

Contribuția aeronauticii militare române la realizarea și apărarea României Mari

(The Contribution of the Romanian Military Aeronautics in the Implementation and Defense of the Great Romania)

Comandor aviator (rez.) Dr. Jănel TĂNASE

Abstract: *Born in the troubled times of the beginning of the 20th century, the Romanian Military Aeronautics, established by law on April 1, 1913, participated with meritorious results in the regional conflict during the Second Balkan War and was consecrated as the fifth weapon of warfare in the crunching of the Air Force in the National Assembly war when, reborn and restored with the support of the French Aeronautical Mission, contributed to the rescue of the country in the summer of 1917 by the decisive contribution to the victories of the Romanian Army in Marasti, Marasesti and Oituz and participated, through exceptional air missions, to subsequent campaigns for the accomplishment and defense of Great Romania.*

Keywords: *aeronautics, aerostation, aviation, antiaircraft artillery, air missions.*

Lumea începutului de secol XX descoperea o realitate nouă, fascinantă, romantică, previzionată dar revoluționară, avionul.

Apărut ca o etapă fundamentală și necesară în evoluția mijloacelor de luptă, determinată de progresul științelor și al civilizației umane, mijlocul aerian generator al puterii aeriene, va schimba radical războiul și pacea, în măsura în care aceste două fenomene sau stări sociale sunt intercorelate și interdependente, influențând evoluția societății omenești.

Din perspectiva totalității mijloacelor chemate să lucreze în domeniul aerului, generatoare de putere aeriană și înglobate generic în conceptul de Aeronautică Militară, **aviația**, principalul element aerian dinamic, reușește să facă cea mai rapidă și mai frumoasă carieră în armatele lumii, avansând cu rapiditate, de la stadiul de *mijloc auxiliar* la cel de *armată a aerului*, iar datorită potențialului probat își ca ocupa locul cuvenit în clasa armelor luptătoare și, prin merite incontestabile, se

va așeza în fruntea acestora ca importanță și putere recunoscută și ca ordine de intervenție în timp și în spațiu.

Pentru dezvoltarea acestei realități, îmbrățișată pe toate continentele planetei, spiritualitatea românească a avut rolul său major, greu de egalat de celelalte popoare ale lumii.

Iar istoria noastră în cucerirea oceanului aerian ne-a situat în avangarda aeronauticii mondiale, ca un dat al poporului român, de la legendarul Meșter Manole la Traian Vuia, Henri Coandă și Aurel Vlaicu nemaifiind decât un pas de dezvoltare și continuitate istorică, armata română beneficiind printre primele armate din lume de aportul acestei arme pentru „luminarea” armatelor terestre și a înființat, ca activitate de pionierat mondial, școli de pilotaj pentru formarea piloților militari și civili, care au adus glorie aripilor tricolore.

Evenimentele care au consacrat Aeronautica Militară Română nu sunt deloc pasagere, ci momente de continuitate și dezvoltare istorică, fundamentale, în evoluția dezvoltării mijloacelor aeriene: încă din anul 1891 la București și Turtucaia s-au executat primele ascensiuni cu balonul, având în nacelă un ofițer, 2 ani mai târziu s-a înființat prima subunitate de aerostație militară, iar în anul 1913 a fost constituită prima companie de aerostație din Armata Română; la 18 martie 1906, la Montesson în Franța, Traian Vuia executa primul zbor mecanic de 12 m la înălțimea de 1 m, cu un aparat

propulsat cu mijloace proprii la bord; la 17 iunie 1910 inginerul roman Aurel Vlaicu încheia proiectarea, construcția și prezenta în zbor pe aerodromul Cotroceni primul românesc, act care va marca începuturile aviației militare în țara noastră; la 16 decembrie același an românul Henri Coandă prezenta la Paris primul avion cu propulsie reactivă din lume; în anul 1909 se înființa prima societate anonimă care avea ca scop dezvoltarea locomoției aeriene, care înființează pe parcursul anului 1910 o școală civilă de zbor la Chitila, unde se crează un adevărat complex aeronautic, unic în SE Europei și printre puținele din lume, dotat cu pistă de zbor, hangare, tribune, și foarte important, ateliere unde au fost construite avioane Farman, sub licență franceză, un prim început al industriei aeronautice din România. În anul 1911 aici au fost brevetăți primii 2 piloți ai Armatei Române; tot în anul 1911, prințul George Valentin Bibescu, posesor al brevetului de pilot cu nr. 20 mondial, a înființat la Cotroceni ce-a de-a doua școală civilă de pilotaj, brevetând de asemenea un pilot pentru armată; în toamna anului 1910, se executa prima misiune de legătură aeriană executată de Aurel Vlaicu în cadrul manevrelor armatei pe traiectul Piatra Olt-Slatina; în toamna anului 1911, la amplele manevre regale din zona Roman, Pașcani, Tg. Frumos, Dolhasca, aviația militară va participa cu detașamente constituite din echipajele care aparțineau celor 2 școli de pilotaj; la 1 aprilie 1912, se

constitua prin lege prima școală militară de pilotaj din România iar la 1 aprilie 1913, Parlamentul României adopta prima Lege de organizare a Aeronauticii Militare din România.

Pe baza acestei evoluții și acestei prime legi au fost constituite ulterior și primele structuri de aeronautică la mobilizare, care vor participa cu rezultate care vor marca destinul armei la cel de-al Doilea Război Balcanic

Din această experiență de război, comandamentele terestre au început să se convingă de utilitatea aviației, concluzia evidentă fiind aceea că avionul poate fi utilizat cu mult folos în misiunile de recunoaștere și în cele de legătură, pentru comunicări de ordine și de rapoarte.

Analiza evoluției situației internaționale și izbucnirea Primului Război Mondial în anul 1914 a determinat identificarea de noi soluții pentru dezvoltarea aviației, având în vedere nevoile resimțite cu acuitate de Armata Română, după campania din vara anului 1913.

În acest sens au fost adoptate reglementări importante pentru organizarea și funcționarea structurilor de Aeronautică Militară, au fost fundamentate noile misiuni ale aviației în campanie, la nivelul dezvoltărilor care aveau loc pe frontul de vest.

Aceste documentele se vor dovedi a fi foarte importante în fundamentarea înființării structurilor de aeronautică la război și se vor dovedi utile, cel puțin în timpul campaniei anului 1916.

O etapă importantă în evoluția aviației române a constituit-o înființarea prin *Decizia ministerială nr. 305 din 10/23 august 1915* a *Corpului de aviație român*, care avea garnizoana în București și se subordona pentru început Direcției a IX-a a școlilor militare. Decizia intra în vigoare începând cu data de 15/28 septembrie 1915, Batalionul de specialități din Inspectoratul General al Geniului și Aeronauticii asigurând, conform ordinului, fondurile necesare desfășurării activității acestei noi structuri a aviației militare. În urma acestei organizări, potrivit art. 13 „*Școala și Parcul de aviație care fac parte din Batalionul de specialități se desființează*”¹.

Sfârșitul anului 1915 găsea aviația militară reorganizată, cu o structură autonomă, Corpul Român de Aviație, cu o relativă îmbunătățire a dotării, prin intrarea în serviciu a primelor avioane cumpărate din Franța.

Pentru participarea aviației la o eventuală confruntare armată, la data de 5/18 mai 1916 Ministerul de Război a aprobat reorganizarea Corpul de Aviație Român, având în vedere și specializarea de război a aviațiilor beligerante, în următoarele componente²: comanda corpului, 3 grupuri active, fiecare cu trei escadrile (de recunoaștere și bombardament, pentru reglarea tirului artilerie și pentru goana avioanelor inamice), escadrila de legătură a Marelui Cartier General, escadrila de recunoaștere a Diviziei 1 Cavalerie, escadrila de recunoaștere a Diviziei 2

Cavalerie, Escadrila Cetății București, Școala de pilotaj Băneasa. Această primă organizare a aviației militare în caz de mobilizare a fost păstrată în linii mari până la intrarea României în războiul de întregire națională.

Încadrarea acestor structuri presupunea formarea cu prioritate a piloților militari, estimările făcute apreciind că aviația română avea nevoie de minim 150 de zburători, plus rezervele, însă datorită unor deficiențe organizatorice în primăvara anului 1916 nu s-au putut brevetă decât 13 piloți, iar din cei 22 de elevi-piloți înscriși la cursuri în luna mai 1916, au absolvit doar 11 candidați care au primit brevetul de pilot militar.

Campania anului 1916 ne-a fost complet defavorabilă, pregătirea aviației a lăsat mult de dorit, iar numărul de avioane cu care am intrat în război a fost foarte mic. După calculele specialiștilor, armata română ar fi trebuit să aibă în serviciu un număr de minim 150 de avioane, la nivelul de performanță al celor care acționau în vest.

La declanșarea mobilizării, Corpul Aerian Român avea brevetăți 94 de piloți și 84 de observatori aerieni, aviația fiind dotată cu 12 avioane Maurice Farman, 12 Caudron, 6 Morane Saulnier, 8 Voisin, 6 Bleriot monoplan, 4 Bristol Tractor și 5 Henri Farman, în total 53 de avioane, din care numai cu 24 de avioane capabile să îndeplinească misiuni de război, dar aceste aparate nu erau înarmate cu mitraliere de bord și nu dispuneau de lansatoare de bombe³.

Mai mult decât atât, aviația de vânătoare va primi primele avioane performante din Franța de tip Nieuport XI Bebe începând cu 1 septembrie 1916, prima structură a aviației de vânătoare va fi operaționalizată după constituirea primei Escadriele de Luptă prin Ordinul nr. 645 din 30 septembrie 1916.

Întrucât mulți dintre piloții și observatorii aerieni brevetăți nu vor reveni în unitățile de aviație, fiind reținuți în unitățile de origine, Corpul Aerian Român la începerea operațiilor militare se baza pe circa 25-30 de piloți și un număr foarte mic de observatori aerieni. De aici și marile greutăți cu care s-a confruntat aviația în primele luni de război.

La 15 august 1916, România, în conformitate cu Convențiile politică și militară încheiate la 4 august, s-a alăturat Antantei și a intrat în război cu dorința de a-și îndeplini idealul de unitate națională, trecând în Transilvania prin trecătorile Carpaților.

Cu tot elanul și spiritul de sacrificiu dovedite de trupele române, copleșită de forțele inamicului, Armata Română s-a văzut nevoită să se retragă, luptând pas cu pas, spre Sud și Est, trupele române fiind nevoite să se retragă în Moldova, Oltenia, Muntenia și Dobrogea fiind ocupate de trupele inamicului.

La aceste acțiuni de luptă, aviația a participat cu totalitatea forțelor și mijloacelor existente în organica sa, executând în principal misiuni de recunoaștere la vedere și fotografice asupra coloanelor inamicului în

deplasare, concentrărilor de forțe, aliniamentelor atinse de trupe în diferite etape ale luptei, precum și misiuni de legătură în folosul comandamentelor marilor unități române, dând și primele ei jertefe.

Sosirea în țară a misiunii militare franceze, comandată de generalul Berthelot și ulterior a unei misiuni aeronautice comandată de colonelul Malherbre, în luna decembrie 1916⁴, formată din 35 de ofițeri, 11 adjutanți, 38 de segenți, 28 caporali și 165 soldați⁵, a condus la reorganizarea completă a Aeronauticii române. Observatorii și piloții francezi au fost încadrați la grupuri și escadrile alături de zburătorii români. Metodele franceze au fost predate în Școli de observatori, antenă, comandament și aplicate la unități.

Implicați încă de la sosire în formarea cadrelor autohtone și în

activitatea operativă a escadrilelor, ofițerii și subofițerii francezi au făcut ca reorganizarea aeronauticii, în cadrul general al reorganizării armatei române, să devină „o problemă franceză”, atât în ceea ce privește noua structură a armeei, atribuțiile organelor de comandament, concepția și conducerea procesului de instrucție menit să formeze piloți și observatori, fotografi și mecanici de avion⁴. Reușita operațiunii de reorganizare a fost verificată în timpul luptelor din vara anului 1917.

Potrivit acestui proces, până în luna mai 1917, Aeronautica română a fost reorganizată pentru a participa la campania anului 1917, în 3 Grupuri Aeronautice și un Corp de Aerostație puse la dispoziția armatelor de operații, astfel⁵:

Director - *Locotenent colonel de Verguette*

Comandantul Aviației - *Maior aviație Fotescu Costache*

<i>Grupul 1 Aeronautic</i> la Armata	Escadrila N1 - Căpitan Micheletti
2 Română	Escadrila F2 - Căpitan Chalet Panait
Maior av. Sturdza	Escadrila F3 - Căpitan Ștefănescu Scarlat
<i>Grupul 2 Aeronautic</i> la Armata	Escadrila N3 - Căpitan Grand
4 Rusă	Escadrila F4 - Căpitan Giossanu Haralambie
Maior av. Popovici Andrei	Escadrila F7 - Căpitan Gaulin
<i>Grupul 3 Aeronautic</i> la Armata	Escadrila N10 - Căpitan Blery
6 Rusă	Escadrila F5 - Irimescu Radu
Maior av. Capșa Nicolae	Escadrila BM8 - Căpitan Delas

Comandantul Corpului de Aerostație – *Maior Iarca Ioan*

Șeful Aerostației – *Maior rez. ing. Laudet*

Încadrată cu echipaje mixte de necesar ca număr și pregătire româno-franceze la nivelul apropiat tactică aeriană, dotată cu 300 de

aparate de zbor, din care permanent au acționat pe front 100 de avioane, Aeronautica Română a probat în campania aeriană pentru salvarea României în vara de foc a anului 1917 dragostea de țară și neam, spiritul de sacrificiu, curajul și alesele calități de zburători ale tuturor piloților și observatori aerieni din cele trei grupuri aeronautice, deviza „pe aici nu se trece” fiind materializată și în spațiul aerian al Oituzului, Mărăștiului, Mărășeștiului și oriunde inamicul aerian a cutezat să atace.

Anii 1918-1919 se vor dovedi hotărâtori pentru salvarea României, în condițiile dificile rezultate din ocuparea a 2/3 din teritoriu, încheierea armistițiului și ulterior păcii cu Puterile Centrale, cu clauze teritoriale și economice extraordinar de grele, jafului generalizat în zonele de ocupație, situația dificilă alimentară și sanitară din Moldova. Dar, și în aceste condiții, deși dotarea avea de suferit, dată fiind întreruperea rutelor de aprovizionare, Aeronautica Militară, alături de întreaga Armată Română își va face datoria.

În sprijinul diviziilor române vor acționa unități ale aeroanucicii constituite în Grupului aeronautic basarabean, care va acționa în această provincie, unități ale Grupului 1 Aeronautic care vor acționa în Bucovina și Grupul Aeronautic Ardelean, constituit din dezvoltarea Escadriei S2 Ardelene, grup încadrat în cea mai mare parte pe echipaje ale românilor din Transilvania care au luptat în armata Austro-Ungară. În această unitate aeronautică, care se va

acoperi de glorie în bătăliile aeriene în campaniile de final ale anului 1918 și în campania împotriva Republicii Sfaturilor din Ungaria în anul 1919 vor lupta și piloți transilvăneni de origine sasă, care pentru eroismul și comportarea extraordinară în luptă vor fi decorați cu cele mai înalte distincții militare ale României.⁸

Realitatea istorică reține una dintre misiunile de excepție executată de Aviația Militară, misiunea aeriană care a avut rolul determinant în pregătirea Marii Adunări de la Alba Iulia, care a proclamat unirea Transilvaniei cu România.

Este bine-cunoscut faptul că legăturile guvernului de la Iași cu reprezentanții românilor ardeleni constituiți în Consiliul Național Român Central erau întrerupte spre sfârșitul anului 1918, datorită unei ierni declanșată timpuriu. Pentru transmiterea unor documente importante, Marele Cartier General Român a ordonat executarea unei misiuni aeriene de sacrificiu la Blaj, pentru informarea membrilor Consiliului Național Român cu privire la evoluția situației generale de pe front, atitudinea României și măsurile de urmat pentru coordonarea acțiunilor pentru realizarea Marii Uniri.

Această misiune a fost încredințată locotenentului aviator Vasile Niculescu, pilot cu merite incontestabile în bătălia aeriană de la Mărășești și ulterior pe alte fronturi aerine pentru apărarea României, bun cunoscător al traiectului de zbor, deoarece mai făcuse misiuni peste

munți, în Transilvania, zburător desăvârșit pe tipul de avion ordonat pentru misiune, Farman 40.

Pregătit sub supravegherea și participarea atentă a pilotului, cu suplimentarea rezervoarelor de combustibil, decolarea în misiune a avionului Farman 40, nr 3240, având la bord alături de pilot pe căpitanul ardelean Victor Precup, fiind executată pe data de 10/23 noiembrie 1918, în condiții atmosferice extrem de dificile, cu carliga deschisă, având fețele acoperite cu un strat gros de parafină, pentru a rezista gerului de -35 grade. La bord se mai afla un sac cu manifeste și o geantă militară sigilată, avionul nu era înarmat și nici nu se știa dacă teritoriul de aterizare era luat sub protecția românilor sau se afla sub stăpânire maghiară. După trecerea munților la înălțimea de 2600 m și un zbor dificil de 2 ore și 15 minute, avionul, după survolarea orașului Blaj și aruncarea manifestelor Marele Cartier General Român desupra orașului, care anunțau trecerea Carpaților de Armata Română pentru eliberarea fraților transilvăneni, a aterizat pe câmpia libertății de la Blaj.⁹

Echipajul a fost întâmpinat de preotul Macavei și doctorul Precup, alături de o mulțime entuziasmată de sosirea soliei de mântuire din partea României.

Deși pentru unii specialiști documentele transportate nu sunt inedite, facem aprecierea că acest zbor istoric și documentele transmise au contribuit decisiv la actele unioniste care vor avea loc în săptămâna următoare. Sintetic au fost transmise: Scrisoarea

lui Ion I.C. Brătianu către Comitetul Național Român Central, care anunța sosirea ceasului biruinței, drepturi și libertăți pentru toți locuitorii Transilvaniei; Scrisoarea preotului doctor Nicolae Bălan către Vasile Goldiș, președintele Consiliului Național Român Central, care, în esență, relatea întâlnirile cu personalitățile române de la Iași, inclusiv audiența la regele Ferdinand și solicitările pentru a facilita sprijinul din partea miniștrilor plenipotențiali din capitala Moldovei ai Franței, Marii Britanii și SUA. Se solicita urgent organizarea Marii Adunări Naționale la Alba Iulia și proclamarea unirii necondiționate cu România; Scrisoarea preotului doctor Nicolae Bălan către preotul Vasile Suci, președintele Consiliului Național Român din Blaj prin care solicita sprijin pe timpul înaintării Armatei Române în Transilvania și, aceeași tactică de proclamare a unirii.

A doua zi, în uralele mulțimii, avionul a decolat către Bacău, iar în ziua următoare la Iași, unde a fost transmisă corespondența Consiliului Național Român.

Potrivit cifrele de bilanț, contribuția Aeronauticii Militare Române în anii războiului de întregire națională a fost remarcabilă, aviatorii, aerostațierii și artileriștii antiaerieni demonstrând înalt spirit de sacrificiu și alese virtuți de luptători aerieni. Au fost executate 10.000 ore de zbor, cu susținerea a peste 700 de lupte aeriene, peste 75 tone de bombe lansate în liniile inamice, aproape 1000 misiuni de

recunoaștere aeriană în câmpul de luptă strategic și tactic, numeroase misiuni speciale pentru infiltrarea în teritoriul inamic a ofițerilor din serviciile de informații, 146 avioane doborâte, din care 91 de aviație și 55 de artileria antiaeriană. Și sacrificiile au fost mari, 33 de piloți, observatori și mecanici de avion pierzându-și viața.¹⁰

Rolul Aeronauticii Militare s-a făcut remarcat prin aprecierile ofițerilor români și aliați, fiind materializate în ordinele de zi ale celor mai înalte comandamente militare, iar distincțiile acordate au fost proba curajului, eroismului, spiritului de sacrificiu și dragostei nemărturisite pentru neamul românesc.

Piloții, observatorii, aerostațierii și artileriștii antiaerieni români, pe care destinul și interesele supreme ale României i-au trimis în marele război, confruntându-se cu puternice forțe aeriene, cu mare experiență de luptă au fost oameni obișnuiți, tineri la început de drum, veniți de pretutindeni, din toate mediile sociale.

Acești eroi cu aură de legendă au învățat sa zboare și să lupte pentru a învinge în acele de neuitat școli ale aviației românești de la început de secol XX, Chitila, Cotroceni, Băneasa, în acea severă dar minunată Școala Militară de Aviație, având

alături în clasă și la manșă o pleiadă de neuitat de profesori și instructori de zbor, pe care istoria noastră aeronautică i-a așezat la temelia destinului său, oameni de cert profil moral, militar, cetățenesc și profesional, iar Aviația Română a știut întotdeauna să-și crească, să-și formeze aviatori și oameni de nădejde.

Pe toți i-a unit simțământul atracției, până la obsesie, a zărilor albastre, eternul vis al lui Icar de a zbura, profunda, dar discreta dragoste pentru neamul și țara lor, iar atunci când zborul a devenit luptă, ei au luptat pentru a-și apăra țara împotriva invadatorului aerian.

Este un adevăr, unanim acceptat și astăzi, acela că, aeronautica militară, în integralitatea componentelor sale, a fost și este o armă cu servituți speciale față de celelalte categorii de forțe ale armatei, cea mai semnificativă fiind aceea a costurilor, din aceste considerente existența și întreținerea acesteia a presupus din partea statului mari sacrificii de natură financiară, materială și, nu în ultimul rând, umană, fapt care a limitat cantitatea și de multe ori calitatea sistemelor componente, „*arma aerului*”, în întreaga sa existență, constituind însă *arma de lux* și totodată, *mândria și Puterea României*.

Note

- ¹ Arhivele Militare Române (în continuare A.M.R.), fond *Direcția Aeronautică*, dosar 4, f. 108; vezi și „*Monitorul Oastei*” nr. 19 din 29 iunie 1915, p. 478, nr. 37 din 14 septembrie 1915, p. 483.
- ² General av. Ing. Gheorghe Negrescu, *Memorii*, vol. II, p. 178.
- ³ A.M.R., fond *Direcția Aeronautică*, dosar 24, f. 42.
- ⁴ *România în anii primului război mondial*, vol. 1, Editura Militară, București 1987, f. 468.
- ⁵ *Aeronautica*, Tipografia Școalelor Militare Aeronautice, anul III, nr. 2, februarie 1928, Cotroceni, p.10.
- ⁶ *România în anii primului război mondial*, vol. 1, Editura Militară, București 1987, f. 73.
- ⁷ *Aeronautica*, Tipografia Școalelor Militare Aeronautice, anul III, nr. 2, februarie 1928, Cotroceni, p. 11.
- ⁸ A.M.R., fond *Direcția Aeronautică*, dosar 13, f. 412; vezi și prof. Dr. Valeriu Avram, cđor. Țiplea Mircea, *Aviația și Marea Unire*, Editura Crisserv, Mediaș, 2010.
- ⁹ Prof. Dr. Valeriu Avram, cđor. Țiplea Mircea, *op. cit.*, pp. 154 -155.
- ¹⁰ *Ibidem*, pp. 138-139.

Bibliografie

Lucrări cu caracter general și special:

***, *România în anii primului război mondial*, vol. 1, Editura Militară, București 1987.

Aeronautica, Tipografia Școalelor Militare Aeronautice, anul III, nr. 2, februarie 1928, Cotroceni;

prof. Dr. Valeriu Avram, cđor. Țiplea Mircea, *Aviația și Marea Unire*, Editura Crisserv, Mediaș, 2010.

Arhive:

Arhivele Militare Române (în continuare A.M.R.), fond *Direcția Aeronautică*, dosar 4, dosar 24, dosar 13; „*Monitorul Oastei*”, 1915.

Memorii:

General av. Ing. Gheorghe Negrescu, *Memorii*, vol. II, p. 178.

¹ A.M.R., fond *Direcția Aeronautică*, , f. 42.