

M U Z E U L B A N A T U L U I T I M I Ş O A R A

ANALELE BANATULUI

Serie nouă

ARHEOLOGIE
ISTORIE

XVIII
2010

EDITURA MEGA
Cluj-Napoca, 2010

Colegiul de redacție:

Dan Leopold CIOBOTARU, *director al Muzeului Banatului*

Prof. dr. Florin DRAȘOVEAN, *redactor șef*

Zsuzsanna KOPECZNY, *secretar de redacție*

Lector dr. Ligia BOLDEA, Nicoleta DEMIAN-TOMA, Prof. dr. Vasile DUDAȘ, Conf. dr. Vasile RĂMNEANȚU, Prof. dr. John Michael O'SHEA (Michigan University, SUA), Prof. dr. Wolfram SCHIER (Freie Universität Berlin, Germania), Lector dr. Călin TIMOC, *membri*

Vigneta copertei: Wiliam Vastag

Analele Banatului, serie nouă, continuă publicațiile anterioare ale Muzeului Banatului din Timișoara:

Történelmi és Régészeti Értesítő, 1872–1918

Gemina, 1923

Analele Banatului, 1928–1931

Tibiscus, 1971–1979

Orice corespondență se va adresa
Muzeului Banatului, Piața Huniade nr. 1, RO-300002 Timișoara,
e-mail: analelebanatului@yahoo.com

Please send any mail to
Muzeul Banatului, Piața Huniade nr. 1, RO-300002 Timișoara,
e-mail: analelebanatului@yahoo.com

Tout correspondance sera envoyée à l'adresse:
Muzeul Banatului, Piața Huniade nr. 1, RO-300002 Timișoara,
e-mail: analelebanatului@yahoo.com

Richten Sie bitte jedwelche Korrepondenz an die Adresse:
Muzeul Banatului, Piața Huniade nr. 1, RO-300002 Timișoara,
e-mail: analelebanatului@yahoo.com

Responsabilitatea asupra conținutului materialelor revine în exclusivitate autorilor.

ISSN 1221-678X

EDITURA MEGA
Cluj-Napoca
e-mail: mega@edituramega.ro
www.edituramega.ro

CUPRINS ▪ SOMMAIRE ▪ INHALT ▪ CONTENTS

ARHEOLOGIE ȘI ISTORIE VECHĂ

ALEXANDRU SZENTMIKLOSI, SORIN TINCU	
Verbicioara Discoveries in Hunedoara	11
VICTOR SAVA, MARIUS ARDELEANU	
Observații asupra unei achiziții a Complexului Muzeal Arad.....	23
<i>Observations Concerning an Acquisition of the Arad Museum</i>	28
DUMITRU PROTASE	
Castrul legiunii III Flavia de la Berzovia. Săpăturile arheologice din anii 1965–1968	33
<i>Das Lager der Legion IV Flavia von Berzovia. Die Ausgrabungen der Jahre 1965–1968</i>	43
ALEXANDRU FLUTUR	
Cărămizile ștampilate ale legiunii XIII Gemina de la Cenad și Sânnicolau Mare	63
<i>Stamped Bricks of Legio XIII Gemina at Cenad and Sânnicolau Mare</i>	66
RAOUL ȘEPTILICI	
Monete barbarizate de secolul al IV-lea din bronz din Banat în descoperiri izolate.....	69
<i>Fourth Century Bronze Barbarous coins from Banat (Isolated Finds)</i>	73
VASILE-BOGDAN DOMOCOȘ	
Bijuterii monetare la barbarii dintre Dacia și Pannonia.....	77
<i>Coin Jewelry at the Barbarians Between Dacia and Pannonia</i>	80
CORIOLAN HORAȚIU OPREANU	
Medalionul cu măști din tezaurul de la Șimleul Silvaniei (Szilágysomlyó).	
Precizări iconografice și influențe culturale.....	81
<i>The „Masks” Medallion from the Hoard at Șimleul Silvaniei (Szilágysomlyó).</i>	
<i>Iconography and Cultural Influences</i>	91

ISTORIE MEDIE

DANIELA TĂNASE	
Despre artizanii metalelor în izvoare scrise din zorii Evului Mediu	115
<i>On the Metal Craftsmen According to Early Middle Age Written Sources</i>	121
LIGIA BOLDEA	
Un secol din evoluția unui domeniu feudal al Banatului de Câmpie: domeniul familiei nobile	
Danciu de Macedonia	123
<i>Un siècle de l'évolution d'un domaine féodal du Banat champêtre: les domaines de la famille noble</i>	
<i>Danciu de Macédonie</i>	134
ADRIAN MAGINA	
Un nobil sârb în Banatul secolului al XV-lea: Miloš Belmužević	135
<i>A Serbian Nobleman From XVth Century Banat: Miloš Belmužević</i>	142

LIVIA MAGINA	
Dreptul de târg și procesul de urbanizare. Cazul Felnac.....	143
<i>Market Right and Urbanization Process. Felnac Case</i>	148

ISTORIE MODERNĂ ȘI CONTEMPORANĂ

DRAGOȘ-LUCIAN ȚIGĂU	
Studenti din Timișoara la școli și universități europene (1730–1850)	151
<i>Studenten aus Temeswar an europäischen Schulen und Universitäten (1730–1850)</i>	170
ZORAN MARCOV, CIPRIAN GLĂVAN	
Istoria familiei Nikolics redată într-un document din colecția Muzeului Banatului.....	173
<i>Die Geschichte Der Familie Nikolics In Einer Urkunde Aus Der Sammlung Des Banater Museums</i>	177
VASILE DUDAȘ	
O personalitate marcantă a Banatului. Lucian Georgevici (1875–1940)	185
<i>Une personnalité marquant du Banat. Lucian Georgevici (1875–1940)</i>	192
FELICIA ANETA OARCEA	
Dinamica știutorilor de carte în comitatul Arad la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului XX.....	193
<i>La dynamique des gens lettrés dans le comté d'Arad à la fin de XIX^{ème} siècle et au début du XX^{ème}</i>	204
RADU ARDELEAN	
Viziunea lui Atanasie Marian Marienescu asupra istoriei vechi a românilor	205
<i>The Visions of Atanasie Marian Marienescu Upon the Old History of the Romanian People</i>	226
NICOLETA TOMA-DEMIAN	
Augustin Weber (1833–1909)	227
<i>Augustin Weber (1833–1909)</i>	235
IONELA MOSCOVICI	
Banatul în așteptarea păcii. Premisele unei misiuni franceze	241
<i>Le Banat en attendant la paix, le prémices d'une mission française</i>	250
ADRIAN DEHELEANU	
Dotarea aeronauticii române în perioada interbelică.....	251
<i>Die Ausstattung der rumänischen Aeronautik während der Zwischenkriegszeit</i>	257
VASILE RĂMNEANȚU	
Activitatea Primăriei Timișoara în anul 1933.....	259
<i>The Main Activities Developed by the Townhall of the Municipality of Timișoara in 1933</i>	273
DUMITRU TOMONI	
Adunările generale ale regionalei „Astra Bănățeană” (1937–1948)	275
<i>Les réunions générales de la régionale « Astra Bănățeană » (1937–1948)</i>	283
SÎNZIANA PREDĂ	
A doua conflagrație mondială, între document scris și memorial	285
<i>The Second World War Between Written and Memorial Document</i>	289
RADU PĂIUȘAN	
Activitatea Uniunii Patrioților în Banat în anul 1944	291
<i>Die Tätigkeit des Patriotenverbands in Banat im Jahre 1944</i>	301

ANTONIO FAUR	
Organizațiile Partidului Național Țărănesc-Maniu din Bihor (1944–1946)	303
<i>The Organizations of Maniu's National Peasants' Party in Bihor (1944–1946)</i>	325
EUSEBIU NARAI	
Situația financiar-bancară în județul Severin (1944–1948)	327
<i>La situation financière-bancaire dans le département de Severin (1944–1948)</i>	344
CEZAR STANCIU	
Jivkov și Dej între prietenie și interese. Relațiile româno-bulgare după al doilea război mondial (1948–1964)	345
<i>Jivkov and Dej Between Friendship and Interest. The Romanian-Bulgarian Relations in the Aftermath of World War II (1948–1964)</i>	352
MIODRAG MILIN	
Sârbii din România sub imperiul „limbii de lemn” de la „Iuda” Tito și „Genialul” Stalin spre jaloanele comunismului autohton	355
<i>The Serbs in Romania Under the Rule of “Wooden Language” from “Yuda” Tito and Stalin “The Genius” to the Regulations of Domestic Communism</i>	360

ISTORIA CULTURII, MUZEOLOGIE, ISTORIOGRAFIE CATALOAGE, VARIA

HEDY M-KISS	
Antimise – analiză iconografică	367
<i>Antimensia – Iconographic Analyses</i>	371

RECENZII

CĂLIN TIMOC, Dorel Bondoc, Cioroiul Nou, Craiova, 2010, 199 p.	381
LAJOS KAKUCS, Hedy M-Kiss, Textile istorice din colecția Muzeului Banatului Timișoara, secolele XVIII–XIX, Timișoara, 2009	382
ABREVIERI BIBLIOGRAFICE.....	387

DOTAREA AERONAUTICII ROMÂNE ÎN PERIOADA INTERBELICĂ

Adrian Deheleanu*

Cuvinte cheie: *aviație, armă, escadrilă, bombardament, unitate aviatică*
Schlüsselwörter: *Luftwaffe, Waffe, Geschwader, Bombardierung, Luftfahrt Einheit*

Problemele înzestrării aviației, ale fabricării în țară a mijloacelor necesare apărării au stat în atenția factorilor de decizie din primii ani ai perioadei interbelice¹. În perioada 1919–1923, aviația militară va continua să aibă în dotare aceleași tipuri de avioane care au fost folosite și în timpul conflagrației mondiale, la care se vor adăuga alte tipuri cu calități tehnice superioare².

Avioanele de tip Brandenburg cu motoare NAG și Austro-Deimler de 100–160 CP și cu viteză de 130 km/h au fost folosite pentru pregătirea și antrenarea personalului navigant. Pentru grupurile de recunoaștere și bombardament s-au folosit avioanele Breguet 14 cu motoare Renault de 300 CP și cu viteza de 140 km/h, precum și U.C.I. cu motoare Deimler-Benz de 220 CP și viteza de 160 km/h. În cazul escadrilelor din grupul de vânătoare, acestea au avut în dotare avioane Nieuport BB cu motoare Gnome-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-11 cu motoare Mercedes Benz de 200 CP și viteză de 175 km/h.

În toamna anului 1921 s-au comandat din Franța, cu scopul de a dota aviația militară cu noi avioane, avioane de recunoaștere de tip Breguet 14 B.2 echipate cu motoare Renault de 300 CP precum și materialele necesare pentru realizarea unui laborator de încercări materiale aero al aviației la București. Aceste avioane au fost livrate din stocul de război al aviației militare franceze și au

intrat în dotarea unităților române chiar în cursul anului 1921.

Ministerul de Război a fost autorizat de Consiliul de Miniștrii la data de 22 iulie 1921 pentru a negocia cu Taylor și Wryght să cumpere 60 de avioane și piese de schimb în sumă totală de 120 750 £, din care 30 750 £ plătibile din creditele extraordinare ale exercițiului 1921–1922, iar restul de 90.000 £ din exercițiul viitor, plata fiind garantată prin bonuri de tezaur nominative și negociabile.

În urma furnizării articolelor de către agent, Departamentul Aeronautic din Ministerul de Război român s-a ales cu: 40 avioane tip D.H. 9, motor Siddeley Puma cu două mitraliere la prețul de 1330 £ fiecare (53 200 lire sterline) și 20 avioane tip Bristol Fighter cu motor Rolls Royce sau Siddeley Puma în funcție de preferință cu două mitraliere la prețul de 1330 £ fiecare (26600 lire sterline), precum și piese de schimb pentru suma de 40950 £. În prețul global este inclusă taxa de asigurare și de transport până în portul românesc Constanța. Plata se va face prin The Bank of România Ltd. către National Provincial and Union Bank of England domnului Sidney Alexander Taylor.

Respectivul contract a fost semnat la data de 10 august 1921³ și va avea o istorie cât se poate de sinuoasă. Până în ianuarie 1922 nu au sosit în țară decât două avioane deși guvernul român plățise 7 875 £ (1 £ = 288 lei). Cele două avioane trimise nu erau în stare nouă (etat neuf), conform contractului și prezentau semne de uzură accentuată a corpului și a aripilor.

Pentru a rezolva problema apărută Guvernul român decide să îl trimită în Anglia pe căpitanul Burduoiu, el fiind însărcinat să constate dacă, la

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

¹ *** *Istoria militară a poporului român – Evoluția sistemului militar național în anii 1919–1944*, vol. VI, Ed. Militară, București, 1989, p. 166.

² *** *Istoria Aviației Române*, vol. IV, Ed. Militară, București, 1989, p. 132.

³ A.M.R., *fond Direcția Aeronautică*, dosar nr. crt. 416/1962, f. 2.

plecare, materialul de luptă este cum prevede contractul în stare nouă, iar în urma avizului său va începe executarea contractului. Recepția urma să se facă în fața Comisiei de la Paris sub președinția maiorului Negrescu și a colonelului Rujinski.

Însă această hotărâre cade, locotenent colonelul Andrei Popovici (directorul Aeronauticii) trimițând o telegramă de la Paris prin care cere ca domnul căpitan Burduloiu să nu mai fie trimis⁴. La 27 mai 1922 sosesc la Constanța, cu vaporul „Maid of Athens”, 12 lăzi cu 8 avioane și alte materiale de aviație. Aceste lăzi au fost transportate în hangarul central de la Pipera spre a fi păstrate.

Potrivit raportului trimis de maiorul Negrescu la 18 august 1922 Direcției Aeronautice cu privire la situația contractului din Anglia cu „Aircraft Disposals” se arată că această Casă – Aircraft Disposals, „va fi dizolvată imediat ce stocul de avioane de război se va termina” și că „pentru continuarea contractului delegația casei propune plata de 15 000 £ în numerar (cash) și micșorarea cu 10 a numărului avioanelor ce se vor livra”, delegații englezi motivând că prin aceste măsuri pot să-și reducă pierderile. Maiorul Negrescu le-a replicat faptul că avioanele trimise nu au răspuns condițiilor din contractul inițial (800 kg încărcătură și atingerea altitudinii de 3000 m. în 15 minute). Avionul trimis face abia o medie de 25 minute până la 3000 și nu are bombe exterioare, așa cum a prevăzut condițiile contractului englez.

În urma sesizărilor maiorului Negrescu, Guvernul român a dispus încetarea plăților, provocând la 2 noiembrie 1922 o reacție din partea colonelului Barrett Lennard, reprezentantul Companiei Aircraft Disposal⁵. În scrisoarea acestuia se menționează că „această Casă este cel mai mare furnizor de avioane din lume” și că „în tranzacțiile cu toate guvernele din lume nu s-a întâlnit un asemenea caz” și „cu siguranță vor fi comentarii întinse în presă”. Au mai fost luate măsuri și de către Directorul Superior al Aeronauticii, colonelul Rujinski, acesta sugerând Marele Stat Major să nu se facă noi plăți, în timp ce ministrul de finanțe Vintilă Brătianu declară despre acest contract: „Dl. Taylor n-a predat mașinile la timp iar cele predate sunt de proastă calitate; nu s-a ținut de angajament și deci să nu se mai plătească nici o sumă până când nu se tranșează litigiu”⁶.

Într-un memoriu din 28 aprilie 1922 asupra acestui contract trimis de Inspectoratul Tehnic al Aeronauticii se confirmă că cele două avioane trimise

au fost recepționate în decembrie 1921 de către o comisie formată din: maior aviator Protopopescu Ștefan (președinte), inginerul Șeșefski Ștefan, căpitanii Macavei și Constantinescu și de către șeful fabricii Arsenalului Silișteanu. În acest memoriu se afirmă că banii statului trebuie economisiți și că s-a căutat punerea în valoare a materialelor care se găsesc în țară. Astfel „cu suma de 3 500 000 lei se construiesc la Arsenalul Aeronauticii actualmente 52 de avioane din care 10 sunt deja gata și vor fi trimise comandamentului trupelor din Basarabia.

Din bugetul în curs și cu materialul disponibil vom mai putea construi încă 40, ceea ce față de comenzile din străinătate a căror valoare minimă de avion este de 1 500 000 lei (valuta actuală) se realizează o economie la aceste 100 avioane de aproape 100 000 000 lei față de cele din străinătate”.

Casa Aircraft Disposal propune, printr-o scrisoare tradusă la 21 martie 1923 de colonelul Ion Antonescu – atașat militar la Paris, un nou angajament ca o continuare la contractul din 1921 de cumpărare a 5 avioane. Factorii de decizie de la București nu vor mai lua în seamă această propunere. Atașatul militar român la Londra⁷ primește la 15 martie 1924 o înștiințare de la colonelul Rujinski, prin care i se aducea la cunoștință că trebuie să ia contact cu Casa și să lichideze contractul spunându-i că dosarul chestiunii se află la el, întrucât a fost trimis la 15 iunie 1923 pe când se afla la Paris. Ministerul de Război⁸ primește o notă de la colonelul Rujinski la data de 31 martie 1924 prin care se cerea „soluționarea chestiunii avioanelor D.H. 9” și lichidarea contractului care durează de patru ani. Direcția propune ca cele 10 avioane deja plătite să fie puse în stare de zbor întrucât stocarea lor îndelungată le deteriorează. Asupra acestui fapt a atras atenția și maiorul aviator, Pleniceanu, comandantul Grupului 2 aviație – bombardament, la 22 martie 1923: „avioanele De Havilland se uzează stând în hangar. Cablurile sunt pline de rugină și placajul este scorojit și deformat de la umezeală, iar aparatele de bord au început să dispară. Vă rog a lua măsuri pentru soluționarea acestei chestiuni (...). Pentru a nu se ajunge a le scoate din serviciu fără să fi făcut măcar un zbor”⁹.

Pentru a evita această problemă care putea să apară datorită nefolosirii lor, la 1 aprilie 1924, ministrul hotărăște punerea avioanelor în serviciu¹⁰, iar la 19 februarie 1925, directorul superior al Aeronauticii care acum este locotenent colonel

⁴ *Ibidem*, f. 16.

⁵ *Ibidem*, d. 311/1933, f. 170.

⁶ *Ibidem*, f. 97.

⁷ *Ibidem*, d. 311/1933 f. 548.

⁸ *Ibidem*, f. 562.

⁹ *Ibidem*, f. 54.

¹⁰ *Ibidem*, d. 311/1933, f. 566.

Beroniady, concluziona într-un referat¹¹ că „avioanele De Havilland erau de actualitate atunci când au fost comandate, iar azi, față de progresele foarte mari în domeniul aviației nu ar mai fi un material de război la înălțimea cerințelor moderne, chiar construite din nou”.

Într-un referat de 20 de pagini întocmit de colonelul Ion Antonescu, în urma unor investigații efectuate la Londra cu privire la Casa Aircraft Disposals, și trimis Direcției Aeronautice, se detaliază aspectele negative ale acestui contract pentru statul român, precum și faptul că ofițerii trimiși la Paris pentru recepționarea avioanelor nu și-au făcut datoria. Răspunsul vine de la Directorul Aeronauticii printr-un referat la data de 2 noiembrie 1925: „mai mulți ofițeri s-au făcut vinovați, unii de nesocotirea intereselor aviației, alții de calomnie. Trebuiește numită o comisie de anchetă pentru a stabili vina celor vizați. Interesele de apărare a țării, viața aviatorilor și progresul armeei au fost la un moment dat compromise, iar banul statului a fost risipit”¹².

În urma celor întâmplate, în ianuarie 1926 Direcția Aeronautică a demarat o anchetă internă și au fost luate declarații locotenent colonelului Popovici, căpitanului Macavei și altora. În vederea începerii procedurilor judiciare¹³ pentru lichidarea acestui contract care dura deja de prea mult timp, a fost contactat avocatul Rosental.

Condițiile principale pentru dotarea aviației militare au fost sintetizate de către directorul Aeronauticii¹⁴ într-un memoriu trimis Marele Stat Major: „Una din condițiunile principale a unei bune dotări este de a avea cât mai puține tipuri de avioane și pe cât se poate mai uniforme (un tip de luptă și recunoaștere și un tip de bombardament). Odată tipurile de avioane stabilite să se înceapă tratativele pentru crearea unei fabrici de avioane în țară căreia i se va pune condițiunea să poată fabrica orice tip de avion pe care Direcția Aeronautică îl va cere.

Pentru țara noastră este foarte avantajos a avea avioane cu fuselaj de lemn fiind mai ușor reparabile și având în țară materia primă (lemnul). Prin urmare, primul pas spre realizarea dotării aviației noastre cu avioane și realizarea unei industrii de avioane este de a se stabili tipurile cele mai moderne de avioane ce trebuie adoptate. Zic cele mai moderne, căci noi fiind o țară cu resurse mici, nu putem schimba tipul de avion decât la intervale mai mari de timp.

¹¹ *Ibidem*, f. 614.

¹² *Ibidem*, f. 621.

¹³ *Ibidem*, f. 679.

¹⁴ *Ibidem*, d. 27/1958, f. 394.

Cum aeronautica noastră, pot spune, nu este dotată cu nici un tip de avion, căci avem în total în serviciu peste 10 tipuri (diferite unul de altul) care toate sunt vechi, iar numărul lor foarte mic. Este ocazia unică să adoptăm tipurile de avioane cele mai moderne, să realizăm cât de curând o industrie care să poată fabrica aceste tipuri imediat, avantaj mare și din punct de vedere financiar, căci fabricantul căruia i se va comanda anul acesta 10 escadrile, va veni cu aportul său de experiență și capabil chiar pentru a-l pune la dispoziția unei persoane sau societăți române care să creeze o fabrică.

Prin referatul din 27 noiembrie 1920, am arătat că prețul pentru un avion Breguet (118 000 FF) este enorm de mare, revine la 475 000 lei după valuta actuală și am avut onoarea a propune să nu se accepte cumpărându-se acum numai 3 escadrile Breguet care se comandaseră deja, iar pentru restul 7 escadrile să se trateze a se lua tipul de avion modern ce este necesar țării noastre și care va putea fi fabricat și la noi. Acest aparat se poate lua cu un preț de 80 000 FF maxim sau chiar la un preț mai mic“. În acest memoriu se mai specifică și dorința realizării unui Atelier Central (Arsenal) „ce poate repara materialul uzat și chiar de a construi avioane”. Suma de 900 000 de lire italiene este necesară pentru cumpărarea și aducerea în țară a 29 avioane Breguet. Prețul acestora revenea la 80 000 bucata, preț enorm de avantajos față de 475 000 lei din Franța.

Datorită lipsei de monedă¹⁵ cele 29 de avioane Breguet comandate în Italia ce trebuiau aduse în țară potrivit aprobării Jurnalului Consiliului de Miniștri din 13 august 1920, nu au mai ajuns. În schimb, la 6 octombrie 1921 s-a format la Paris o Comisiune Militară de Aeronautică¹⁶ pentru aducerea în țară a avioanelor comandate în Franța. Președintele acestei comisii era maiorul Negrescu, iar membri erau căpitanii Burduloiu și Macavei și inginerul Zamfirescu.

Maiorul Negrescu, întors în țară după călătoriile în interes de serviciu pe care le-a întreprins în Franța și Anglia, raportează Direcției Aeronautice situația contractelor de aviație¹⁷ la 18 august 1922: „Contractul Petrol. Valoarea totală a contractului a fost echipament și mitraliere 20 000 000 de franci, materiale de aviație (10 escadrile Breguet din care o escadrilă 14 A 2 și patru escadrile 14 B 2 cu dotațiile reglementare franceze) 34 700 000 FF s-au plătit de către guvernul nostru prin acordul petrol 25 000 000. S-au expediat în țară următoarele

¹⁵ *Ibidem*, f. 417.

¹⁶ *Ibidem*, d. 416/1962, f. 16.

¹⁷ *Ibidem*, d. 311/1933 f. 157.

materiale: echipament și puști militare 13 250 000 FF, trei escadrile Breguet în patru transporturi 9 180 586. Au fost comandate următoarele materiale: 20 motoare Renault de 300 CP în construcție și gata în octombrie anul curent, tuburi dur aluminiu 46 000 FF”.

De asemenea, maiorul Negrescu a avut ceva de spus și despre contractele de aviație încheiate între guverne¹⁸: „Din lunga experiență de aproape doi ani de zile cât a durat misiunea ce am avut, am ajuns la convingerea că în materie de aviație sistemul contractelor între guverne este și greoi și desavantajos prin complectă lipsă de libertate ce am avut atât în alegerea materialului cât și în obținerea de prețuri avantajoase. Sunt de preferat comenzile directe!”.

Dotarea în domeniul aviației a țărilor din jur, în special a Rusiei, a fost una din principalele preocupări ale Marei Stat Major, cu scopul de a vedea ce forță se va opune aviației noastre în caz de atac de la est. Într-o notă confidențială¹⁹ trimisă Marei Stat Major de către Secția Informațiilor se detaliază dotarea aviației bolșevice:

„1) Forța aviației bolșevice se ridică cam la 110 avioane, grupate la nord și sud de Pripet.

2) Fiecare escadrilă de 6–7 aparate a câte 63 CP; a) grupa de la nord de Pripet, cam 26 escadrile; b) la sud, 4–5 escadrile.

3) Aparatele întrebuințate: Nieuport, Farman, Sapvis sistem vechi, Breguet, Spad și câteva Dekavslan.

Primele sunt ale vechei armate ruse procurate de Franța și din cele destinate nouă, celelalte capturate de bolșevici de la armatele lui Colceag și Denikin.

4) După modul cum lucrează se împart în jumătate de observat și bombardament și jumătate de vânătoare; nu au de recunoaștere.

5) Efectele în genere slabe. Observațiile din urmă făcute pe front arată că sunt instruite de ofițeri germani și că au adoptat tactica de pe frontul apusean, operând câte 2–3 aparate în grup. Nu execută sboruri înapoia frontului inamic spre interior. Nu bombardează măștile individuale ale trupeii, nu urmăresc și nu fac legătură cu infanteria și artileria.

6) Moralul aviatorului bolșevic este mult inferior celui polonez.

Diverse:

Informațiunii de curând arată că germanii le-ar fi trimes 50 de aparate Fokker, cari încă nu au apărut pe frontul polonez”.

Într-un raport secret, întocmit de directorul superior al Aeronauticii la data de 9 decembrie 1920, a fost expusă situația completă a aviației²⁰: „situația pe frontul de est și nord-est rămâne alarmantă; știrile sosite la Marele Stat Major. indică precis o concentrare simțită de trupe bolșevice împotriva noastră cari ne îndeamnă a crede că pe acolo vom fi atacați. Conștiinți de greutatea momentului prin care trece Țara, ne permitem a reaminti aci odată mai mult că față de un inamic ca bolșevicul, salvarea Patriei va veni și trebuie să vină de la aviație mai mult decât de la celelalte arme pentru că bolșevicul, fiind ostaș fără moral, trebuie lucrat asupra moralului său ori asupra moralului nici o armă nu lucrează ca aviațiunea. Presupunând că nevoia unei operațiuni în acea parte este iminentă, așa precum se pare, în acest moment Aeronautica noastră nu va putea pune în picioare decât 3 escadrile de recunoaștere, 3 escadrile de luptă, o escadrilă de bombardament și 3 companii de aerostație. Pentru companiile de aerostație reamintim că ele nu pot fi întrebuințate din cauza lipsei de siliciu necesar producției hidrogenului; sunt 5 luni de când am obținut aprobarea prin jurnal la Consiliul de Miniștrii și din cauza lipsei de monedă nu am putut ridica materialul angajat în Italia. Nu se poate deci conta pe nici o companie de aerostație. Dat fiind lipsa de avioane de rezervă, lipsa de piese de schimb pentru avioane și motoare, lipsa de uleiuri, lipsa de hangare, toate lucruri semnate dumneavoastră în nenumărate rânduri, afirmăm cu toată convingerea că în caz de începere a operațiunilor, cele 7 escadrile nu vor avea o viață mai lungă de 2–3 săptămâni, termen peste care vom rămâne complect lipsiți de aviațiune. Propuneri situația gravă a momentului cere luarea de măsuri decisive. Sugerăm ideia de a lua toate măsurile pentru ca materialul aviației comandat în Franța să vină imediat. În loc de 3 escadrile să se aducă minimum 10, dar complete cu rezerve în avion, motoare, piese, aparate fotografice și T.F.F., hangare, uleiuri, material rulant etc. Maiorul francez Couret să fie trimis o dată cu maiorul Negrescu pentru ca să se accelereze cât mai mult atât primirea cât și expedierea materialului. A se face interveniri necesare pe lângă domnul general Petain și acesta pe lângă furnizorul francez pentru a ni se da imediat materialul cerut; trebuie a se aprecia faptul că această cauză a românismului este și cauza aliaților. Pentru aducerea materialului a nu se profita de cursele vapoarelor Statului Major Român ci a se organiza urgent curse speciale. În cele din urmă să intre în convingerea tuturor ca

¹⁸ *Ibidem*, f. 157.

¹⁹ *Ibidem*, d. 27/1958, f. 5.

²⁰ *Ibidem*, f. 348.

având aviație salvând țara aflată în grele momente. Acesta să fie nu crez ci o convingere ce trebuie să pornească de la marii șefi ai Armatei cărura le incumbă salvarea neamului”²¹.

În urma aprobării primite de la Ministerul de război, atelierele Arsenalului aeronautic de la Cotroceni aveau dreptul să construiască un important număr de avioane de tip Brandenburg. De altfel acest lucru se și realizează, arsenalul construind într-un interval de numai doi ani, 1922–1923, 120 de avioane. Flotila de aerostație avea în dotare baloane captive de tip Caquot, cu capacitatea de 300 m³. În ce privește construcțiile pentru îmbunătățirea infrastructurii aerodromurilor, în perioada 1924–1930 s-au ridicat numeroase hangare pe principalele aerodromuri militare, au fost balizate toate terenurile de zbor și au fost efectuate ample lucrări de drenaj a terenului de la Pipera. În aceeași perioadă au fost construite clădiri pentru personalul flotilelor de aviație, iar în anul 1927 au fost complet terminate clădirile destinate atelierelor Arsenalului aeronautic militar și localul laboratorului aeronautic, situate la Cotroceni. Pentru serviciile tehnice ale flotilelor, în anul 1927 a început construcția atelierelor de reparat avioane la Iași, Cluj și Galați.

Se poate spune că Marele Stat Major și Direcția Aeronautică au făcut tot posibilul pentru a putea dota aviația românească cu cele mai noi tipuri de avioane, Ministerul de Finanțe recurgând deseori la împrumuturi garantate de Stat pentru a putea acoperi comenzi de avioane efectuate în străinătate. În a doua parte a deceniului, însă, s-au contractat avioane de la fabricile din țară. Acest fapt va ușura povara bugetară și va contribui la crearea unei Industriei Aeronautice autohtone (I.A.R. – Brașov).

Cerința dezvoltării aeronauticii militare a impus inspectoratului general de profil să întocmească un

plan de înzestrare pentru perioada 1925–1929²². Pe categorii, situația existentului de avioane era următoarea: 20 aparate de recunoaștere în serviciu; 10 avioane de bombardament; 19 de luptă și 15 avioane-școală. Necesarul estimat se cifra la 1.130 avioane, 27 baloane, 54 baterii antiaeriene (din care jumătate mobile și jumătate fixe), costul total al acestora ridicându-se la suma de 4.605.245 000 lei.

Între noiembrie 1925 și noiembrie 1929, Ministerul de Război a comandat societății I.A.R. 260 avioane și 362 motoare în valoare totală de 737.494.912 lei, uzina reușind să livreze doar materiale în valoare de 409.610.179 lei²³. Numărul de avioane militare se ridică în noiembrie 1928 – în urma comenzilor lansate în țară sau peste hotare – la 401 aparate, dintre care numai 2/3 erau destinate unor misiuni de luptă (tabelul nr. 3.1).

În anul următor, când se încheia programul pe cinci ani de modernizare a aeronauticii militare, existau în serviciu 444 aparate, în care erau incluse și cele de transport, școală și antrenament. A fost elaborat un nou plan de înzestrare pe 5 ani, care prevedea, în final, dotarea aviației cu 922 aparate. Materializarea programului a fost afectată radical de declanșarea crizei economice. Existentul de avioane de luptă se cifra în 1932 doar la 278 aparate, cu 17 mai multe decât în 1928²⁴.

Aviația militară se afla într-o situație dificilă la începutul anului 1934, dispunând doar de 9 avioane de recunoaștere, 101 de observație, 20 de legătură, 35 de vânătoare și 39 de bombardament²⁵. Un rol important s-a acordat dezvoltării industriei aeronautice românești, care a început fabricarea mai multor tipuri de avioane. La Industria Aeronautică Română (I.A.R.), Societatea pentru Exploatare Tehnică (S.E.T.) au fost realizate aparate militare de antrenament, recunoaștere, vânătoare

Tabelul nr. 3.1

Categoriile de forțe aeriene	Mijloace	Total aparate	Din care:		
			de luptă	de antrenament și școală	de transport
Aviație		395	257, din care: – 104 de informație – 145 de recunoaștere – 8 de bombardament	115	23
Hidroaviație		6	4	2	–
Total		401	261	117	23

Sursa: ****Istoria militară a poporului român – vol. VI – Evoluția sistemului militar național, în anii 1919–1944*, Ed. Militară, București, 1989, p. 170.

²¹ *Ibidem*, f. 350.

²² *** *Istoria militară a poporului român – Evoluția ...*, 169.

²³ Arh. M.Ap.N., *fond Cabinetul ministrului*, dosar nr. 605/1944, f. 232–244.

²⁴ Arh. St. Buc, *fond Casa regală*, dosar nr. 37/1931, f. 1.

²⁵ Arh. M.Ap.N., *fond 332*, dosar nr. 29/1938, f. 240.

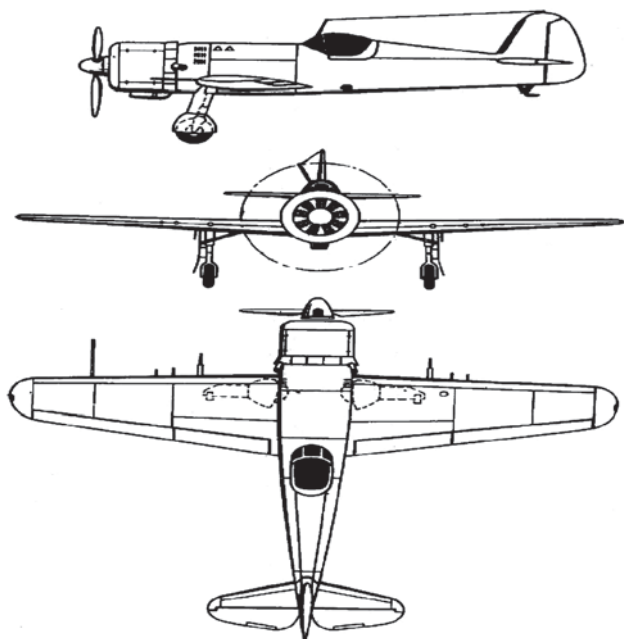


Fig. nr. 3.1 – I.A.R.-80.

Sursa: *** *Construcții aeronautice românești. 1905–1970.* București, Ed. Militară, 1970, p. 205.

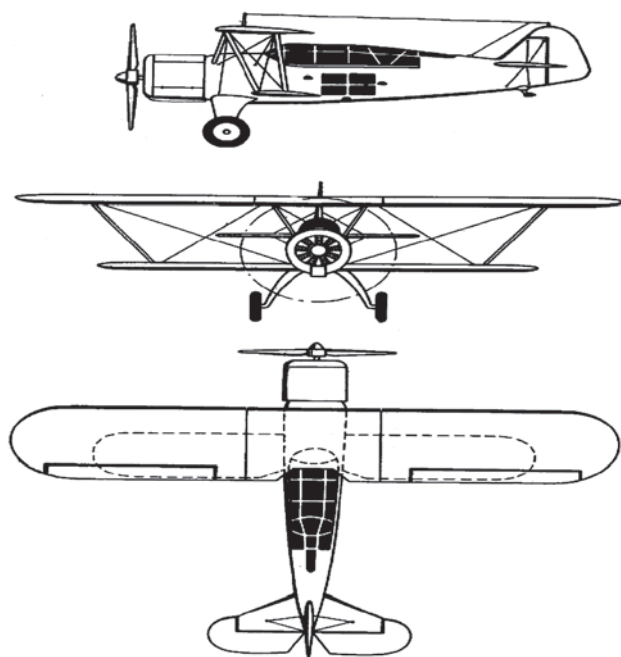


Fig. nr. 3.2 I.A.R.-37

Sursa: *** *Construcții aeronautice românești. 1905–1970.* București, Ed. Militară, 1970, p. 195.

și de bombardament, accentul punându-se în principal pe construirea avioanelor de vânătoare și recunoaștere²⁶. Din 1934 până la 1 septembrie 1939, Industria Aeronautică Romană a, introdus în producție de serie următoarele tipuri de avioane

de concepție proprie: „I.A.R.-14”, „I.A.R.-16” și „I.A.R.-80” (figura nr. 3.1), ultimul fiind depășit ca performanțe, în anul 1939, doar de „Messerschmitt B.F.W.Me-109” (Germania), „Hawker Hurricane” (Marea Britanie) și „Curtiss P-37” (S.U.A.)²⁷. Pe baza licenței obținute de la societatea poloneză „Panstwowe Zakłady Lotnicze”, au fost realizate aparatele „P.Z.L.-11 F” (versiunea produsă de I.A.R. avea motorul de construcție românească K.9) și „P.Z.L.-24 E” (cu motor K. 14). Din anul 1937 au fost introduse în producție avioane de recunoaștere și bombardament „I.A.R.-37”, „I.A.R.-38” și „I.A.R.-39”.

La fabrica S.E.T., cea de-a doua întreprindere ca mărime din țară, au fost lansate comenzi pentru avioane de recunoaștere tipul „S.E.T.-7 K”, de recunoaștere și legătură „S.E.T.-7 KB” și „S.E.T.-7 K.D.”, motoarele necesare fiind produse la I.A.R. Ritmul rapid de uzură morală și fizică a materialului de aviație a făcut ca aeronautica română să se afle într-un continuu deficit de mijloace de luptă, care nu a putut fi suplinit nici prin lansarea de comenzi în Franța, Marea Britanie și Italia. În aprilie 1939 aeronautica, armă căreia i se destinaseră misiuni importante de apărare, dispunea de următoarele tipuri de avioane: 40 aparate „I.A.R.-37” (figura nr. 3.2) de recunoaștere; 20 avioane „S.E.T.-K7” și 30 de tip „Potez XXV” pentru observație; 40 aparate „Fleet” de legătură; 96 avioane „P.Z.L.” de vânătoare; 6 avioane „Savoia 79”, 6 „Potez 54” și 7 „Bloch 210” pentru aviația de bombardament; 5 hidroavioane „Savoia 55” și 12 „Savoia 62 B”²⁸.

Deși cadrul organizatoric asigura structurile unei armate moderne, posibilitățile materiale reduse și-au pus amprenta asupra înzestrării corespunzătoare a organismului militar românesc, căruia îi lipseau în primul rând tehnica de aviație. Imposibilitatea destinării unor sume care să satisfacă nevoile de dotare s-a repercutat negativ asupra pregătirii echipajelor.

Marile deficite bugetare privind înzestrarea aviației cu aparate și tehnică modernă și în general cele privind dotarea ei cu mijloacele necesare cazării, echipării și instruirii, deși au constituit subiectul nenumăratelor dezbateri parlamentare, n-au fost acoperite decât parțial. Și aceasta deoarece alocațiile bugetare s-au situat sistematic sub nevoile reale ale imperativelor apărării țării. Comenzile făcute în străinătate și livrările provenite din producția autohtonă de aviație – și acestea situate mult sub

²⁷ *** *Construcții aeronautice românești. 1905–1970*, vol I, Ed. Militară, București, 1989, 206.

²⁸ Arh. M.Ap.N., *fond Marele Stat Major, Secția I*, dosar nr. 1 786/1934, f. 7.

²⁶ *** *Istoria militară a poporului român – Evoluția ...*, 225.

necesarul pe care-l impunea situația nesatisfăcătoare a dotării aeronauticii – erau reclamate imperios de uzura fizică și morală pronunțată a mijloacelor din dotarea aviației, de faptul că mecanizarea unităților se realiza în ritmuri necorespunzătoare.

DIE AUSSTATTUNG DER RUMÄNISCHEN AERONAUTIK WÄHREND DER ZWISCHENKRIEGSZEIT

(Zusammenfassung)

Obwohl zu Beginn der 1920-er Jahre die verfassten Pläne der rumänischen Verantwortlichen für die Entwicklung der Aeronautik den Ankauf von 2000 Geräten als Luftwaffen voraussahen, beginnend mit den ungefähr 50 Geräten, bis im Jahr 1925 (der Höhepunkt im ersten Jahrzehnt der Zwischenkriegszeit bis wann man Luftzeuge angekauft hat) war nur der Ankauf von einer Anzahl von 300 Flugzeugen, von den verschiedensten Arten, möglich. In derselben Zeitspanne wurde auch das Bedienungssystem der neuen Waffe auf dem Luftwesen gegründet, die Hauptstrukturen wurden von dem Oberdienst der Aeronautik, dem

Generalinspekteur der Aeronautik und dem Kommando der Schulen und Schulungszentren für Aeronautik dargestellt. Städte wie: Iași, București, Brașov, Galați oder Constanța haben wichtige Rollen in dem Aeronautiksystem erhalten, dadurch, dass sie wichtige Kategorie des Luftwesens hatten: Bombardierung, Jagd, Anerkennung, Hydroluftwesen, oder Flugzeugbau.

Die Verbesserung der Strukturen welche in der Militäraeronautik im ersten Jahrzehnt der Zwischenkriegszeit stattgefunden hat, hat am Ende zu einer entsprechenden Organisation der Verteidigung des nationalen Luftraums geführt. Das navigierende und technische Personal wurde gut in individuellen Flügen sowie in Formationsflug trainiert. In dieser Zeitspanne haben die Militärflugzeugflieger mehrere Luftangriffe durchgeführt, welche die rumänische Militäraeronautik auf den Höhepunkt des Ruhms angebracht haben. Man kann sicher sagen, dass die Zwischenkriegszeit für das rumänische Flugwesen sein wahrer Wegbereiter dargestellt hat, die Jahre in welchen die meisterhaften Flugtechniken experimentiert wurden und welche den Rumänen das Vertrauen gegeben haben, dass sie eine wichtige Rolle in diesem Bereich im Rahmen der großen Szene der Geschichte spielen werden.

