

PAGINI DIN ISTORIA AVIAȚIEI MILITARE ROMÂNEȘTI. CONSTANTIN AL. PÂRVULESCU (1890-1945)

Traian-Constantin DUMBRĂVEANU¹

PAGES FROM HISTORY OF ROMANIAN AIR FORCE. CONSTANTIN AL. PÂRVULESCU (1890-1945)

ABSTRACT

Romanian Air Force was founded in 1910 thanks to the civil society Ministry of War. The first military aircraft design and Romanian building, designed by engineer and aviator Aurel Vlaicu conducted at Arsenal Army, flew on 17 June 1910. Aurel Vlaicu, who studied at the Higher School Royal Bavarian Polytechnic of Munich, became the first pilot of the Romanian army.

During the years 1911-1912 were established three civilian flight schools in Chitila, Cotroceni and Baneasa-Bucharest where they patented military pilots, and by Royal Decree no. 1953 of 27 March/April 8, 1912, the War Office established military pilot school at Cotroceni, Bucharest, the fourth flight school in Romania. It was then also placed military pilot badge. The first patent was obtained military pilot Lieutenant Ștefan Protopopescu and the second lieutenant Gheorghe Negrescu.

In September 1916 the young lieutenant Pârvulescu will enter into staff heroic Group 2, commanded by Major Andrei Popovici. In the battle of Marasesti in August 1917, which decided the future of Romania, he has contributed significantly to upgrading since operational plans of the Romanian army, facing a surprise forces German military, he had discovered the morning July 24/august 6, 1917.

Keywords: Ministry of War, Arsenal Army, lieutenant Pârvulescu, Romanian army.

Aviația militară românească a luat ființă în anul 1910, datorită colaborării societății civile cu Ministerul de Război. Primul avion militar de concepție și construcție românească, proiectat de inginerul aviator Aurel Vlaicu și realizat la Arsenalul Armatei, a zburat la 17 iunie 1910.

Aurel Vlaicu, care studiasse la Școala Superioară Politehnică Regală Bavareză din München, a devenit primul pilot al armatei române.

La 27 septembrie 1910, Aurel Vlaicu participă la manevrele militare ale armatei terestre române, desfășurate între Slatina și Piatra-Olt (Fig. 1).

Misiunea sa era să transporte, pe calea aerului, un ordin de operații militare, făcând legătura între două unități ale aceluiași comandament. Regele Carol I îi înmânează ordinul, cu misiunea transportării acestuia pe calea aerului la unitatea de la Piatra-Olt și să predea acest ordin ASR prințului Ferdinand². A. Vlaicu a zburat cu

¹ Muzeograf, doctorand în istorie, Muzeul „Casa Mureșenilor”, Brașov;
e-mail: traidum@gmail.com.

² Valeriu Avram, *Inginerul aviator Aurel Vlaicu - consacrarea internațională a creației sale aeronautice*, în „Document. Buletinul Arhivelor Militare Române”, nr. 3 (49)/2010, p. 3-7.

avionul său Vlaicu I la 500 de metri deasupra râului Olt, ajungând în ceva mai mult de o jumătate de oră la Piatra-Olt. Pe lângă prințul moștenitor Ferdinand, la Piatra-Olt se mai aflau: prințul Carol, principii Frederik Victor și Joseph de Hohenzollern, primul ministru Ion I.C. Brătianu și ministrul de război, generalul Grigore Constantin Crăiniceanu.

Prin realizarea acestui zbor, România a devenit, după Franța (august 1910, cu o misiune militară aeriană a pilotului Louis Bleriot), a doua țară din lume care a folosit avionul și în scopuri militare.

Imediat după acest eveniment, Ministerul Înzestrării Armatei va ordona construcția a trei avioane Vlaicu I, care vor intra în dotarea aviației, fiind prima serie de aeroplane românești executate în România.

Pe parcursul anilor 1911-1912 s-au înființat trei școli de zbor civile, la Chitila, Cotroceni și Băneasa-București, unde s-au brevetat și piloți militari, iar prin Înaltul Decret Regal nr. 1.953 din 27 martie (8 aprilie) 1912, Ministerul de Război a înființat Școala militară de pilotaj la Cotroceni-București, cea de-a patra școală de zbor din România. Tot atunci s-a introdus și insigna de pilot militar. Primul brevet de pilot militar a fost obținut de locotenent Ștefan Protopopescu, iar cel de-al doilea de locotenent Gheorghe Negrescu (Fig. 2).

Până în 1913, în școlile de pilotaj civile și militare s-au pregătit un număr de 21 piloți militari, iar alți 15 aviatori și-au luat brevetele în Franța.

Parlamentul României a votat în aprilie 1913 prima lege de organizare a aeronauticii militare, sancționată de regele Carol I prin Înaltul Decret Regal nr. 3.199 din 30 aprilie 1913. Se înființa Serviciul de aeronautică militară, cu două secții: de aviație și de aerostație.

S-a creat și Corpul aeronauților permanenți, format din piloți, mecanici și observatori aerieni³.

Aviația militară română a cunoscut o dezvoltare importantă în anul 1913, având în dotare 34 de avioane militare, din care 16 erau de tipul Bristol-Coandă. Acest tip de avion a fost proiectat de inginerul român Henri Coandă, care încă din anul 1912 lucra la uzinele Bristol din Anglia în calitate de inginer șef și apoi de director tehnic. Între anii 1914-1916 a continuat dotarea și pregătirea aviației militare pentru a intra în luptă⁴.

Prin Decizia Ministerială nr. 305 din 10/23 august 1915, s-a înființat Corpul de Aviație Român. În felul acesta aviația devenea o armă de sine stătătoare, care nu se mai subordona Direcției Geniului.

La intrarea României în război împotriva Austro-Ungariei, la 14(27)-15(28) august 1916, Corpul de Aviație Român avea în serviciu 44 de avioane, 97 de piloți și 84 de observatori aerieni. Fiecare din cele 4 armate române a primit câte un grup aerian. Aviatorii au executat în prima parte a campaniei misiuni de recunoaștere și bombardament pe frontul de nord-vest din Transilvania și pe cel sudic.

La 1 ianuarie 1917 aviația militară a fost reorganizată, înființându-se Direcția Aeronauticii din Marele Cartier General Român.

³ Idem, *Aeronautica română în Războiul de Întregire Națională (1916-1919)*, București, Editura Militară, 2012, p. 11-14.

⁴ Idem, *Istoria Aviației Militare, 1910-2010*, București, Editura SCRIB, 2010, p. 27-30.

Prin sosirea Misiunii Militare Franceze conduse de generalul Henri Mathias Berthelot, situația aviației militare române s-a îmbunătățit substanțial. În iarna anului 1917 s-a primit un număr mare de avioane, achiziționate în principal din Franța, astfel că în primăvara și vara anului 1917 armata română avea în serviciu 13 escadrile, cuprinzând toate categoriile de avioane: de recunoaștere, de bombardament, de vânătoare, de recunoaștere îndepărtată și bombardament strategic⁵.

În perioada iulie-septembrie 1917, în sectoarele de luptă de la Mărăști și Mărășești au acționat peste 100 de avioane românești și cinci companii de aerostație, contribuția deosebită a aeronauticii la victoriile din vara anului 1917 fiind subliniată de comandanții Armatei române și chiar de generalii germani și austrieci.

România achiziționează din Franța și Marea Britanie 322 de avioane de vânătoare Nieuport, tipurile 11, 12, 17, 19, 21, 23 și 28, de recunoaștere și bombardament ușor Farman, tip 40 și 46, Sopwith Strutter, Caudron G4 – bimotoare de recunoaștere îndepărtată și bombardament, și avioane Breguet-Michelin de bombardament.

În iarna și primăvara anului 1917 aviatorii români au fotografiat de mai multe ori tot frontul cuprins între localitățile Nămolosa (Galați), Mărășești, Mărăști și Oituz, pe o distanță de aproximativ 180-200 km, unde în vara anului 1917 se vor desfășura lupte aprige. Aviația militară, organizată pe trei grupuri aeronautice, dispunea în iulie 1917 de 150 de avioane grupate la început în 12, apoi în 14 escadrile.

Aviatorii și-au adus o mare contribuție în desfășurarea marilor bătălii din august-septembrie 1917, luptând până în anul 1919 și obținând 83 de victorii aeriene (alte 50 de avioane inamice au fost doborâte de artileria antiaeriană)⁶.

O legătură directă cu frontul din Moldova a avut Constantin Al. Pârvulescu (1890-1945), profesor de matematică, angajat voluntar în aviație la 15 august 1916, imediat după intrarea României în Primul Război Mondial alături de Antanta. Profesorul Constantin Al. Pârvulescu era vărul mai mare al unui alt mare Erou al Aerului, Eugeniu Pârvulescu, cel care în cel de-Al Doilea Război Mondial avea să devină căpitan aviator comandor, comandantul Grupului 8 Vânătoare, care a luptat cu eroism pe Frontul de Est între 1941-1942⁷. Comandorul E. Pârvulescu făcea parte din familia Mureșenilor, el fiind ginerele compozitorului Iacob Mureșianu, frumoasa sa soție era Florica Maria, fiica cea mică a marelui compozitor transilvănean.

În septembrie 1916 tânărul sublocotenent Constantin Al. Pârvulescu va intra în cadrul eroicului Grup 2 aviație, sub comanda maiorului Andrei Popovici.

În bătălia de la Mărășești din august 1917, unde s-a decis viitorul României, el și-a adus o contribuție importantă pentru reactualizarea de atunci a planurilor operaționale ale armatei române, făcând față unei surprize ale forțelor militare germane, pe care o descoperise în dimineața zilei de 24 iulie (6 august) 1917⁸.

⁵ *Ibidem*, p. 33.

⁶ *Ibidem*, p. 34.

⁷ T.-C. Dumbrăveanu, *Participarea piloților români pe Frontul de Est, Grupul 8 Vânătoare și comandantul său, Eugeniu „Puiu” Pârvulescu, 1941-1942*, în „Dunărea și Marea Neagră în spațiul euroasiatic. Istorie, relații politice și diplomație”, IV. Partea a II-a, Constanța, Editura Muzeului Marinei Române, 2016, p. 56-72.

⁸ Elvira Botez, *Universitari români în Primul Război Mondial*, în „Noema”, vol. VIII, Cluj-Napoca, Editura Mega, 2009, p. 507.

Se cunoaște faptul că generalul Mackensen își pusese în gând în iulie 1917 să cucerească Moldova și să ajungă în cel mult două săptămâni de la Mărășești, unde era frontul, la Iași. La plecarea sa din București spre Focșani, în seara zilei de 5 august 1917, promisese formal acest lucru celor care-l salutaseră pe peronul Gării de Nord.

Dar de cele mai multe ori intervine imprevizibilul! Astfel, în iulie-august 1917, Grupul 2 aviație condus de maiorul Andrei Popovici era în plină activitate pe frontul Mărășeștilor (Fig. 4). În dimineața zilei de 24 iulie (6 august) 1917, sublocotenentul aviator Constantin Al. Pârvulescu era într-un avion de tip Farman 40 (Fig. 3), pilotat de aviatorul francez Vincent, cei doi fiind într-un zbor de recunoaștere deasupra frontului. Deși pâcla din acea dimineață împiedica vizibilitatea, Pârvulescu observă că în dreptul punctului Pădurea Neagră (Fig. 5) frontul fusese spart, iar germanii se infiltrau vertiginos spre frontul român.

Frontul era spart în sectorul unde erau aliații noștri ruși, care își abandonaseră pozițiile ce le reveneau fără să anunțe trupele române de acest abandon, permițându-le nemților să înainteze rapid fără adversar în față. Foarte repede echipajul Vincent-Pârvulescu se întoarce cu avionul la Călmățui, sat la sud-est de Tecuci, pentru a raporta. Nu-l găsește însă pe comandantul Popovici, care primise ordine de la superiori să se mute cu tot comandamentul la aerodromul de la Tecuci⁹. Echipajul Vincent-Pârvulescu decolează, ajunge la Tecuci, unde Pârvulescu aleargă să raporteze șefului său tragica descoperire.

Iată cum, peste ani, generalul Andrei Popovici¹⁰ relatează acest episod de care își amintește cu mare emoție, gândindu-se la vigilența extraordinară a tânărului sublocotenent, la profesionalismul său, care peste ani avea să-l propulseze spre o carieră universitară de cel mai înalt nivel, devenind în anii maturității cel mai mare astronom al țării noastre:

„Ies din bordei și, nas în nas, mă izbesc de sublocotenentul Constantin Pârvulescu care venise cu un Farman 40, pilotat de Vincent.

- Ce este Pârvulescu ... ce s-a întâmplat?
- Frontul a fost spart la Mărășești!
- Cum? Imposibil fără o preparație de artilerie, fără o activitate specială pe front, fără vreun semn prevestitor? Imposibil Pârvulescu!
- Domnule maior frontul a fost spart!
- Unde, în ce punct?
- La Pădurea Neagră.

Indicarea acestui punct m-a făcut imediat să-mi dau seama că vestea căpăta un caracter de mare gravitate și că ea începea a fi posibilă. Teoretic, de la cabinet știam cu toții cei ce aveau un rol și o răspundere în treburile armatei I-a române, că dacă într-o bună zi inamicul va sparge frontul, apoi acesta – Pădurea Neagră, confluența Sușiței în Putna –, era punctul care se preta mai bine la această operație.

- Pârvulescu, știrea este foarte gravă. Decolează imediat și verifică din nou faptul!

⁹ Magda Stavinschi, *Constantin Pârvulescu. Erou și cercetător al cerului, 1890-1945*, Ploiești, Editura Grafoanaytis, 2015, p. 29.

¹⁰ Constantin C. Gheorghiu, *General aviator Andrei Popovici*, București, Editura Militară, 1978, p. 41-42.

Echipajul a plecat imediat în execuția ordinului meu. În același timp, am încredințat aceeași misiune și unui alt echipaj, Cicerone Olănescu-Grigore Gafencu, pentru a verifica și prin el vestea gravă adusă de Pârvulescu. Ambele echipaje au fost de acord asupra spargerii frontului de la Mărășești”¹¹.

Putem spune, fără să exagerăm în niciun fel, că situația spargerii frontului ar fi avut urmări dezastruoase pentru armata română dacă ochiul de vultur al lui C.Al. Pârvulescu nu ar fi observat la timp situația critică și nu ar fi riscat coborând periculos de jos deasupra Pădurii Negre pentru a observa mai bine manevrele care se desfășurau pe linia frontului.

Această acțiune precum și celelalte acțiuni de război ale sublocotenentului observator Constantin Al. Pârvulescu, i-au adus drept recompensă numeroase onoruri militare¹²: ordinul de război „Virtutea militară”, ordinul rus „Sf. Gheorghe”, atât de important pentru acele vremuri, în două clase, „Steaua României”, cu panglică de „Virtute militară”, „La Croix de Guerre”, franceză, cu palme, și ordinul de război al „Virtuții aeronautice”, acest „Mihai Viteazu” al aerului (Fig. 7).

După război, Constantin Al. Pârvulescu va continua cariera didactică și în paralel pe cea de cercetător. În anul 1925 va susține teza de doctorat la Sorbona, aceasta fiind începutul unei cariere strălucite în domeniul astronomiei (Fig. 6).

Activitatea sa ca cercetător și membru al mai multor societăți de astronomie și universități din întreaga lume îl va face cunoscut, stimat și meritele sale vor fi apreciate la adevărata lor valoare. Societatea Internațională de Astronomie va denumi asteroidul 2331 „PARVULESCO”, fiind primul corp ceresc care capătă numele unui cercetător științific român¹³.

Constantin Al. Pârvulescu se stinge din viață la 2 iulie 1945, iar la înmormântarea sa ultimele cuvinte sunt rostite de vechiul său comandant Andrei Popovici, care strecoară în sufletele celor prezenți cuvinte deosebite, care arată cât de mult îl respecta și îl prețuia pe fostul său subaltern din Marele Război și cât de mult a însemnat prietenia care i-a legat până la moartea marelui savant. Iată ce spunea cu lacrimi în ochi comandantul Andrei Popovici:

„Și-a făcut din cerul românesc câmpul său de bătaie. A simțit zbuciumul, neliniștea cetelor trădătoare, care te prăvălesc în neant. A căutat în nopțile negre steaua care se aprinde ca o făclie. S-a aruncat vitejește în vârtoarea luptelor. Toată această natură mare, care defilează pe sub aripile avioanelor îi era cunoscută. Cunoștea câmpiile, pădurile, satele și chiar casele izolate ale marelui sector al Mărășeștilor. Din dragostea învățată pentru cerul țării sale, în vremurile de bejenie, dar și de glorie a războiului întregirii, Pârvulescu a continuat a studia și a ajuns a fi profesor de lumea și bolta cerească, cu cosmografia și cosmogonia ei.

A dispărut precum apăruse, cu surprindere și viteza unui meteor”¹⁴.

Locotenentul Constantin Al. Pârvulescu a fost un erou și un mare zburător al războiului întregirii neamului, un mare dascăl, care, ca soldat și ca învățat, cer-

¹¹ Andrei Popovici, *La moartea profesorului Constantin Al. Pârvulescu*, în „România Aeriană”, XIX, nr. 10, p. 9-12; Magda Stavinschi, *op. cit.*, p. 29-30.

¹² Elvira Botez, *op. cit.*, p. 506.

¹³ Magda Stavinschi, *op. cit.*, p. 7.

¹⁴ A. Popovici, *op. cit.*, p. 8.

cetând cerul țării și pe cel al lumii, le-a onorat în egală măsură. El a plecat mult prea de timpuriu, după o viață împlinită în serviciul patriei și al științei.

Lista ilustrațiilor:

Fig. 1 – Aurel Vlaicu la Piatra-Olt, 27 septembrie 1910.

Fig. 2 – Școala de pilotaj de la Chitila, anul 1913.

Fig. 3 – Avionul Farman-40, echipajul Vincent-Pârvulescu, la 6 august 1917.

Fig. 4 – Piloții și observatorii aerieni de recunoaștere din Grupul 2 aviație, 1916-1917.

Fig. 5 – Harta cu desfășurarea trupelor germane, ruse și române din zona Mărășești și punctul Pădurea Neagră, unde Pârvulescu a descoperit spargerea frontului.

Fig. 6 – Prof. univ. dr. Constantin Al. Pârvulescu.

Fig. 7 – Decorații conferite lui Constantin Al. Pârvulescu în timpul Primului Război Mondial.

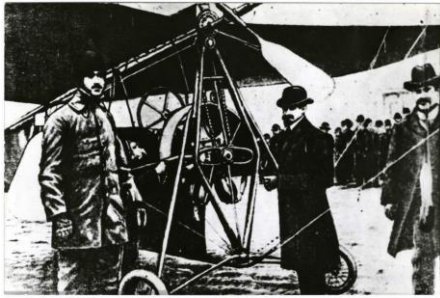


Fig. 1

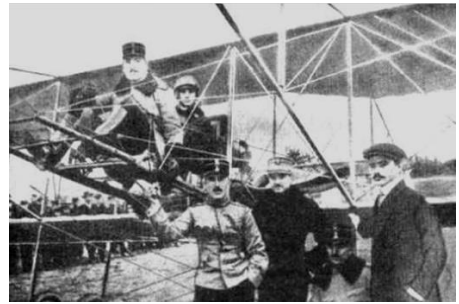


Fig. 2



Fig 3



Fig. 4

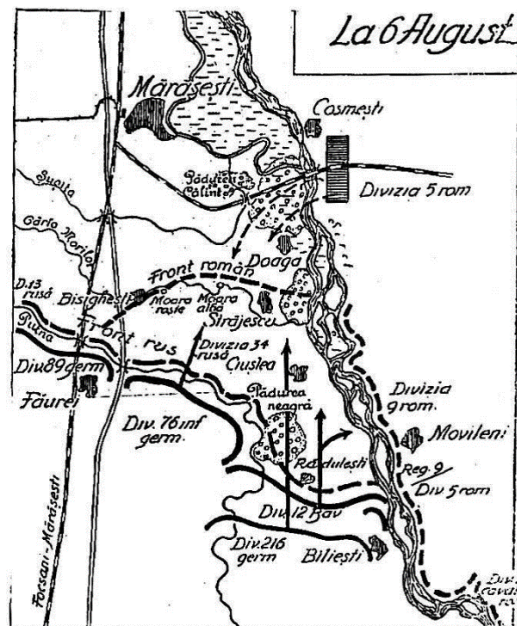


Fig. 5



Fig. 6



Fig. 7