

# PREZENȚA AVIAȚIEI ROMÂNE ÎN SUD-ESTUL TRANSILVANIEI, ÎN ANII 1916-1917

Prof. Vasile TUDOR

**Cuvinte cheie:** aviația românească, Primul Război Mondial, sud-estul Transilvaniei

**Key words:** *Romanian aviation, First World War, South-East Transylvania*

## Resumé

Meme insouffisant doté, l'aviation roumaine a fait des efforts au cours des missions revenues dans la première campagne du première guerre mondiale. Elle a continué le faire avec succes dans la campagne de Moldavie aussi, en surveillant l'ennemi de n'avancer dans le pas Oituz.

Dans le meme manière, a surveille tout le temps l'ennemi trouvé au cote de sud-ouest de Transilvanie.

Dintre toate armele, cea care a suferit cel mai mult din cauza dotării a fost tocmai aviația, deși ea avea să joace un rol important în desfășurarea luptelor. Totuși, s-a pornit la război cu un număr de 42 de avioane vechi, folosite mult timp și pentru școală, dintre care numai 28 au putut să fie trimise pe front<sup>1</sup>.

Ele au fost împărțite în cele 4 Grupuri de aviație, ce urmau a fi puse la dispoziția fiecăreia dintre armate. Armatei a II-a i-a revenit Grupul 2 Aviație, zis și Băicoi, după numele terenului pe care a staționat o perioadă de timp.

Cum la 16 august (28 august stil nou) 1916, armata română a intrat în Brașov, Grupul de aviație, ce se compunea numai dintr-o escadrilă cu două avioane, a trebuit s-o urmeze, pentru a se afla în apropierea sectorului său de luptă. Cu această ocazie, în ziua de 18 august 1916, lt. av. Gheorghe Negrescu, ce a pilotat un avion tip „Aviatic”, și lt. av. Ioan Peneș, aflat la bordul unui avion tip „MF” de 80 CP, au decolat de la Băicoi. Cu toate că amândoi erau conștienți de riscurile unui zbor peste munți, ei și-au îndreptat hotărâți avioanele spre nord, cu intenția de a ateriza la Brașov.

Din cauza unei defecțiuni la motor, avionul lui Gh. Negrescu a luat foc în aer, fapt ce l-a obligat să aterizeze cât mai repede la Buda – Prahova<sup>2</sup>. Celălalt aviator a trebuit să facă aceeași manevră la Azuga, din cauza norilor care „țâiau” munții. Abia în ziua următoare, când condițiile atmosferice au fost mai favorabile, Ioan Peneș a decolat, trecând, astfel, primul Carpații în zbor, ca apoi să aterizeze pe un teren situat între Dârste și Brașov. Întâmplarea a făcut ca acel transilvănean,

născut în Satulung-Brașov, la 10 iunie 1892, care urmase cursurile liceului la Buzău, să fie primul aviator român care a trecut Carpații în zbor, făcând astfel realitate din visul lui Vlaicu. El a înfăptuit aceasta la 19 august 1916, sărutând cu emoție pământul strămoșesc, după care a trecut la căutarea unui loc potrivit pentru un câmp de zbor, undeva la nord de Brașov. Marele eveniment nu a scăpat românilor transilvăneni, care l-au consemnat și în „Gazeta Transilvaniei” nr. 283 /1916.

Ioan Peneș a trecut la îndeplinirea misiunilor de război chiar din 20 august, o dată cu prezentarea la escadrilă a slt. obs.(r) Ion Chirițescu, artilerist și observator aerian, brevetat. Împreună cu acesta, el a plecat în prima recunoaștere de război, urmând itinerariul Brașov–Feldioara-cursul Oltului-Agnita-Făgăraș, aruncând și manifestele adresate populației. Fiind singurul pilot, până la 26 august, când la comanda escadrilei a sosit lt. av. Al. Pașcanu, a executat șapte misiuni de recunoaștere. Două zile mai târziu s-a prezentat la escadrilă lt. av. Ion Mărășescu, căruia Ioan Peneș i-a predat avionul ce-l folosisese până atunci și a plecat la București pentru a aduce altul, botezat de el „Satulung”. S-a întors la 17 septembrie 1916, trecând din nou munții în zbor, însă, de această dată, a fost însoțit de slt. av. Cicerone Olănescu, care a pilotat un avion „MF” de 80 CP. Peneș a adus un avion tip „Farman 40” cu motorul de 130 CP, care avea montată și o mitralieră.

În toamna anului 1916, s-au adus avioane noi, așa cum au fost: 19 tip „Breguet”, 37 „Farman 40”, 20 „Nieuport”-uri și altele ca motoare, hangare din pânză, și bombe<sup>3</sup>.

Păcat că, în urma unui accident mortal, primele au fost oprite de la zbor.

După cum este știut, armata română a pătruns și înaintat în Transilvania, folosind pasurile munților. Însă la scurt timp, copleșită de inamicul lăsat nestingherit de aliații noștri, care nu au întreprins acțiuni ofensive, odată cu intrarea noastră în război, a trebuit să se retragă. Sub presiunea trupelor inamice, după bătălia de la Brașov, din 2 septembrie 1916, Armata a II-a română a trebuit să se retragă, ocupând poziții pe crestele munților. Grupul 2 Aviație, al cărui comandant era Ioan Peneș, a început imbarcarea materialelor încă din noaptea de 23 septembrie, rămânând pe fostul lor aerodrom doar cele trei avioane, automobilele, mecanicii și câțiva soldați. Avioanele trebuiau salvate neapărat, fapt pentru care piloții Ioan Peneș, Cicerone Olănescu și Adrian Cașolțeanu, ce ajunsese acolo venind de la Tâlmaci, au decolat în primele ore ale dimineții. Dar ceața groasă i-a obligat pe toți trei să aterizeze la Dârste. Acolo, în cele din urmă, s-au scos elicele, s-au demontat motoarele și piesele mai importante de la cele două avioane tip „MF” de 80 CP, după care s-a dat foc la ce mai rămăsese din ele. Numai Ioan Peneș, bazându-se probabil, pe aparatul său mai nou și cunoscând bine locurile - era doar din părțile acelea - s-a încumetat de a trecut din nou munții, ajungând bine la Băicoi, după ce a străbătut un strat sau două de nori.

La 28 septembrie, tocmai când avea loc bătălia de la Oituz, unde a fost oprită pentru prima dată înaintarea inamicului, Grupul 2 Aviație executa cea de-a 25-a recunoaștere aeriană. Atunci, lt. av. Gheorghe Negrescu, însoțit de Ion Chirițescu, a trecut și el peste munți, urmând traseul Băicoi-Predeal-Dârste-Vârful Videanu-Băicoi, căutându-l pe inamic. La 1 octombrie, același aviator, împreună cu lt. Ermil Gheorghiu ca observator aerian, a avut de îndeplinit o misiune de zbor peste munți, executând o reușită recunoaștere pe itinerariul Băicoi-Predeal-Muntele Neamțului-Muntele Susaiul-Muntele Retevoiu-Clăbucetul Mare-Pasul Predeluș-Băicoi. De asemenea, la 2 octombrie, Ioan Peneș avându-l coechipier pe Ion Chirițescu, a revenit în zbor peste munții din Transilvania, urmând un traseu ce pornea de la Băicoi și continua pe la Predeal-Bran-Cristian-Bran-Dârste-Predeal-Băicoi. Este interesant de subliniat că, în timpul acelei misiuni de recunoaștere, deși au fost încadrați de artileria inamică care le-a

perforat în câteva locuri aparatul, cei doi au reușit să bombardeze aerodromul inamic din Brașov, distrugând un hangar. Cu toate că văzuseră la Brașov mai multe avioane inamice, la 4 octombrie, Ioan Peneș, avându-l ca observator pe Ioan Ferderber, abia sosit din școală, a executat un zbor pe ruta Băicoi-Predeal-șesul Bărsei-pasul Bran-Rucăr-Dragoslavele-Câmpulung. Vrând să aterizeze la Câmpulung, spre a raporta situația urgentă, în momentul începerii coborârii de la 2000 m a fost luat în primire de artileria inamică, iar când a ajuns la 3-400 m, și de infanterie. Avionul a fost grav avariat, fapt ce l-a obligat pe pilot să aterizeze forțat într-un teren nepotrivit, distrugându-l. Aviatorii au scăpat numai cu câteva leziuni ușoare<sup>4</sup>. Peste trei săptămâni, tot Ioan Peneș a dus la îndeplinire cea de-a 33-a misiune de recunoaștere pe ruta Băicoi-Cristian-Râșnov-Tohan-Bran-Rucăr-Dragoslavele-Lerești-Băicoi. La 28 octombrie 1916, cu Ermil Gheorghiu la bord, ca observator, el a zburat peste muntele Clăbucetul-Predeal-Tohanul Nou-Moeciu-Bran-Predeluș-Băicoi. Atunci, a bombardat bivouacurile inamicului de la Predeal și a descoperit coloane inamice ce înaintau dinspre Dragoslavele, spre Tohanul Nou.

Fiind nevoiți să ne retragem spre Moldova, Grupul 2 Aviație, după ce a trecut prin mai multe localități, s-a stabilit pe terenul de la Răcăciuni.

Din Moldova, când vremea a oferit o vizibilitate corespunzătoare, Ioan Peneș era în zbor cu aparatul său, deși postul de pilotaj al acestuia nu avea nici măcar un parbriz rudimentar. Așa a procedat la 21 ianuarie 1917, când, împreună cu observatorul francez Roger Lucy, a reușit să facă peste 80 de fotografii liniilor frontului din Moldova. Acestea se executau cu multă atenție. Avionul trebuia să zboare o perioadă de timp mai mult în linie dreaptă, ceea ce îl expunea tirului de la sol și să miște cât mai puțin posibil în jurul axelor sale, pentru că acele clișee se asamblau în laboratoarele fotografice. Tot atunci, cei doi au bombardat Fabrica de Cherestea din Valea Sușiței. Că au avut situații ca aceea din 27 ianuarie 1917, când au lansat bombe asupra aceleiași fabrici, dar ele nu au explodat, ori ca aceea din 17 ianuarie, când, din cauza zăpezii prea mari, caporalul Vincent a capotat, avariind avionul, este o realitate dureroasă. La 27 ianuarie, însoțit de observatorul Dumitru Bădulescu, Ioan Peneș a trebuit să zboare peste 3 ore, pe un ger strașnic. A repetat

misiunea împreună cu Lucy, dar în ziua următoare, a fost nevoit să schimbe motorul avionului. Abia la 4 februarie, și-a reluat activitatea de zbor, cu același Lucy. Ar fi trebuit să treacă din nou munții în Transilvania, însă motorul nu a funcționat normal și după câteva minute, și-a întrerupt zborul. Venind la aterizare în direcția hangarului și cu viteză mare, Ioan Peneș a lovit un alt avion, căruia i-a rupt o parte din plan, stricându-l și pe al său.

În lunile februarie, martie și chiar aprilie 1917, s-au executat puține zboruri, din cauza iernii grele. Totuși, misiunile urgente ori speciale au fost duse la îndeplinire. La 22 martie, Peneș cu Lucy au luat 64 de imagini foto în Valea Oituzului și Cașinului, cu toate că au fost tot timpul atacați de artileria antiaeriană inamică, motiv pentru care s-a întors cu avionul perforat de proiectilele inamicului<sup>5</sup>. Peneș a repetat misiunea cu aceleași rezultate, în 21 și 24 martie, când a căutat mult mai bine pozițiile inamicului pe la Măreștești.

La 30 martie, împreună cu Lucy, a ajuns iarăși la Oituz și Tg. Secuiesc, pentru a fotografia situația de pe cele trei aerodromuri aflate peste Carpați. Cu avionul „Farman 40” nr. 36, el a executat, la 3 aprilie, o recunoaștere foto în spatele frontului și un reglaj de tir în Valea Sușiței, apoi, în echipaj cu observatorul francez Brissoud, a executat o recunoaștere, în spatele frontului Corpului 4 Armată, ca apoi să înceapă zborurile de antrenament, cu noii piloți sosiți pe front. Imediat, alte echipaje au continuat asemenea misiuni, chiar dacă în fața Grupului, aflat atunci la Bacău, apărarea antiaeriană inamică era foarte puternică, trăgând cu precizie. Trei baterii din Valea Oituzului nu au permis avionului pilotat de Dumitru Naidinescu să treacă spre Tg. Secuiesc, rănindu-l pe lt. Radu Cuțarida, care era observator. Insistându-se cu asemenea misiuni, rezultatele nu au întârziat și curând, la Covasna, s-a fotografiat un mare depozit ce era compus din 20 de hangare mari<sup>6</sup>.

La 30 aprilie, în timp ce se afla împreună cu ofițerul observator Adrian Dumitriu deasupra liniilor dușmane, pentru a face o recunoaștere aeriană în sector, avionul a fost lovit de un obuz tocmai în comenzi, pe când se afla la 3000 m. Cei doi zburători s-au prăbușit la pământ, lângă Mănăstirea Cașin odată cu avionul, din care s-a mai putut recupera doar motorul<sup>7</sup>. Grav răniți, aviatorii au fost internați în spitalul din Piatra Neamț unde,

datorită îngrijirilor primite, au scăpat cu viață, însă Ioan Peneș a rămas infirm pentru toată viața. În spital fiind, a aflat o mare veste, care l-a impresionat până la lacrimi. I se conferise Ordinul „Mihai Viteazul”, cea mai înaltă distincție destinată ofițerilor armatei române, pentru fapte excepționale de arme, stârnind admirația și respectul celorlalți răniți și ale întregului personal medical.

În urma recunoașterilor aeriene și a informațiilor culese, prin ordinul nr. 916 din 17 mai 1917, Comandamentul Armatei a II-a Române a comunicat Grupului 1 Aviație o serie de obiective ce trebuiau bombardate de aviație. Aceasta pentru că în spatele frontului erau concentrate multe trenuri de luptă și regimentare ale Diviziilor 218 și 1 Cavalerie, precum și însemnate depozite de hrană și muniții. Totodată, se recomanda lovirea din aer a rezervelor inamicului din valea pâraului Lărguța, a celor din localitatea Câmpurile și Roșculești, Găurile și Colacul, aflate în sectoarele Sușița, Putna, etc. Se insista să fie atacate, cu prioritate, localitatea și gara Câmpurile, de unde porneau spre front cinci căi de comunicație. La fel Poiana Întărcătoarea, unde se găseau toate trenurile Brigăzii 8 Munte și un centru de re aprovizionare. Ziua și ora atacului erau lăsate la aprecierea aviatorilor.

Activitatea inamicului aflat la Tg. Secuiesc era destul de atent observată. Ca dovadă, în 10 mai, după bombardarea fabricilor „Carpați” - atacată cu 2 bombe, precum și a celei numită „Union”, cu alte 2 bombe, s-a executat un zbor de recunoaștere asupra aerodromurilor de la Tg. Secuiesc, reținându-se că cel de la sud de gară părea părăsit. În schimb, cel de la sud-vest de oraș și cel de la Katolna aveau 6 hangare mari montate<sup>8</sup>. La fel, luni 15/28 mai 1917, când s-a descoperit o nouă baterie în Valea Cașinului și s-au luat 12 clișee foto, chiar dacă s-a tras puternic împotriva avioanelor și de la Tg. Secuiesc<sup>9</sup>.

După pregătirile necesare, în ziua de 19 mai 1917, s-a executat prima misiune de bombardament din cele ordonate, atacându-se cu cinci avioane localitatea Câmpurile. Misiunea s-a bucurat de un frumos succes, multe dintre cele 24 bombe cu lichid a 8 kg fiecare au căzut pe magazinele din gara Câmpurile și barăcile din jur. În ce privește data executării misiunii, rapoartele militare scriau că a fost bine aleasă, deoarece în dimineața zilei respective aviația inamică bombardase dispozitivul Diviziei 1, motiv

pentru care, în afara efectului material și moral, bombardamentul a fost socotit și ca unul de represalii<sup>10</sup>.

O săptămână după reușita lor acțiune de bombardament, cei de la Grupul 1 Aviație au primit o altă misiune specială, de care s-au achitat exemplar adj. Lafarge și lt. Laperote. Ei, în afara misiunii de recunoaștere de armată în spatele trupelor inamice, au împrăștiat câteva pachete cu manifeste deasupra Brașovului și la Tg. Secuiesc, mitraliind și un tren de persoane de la 400 m altitudine.

La 27 mai 1917, Comandamentul Armatei a II-a Române a revenit, trimițându-le un tabel cu centrele pe care aviația avea ordin să le bombardeze, precizând și locul în care se aflau mai multe comandamente inamice, așa cum erau Cartierul Brigăzii 8 Munte, aflat la confluența Văii Groapa Măgurii cu Valea Cașinului, Centrul Diviziei 1 Cavalerie și 218 de la fabrica „Carpați”, Centrul Diviziei 71 de la Oituz, Cartierul Corpului 8 Armată de la Brețcu și Cartierul Grupului Gerock din Tg. Secuiesc.

Misiuni speciale sunt socotite și temerarele zboruri executate de Mircea Zorileanu, marele aviator român. Acesta, în 6 iunie 1917, după ce a decolat în zorii zilei la ora 3,40, împreună cu lt. obs. Ștefan Sănătescu, aflat la prima sa misiune pe frontul din Moldova, a bombardat cu succes fabrica „Carpați” și postul de comandă al Diviziei 218 inamică, chiar dacă orientarea îi fusese îngreunată de ceață. Artileria vrăjmașă s-a dovedit foarte activă pe aproape întregul traseu, însă nu i-a împiedicat să arunce opt bombe în condiții foarte bune asupra obiectivului vizat, provocând un incendiu în incinta acestuia.

Pentru misiunea din 7 mai 1917, decolarea s-a dovedit mai dificilă din cauza luminii date de flăcările de la benzina turnată pe sol, care nu a fost suficient de puternică. Totuși, cele două avioane ce aparțineau escadrilei „F-2” au reușit la ora 3,45, să-și ia zborul. Ele au fost pilotate de cpt. Mircea Zorileanu, care era în echipaj cu lt. obs. Ștefan Sănătescu și de cpt. Nielsen, un adevărat prieten al românilor, care a zburat împreună cu camaradul său, Brissoud. Aveau misiunea să bombardeze Cartierul Diviziei 71 Germană și depozitele acesteia de la Oituz. Cât timp avioanele noastre au zburat deasupra liniilor inamice, ele au fost atacate cu înverșunare de artileria anti-aeriană inamică, care a tras circa 300 de proiectile, ale căror explozii au fost văzute și de pe terenul de la Onești. După lansarea

celor 16 bombe de câte 8 kg fiecare, fără aparate de ochire, satul Oituz a fost acoperit de fumul exploziilor și al incendiilor produse. Cu toate acestea, din depozitele atacate s-a tras multă vreme cu tunurile de 105 mm asupra celor două avioane românești, însoțite de alte două avioane rusești, care au lansat și ele încă 8 bombe, ridicând totalul la 192 kg. De reținut că o bună parte din traseu, motorul avionului pilotat de Mircea Zorileanu a avut probleme în funcționare, ceea ce a dat serios de gândit echipajului care, spre cinstea lui, nu a renunțat la executarea misiunii. Însă a urcat mai greu la 1500 m altitudine, rămânând în urma celui pilotat de francez, fapt pentru care s-a tras mai mult asupra lui cu tunurile<sup>11</sup>.

Primind o misiune secretă, în 7 iunie a decolat un avion „G4” condus de sergentul Alessandro și lt. Roger Lucy la bord. Însă configurația terenului i-a păcălit pe bunii noștri luptători francezi, care trebuiau să cerceteze căile de comunicație dintre Zăbala și Milea și pe cele dinspre Zăbala și Valea Buzăului. Ei au ajuns în Valea Teleajenului și la Ploiești, unde au surprins o mare activitate în gară. Profitând de situație, pentru că tot ajunseseră până acolo, au aruncat două bombe, după care s-au întors, aterizând la Tecuci, urmăriți de două avioane „Fokker”, ale căror mitraliere, se pare, trăgeau prin discul elicei.

Pentru 8 iunie 1917, Grupul 1 Aviație a ordonat să fie bombardată localitatea Brețcu de peste munți, misiune ce a fost executată cu succes. Ar fi fost ziua cu o frumoasă activitate, dacă inamicul era împiedicat de a ne bombarda și el. A lansat trei bombe la Onești, fără a produce prea mari pagube, opt asupra podului de peste Trotuș, aproape de Onești, fără să-l lovească, apoi câte două în satele Bâlca și Coțofenești.

În 12 iunie 1917, a fost executată una dintre cele mai de seamă misiuni îndeplinite de aviația veche românească: bombardarea în plină noapte a Brașovului și Covasnei. Zborurile de noapte executate de maestrul Zorileanu au culminat cu cel din 12 iunie, când a decolat în plină noapte de pe terenul de la Onești, la ora 1,55, fără ajutorul unor instalații potrivite de lumini artificiale și nici cu o iluminare corespunzătoare a terenului de pe care a decolat. Atunci a fost bombardată gara Brașovului, făcând să explodeze mai multe rezervoare cu combustibil, atât acolo, cât și la „fabrica de petrol”, iar la întoarcere încă 6

bombe au fost lansate peste Covasna, care era înțesată cu trupe adverse<sup>12</sup>.

Misiunile încredințate lui Zorileanu, de comandantul Escadrilei "F2", au continuat, însă cu lt. Gonta ca observator. Între acestea, au predominat cele de recunoaștere foto și bombardament, așa cum a fost cea din 19 iunie 1917. Atunci a trebuit să bombardeze trenurile regimentare și depozitele de la confluența pâraurilor Groapa Măgurii cu Cașinul și Cartierul Brigăzii a 8-a de Munte din aceeași zonă. Itinerariul urmat a fost Onești - Valea Cașinului, lansând 6 bombe tip „Gross”. Dintre acestea, patru au căzut direct în țintă deși lansarea a fost stânjenită de focul viu al artileriei antiaeriene a inamicului<sup>13</sup>. În ziua următoare, a zburat la o altitudine de 3500 m, pentru a executa o misiune de recunoaștere și foto în Valea Putnei, pentru a observa dacă inamicul a prelungit calea ferată îngustă pe traseul Covasna-Nerejul până la Năruja, spre Valea Putnei. Itinerariul a fost: Onești - Câmpurile - Borzești - Năruja - Spulberul - Nereju - Paltinul - Năruja - Valea Sării - Rotulești - Onești. Deși au fost incomodați de ceața persistentă în sector, s-a putut observa că încă nu se construise calea ferată pe Valea Zăbalei. Totalitatea lungimii raidului a fost de 148 km, dintre care mai mult de 100 km au fost efectuați în spatele frontului inamic, motiv pentru care au fost escortați de adjutantul francez Laproux cu un avion de vânătoare. De asemenea, în 22 iunie, împreună cu slt. francez Brisoud au reușit să fotografieze sectorul rus al frontului în regiunea Satului Nou și Valea Slănicului, de unde au luat 24 clișee foarte bune. Deși au văzut un avion ce zbura spre Tg. Secuiesc, nu au părăsit misiunea.

Este adevărat, zborurile executate în teritoriul inamic au cerut întotdeauna piloți cu o voință deosebită, așa cum a dovedit și slt. Constantin Mincu, pilot care primise brevetul

doar cu un an în urmă. Acesta, imediat după bătăliile de la Mărășești și Oituz, împreună cu lt. obs. Radu Cuțarida, a trecut în zbor munții în Transilvania, unde spațiul era bine controlat de aviația inamică, și a lansat populației de acolo manifeste prin care se vestea victoria armatei noastre. El s-a folosit de renumitul sau mai bine zis de bătrânul avion Farman metalic, sosit la București în plin război, adus tocmai de la Salonic, de către aviatorii englezi, care, o vreme, au luptat alături de noi. La plecare, aceștia l-au lăsat să fie reformat pe meileagurile Moldovei. Însă lipsa de material volant din escadrilele noastre a făcut ca avionul respectiv să mai execute multe zboruri, fie de război, fie de legătură. Din acest motiv, aviatorii scriseseră pe gondola fuselajului „Gara de Nord - Obor”, întocmai ca pe un tramvai cu cai din Bucureștii de odinioară.

După luptele de la Mărășești, Mărăști și Oituz, în care s-au sacrificat vitejește atâția români, inamicul a fost oprit, stăvilindu-se astfel acțiunile sale militare concepute și conduse de generalul Mackensen, supranumit „spărgătorul de fronturi”. Atât înaintea acestor lupte, cât și în urma lor, adversarii noștri s-au întrecut în folosirea a tot felul de metode demobilizatoare, ajungând până acolo încât aruncau în tranșeele trupelor române publicații ori alte tipărituri dușmănoase, dintre care unele erau editate la București de câțiva politicieni și ziariști rămași acolo. Unii chiar au discreditat armata română în fața celor rămași acasă. Sigur că am răspuns și noi cu o seamă de misiuni, așa cum a fost cea din 2 octombrie 1917, când submaistrul Ioan Georgevici și slt. Barzon au lansat manifestele noastre, trupelor inamice<sup>14</sup>, precum și trimiterea unor avioane, chiar la București, cu asemenea gen de misiuni. Dar toate acestea vor face obiectul unei alte comunicări.

## Note

1. xxx, *Aripi românești*, Editura Militară. București., 1971. p. 60
2. Negrescu, Gheorghe, *Din amintirile unui vechi aviator*, Editura Militară, 1977, p. 101,
3. Arhivele Militare Române (În continuare AMR), fond 5425, dosar nr. 387, p. 57.
4. Negrescu, Gheorghe, *op. cit.*, p. 117
5. Radu Theodoru, *Zborul nostru*, Institutul de Arte Grafice „E.Marvan”, București, 1930, p. 48,
6. *Ibidem*, p. 52
7. *Ibidem*, p. 54
8. AMR, fond 3471, dosar nr. 2, p. 23,
9. *Ibidem*, p. 18,
10. xxx, *Istoria aviației române*, Editura științifică și enciclopedică, București, 1984, p. 108
11. AMR, fond 3471, dosar nr 2, p. 21,
12. Tudor, Vasile, *Ei au forțat imposibilul*, Editura Start 2001 Internațional, București. 1997, p. 25
13. AMR, fond 3011, dosar nr. 60, p. 1001
14. *Ibidem*, p. 1003