guerres, ont été exceptionnelles. Dans cette période, grâce à l' organisation bien établie de l' enseignement militaire aviatique et aux matériels adéquats, l' École Aéronautique Roumaine s' est imposée en Europe.