

## ÎNCEPUTURILE AVIAȚIEI ROMÂNE

*Adrian Deheleanu\**

Keywords: *aviation, weapons, squadron, bombing, aviation unit.*  
Cuvinte cheie: *aviație, armă, escadrilă, bombardament, unitate aviatică.*

### **The Beginnings of Romanian Aviation** (Abstract)

Due to the great Romanian inventors, such as Vuia Traian, Aurel Vlaicu and Henri Coanda, Romania was one of the first countries possessing military aircraft capable of military operations during the First World War.

Providing military aviation was a continuing concern during the period between late 1912 and the end of 1913. While planning during this period did lead to an increased number of planes, it failed to provide significant combat potential.

The contribution of Romanian pilots in World War I was substantial and they acted in the field with great tactical agility, providing ground troops with important, often vital, information. During the First World War the Romanian pilots demonstrated their high soldierly virtues. In total they logged 8160 flight hours. These included 703 adjustments for the Romanian and Russian artillery, 6981 aerial photographs, 560 combat air missions, and dozens of bombing missions, from which 61, 8 tons of bombs were dropped on enemy targets. They also conducted over 80 link missions and 6 special air missions (launching the manifestos). In the two years of war, the enemy lost 41 aircraft, 31 being shot down by Romanian, French and British pilots, and 10 by the anti-aircraft artillery guns.

At the time of entry into the war, the aircraft owned by the Romanian state were old model planes which were not armed. However, the aircraft were still used in combat missions, which led to heavy losses during the early days of the war.

The lack of an aviation industry was acutely felt, and the equipping of the squadrons with planes was only possible after the arrival of the aircraft ordered in France or delivered by the Allies, according to the military agreement signed in August 1916.

The Romanian Air Force had a particularly important role in the campaign during the summer of 1917, when the Moldavian front managed to stop the German offensive which aimed at removing Romania from the war and to strengthen the economy of the Central Powers.

Reconnaissance aviation – centered on the discovery of enemy artillery positions and other depth targets, and military flight schools – which provided the optimum conditions for teaching aviation personnel – played an important role during the campaigns of 1916 and 1917.

The successful use of aviation during the 1916–1918 campaign had direct consequences for the development of this weapon in the near future, and for its recognition as an elite weapon, able to respond rapidly to threats that were looming on the eastern and western borders of unified Romania.

The changing world political, social and geographical situation, led to a development boom in science and culture in post-war Romania, and created a framework in which the further development of aviation was also a part.

Aviation appeared in the first decade of the twentieth century. During this period of world aviation birth, which coincides with the beginnings of Romanian aviation, the creative genius of our people was manifested boldly in the domain of mechanical flight, emerging internationally, primarily through its representatives Traian Vuia, Aurel Vlaicu and Henri Coanda. Their achievements have contributed to the conception and development of global aviation. As a result, they occupy a well deserved place among the pioneers of aviation. The originality of their ideas, which they applied to building aircraft, along with the efforts and achievements of other Romanian manufacturers in the same period or later – give us the right to say that Romania is a country with a great tradition in the field of aircraft construction.

It should be noted that the rise of aviation and its entry into the industrial age took place along with the preparation and the conduct of World War I. The plane was transformed from a curiosity into a powerful war machine; first used to observe the enemy and to conduct artillery spotting, and then for air combat missions for the destruction of living forces and military equipment, including the elimination of enemy aircraft.

\* Muzeul Banatului Timișoara, Piața Huniade nr. 1, e-mail: [adideheleanu@yahoo.com](mailto:adideheleanu@yahoo.com).

Aviația a apărut în primul deceniu al secolului al XX-lea. În această perioadă de naștere a aviației mondiale, care coincide cu începuturile aviației române, creativitatea românilor s-a manifestat cu îndrăzneală și în domeniul zborului mecanic, afirmându-se pe plan internațional, în primul rând prin reprezentanții săi Traian Vuia, Aurel Vlaicu și Henri Coandă care prin realizările lor au contribuit la zămislirea și dezvoltarea aviației mondiale; ca urmare istoria cuceririi spațiului aerian le-a hotărât un binemeritat loc în rândurile pionierilor aviației. Originalitatea ideilor pe care ei le-au aplicat la realizarea aeronavelor, alături de eforturile și realizările altor constructori români care, în aceeași perioadă sau mai târziu – în cadrul industriei aeronautice românești –, au continuat aceste începuturi ne îndreptătesc să afirmăm că România este una din țările cu tradiție în domeniul construcțiilor aeronautice<sup>1</sup>.

Este de menționat faptul că afirmarea aviației precum și intrarea ei în epoca industrială a avut loc odată cu pregătirea și desfășurarea primului război mondial. Avionul s-a transformat dintr-o curiozitate într-o puternică mașină de război, mai întâi folosită pentru observarea inamicului și conducerea tirului artileriei, apoi chiar primind misiuni de luptă aeriană, privind distrugerea forțelor vii și a mijloacelor tehnice precum și a aeronavelor forțelor adverse.

Primele motoare care au putut fi montate pe aeroplane, revoluționând zborul, au fost cele de tipul Antoinette construite de Leon Levovoseur, acestora urmându-le, în anul 1903, cele de tipul Anzzani, cu trei și cinci cilindri. Ulterior, vor apărea motoarele rotative Gnome și Rhome<sup>2</sup>.

Vuia, Coandă și Vlaicu vor profita de aceste realizări tehnice, construindu-și propriile avioane dotate cu motoare de acest fel, plasându-se, astfel, printre pionierii aviației mondiale.

Prima încercare reușită de decolare cu propriile posibilități, inclusiv a zborului pe distanța de 12 metri, la o înălțime medie de circa 0,60 m, a efectuat-o la Montesson (18 martie 1906), lângă Paris, genialul inventator român Traian Vuia (1872–1950), cu aparatul numit *Vuia Nr. 1*. Prin acest zbor, Vuia a devenit primul om care a

reușit un adevărat zbor mecanic, avionul său fiind primul aparat mai greu decât aerul, dotat cu motor și toate componentele unui avion modern, decolând și ridicându-se de la sol exclusiv cu mijloace proprii de bord, deci fără a folosi nici un fel de instalație auxiliară amplasată pe teren (catapultă, tractare, rampă înclinată etc.)<sup>3</sup>. Performanța sa, deși consemnată de presa și revistele de specialitate ale timpului, a fost mult timp contestată ca prioritate datorită faptului că la acest memorabil zbor nu au participat oficialitățile aeriene franceze din acea perioadă (de la Aeroclubul Franței).

În toamna anului 1909, la București, a avut loc zborul cunoscutului constructor francez Bleriot. În același an, în România inventatorul Rodrig Goliescu realizase și brevetase un original aparat cu fuselaj tubular și aripă foarte curbă, denumit Avioplan, cu care avea să atingă ulterior, în zbor, înălțimea de 50 m<sup>4</sup>.

În anul următor, au început să facă exerciții aeriene inginerul Aurel Vlaicu, la bordul avionului inventat de el însuși, și prințul George V. Bibescu, cunoscut om de sport al vremii, pe un aparat Bleriot cu motor Anzzani de 18 CP. Vlaicu și Bibescu au fost primii aviatori români care au învățat singuri această artă<sup>5</sup>. Anul 1910 a adus „în dar” iubitorilor și sprijinitorilor aviației numeroase mitinguri aviatice și a însemnat pentru România construirea și experimentarea în zbor de către Aurel Vlaicu a primului aparat realizat integral pe pământul patriei: un aparat fuselat aerodinamic, *A. Vlaicu Nr. 1*, cu două elice contrarotative și o foarte bună stabilitate și manevrabilitate în zbor. Un alt eveniment remarcabil al aceluiași an pentru români îl reprezintă realizarea primului avion cu motor reactiv din lume „Coandă–1910” expus la cel de al doilea Salon al aviației și automobilului din Paris și apoi încercat la 16 decembrie același an, pe câmpul Issy-les-Moulineaux din apropierea capitalei Franței.

Un an mai târziu, independent de primul hidroavion cu trei floatoare, dotat tot cu motor Gnome construit de francezul Henri Fabre la 28 martie 1910, românul Ion Paulat (1873–1954), care încă din 1908 concepușe un astfel de aparat confecționându-i și macheta, a încercat să construiască primul hidroavion românesc<sup>6</sup>. Lipsa fondurilor

<sup>1</sup> Florin Zăgănescu, *Aviația – Mici enciclopedii și dicționare ilustrate*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, (1985), 41.

<sup>2</sup> \*\*\* *Istoria aviației române*, București, Ed. Științifică și Enciclopedică, 31–32.

<sup>3</sup> Arhivele Militare Române (A.M.R.), *fond Direcția Aeronautică*, dosar nr. crt. 420/1930, f. 6.

<sup>4</sup> *Ibidem*, f. 8.

<sup>5</sup> *Ibidem*, d. 300/1931, f. 100.

<sup>6</sup> *Ibidem*, f. 102.

financiare l-a împiedicat pe Ion Paulat să-și îndeplinească proiectul care prevedea un aparat cu 3 locuri, nu cu un singur loc ca al lui Fabre.

Atât Traian Vuia cât și Henri Coandă au avut o contribuție valoroasă la apariția și dezvoltarea aviației mondiale, dar primul aviator român care a construit și pilotat un avion în România, a fost Aurel Vlaicu<sup>7</sup>. Atât Vuia, cât și Coandă își vor desăvârși studiile și invențiile în străinătate, țările gazdă fiind Franța, respectiv Anglia. Acesta este și motivul pentru care la începutul războaielor balcanice vom asista la paradoxul, ca România, din postura de țară unde se puseseră bazele aviației, să importe avioane străine. Acest paradox se va repeta și la intrarea ei în Primul Război Mondial, țara văzându-se în imposibilitatea construirii unui avion propriu de luptă. Datorită acestui fapt, Guvernul român va fi nevoit să importe în continuare aparate de zbor fabricate în Franța și în Anglia.

Bine cunoscuta uzină de avioane engleză Bristol Aeroplane Company l-a angajat în ianuarie 1912, în calitate de conducător al diviziei de concepție/proiectare, pe inginerul român Henri Coandă, după ce acesta a prezentat președintelui firmei, sir George White, un amplu raport privind perspectivele și viitorul aeronauticii în lume. Viitorul descoperitor al „efectului Coandă” a adus contribuții importante, printre care construirea primelor avioane bimotoare, organizarea cabinei de pilotaj cu scaune alăturate (cote-à-cote), introducerea fuselajelor lungi, folosirea aripilor cu anverguri inegale la biplane, montarea comenzilor duble, folosirea rezervoarelor suplimentare de combustibil la aparatele militare, adaptarea flotoarelor în locul roșilor, la hidroavioane etc. Activitatea foarte fecundă pe care Coandă a desfășurat-o la conducerea firmei, în calitate de director tehnic, i-a atras aprecieri elogioase; astfel specialistul Denis Lefevre-Toussaint declara: „Se poate într-adevăr afirma că Henri Coandă a fost cel care a dat avânt firmei – Bristol –, astăzi una dintre uzinele aeronautice de prim rang din lume”. Dintre aparatele concepute și realizate de Coandă la Bristol trebuie menționate<sup>8</sup>: monoplanul *Bristol-Coandă*, biplanul militar *Bristol-Coandă „Tractor”*, biplanele de vânătoare *Bristol-Coandă B.R.-7* și *Bristol-Coandă Fighter*, aparatul mono-plan *Bristol-Coandă* cu ampenajul în forma literei „V”, supranumit „Canard” etc. Cu un aparat *Bristol-Coandă*, firma a participat la mitingul de aviație de la Salysbury unde, condus de piloții Pixton și Busted, acest aparat a câștigat un premiu și aprecieri unanime; aparatele militare

*Bristol-Coandă* au fost vândute peste hotarele Marii Britanii, terenul de încercări fiind realmente invadat de piloții recepționeri veniți din diferite țări, printre care și din România. În campania din 1913–1916, aparatele *Bristol-Coandă* achiziționate în România nu au provocat nici un accident sau incident de zbor.

Intervalul de timp cuprins între zborul efectuat de Traian Vuia și intrarea în Primul Război Mondial a României, a fost de doar zece ani. În ciuda acestui scurt răstimp, în țară au existat mai multe proiecte și încercări de realizare a unor avioane, rămase însă nefinalizate datorită lipsei fondurilor.

De remarcat că în anul 1910 la București a fost înființată școala de pilotaj de la Chitila (de către M. Cerchez), în atelierele căreia au fost construite, în licență, patru avioane Farman, cu motor Gnome-Rhone de 50 CP. Mihai Cerchez aflându-se la Paris, a fost atras de zborurile compatriotului său Traian Vuia<sup>9</sup>, de brazilianul Santos Dumont și de francezul Bleriot. Animat de patriotism și deținând solide cunoștințe de aviație, hotărât să înființeze în țară o școală de pilotaj, Cerchez s-a întors, în 1909, în România, unde a găsit un climat favorabil punerii în practică a visului său.

La Tribunalul Ilfov a fost înregistrat actul constitutiv, numit „Contract de Societate”, semnat de Mihail Cerchez alături de alte 29 de persoane cu statul român, prin care primii se obligau să contribuie financiar în vederea realizării scopului propus – „exploatarea locomotiei aeriene sub toate formele”<sup>10</sup>.

Aerodromul înființat de Cerchez, primul din România, deținea pe o întindere împrejmuată, câteva clădiri acoperite pentru un număr de cinci avioane, alte construcții pentru personalul administrativ al aerodromului, două tribune pentru public, precum și ateliere dotate cu aparate și utilaje pentru reparații și construcții de avioane. La acea vreme, toate acestea au reprezentat o realizare unică în România. Avioanele deținute au fost de diverse tipuri – două H. Farman biplane, destinate executării zborurilor de formare a piloților; un avion de tip Wright, precum și unul de tip Demoiselle, fără motor, pentru antrenamentul la sol.

Cerchez a obținut licența pentru construirea avionului H. Farman, pentru perioada 1911–1912, desfășurându-și activitatea în atelierele de reparații de la Chitila.

Aviația era încă în faza încercărilor și totuși strategii militare îi prevedeau deja utilizări în armată, apreciind că cine va avea supremația în aer va fi și

<sup>7</sup> *Ibidem*, d. 302/1930, f. 432.

<sup>8</sup> *Ibidem*, f. 435.

<sup>9</sup> *Ibidem*, f. 438.

<sup>10</sup> *Ibidem*, d. 309/1931, f. 458.

câștigătorul războaielor. Țara noastră este a doua țară, după Franța, care-și însușește această idee iar pilotul Aurel Vlaicu, la bordul aparatului său *A. Vlaicu Nr. 1* participă în anul 1910 la manevrele de toamnă, transportând un ordin de luptă. În acest fel am depășit țări cu tradiție militară mai veche, cum ar fi Italia, care abia la 22 octombrie 1912 avea să execute prima misiune prin zborul de recunoaștere al pilotului militar cpt. Piazza, între Tripoli și Azizia<sup>11</sup>.

Din anul 1911, preocupările României privind aviația și folosirea ei în scopuri militare au căpătat un contur mai accentuat, aceasta și datorită faptului că începeau să se întrevadă viitoarele tulburări internaționale.

Întrevăzând folosirea aviației în armată pe timpul acțiunilor militare, la propunerea lui Mihail Cerchez, ministrul de Război, Nicolae Filipescu, hotărăște ca formarea viitorilor piloți militari să se facă la Școala de la Chitila. În vederea realizării acestui obiectiv, ministrul de Război a detașat la această școală, în luna aprilie 1911, șase ofițeri: maior Ion Macri, căpitan Fotache Ionescu, locotenent Stelian Boiangiu și sublocotenenții Ștefan Protopopescu, Gheorghe Negrescu și Ștefan Druțu. Concomitent, s-a dispus construirea celor patru avioane Farman. În cadrul acestei școli de pilotaj, se va evidenția și tânărul voluntar Polihroniade Vacas, care nu împlinise încă majoratul.

În același an, principele Bibescu, înființa, la Cotroceni, o nouă școală de zbor, care era ocrotită de armată. Pentru o perioadă scurtă de timp, cele două școli de aviație au funcționat împreună, continuând să pregătească piloți militari<sup>12</sup>.

La propunerea maiorului Ion Macri, comandantul grupului de ofițeri-elevi, Ministerul de Război a sistat tot sprijinul material acordat, până la acea dată, Școlii de pilotaj de la Chitila, înființând o nouă școală la Cotroceni. Mihail Cerchez va încerca să refacă situația până în anul 1912, dar lipsa fondurilor, a avioanelor și a personalului de specialitate, transferat la școala de la Cotroceni, îl vor sili să închidă școala și atelierile de la Chitila. În scurta perioadă de existență, Școala de la Chitila a pregătit șapte piloți, din care doi brevetati, și a construit patru avioane Farman<sup>13</sup>.

Prințul Bibescu care obținuse la Pau, în Franța, cel de-al 20-lea brevet de aviator din lume se întoarce în țară, aducând cu sine un avion de tip Voisin Canard și unul de tip Bleriot. La fel ca și Mihail Cerchez, Bibescu era mânat de dorința

de a înființa în România o școală de pilotaj, iar pentru a-și îndeplini visul, va mai comanda casei Bleriot, alte trei avioane. Școala și-a început activitatea pe câmpul de la Cotroceni, la mai puțin de o lună după înființarea școlii de la Chitila, scopul ei fiind de a pregăti noi piloți. Și de această dată, Ministerul de Război va trimite la școala de pilotaj trei ofițeri pentru obținerea brevetelor: locotenent Mircea Zorileanu, sublocotenenții Nicolae Capșa și I. Istrate. Vor obține brevetele de pilot, numai Mircea Zorileanu, la 15 iulie 1911, și Nicolae Capșa, la 18 iulie 1911.

Din rândul elevilor de la Chitila, cei doi obținători ai brevetelor de pilotaj au fost: Ștefan Protopopescu, la data de 9 iulie, și sublocotenentul Gheorghe Negrescu, la data de 17 iulie 1911.

Datorită eforturilor depuse de cele două școli de pilotaj românești, dar și ca argument al reușitei în viitor a aviației militare române, cei patru piloți militari brevetati (doi de la școala de la Chitila și doi de la cea de la Cotroceni), vor participa, pentru prima dată, la manevrele regale din 1911, executate în apropierea orașului Roman<sup>14</sup>.

Astfel s-a hotărât ca șase avioane, trei de tipul Farman și trei de tipul Blériot, să pornească în zbor de la București spre câmpul de manevre. În timpul desfășurării exercițiilor de luptă, piloții români au executat misiuni de observare, recunoaștere și chiar de fotografiere aeriană. Dintre avioanele Farman ce au plecat de la Chitila, cel pilotat de tânărul Poly Vacas, era fabricat chiar în atelierile făcute de Cerchez.

În anul 1911, în urma efectuării unor manevre militare, armata română dispunea de două formațiuni de aviație. În regia luptelor imaginare, o formație de avioane Farman acționa pentru „partida de sud”, iar cealaltă formație, alcătuită din avioane Bleriot, acționa pentru „partida de nord”<sup>15</sup>.

Autoritățile de stat ale timpului, au fost convinse de necesitatea introducerii aviației în structura de organizare a armatei. Aviația militară a continuat să se organizeze și să se dezvolte în perioada 1912–1913. Definitivarea organizatorică a aviației militare a fost oficializată prin înalt Decret Regal din 27 martie 1912. Acesta prevedea înființarea începând cu data de 1 aprilie 1912, a unei școli și a unui parc de aviație, depinzând de „Batalionul de căi ferate” și de „Inspectoratul General al Geniului”<sup>16</sup>. Așadar, era constituită în România „Școala Militară de Pilotaj”, instituție la conducerea căreia fusese numit maiorul Ion Macri.

<sup>11</sup> *Ibidem*, f. 463.

<sup>12</sup> *Ibidem*, f. 472.

<sup>13</sup> *Ibidem*, f. 474.

<sup>14</sup> *Ibidem*, d. 253/1932, f. 387.

<sup>15</sup> *Ibidem*, f. 396.

<sup>16</sup> *Ibidem*, f. 403.

Pentru a organiza, în condițiile cele mai bune, noua instituție pe care o conducea, Macri a întreprins o serie de studii la școlile de profil din Franța. La întoarcerea în țară, ofițerul român a adus, cu sine, planurile necesare construirii unui avion Farman model 1912.

Astfel, la Cotroceni, pe locul unde funcționase în anul 1911 școala înființată de Bibescu, se afla acum moderna Școală Militară de Pilotaj, aflată sub patronajul armatei. Aici se vor construi, sub licență, patru avioane H. Farman, altele decât cele de la Chitila.

Numeroși piloți pregătiți la Școala Militară de Pilotaj de la Cotroceni în anii de până la intrarea României în Primul Război Mondial își vor dovedi măiestria de buni aviatori pe aparatele Farman, precum și pe cele de tip Bleriot în timpul campaniilor din anii 1916–1917.

În anul 1912, G.V. Bibescu ajută la înființarea celei de-a patra școli pentru formarea piloților civili și militari. Pentru înzestrarea armatei române cu aeroplane, lua ființă, la 5 mai 1912, „Liga Națională Aeriană” (L.N.A.), fondurile necesare achiziționării de aparate de zbor obținându-se pe bază de „cotizații” și „subscripții” publice<sup>17</sup>.

Noua școală de pilotaj, și-a început activitatea la sfârșitul lunii august 1912, pe un nou aerodrom la Băneasa. Au fost cumpărat din Franța, patru avioane Bleriot cu motoare de 50 C.P., două avioane biplane Farman, cu motoare de 80 C.P., precum și un avion monoplan Pinguin, pentru rulaje la sol.

La doar câteva luni de la darea în funcțiune, aerodromul Ligii Naționale Aeriene de la Băneasa a fost mai bine dotat și echipat, chiar și decât aerodromul Școlii Militare de Pilotaj. Deoarece la Cotroceni se fabricau cele patru aparate Farman 1912, sub licență franceză, conducerea acestei unități a decis să transfere Ligii Naționale Aeriene, două avioane Bleriot.

Spre deosebire de anul 1911, manevrele regale care au avut loc la sfârșitul anului 1912 au evidențiat lipsurile din cadrul aviației militare românești, acest lucru datorându-se politicii necorespunzătoare față de industria autohtonă de avioane. Din cele patru avioane H. Farman ale școlii de la Cotroceni, construite în atelierul propriu, a participat la manevrele militare regale, un singur avion pentru misiunile de recunoaștere. Exceptând cele patru avioane ale Ligii Naționale Aeriene, două Bleriot și două H. Farman, precum și cel al lui Vlaicu, ce participase cu propriul său avion construit, aviația militară se dovedea a fi slab înzestrată cu aparate puține și uzate.

<sup>17</sup> *Ibidem*, d. 261/1932, f. 25.

Pentru colectarea de fonduri necesare cumpărării de noi avioane, Liga Națională Aeriană a întreprins mitinguri aviatice în diferite orașe din țară, continuându-și astfel politica de dotare a aviației militare cu aparate de performanță. Într-un interval de timp relativ scurt, s-au obținut sumele necesare cumpărării a zece aparate noi, care urmau a fi puse la dispoziția armatei<sup>18</sup>. Avioanele cumpărate pe bază de subscripție, aveau pictate pe planurile inferioare tricolorul românesc, iar pe fuzelaj era înscris numele județului de unde proveneau banii pentru achiziționarea avionului respectiv<sup>19</sup>.

Datorită situației dificile în care se găseau avioanele școlii de la Cotroceni, Ministerul de Război a propus și firmei britanice Bristol, să participe cu avioanele proprii, la manevrele militare din toamna anului 1912. Trebuie menționat faptul că, la firma Bristol se afla, în această vreme, inginerul Henri Coandă, viitorul savant, care deținea funcția de director tehnic. În asemenea circumstanțe, probabil și la rugămintea generalului Coandă, tatăl său, acesta a trimis pentru manevrele militare din România, un avion monoplan Bristol-Coandă, împreună cu mecanicul și pilotul său.

După demonstrarea calităților de zbor ale avionului monoplan Bristol-Coandă în cadrul manevrelor militare au început, având caracterul de urgență, zborurile în fața unei comisii militare române, pentru achiziționarea sa. Aparatul britanic, ce fusese câștigător al concursului avioanelor din Anglia, a fost manevrat în fața comisiei militare române de pilotul Pixon, la data de 20 septembrie 1912. Avionul înzestrat cu motor rotativ Gnome de 80 de C.P., fusese construit în raport cu posibilitățile tehnice ale vremii, fiind rezultatul muncii lui Coandă.

Datorită reprezentăției reușite a acestui aparat, membrii Ministerului de Război au comandat firmei Bristol, după achiziționarea primului avion, alte aparate, după cum urmează: patru monoplan sistem Bristol cu motoare Gnome de 80 de C.P. și un monoplan de școală sistem Bristol, biloc, cu motor de 50 de C.P.<sup>20</sup>

Astfel, prințul Cantacuzino a fost însărcinat să se deplaseze la firma Bristol, pentru a face recepția avioanelor comandate de Ministerul de Război român, acesta a primit, totodată, însărcinarea comandării altor două aparate de școală, dintre care unul fără motor, în scopul folosirii sale pentru piese de schimb. Cu această ocazie, și tot din însărcinarea Ministerului de Război, Cantacuzino a

<sup>18</sup> *Ibidem*, f. 28.

<sup>19</sup> *Ibidem*, f. 30.

<sup>20</sup> *Ibidem*, f. 31.



trebuie să se informeze cu privire la noul aparat biplan Bristol-Renault, precum și cu procurarea acestui model.

Complicarea situației balcanice a făcut pe responsabilii Ministerului de Război să-și pună o serie de întrebări, în ceea ce privea dotarea aviației militare. Telegrama din 6 martie 1913 făcea referire la numărul de avioane necesare școlii militare de aviație, precum și faptul că se solicitase firmei britanice Bristol construirea altor patru aparate, destinate a servi la mobilizare.

Un rol important în dezvoltarea aviației românești la avut Legea pentru organizarea aeronauticii militare, intrată în vigoare la 1 aprilie 1913, aceasta, consacrand la nivel național existența aviației și integrării ei în sistemul militar al României. Începând cu această dată, au apărut pentru prima dată în țara noastră, regulamente privitoare la modul de brevetare a piloților și observatorilor aerieni, condițiile de admitere în școlile de zbor, precum și crearea unui corp al piloților, angajați în baza unui contract de trei ani<sup>21</sup>.

Politica practică de România în această perioadă, dovedea o puternică tendință de ieșire din încorsetarea tratatului semnat cu Puterile Centrale în anul 1883, datorită presiunilor tot mai accentuate ale Austro-Ungariei și Bulgariei asupra statului român. Aceste presiuni au fost percepute și de către populația romană, fapt ce a determinat dorința de înarmare și apărare a integrității și suveranității naționale.

În aceste împrejurări, dat fiind faptul că aviația reprezenta o armă nouă, și totodată foarte utilă, cetățenii orașului Botoșani, adunând o „subscripțiune națională pentru aviațiune”, au înaintat suma Ministerului de Război, exprimând totodată dorința ca suma să fie întrebuițată la cumpărarea unui biplan Bristol-Renault, aparat ce fusese de curând introdus în serviciul militar britanic. Aparatul poseda toate instrumentele necesare măsurării altitudinii, vitezei, rotațiilor elicei etc., posedând și dispozitivul necesar aruncării bombelor, acesta reprezentând, la acea dată, „ultimul progres în aviațiune”<sup>22</sup>.

Pentru a urmări fabricarea și a participa la recepția acestor avioane, au fost trimiși la casa Bristol trei ofițeri, avându-l în frunte pe locotenentul Gh. Negrescu. Acesta din urmă, profitând de ocazia oferită, și-a trecut pe pământ britanic probele pentru brevetul internațional<sup>23</sup>.

<sup>21</sup> *Ibidem*, f. 40.

<sup>22</sup> Arhivele Ministerului Apărării Naționale (Arh.M.Ap.N.), *fond Cabinetul ministrului*, dosar nr. 600/1933, f. 200.

<sup>23</sup> Arhivele Statului București, *fond Casa Regală*, dosar nr. 42/1933, f. 16.

La începutul lunii martie 1913, două dintre aparatele ce trebuiau livrate României erau cu probele de recepție încheiate, un al treilea avion urmând să înceapă aceste probe la 5 martie același an. În timpul zborurilor de probă, acest aparat, datorită unor presupuse defecțiuni de ordin tehnic, s-a prăbușit, omorând totodată și pilotul. În această situație, livrările au fost sistate până la stabilirea cauzelor accidentului. Datorită catastrofei produse, uzinele Bristol vor cunoaște o acută criză de încredere, piloții ne mai dorind să urce în aparatele Bristol-Coandă. De aici și până la falimentul uzinei nu mai era decât un pas, accidentul compromițând totodată și reputația constructorului acestui avion, în persoana inginerului român Henri Coandă.

Salvatorul uzinelor Bristol și al prestigiului lui Coandă, a fost căpitanul aviator Andrei Popovici, care s-a oferit să execute mai multe zboruri pe aparatul controversat, încercând să demonstreze că problema nu era de natură tehnică. Reușita zborurilor a restabilit încrederea în calitățile tehnice ale acestor avioane, care ulterior, pentru o mai mare siguranță, vor fi ranforsate, devenind biplane.

În referatul Ministerului de Război Nr. 570 din 1 august 1913, avioanele comandate până la acea dată casei Bristol erau: două aparate cote-à-cote de 50 C.P.; un aparat cu aceeași configurație fără motor; patru aparate de antrenament monoplane în tandem de 50 de C.P.; patru aparate de război biplane în tandem, cu motoare de Gnome de 80 CP; un aparat biplan cu motor Renault de 70 de C.P., supranumit și Bristol-Renault; un alt aparat Bristol, dar model vechi H. Farman.

Din totalul de 13 aparate comandate până la această dată, sosiseră în țară doar șase, și anume: cele trei aparate cote-à-cote, dintre care unul fără motor, două aparate de antrenament monoplane în tandem, de 50 de CP și vechiul biplan Bristol, model H. Farman<sup>24</sup>.

Dotarea aviației militare a constituit obiectul unor preocupări continue din partea forurilor responsabile, în perioada cuprinsă între sfârșitul anului 1912 și durata întregului an 1913. Dar intențiile acestora și măsurile luate, deși au dus în final la sporirea numărului de avioane, nu au reușit să asigure totuși un important potențial combativ. Cauza principală a constituit-o livrarea cu întârziere a unor avioane comandate la firma britanică Bristol. Ministerul de Război a adăugat și avioanele de transport, datorită evenimentelor politice și militare desfășurate în această perioadă în Peninsula Balcanică. Din anul 1913, în această

<sup>24</sup> Arh. M. Ap. N., *fond 332*, dosar nr. 31/1934, f. 190.

campanie a intrat și armata română, ceea ce a făcut ca arma aviației să poată fi testată în plan real. A participat însă, numai secția Ligii Naționale Aeriene constituită din cei nouă piloți membrii și 13 avioane, cu mențiunea că doar o parte dintre aceștia au executat misiuni de luptă<sup>25</sup>.

Cu toată această firavă înjghebare națională, aviația militară și-a arătat roadele pregătirii și dotării ei, la scurt timp după angajarea sa în conflictul din Bulgaria, prin rapida neutralizare a forțelor țării vecine.

În acea vreme de progres a armatei române, Liga Națională Aeriană a putut sprijini armata noastră cu avioane și piloți talentați, dintre aceștia amintind numai pe căpitanii C. Fotescu, Al. Sturza, N. Capsa, Mavrodi, pe sergentul Macovei și voluntarul Poly Vacas.

Mai presus de cei deja sus menționați, au fost piloții Protopopescu, Gheorghe Negrescu, zburând pe avioane franceze H. Farman model 1913 și Aurel Vlaicu, care a zburat cu avionul construit de el. În afara acestora, mai erau disponibile patru avioane Bristol-Tractor, toate cu motoare de 80 de CP.

În campania din Bulgaria, aviația română s-a distins prin reușite recunoașteri aeriene, acestea reprezentând primele operațiuni ale unei aviații în condiții reale de război.

După bravele fapte săvârșite în campania din Bulgaria, aviația română și-a continuat evoluția firească. Populația urmărea cu interes zbururile demonstrative ce aveau loc în diverse orașe, ajutând desfășurarea acestora prin însemnate contribuții financiare. Liga Națională Aeriană a continuat calea înaltului ei scop, acela de dotare a aviației române cu noi aparate performante. În urma mitingurilor aviatice demonstrative, au fost adunate importante sume de bani din contribuții și donații. Noile avioane cumpărate, au fost botezate cu numele orașelor sau județelor de unde proveneau sumele de bani: Botoșani, Silistra, Mehedinți, Iași etc.<sup>26</sup>.

Situația personalului, materialelor și fondurilor Școlii de Aviație la data de 21 septembrie 1913, se prezenta după cum urmează:

Avioane de război:

- un avion Tractor No. 1 (Nr. 147, dat de casa Bristol), complet echipat, cu motor Gnome de 80 de CP, biloc, pilotat de căpitanul A. Popovici;
- un avion biplan Tractor No. 2 (Nr. 148, dat de casa Bristol), complet echipat, cu motor de 80 de C.P., pilotat de locotenentul Beroniade;

- un biplan Tractor No. 3 (Nr. 152, dat de casa Bristol), complet echipat, cu motor de 80 de C.P., pilotat de sublocotenentul Pașcani;

- un biplan Farman biloc No. 1, cu motor Gnome de 80 de C.P., rămas fără pilot, datorită plecării locotenentului Protopopescu la Paris;

- un biplan Farman biloc No. 2, cu motor Gnome de 80 de C.P., pilotat de locotenentul Negrescu;

- un biplan Farman biloc No. 3, cu motor Gnome de 80 de CP, nemontat însă pe avion, deoarece pilotul său, locotenentul Chișcăneanu se afla în concediu;

- un biplan Farman biloc No. 4, cu motor Gnome de 80 de CP, pilotat de sublocotenentul Al. Popescu;

- un monoplan Albatros, biloc, cu motor Mercedes de 100 CP, pilotat de locotenentul Krey, care îl avea ca elev pe locotenentul Enescu;

- un monoplan Nieuport, biloc, cu motor Gnome de 80 de CP, nemontat dar care urma să fie asamblat, pentru pilotarea căruia fusese recomandat sublocotenentul Alexandru, provenit din infanterie; pentru a deveni pilotul acestui avion, tânărul provenit de la infanterie, trebuia mai întâi să se specializeze în această nouă armă, cursurile efectuându-se în Franța.

Toate aparatele sus menționate erau deja recepționate.

Avioane de antrenament:

- trei monoplan Bristol cu locuri în tandem și motoare de 50 de C.P., dintre care unul cu motorul nemontat;

- un biplan tip vechi Farman, biloc, cu motor Gnome de 70 de CP;

Aceste aparate nu erau destinate unui aviator anume, pe ele făcându-se tranziția între aparatele de școală și cele de război.

Avioanele de școală:

- trei monoplan Bristol, cu locuri cote-à-cote, motoarele fiind de tip Gnome de 50 CP; dintre acestea unul era lipsit de motor;

- un biplan vechi Farman, model 1910, fără motor;

- un biplan vechi Farman, model 1912, cu motor de 50 de CP.

Avioane ce urmau a sosi:

- două biplane Bristol-Tractor cu motoare de 80 de CP, destinate locotenenților Părvulescu și Pleniceanu;

- un biplan Bristol-Tractor cu motor de 80 de CP, rezultat din transformarea monoplanului Bristol de 80 de CP, destinat locotenentului Scarlat Ștefanescu.

<sup>25</sup> *Ibidem*, f. 196.

<sup>26</sup> *Ibidem*, f. 199.

Avioane ce urmau a se construi în atelierele Școlii de Aviație:

- două biplane Farman, model vechi, pentru care existau numai lemniaria, pânza și emailita necesare construirii, restul accesoriilor fiind comandate din Franța.

Avioane a căror reformă fusese aprobată de Ministerul de Război:

- un hidroplan Voisin, fără motor;
- un monoplan Bleriot, biloc, cu locuri în tandem, fără motor;
- două monoplane Bleriot, monoloc, fără motor, dintre care la unul se putea monta un motor Anzzani de 20 de CP;
- un monoplan Morane, biloc, fără motor;
- două biplane vechi Farman, tip 1912, biloc, fără motoare.

Motoare existente la acea dată în țară, dar nemontate pe aparate:

- un motor Gnôme de 80 de CP, în stare bună, sosit de la casa Bleriot;
- trei motoare Gnôme de 50 de CP, reparate de casa Gnome;
- trei motoare Gnôme de 50 de CP, ce urmau a fi trimise la uzină pentru reparații;
- un motor Gnôme de 50 de CP, deteriorat, ce urma să fie secționat pentru școala teoretică;
- un motor Gnôme de 70 de CP, în stare bună;
- un motor Anzzani, de 70 CP, în stare bună;
- un motor Anzzani, de 20 CP, uzat;
- un motor Anzzani, de 35 CP, în stare bună;
- un motor Anzzani, de 45 C.P, nou;
- un motor Anzzani, de 60 CP, nou<sup>27</sup>;

În afara acestora, în hangarele și depozitele Ministerului de Război, mai existau numeroase lăzi cu piese de schimb, atât pentru motoare, cât și pentru fuselajele avioanelor.

În cei zece ani scurși de la zborul fraților Wright și până la începerea primului război mondial, avionul s-a transformat dintr-o curiozitate într-o puternică mașină de război, mai întâi folosită pentru observarea inamicului și conducerea tirului artileriei, apoi chiar primind misiuni de luptă aeriană, privind distrugerea forțelor vii și a mijloacelor tehnice precum și a aeronavelor forțelor adverse. Astfel, războiul și-a pus o amprentă grea, decisivă într-un fel, asupra aviației, care avea să influențeze deosebit de mult evoluția acesteia, în perioada interbelică<sup>28</sup>.

În timpul Primei Mari Conflații Mondiale aviatorii români au făcut dovada unor înalte virtuți ostășești. Au totalizat un număr de 8.160 ore de

zbor, au executat 703 reglaje în folosul artileriei ruse și române, au luat 6.981 fotografii aeriene, au angajat 560 lupte aeriene, au efectuat zeci de misiuni de bombardament și au lansat asupra obiectivelor inamice 61,8 tone de bombe. Au efectuat, de asemenea, peste 80 de misiuni de legătură și 6 misiuni aeriene speciale (lansări de manifeste). În cei doi ani de război, inamicul a pierdut 41 de avioane din care 31 doborâte de aviatori români, francezi și englezi, iar 10 de tunurile artileriei antiaeriene<sup>29</sup>.

Aviația militară a cunoscut o dezvoltare apreciabilă și a primit o structură nouă potrivit misiunilor complexe ce i s-au încredințat la desfășurarea operațiilor de război<sup>30</sup>.

Avioanele aviației militare române erau depășite sub raportul caracteristicilor tehnice de materialele aflate atunci în serviciu la francezi, englezi și germani. De exemplu viteza avioanelor noastre era de 80–115 km pe oră, pe când ale aviației principalelor țări participante la război era de 160–180 km pe oră; înălțimea maximă de zbor era de 3 500 m, față de 5000 m. În plus, aparatele primite nu aveau armament și echipament militar<sup>31</sup>.

Cu aceste avioane și cu echipajele ce le-au putut instrui, Marele Cartier General trebuia să realizeze organizarea și repartizarea preconizată încă înainte de intrarea țării în război<sup>32</sup>. Corpul Român de Aviație, a trebuit să acopere cu avioane și personal navigant un front întins, repartizând fiecărei armate un grup de aviație care se reducea la mărimea și dotarea unei escadrile.

Grupul I de Aviație a fost repartizat Armatei I-a, care opera în sectorul dintre Porțile de Fier și Valea Oltului. Comandantul unității, căpitanul Alexandru Sturza, avea în subordine șase piloți și observatori aeriene, terenul de zbor fiind la Tâlmaci, lângă Sibiu. Grupul era format din două escadrile de recunoaștere: escadrila Farman, comandată de căpitanul Mircea Zorileanu (alcătuită din două avioane Morane-Soulmier și un Maurice Farman – figura nr. 1) și escadrila Voisin, comandată de locotenentul Scarlat Ștefănescu (dotată cu opt aparate Voisin – figura nr. 2, dintre care numai patru operaționale).

Grupul II Aviație a fost repartizat Armatei a II-a, care opera pe frontul dintre Olt și Valea Buzăului, comandant al grupului fiind inițial locotenent Alexandru Pașcani și ulterior locotenent-inginer Gheorghe Negrescu. Acest Grup avea în dotare patru aparate: trei Maurice Farman și un Morane-Soulmier.

<sup>29</sup> *Ibidem*, f. 75.

<sup>30</sup> *Ibidem*, f. 78.

<sup>31</sup> *Ibidem*, f. 81.

<sup>32</sup> *Ibidem*, f. 86.

<sup>27</sup> A.M.R., *fond Direcția 4 Geniu*, dosar 394/1934 f. 70.

<sup>28</sup> *Ibidem*, f. 73.



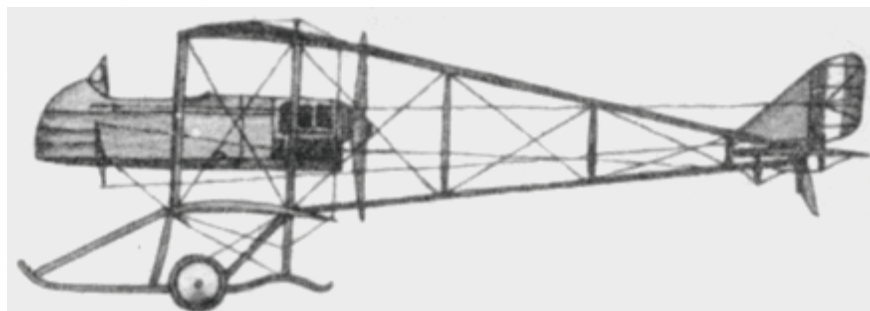


Fig. nr. 1 – Schița avionului Maurice Farman MF-7

Sursa: \*\*\* *Istoria Aviației Române, Ed. Științifică și Enciclopedică, București, 1984, 89.*

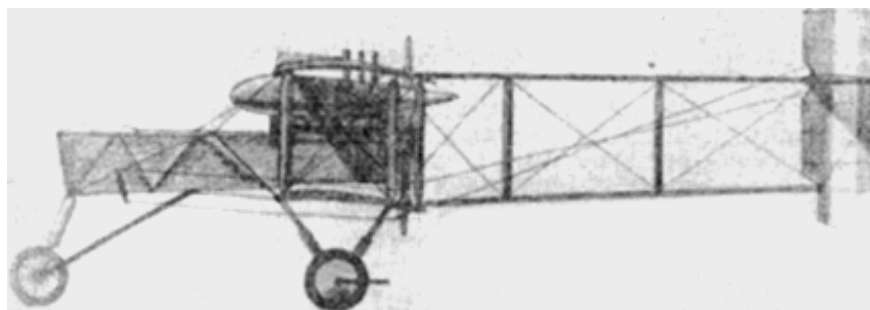


Fig. nr. 2 – Schița avionului Voisin-8

Sursa: \*\*\* *Istoria Aviației Române, Ed. Științifică și Enciclopedică, București, 1984, 91.*

Grupul III Aviație se subordona Armatei a III-a Române, terenul de zbor fiind pe aerodromul Băneasa – București. Comandantul Grupului, căpitanul Constantin Beroniade, avea în subordine escadrila București, (dotată cu opt avioane: două H. Farman, două Morane-Saulnier, patru Voisin) și escadrila Alexandria (care dispunea de două avioane: un M. Farman și un H. Farman).

Grupul IV Aviație era subordonat Armatei de Nord, acesta având în dotare un singur avion de recunoaștere, de tipul Maurice Farman, terenul de zbor găsimându-se la Piatra Neamț, comandant fiind locotenentul Haralambie Giosanu. În luna septembrie 1916, unitatea va primi alte câteva aparate, mărindu-și astfel sectorul de front<sup>33</sup>.

Pe lângă cele patru grupuri de aviație, mai exista și o companie de aerostație cu patru secții, aflate sub comanda căpitanului I. Ianca. La mobilizare, trei secții au fost repartizate armatelor, a patra fiind păstrată la București, unde se găsea și uzina de hidrogen. Întrebuințarea pe front a aerostatelor nu a dat rezultatele așteptate, în luna noiembrie, secțiile fiind retrase, de pe front, la Iași<sup>34</sup>.

În comparație cu plătândă alcătuire a aviației române, raportat la amploarea operațiilor militare și la lungimea frontului, Comandamentele german

și austro-ungar, au hotărât să mobilizeze pe frontul românesc, importante forțe aeriene. Forțele aeriene austro-ungare dispuneau în august-septembrie 1916, pe frontul românesc, de 12 escadrile cu 150 de avioane.

Pe lângă avioanele austro-ungarilor, Comandamentul german a mobilizat 158 de aparate de diferite feluri: Fokker (vânătoare), L.V.G., A.E.G.<sup>35</sup>, D.F.W. (recunoaștere și bombardament ușor), Gotha<sup>36</sup> (bombardament greu), acestea având bazele în nordul Bulgariei.

Până la venirea în țară a Misiunii Aeronautice Franceze, la sfârșitul lunii octombrie 1916, aviația română a trebuit să facă față unei forțe aeriene germano-austro-ungare foarte puternice, care mobilizase pe acest front aproximativ 230–250 de avioane performante. În aceste condiții, aviatorii români și aliații lor ruși (care aveau pe frontul românesc 40 de aparate moderne), au făcut față cu greu echipajelor inamice.

În ziua de 16 august 1916 a avut loc prima misiune de recunoaștere, încredințată echipajului format din locotenent pilot Atanase Enescu și fotograf Gheorghe Marcovici. Echipajul a pătruns în spațiul aerian inamic, la sud de Dunăre, în zona Rusciuc – Rasgrad, efectuând fotografii aeriene. Din acestea, Marele Cartier General român a putut

<sup>33</sup> Arh. M. Ap. N., *fond Marele Stat Major, Secția I*, dosar nr. 1 654/1934, f. 12.

<sup>34</sup> *Ibidem*, f. 17.

<sup>35</sup> *Ibidem*, f. 23.

<sup>36</sup> *Ibidem*, f. 25.

constata că numeroase coloane cu trupe inamice se aflau în deplasare de la Rasgrad spre nord.

O altă misiune de recunoaștere a fost executată cu succes în ziua de 24 august 1916, ordinul fiind dat de Marele Cartier General. Cel care a executat ordinul a fost locotenentul aviator Gheorghe Negrescu, el a luat la bord un soldat înarmat cu carabină Manlicher. Recunoașterea a fost făcută la S–V de Silistra, la altitudinea de 2 500 m. Informațiile aduse privind concentrările de trupe inamice, precum și direcțiile de deplasare a coloanelor au dus la adoptarea unor măsuri cu caracter operativ de mare importanță<sup>37</sup>.

La 28 august 1916, Grupul I de Aviație se constituie ca un corp aparte, el fiind repartizat Armatei I, ce acționa pe direcția Sibiu, împreună cu Corpul de Armate Olt. Acest Grup deținea, încă de la 28 august, numai avioane de tip vechi, dar cu personalul cel mai experimentat, care avea misiunea de a aduce noi avioane. Grupul se compunea din patru escadrile, cu parc propriu. La 29 august au venit, în zbor, de la București, locotenentii Cholet, pe un avion M. Farman de 80 de C.P., și Enescu, împreună cu sublocotenentul Stefanopol, misiunea lor fiind de a aduce avioane noi.

Chiar de la începutul războiului au rămas la București, pe aerodromul Pipera, câteva avioane cu care piloții Beroniade, Negrescu, Enescu, Petrescu, Giosanu, Alexandrescu și Tănase, au întreprins numeroase recunoașteri în Bulgaria și în lungul Dunării.

Aceste recunoașteri au avut efecte benefice pentru armata română, ele semnalând mișcările de trupe din Bulgaria, îndreptate contra statului român. Astfel, s-a știut despre pregătirile ce se făceau la Rasgrad, în vederea bombardării Capitalei cu avioane Gotha. Totodată, au fost descoperite pe Dunăre, spre Zimnicea, vase și șleपुरi îngrămădite în vederea construirii unui pod pentru trecerea Dunării. Aceste vase au fost bombardate în câteva rânduri de avioanele românești, însă, fără efecte puternice, deoarece nu dispuneam de aparate de ordine speciale. În acest timp, atunci când Bucureștiul a fost bombardat, s-a răspuns cu bombardament la Rusciukyu<sup>38</sup>.

La 1 septembrie 1916 au fost trimise în recunoaștere aparate, pe traseul Orlat – Vissakna – Sibiu – Tâlmaci. Câteva zile mai târziu, la 4 septembrie, s-a executat un zbor de recunoaștere în zona Sibiu- Gușterița- Noul Săsesc–Vurpor, lansându-se, totodată, și bombe asupra Vurporului<sup>39</sup>.

Cu o zi înainte, pe 3 septembrie, în jurul orei 17, fusese dată alarma, deoarece un avion zbura deasupra Călărașului. Căpitanul aviator Panait Cholet l-a văzut în partea de nord, drept pentru care, însoțit de sergentul Gruia, a pornit cu avionul său Farman în urmărirea avionului inamic. Mitrăliorul Gruia a reușit să lovească avionul străin, fapt ce a condus la aterizarea forțată a acestuia la marginea orașului Silistra. Se înregistra astfel, prima victorie aeriană într-o luptă purtată între două avioane<sup>40</sup>.

Activitatea Grupului I Aviație își împărțea atenția în două locuri: peste munți și la Dunăre, unde executa misiuni de bombardament în Bulgaria, la Vidin, Rahova. Pe teritoriu românesc executa misiuni, pe valea Jiului, valea Siretului, ținând în felul acesta, o permanentă legătură cu trupele Corpului I Armată, în zilele grele ale retragerii. Numeroase au fost și misiunile executate de piloții escadrilei Fl în nordul Carpaților, în împrejurimile orașului Sibiu.

Piloții Grupului II Aviație, au executat, la început, misiuni de recunoaștere în zonele Brașov – Făgăraș, și ulterior, pe timpul replierii unităților Armatei a II-a Română, în zona de nord a orașelor Câmpulung Muscel, Curtea de Argeș, Valea Teleajenului.

O bogată activitate au desfășurat piloții din Grupul de rezervă (Grupul 3), unitate comandată de căpitanul C. Beroniade, care prin zboruri zilnice, au urmărit concentrările trupelor inamice de la sudul Dunării, precum și activitatea navelor dușmane de pe Dunăre, staționate între Zimnicea și Călărași<sup>41</sup>.

Deoarece în primele luni ale războiului, aviația română nu dispunea de aparate destinate bombardamentelor, aceste misiuni s-au desfășurat în număr limitat. Cele care s-au efectuat, de cele mai multe ori nu au dat rezultatele așteptate, din cauza lipsei aparatelor de ochire.

Un rol important a revenit aviației în timpul pregătirii și executării operațiunii din sudul țării, cunoscută sub numele de „manevra de la Flămânda”. Marele Cartier General a întărit Grupul de Armate Sud, cu avioane ce se aflau disponibile în zona Capitalei<sup>42</sup>.

La Flămânda, aviatorii români, cu avioanele lor fără mitraliere speciale, n-au putut ține piept avioanelor inamice de bombardament, care au cauzat mari pierderi trupelor române concentrate pentru a trece podul în Bulgaria<sup>43</sup>.

<sup>37</sup> *Ibidem*, f. 40.

<sup>38</sup> A. M. R., *Fond Direcția Aeronautică*, dosar nr. 120/1935, f. 50.

<sup>39</sup> *Ibidem*, f. 56.

<sup>40</sup> *Ibidem*, f. 63.

<sup>41</sup> *Ibidem*, f. 65.

<sup>42</sup> *Ibidem*, f. 66.

<sup>43</sup> *Ibidem*, f. 70.

Deși angajarea luptei aeriene nu era posibilă datorită lipsei de armament, piloții români au dovedit, totuși, o înaltă măiestrie în executarea manevrelor de pilotaj, sustrăgându-se astfel gloanțelor inamice.

În aceste condiții grele, când românii abia mai ridicau în aer câte un avion, și acela depășit tehnologic, în vederea executării unor fantomatice recunoașteri aeriene, aviația inamică își făcea de cap, obținând supremația aeriană. Astfel au continuat bombardamentele asupra Capitalei și a comunelor din apropierea acesteia: Aprozi, Berceni, Dobreni, Șerban Vodă, Streieni-Dobreni<sup>44</sup>.

În Raportul Nr. 421 al Marelui Cartier general din 24 decembrie 1916, adresat Corpului de Aviație, se arăta că pe malul drept al Dunării, au început de câteva zile mișcări de trupe. Pentru cunoașterea exactă a situației, trebuiau efectuate recunoașteri aeriene în interiorul Bulgariei. Pentru aceste acțiuni au fost recomandate aparatele Voisin, deoarece erau considerate, la acea dată, cele mai puternice avioane din dotarea Armatei Române.

În speranța sosirii, cât mai grabnice, din Franța a avioanelor de bombardament Breguet-Michelin, Marele cartier general solicita Corpului de Aviație, ca o dată cu sosirea acestor aparate, să se treacă la acțiuni imediate de distrugere a materialelor inamice aflate pe malul Dunării.

Deasemenea, au mai fost expediate spre București 25 de avioane Nieuport de 13 metri (figura nr. 3), care veneau prin portul Arhangelsk, împreună cu alte patru Nieuport de 15 metri și 17 aparate Nieuport de 13 metri, prin Salonic. Mai urmau a pleca de la Paris, alte șase avioane Nieuport de 15 metri în ziua de 12 octombrie 1916, ce urmau a veni tot prin Salonic. Spre București au fost expediate

și 56 de aparate Farman 40, împreună cu patru avioane H. Farman, prin același port – Salonic.

După o întrevvedere a colonelului Rudeanu cu Lloyd George și Primul Lord Arthur Balfour, s-a decis ca în afară de aparatele Farman 40 și Nieuport B.B., care soseau prin Salonic, să fie cedate Armatei române și aparatele engleze Sopwith, într-un număr ce urma a mai fi studiat.

Inexistența aviației de vânătoare și a unor mijloace de ripostă adecvate, care să permită aparatelor române să angajeze lupta, a făcut ca multe avioane inamice să zboare fără a fi deranjate.

Majoritatea acțiunilor întreprinse de aviația română în luna septembrie și la începutul lunii octombrie 1916, s-au rezumat la cercetare și observare. Din luna octombrie, aparatele române au început și acțiuni de bombardament ușor. Lipsa, deopotrivă, a armamentului defensiv și ofensiv, de pe aeroplanelor române, i-a determinat pe mulți dintre piloți să-și procure singuri arme. Această situație a fost determinată de întârzierea livrărilor de armament comandate în străinătate, acesta nesosind în țară până la sfârșitul anului 1916<sup>45</sup>.

Conform Raportului Nr. 200 din 26 septembrie 1916, al Grupului III Aviație către Marele Cartier General, se arăta că la 23 septembrie 1916 au fost trei atacuri aeriene asupra bazei de aviație de la Dalilov (Mihai Bravu), executate de aviația germană.

La sfârșitul lui septembrie 1916, a avut loc contraofensiva română pe Frontul de sud, soldată cu un eșec total. Cauzele acestui dezastru au fost multiple: pregătirea tehnică insuficientă pentru trecerea Dunării, rezistența Puterilor Centrale și mai

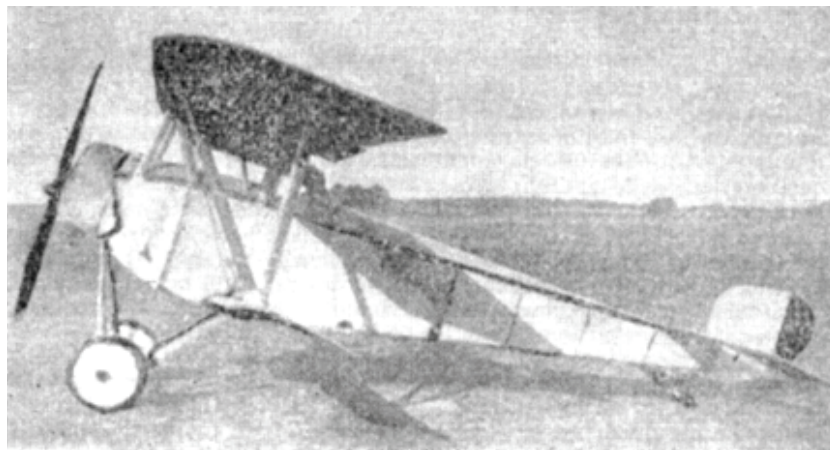


Fig. nr. 3 – Avion de vânătoare Nieuport.

Sursa: \*\*\* *Istoria Aviației Române, Ed. Științifică și Enciclopedică, București, 1984, 115.*

<sup>44</sup> A.M.R., *fond Marele Cartier General*, dosar nr. 130/1935, f. 239.

<sup>45</sup> *Ibidem*, f. 240.

ales situația strategică nefavorabilă de pe frontul românesc.

Apărarea aeriană română ce trebuia să aloce acestui front 14 avioane, nu a reușit acest lucru. Existența doar a două B. B. Nieuport și patru Voisin nu a putut constitui o apărare eficientă a podului de pontoane peste Dunăre. Escadrilele germane au bombardat trupele române timp de patru ore, făcând numeroase victime<sup>46</sup>.

Grupul II Aviație, numit și Grupul Băicoi, comandat de locotenentul Gheorghe Negrescu, a zburat la început pe aerodromul de la Brașov, în folosul Armatei a II-a, până la data de 22 septembrie 1916 când s-a mutat la Băicoi. O dată mutat pe aerodromul de la Băicoi, Grupul II Aviație a executat, cu cele trei avioane pilotate de Gheorghe Negrescu, Ion Peneș și C. Olănescu, numeroase recunoașteri în regiunea Tabla Butii, Predeal, Brașov și Bran<sup>47</sup>.

În ceea ce privește întrebuințarea aviației, repartizată diverselor comandamente, instrucțiunile făceau referiri la cele patru categorii de avioane:

1. avioane de luptă (vânătoare);
2. avioane de recunoaștere;
3. avioane de artilerie (reglaje ale tragerilor);
4. avioane de bombardament.

Pentru ca aceste aparate să fie întrebuințate cu folos, era indispensabilă legătura între comandamentul unde era cantonat detașamentul de aviație și comandamentul acestuia. Cea din urmă structură de comandă, urma a fi pusă în cunoștință de cauză de către Statul Major al Comandamentului la care era atașată, în conformitate cu situația exactă de pe hartă. Se sublinia destinația fiecărui tip de avion, astfel:

Avioane de luptă (vânătoare) – erau aparate monolocuri, care nu puteau zbura mult și care nu puteau fi întrebuințate decât contra avioanelor inamice. Erau construite în escadrile speciale.

Avioane de recunoaștere – puteau zbura trei ore, dețineau armament ușor, câte o mitralieră pentru propria apărare. Nu puteau transporta greutatea mai mari de 30–40 kg. Aceste aparate erau exclusiv folosite pentru supravegherea mișcărilor inamicului, pentru depistarea artileriei dușmane; puteau fi întrebuințate și pentru fotografiere<sup>48</sup>.

Avioanele de artilerie – erau destinate exclusiv reglajelor de artilerie grea. Aparatele aveau capacitatea de a urca repede la plafonul de zburat. Reglajele se făceau prin diverse semnale, precum petarde de fum sau prin telegrafia fără fir.

Avioanele de bombardament – erau întrebuințate în număr mai mare (haite), escadrilele complete. Dacă bombardamentele se făceau apropiat, se atașau la acestea și un serviciu de pază, realizat cu aparate de vânătoare, de obicei unul sau două avioane. Avioanele de bombardament mai puteau fi folosite și la recunoașteri aeriene, dar aveau o viteză de fugă destul de mică, fiind vulnerabile din acest punct de vedere<sup>49</sup>.

În fața acestei grele situații, când România trebuia să lupte pe două fronturi, ea a cerut ajutorul Antantei și în special al Franței<sup>50</sup>. Guvernul francez a reacționat pozitiv, trimițând la cererea Marelui Cartier General, o misiune militară condusă de generalul Henri Mathias Berthelot, ofițerii francezi urmând să participe la elaborarea planurilor de operații, împărțându-și din experiența lor.

În perioada 1 august 1916 – 1 ianuarie 1917, aviația română a cumpărat din Franța un nou lot de avioane: 11 Breguet, 12 Breguet Michelin (avioane ce corespundeau misiunilor de bombardament și care aveau tunuri de 37 mm), 10 Coudron G 4 de recunoaștere îndepărtată și bombardament (bimotoare), 11 Nieuport 11 B.B., 10 Nieuport 21 (de vânătoare), și 91 Farman 40 (care erau de recunoaștere și bombardament ușor). În același timp, au mai fost achiziționate mult așteptatele mitraliere de avion, astfel: 81 mitraliere Hotchkiss, 45 Lewis, 3 871 de rachete – fuzee model La Prieur, precum și 10 baloane captive Coguot<sup>51</sup>.

Cu toate că aceste comenzi fuseseră făcute cu mult timp înainte, materialul a sosit treptat și cu multe întârzieri împreună cu personalul misiunii franceze, în lunile ce au urmat, au fost aduse din Franța 100 de avioane, după cum urmează: 41 Nieuport B.B., 38 Farman 40, 18 Breguet-Michelin și trei H. Farman, odată cu acestea, au mai fost aduse piese de schimb, armament, material fotografic și de radiotelegrafie. Concomitent, armata aliată de la Salonic a mai trimis câteva avioane, care survolând Balcanii, au ajuns în România.

O dată cu sosirea personalului și a materialului de aviație din Franța, s-a trecut la reorganizarea aviației române<sup>52</sup>. La 1 octombrie 1916 s-a propus Marelui Cartier General, mutarea Corpului de Aviație la Focșani în zona Hanul Konoki sau la Galați.

La 2 octombrie 1916, Marele Cartier General arăta într-o telegramă către Direcția Aviației, că

<sup>49</sup> A.M.R., *fond Direcția Aeronautică*, dosar nr. 24/1936, f. 103.

<sup>50</sup> *Ibidem*, f. 106.

<sup>51</sup> *Ibidem*, f. 107.

<sup>52</sup> Arhivele Statului București, *fond Casa Regală*, dosar nr. 80/1937, f. 291.

<sup>46</sup> *Ibidem*, f. 244.

<sup>47</sup> *Ibidem*, f. 245.

<sup>48</sup> *Ibidem*, f. 252.



în urma ordinelor primite s-au luat următoarele măsuri organizatorice:

- Grupul I Aviație era repartizat Aviației I-a la Râureni, având în dotare un Morane-Saulier, trei Farman de 130 de CP. și două Voisin, care se aflau la Craiova.

- Grupul II Aviație, repartizat Armatei a II-a la Băicoi, avea în dotare un aparat Coudron și două aparate Farman de 130 de CP.

- Grupul III Aviație se afla la dispoziția Grupului de Apărare a Dunării, cu aerodromul la Pipera, având în dotare:

- Escadrila Nieuport, unde se aflau toate avioanele Nieuport, însărcinate cu apărarea Bucureștiului contra atacurilor aeriene inamice;
- Escadrila Farman, cu patru aparate Farman și două Maurice Farman;
- Escadrila Voisin compusă din două aparate Voisin, care ulterior își va mări numărul avioanelor la patru, prin punerea în funcțiune a încă două Voisin, aflate în atelierele de reparații (pentru recunoaștere);
- Escadrila de reglare a tragerilor de la Medgidia, numărul aparatelor fiind neprecizat.

Datorită unor defecțiuni apărute la unele motoare Dion dispuse pe două aparate Farman, în data de 10 octombrie 1916, prin referatul Nr. 2199, generalul Berthelot, prin intermediul locotenent-colonelului Petain, recomanda să se constituie o rezervă de aeroplane care să fie ținută continuu la dispoziția Marelui Cartier General, pentru a fi întrebuințate în momentul pregătirii operațiilor ofensive importante.

S-a ajuns la concluzia că se putea constitui o rezervă compusă din următoarele avioane: șapte aparate Farman 40 pentru recunoaștere; 12 aparate B.B. Nieuport pentru vânătoare, dintre care opt armate cu mitraliere, celelalte patru reprezentând o rezervă de schimb neînarmate.

Ziua de 13 octombrie 1916 a fost una de doliu pentru aviația română. Echipajul din Grupul 2 Aviație, format din locotenent inginer aviator Gheorghe Negrescu și sublocotenent observator Iulius Tetrat, plecat într-o misiune de recunoaștere, a fost atacat la altitudinea de 2 800- 3000 m de un avion de vânătoare inamic Fokker. În urma luptei, derulată la nord de Câmpulung, avionul românesc, ciuruit de gloanțe, a fost nevoit să aterizeze în plină regiune muntoasă.

După cum se știe, în jurul datei de 15 septembrie 1916, ca urmare a presiunii trupelor inamice, comandate de generalul von Falkenhayn, Armata

Română a trebuit să se retragă din sudul Sibiului. O dată cu ea, a părăsit zona și avioanele Grupului I. După mai multe indecizii în ceea ce privește stabilirea taberei, la data de 9 noiembrie, pe terenul de la Golești a început montarea hangarelor și instalarea atelierelor mobile. Știindu-se că cele câteva avioane ale Grupului erau defecte și demonstrate în vagoane de cale ferată, la orele 11<sup>45</sup> au sosit în zbor de la Pipera trei aviatori englezi, urmați de francezi.

În 10 noiembrie 1916, exact când armata germano-bulgară forța Dunărea la Zimnicea, s-a continuat instalarea altor hangare la Golești, unde au mai sosit și câteva avioane franceze. Cu toată prezența la Golești a unor bravi și minunați aviatori, dintre care unii au luptat până la terminarea operațiilor pe frontul românesc, în 12 noiembrie 1916 Piteștiul a fost bombardat de aviația inamică în mai multe rânduri.

În a doua jumătate a lunii noiembrie 1916, Întălitul Comandament German, a socotit că evenimentele de pe teatrul de război românesc, au ajuns într-o situație avantajoasă pentru trupele Puterilor Centrale. Sosise momentul pentru ca o armată inamică să treacă Dunărea, spre a lua parte, împreună cu trupele comandate de generalul Falkenhayn, la o înaintare concentrică asupra Bucureștiului. Ideea atacării simultane a României din două direcții, dinspre nord peste Carpați și dinspre sud peste Dunăre, era, după cum se știe, ideea inițială și fundamentală a planului strategic german.

La începutul lunii noiembrie 1916 și pe parcursul acesteia, acțiunile aviației române au fost sporadice. Din cauza modificărilor aduse fronturilor, școlile de aviație au fost mutate din București la Bârlad, iar atelierele de reparații avioane și motoare de la Cotroceni și Băneasa au fost dislocate la Iași<sup>53</sup>.

În vederea executării misiunilor aeriene pe timpul acțiunilor ce urmau să se desfășoare pe Neajlov și Argeș, conform ordinului Nr. 963 din 15 martie 1916, s-a creat o escadrilă formată din nouă avioane: șase aparate Farman 40 de recunoaștere și trei aparate B.B. Nieuport de vânătoare, comandate de maiorul aviator francez Gabriel Cochet.

Ambele au fost încadrate cu personal mixt, piloți și observatori români și francezi. Acestea urmau a fi puse la dispoziția grupării de forțe române care trebuia să apere Bucureștiul, comandată de generalul Constantin Prezan. Încă din prima zi a constituirii celor două escadrile, piloții români și cei francezi au executat, în ciuda stării

<sup>53</sup> *Ibidem*, f. 294.



atmosferice defavorabile (ploi de toamnă, ceață, nori la mică înălțime, vânt, lapoviță etc.), misiuni de recunoaștere și de legătură, zburând adesea la înălțimi de sub 200 m.

Pe perioada celor șase zile de „Bătălie pentru București”, aviatorii români și francezi au îndeplinit numeroase misiuni de recunoaștere și bombardament, aducând informații importante ce au fost puse la dispoziția trupelor terestre românești.

După ocuparea Capitalei la 24 noiembrie 1916 de către Puterile Centrale, instituțiile civile și armata s-au retras în Moldova, orașele Tecuci, Iași și Galați devenind cele mai importante baze aeriene ale Armatei Române. La sfârșitul lunii decembrie 1916, când s-a terminat campania din anul respectiv, unitățile Corpului de Aviație se găseau în totalitatea lor în Moldova. Cele patru grupuri de aviație, insuficient încadrate de la început, lipsite de materiale, în cursul celor câteva luni de lupte și-au irosit numărul redus de avioane, fiind folosite în misiuni pentru care nu erau destinate.

Lipsa unei industrii aeronautice s-a resimțit în mod acut, completarea escadrilelor cu aparate fiind posibilă numai după sosirea avioanelor comandate în Franța sau trimise de aliați, conform convenției militare încheiate în august 1916. Dar acest material a venit cu mari întârzieri, ceea ce a avut consecințe dezastruoase, cu pierderi materiale și morale însemnate.

În ciuda piedicilor și greutăților întâmpinate, aviația a contribuit în mare măsură la culegerea informațiilor atât de necesare Marelui Cartier General, precum și comandamentelor armatelor. De fapt, principala misiune pe care au avut-o avioanele românești, în prima parte a anului 1916, a fost cea de cercetare-observare și fotografiere a frontului inamic, și a operațiunilor ce se desfășurau. Pe parcursul campaniei aviației române i s-au dat și alte misiuni, precum cele de vânătoare și bombardament.

În cursul iernii și primăverii anului 1917, pe frontul român nu s-au desfășurat acțiuni militare de amploare. În această perioadă s-a procedat la reorganizarea armatei. Aeronautica cuprindea după reorganizare: 12 escadrile de aviație și 5 companii de aerostație (cu câte 1 balon fiecare)<sup>54</sup>. Din cele 12 escadrile, 6 au fost „Farman” de observație, 4 „Nieuport” de luptă, una „Bréguet-Michelin” de bombardament și una „Caudron”<sup>55</sup>. Ele și-au demonstrat utilitatea și chiar au putut obține o superioritate asupra aviației inamice.

Aviația militară română, o armă care își are debutul în cadrul Războiului Mondial, a avut un

rol deosebit de important și în timpul campaniei din vara anului 1917, când pe frontul din Moldova s-a reușit stoparea ofensivei germane, ofensivă care urmărea scoaterea României din război și consolidarea economică a Puterilor Centrale, ce aveau o situație din ce în ce mai șubredă.

În vara anului 1917, situația materialului de aviație în cadrul Grupului II Aeronautic se prezenta în felul următor:

- Escadrila Farman F-4 (recunoaștere) avea 6 avioane de recunoaștere cu motoare De Dion și 3 aparate foto-aeriene, 42 bombe explozibile și 50 bombe Pech Grou (Gros Beck).

- Escadrila Nieuport – N-3 avea la 27 iunie 1917, 6 avioane de luptă, dintre care 4 avioane Nieuport 13 M și 2 Nieuport 15 M.

- Escadrila Farman – F-7 avea (27 iunie 1917) 7 avioane de recunoaștere, 6 cu motoare Renault și unul cu motor De Dion, precum și 6 posturi T.F.F. de transmisie și un post T.F.F. de recepție precum și 3 aparate foto-aeriene.

- Escadrila Nil (27 iunie 1917) avea 4 avioane de luptă, 3 Nieuport 13M și 1 Nieuport 15 M.

Este de remarcat că spre deosebire de situația din prima campanie când escadrilele erau mixte, formate din avioane de categorii diferite, în anul 1917 escadrilele erau omogene, având în dotare același tip de avion. Acest fapt mărea randamentul subunităților de aviație, ușura conducerea și întreținerea acestora<sup>56</sup>.

Grupul II Aviație Bombardament a avut o activitate intensă în timpul operațiunilor militare din anul 1917, așa cum arată actele originale ale acestui grup.

Escadrila Nieuport N 11 a avut misiuni speciale:

- la 25 august 1917 – Locotenent Craiu Vasile, Sublocotenent Nasta Egor și Plutonier Muntenescu
- la 22 septembrie 1917 – Locotenent Craiu Vasile, Sublocotenent Nasta Egor și Plutonier Popescu M.

În misiunile speciale Nieuport-urile au escortat Farman-urile ce au depus spioni în teritoriul ocupat, s-au menținut tot timpul cât acestea erau aterizate la o înălțime de 100–150 metri apărându-le.

Avionul plutonierului Muntenescu Ion a fost doborât în liniile noastre de către germani la 10 noiembrie 1917, la Cantonul Sud, Tecuci.

Piloții Escadrilei au doborât avioane în liniile inamice.

- la 25 iulie 1917, plutonier Popa a doborât un avion inamic la Putna.

<sup>54</sup> Arh. M. Ap. N., fond 332, dosar nr. 40/1938, f.310.

<sup>55</sup> *Ibidem*, f. 314.

<sup>56</sup> *Ibidem*, f. 315.

- la 13 septembrie 1917, sublocotenent Drăgușanu a doborât două avioane inamice pe Milcov.

- la 25 octombrie 1917 plutonier Muntenescu a doborât 3 avioane la Ciuslea.

- la 25 octombrie 1917, plutonierul Mogâlea a doborât 4 avioane la Mircești.

- la 10 noiembrie 1917, echipa căpitan Craiu-Locotenent Nasta a doborât 5 avioane inamice la Răstoaca.

Escadrila S5 a dat raportul Grupului II Aeronautic la 1 august 1918 cu privire la activitatea sa din timpul războiului. În acest raport se specifică faptul că din această escadrilă au făcut misiuni speciale căpitanul francez De Mailly Neste și sublocotenentul Dumitrescu Ioan la 22 septembrie 1917 pentru a depune în teritoriul inamic 2 agenți. Locotenentul observator Ioanid Ioan, având ca pilot pe plutonierul Iliescu Nicolae au fost doborâți în liniile noastre fiind atacați de un avion inamic în misiune fotografică la 12 mai 1917.

Sublocotenentul observator Pavelescu Constantin avându-l ca pilot pe plutonierul Sava Ioan a fost rănit mortal într-un reglaj de tir în ziua de 30 august 1917.

Nici un aparat inamic nu a fost doborât în liniile noastre și nici aparate românești în liniile inamice.

Escadrila N 11 a apărut pe front la data de 1 iulie 1917 și a efectuat un total de 1087 ore de zbor până la 21 noiembrie 1917 – data armistițiului. Din acestea, piloții români au efectuat 1011 ore, iar francezii 76.

Escadrila S 5 a efectuat un număr de 962 ore de zbor de la 4 august 1916 la 13 august 1918. Personalul navigant a fost francez și român. Personalul român a avut 664 ore de zbor, francezii 179 ore, iar 119 ore au fost executate de către piloții români cu observatori francezi și invers.

Escadrila S 6 a fost comandată de ofițeri francezi<sup>57</sup> și s-a aflat sub denumirea de B.M. 8. Nu dispune de acte, deoarece francezii le-au luat cu ei la plecare.

Activitatea Grupului 2 a fost apreciată de către Statul Major prin Ordinul de Zi 96. Prin acesta se arată:

„În crâncenele lupte date în intervalul de la 24 iulie la 6 august, un ajutor neprețuit a fost dat de unitățile Grupului 2 Aeronautic. Recunoașteri de armată, arătând mișcările dinapoi ale inamicului, recunoașteri de sector, reglaje, fotografii, sboruri de vânătoare, ascensiuni permanente, care s-au executat cu un admirabil avânt.

<sup>57</sup> A.M.R., *fond Direcția Aeronautică*, dosar nr. crt. 410/1939, f. 175.

Dar faptele ce au stârnit admirația tuturor și unde și-a arătat cel mai frumos spirit de sacrificiu, sunt în timpul sborurilor pentru legătura cu infanteria, când fără a ține seama de pericol v-am văzut sburând la înălțimi foarte mici deasupra liniilor vrășmașe, pentru a putea aduce știri precise. În mijlocul întinericului cauzat de bombardament de artilerie, atunci când în vuietul asurzitor nu vă vedeam decât pe voi, nu primeam decât de la voi știri că năvălitorii au fost striviți, că valurile dușmane s-au sfărmat și dau înapoi, în timp ce 3 avioane inamice doborâte sunt proba bărbăției aviatorilor în luptă.

Pentru toate acestea aduc mulțumirile mele:

Comandantului de Grup pentru priceperea cu care a condus lucrările Aeronautice;

Comandanților de Escadrițe, piloților și observatorilor din aeroplan și balon, pentru curajul admirabil și spiritul de sacrificiu de care au dat dovadă, disprețuind moartea;

Mecanicilor pentru bunul mers al avioanelor gata de zbor la orice moment.

Prin mine Țara întregă este recunoscătoare.

Dat la Cartierul General al Armatei I-a, astăzi 12 august, 1917”

Ordinul este semnat de: Generalul de Divizie Grigorescu, comandantul Armatei I, colonelul Samsonovici, maior-aviator Andrei Popovici. În anii războiului au mai obținut victorii aeriene următorii piloți:

- 9 mai 1917 – echipajul locotenent P. Ioanin și locotenent Darian;

- 15 mai, 25 iulie 1917 – sublocotenent Marian Popescu;

- 4 august 1917 – echipajul locotenent Gheorghe Stîlpeanu și plutonier N. Cicei;

- 13 septembrie 1917 – sublocotenent Marcel Drăgușanu;

- 17 septembrie 1917 – echipaj plutonier Dumitru Crăsnaru și sublocotenent A. Vasilescu;

- octombrie 1917 – echipaj Ghiorghevici și plutonier I. Gută;

- noiembrie 1917 – sublocotenent Egor Nasta;

- noiembrie 1917 – sublocotenent Paul Pauchert.

Jertfele aviației române în timpul Războiului Mondial s-au ridicat la 28 piloți și observatori aerieni.

Numele lor sunt înscrise pe frontispiciul Monumentului eroilor aerului alături de numele eroilor francezi sublocotenent pilot S. Cordonier și sergent pilot Jean Texier<sup>58</sup>.

<sup>58</sup> *Ibidem*, f. 179.

Deși procedeele folosite erau în curs de perfecționare, aviația de cercetare a jucat un rol foarte important în special în ce privește descoperirea pozițiilor artileriei inamicului și a altor obiective din adâncime<sup>59</sup>. Aerostierii români încadrați în cele câteva companii specializate s-au dovedit de mare folos comandamentelor armatelor române și în special artileriei. Indiferent de condițiile atmosferice și intensitatea zborurilor aviației de vânătoare inamică, observatorii din baloane au realizat 1582 ore de cercetare a câmpului de luptă, din care 360 ore au revenit Companiei 1 Aerostație, 72 ore Companiei 2, 495 ore Companiei 3, 350 ore Companiei 4 și 305 ore Companiei 5.

Dintre aerostieri, cele mai multe ore de observare au fost executate de locotenent Mihai Vițu. Pentru bogata sa activitate depusă în timpul marilor bătălii, concretizată în cele 182 ore de ascensiune cu balonul și cele 61 reglaje executate, a fost decorat cu ordinul Steaua României<sup>60</sup>.

O comportare eroică a avut și locotenent observator Dan Bădărău din Compania 4 Aerostație. În ziua de 10 iulie 1917, cablul balonului în care se afla ofițerul român a fost retezat de un glonț inamic. În această situație, balonul a fost luat de curenți, s-a înălțat la peste 2000 metri spre liniile inamicului. Deoarece în nacela balonului se aflau documente importante, locotenentul s-a aruncat cu parașuta păstrând în mână cablul destinat dezumflării balonului. Acesta a sfâșiat aerostatul, care a căzut astfel în liniile românești.

Atelierele școlii militare de pilotaj de la Cotroceni mutate între timp la Iași, unde, sub denumirea de Rezerva generală a aviației (R.G.A.), au făcut față nevoilor de front ale aviației noastre. În anii 1917–1918, la R.G.A. au fost recondiționate și montate toate avioanele primite din Franța și, în plus, fapt cu totul remarcabil, ținând seama de condițiile de lucru și de utilajul ce-l avea la dispoziție a fost reparat un număr de 292 de avioane degradate sau avariate în luptă. Tot la R.G.A. au fost reparate și redat în funcțiune 545 motoare de avion<sup>61</sup>.

Un rol important în asigurarea condițiilor optime de pregătire a cadrelor necesare aviației l-au avut și școlile militare de aviație. Acestea, împreună cu cele 3 grupe aeronautice, au depins direct de Comandamentul aviației din cadrul Comandamentului aeronauticii aflat în subordinea Marelui Cartier General<sup>62</sup>. Odată cu intrarea

României în război, prin ordinul Marelui Cartier General din 27 septembrie 1916, școlile militare de aviație au fost evacuate pentru scurt timp la Tecuci și apoi la Bârlad, unificate și puse sub comanda căpitanului aviator Constantin Beroniade.

Pe aceste aerodromuri s-au reluat antrenamentele de zbor, dar curând ele au fost întrerupte datorită timpului nefavorabil.

La 15 decembrie 1916 școala de aviație primește ordin de mutare la Botoșani, unde se instalează o mare parte din școlile militare din toate armele. În aceste condiții grele au fost pregătiți totuși piloții militari necesari frontului<sup>63</sup>.

În primăvara anului 1917 școala instalată pe aerodromul din partea de est a orașului se confrunta cu greutăți mari cauzate de starea vremii, lipsa de material volant, dar și cu izbucnirea unui incendiu soldat cu mari pagube. Starea morală a personalului (cadre și elevi) era totuși deosebit de ridicată. Barăcile arse, hangarul și atelierele trebuiau refăcute, trebuia asigurată disponibilitatea materialului rulant concomitent cu continuarea pregătirii teoretice și în zbor a elevilor.

Pentru formarea personalului s-au folosit următoarele avioane de școală în anii 1917–1918: Pingouin, Anzani, Bleriot, Farman, Nieuport, Breguet, Voisin.

Elevii piloți s-au antrenat în anul 1917 în special pe avioane franceze și italiene<sup>64</sup>: Pingouin, Anzani (cu motoare de 20 CP și 45 CP.), Bleriot (cu motoare de 50 CP. și de 80 C.P.), Farman, Nieuport, Breguet și Voisin. Aceste avioane aveau motoare de rezervă tot de proveniență franceză: Renault, De Dion, Gnome, Le Rhone, Salmson și Clerget.

Pentru formarea personalului necesar aviației, la începutul anului 1917 au fost deschise cursurile a două școli la Iași: una pentru observatori aerieni din balon și alta pentru formarea personalului care deservea baloanele.

Situația tot mai grea a trupelor române, pe măsură ce frontul german se apropia, periclita desfășurarea activității școlilor. Marele Cartier General Român va decide pe 27 iulie 1917 mutarea Școlii de observatori aerieni, care funcționa pe lângă Școala de pilotaj (la comanda căreia a fost numit căpitanul Ștefan Protopopescu). S-au întâmpinat însă mari greutăți de transport: garnitura de tren ce se afla la 1 august 1917 la Iași ajunge pe ruta Ungheni – Chișinău – Bender – Tiraspol abia la 1 septembrie 1917 la Odessa, unde se instalează în

<sup>59</sup> *Ibidem*, f. 180.

<sup>60</sup> Arh. M. Ap. N., *fond Cabinetul ministrului*, dosar 620/1939, f. 311.

<sup>61</sup> *Ibidem*, f. 314.

<sup>62</sup> *Ibidem*, f. 315.

<sup>63</sup> Arh. M. Ap. N., *fond Marele Stat Major, Secția II*, dosar nr. 5 823/1940, f.70.

<sup>64</sup> *Ibidem*, f. 72.

apropierea orașului prin munca plină de dăruire a personalului.

În aceste condiții se va relua programul de pregătire de zbor, iar la sfârșitul lunii octombrie, primii piloți erau gata pentru plecarea pe front.

În primăvara anului 1918, Școala de aviație revine în țară, funcționând inițial (1 aprilie – 1 iulie) la Iași, apoi la Tecuci, sub denumirea Grupul IV Instrucție al Aeronauticii, având în componență o școală de pilotaj, o școală de antrenament și o școală de trecere de pe un tip de avion pe altul pentru piloții brevetați. Maiorul Andrei Popovici va fi numit comandant al grupului, șef de pilotaj va fi Mincu, iar instructori de zbor – sublocotenenții Ioan Sava și Marin Popescu precum și plutonierii D. Naidinescu, D. Teodorescu etc.<sup>65</sup>

Toate aceste măsuri de organizare au permis reluarea activității de pregătire de zbor a elevilor și intrarea școlii militare de aviație într-o nouă etapă de dezvoltare. În ciuda condițiilor grele în care și-au desfășurat activitatea, pe diferite aerodromuri, școlile de aviație au avut o deosebită

contribuție la efortul general al armatei și aviației în cursul campaniei militare. Acest aport a fost materializat și prin cei peste 130 piloți, observatori aerieni și aerostieri ce au fost pregătiți în perioada desfășurării Războiului Mondial<sup>66</sup>.

În timpul primei conflagrații mondiale, trebuie arătat faptul că, folosind aparate de construcție franceză, s-au acoperit de glorie prin modul cum au apărut țara și culorile patriei, piloți ca: Ion Romanescu, Vasile Craiu, Mircea Zorileanu, Andrei Popovici, Minai Vitzu, Tănase Rotaru, Traian Burdulolu, Nicolae Ionescu ș.a. În dotarea aviației militare românești, organizată pe șase escadrile ale Grupului 2 aeronautic, au fost aparatele: Nieuport-Bébé, Caudron (figura nr. 4), Farman-5 ș.a.<sup>67</sup>

Folosirea cu succes a aviației în timpul campaniei 1916–1918 va avea consecințe directe în ce privește dezvoltarea acestei arme în perioada imediat următoare precum și identificarea acesteia ca o armă de elită capabilă să răspundă cu rapiditate amenințărilor ce se profilau la frontierele de est și de vest ale României întregite.

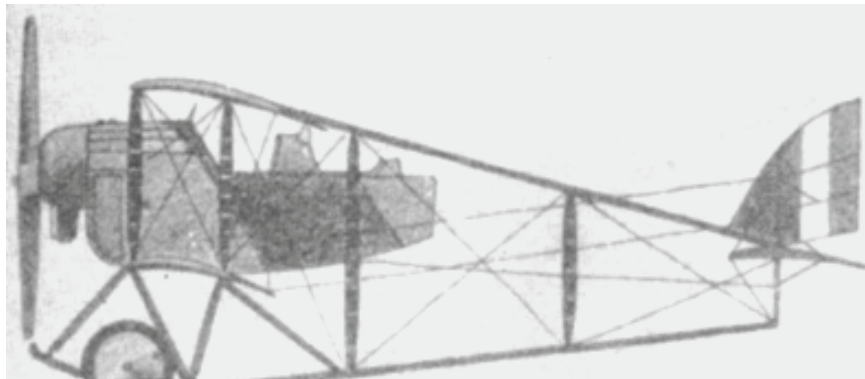


Fig. nr. 4 – Schița avionului Caudron G-3.

Sursa: \*\*\* *Istoria Aviației Române, Ed. Științifică și Enciclopedică, București, 1984, 90.*

<sup>65</sup> *Ibidem*, f. 73.

<sup>66</sup> *Ibidem*, f. 74.

<sup>67</sup> *Ibidem*, f. 77.