

PIESE DIN PATRIMONIUL CULTURAL NAȚIONAL REFERITOARE LA VIAȚA ȘI ACTIVITATEA GENERALULUI VASLUIAN GHEORGHE NEGRESCU

Radu Coroamă

În urmă cu un an¹ se stingea din viață la București, la vârsta de aproape 89 de ani, unul dintre primii aviatori militari români, originar de pe plaiurile județului Vaslui, generalul în rezervă Gheorghe Negrescu.

Cu numai doi ani înainte de moartea sa, Muzeul Național de Istorie a României a intrat în posesia unui fond de 487 de materiale privind viața sa și în urma ofertei făcută de însuși generalul Gheorghe Negrescu, fiind efectuată în același timp și-o înregistrare pe bandă de magnetofon, înregistrare în care generalul, cu vocea lui molcomă de moldovean blajin își povestește începuturile carierei sale aviatice.

În cele ce urmează ne vom referi la câteva materiale de patrimoniu care ilustrează cu precădere tocmai această perioadă de început a aviației românești.

Născut la Bârlad, la 9 februarie 1888, într-o familie cu unsprezece copii, dintre care doi aveau să devină ulterior piloți militari, Gheorghe Negrescu urmează școala primară și liceul (Roșca Codreanu) în orașul natal. Absolvă în anul 1907, an în care intră ca elev la Școala militară de artilerie, geniu și marină, secția ofițeri de geniu. Absolvent la 1 iulie 1909, înaintat sublocotenent, Gheorghe Negrescu este repartizat la batalionul căi ferate din București. În același an, în capitala țării, sosește prin strădania lui Gheorghe Valentin Bibescu (care obținuse la Paris din partea Aeroclubului Franței brevetul de pilot numărul 21 al Federației internaționale aeronautice) celebrul zburător Blériot, care la 25 iulie 1909 traversa Canalul Mânecii.

La demonstrația de zbor efectuată de acesta la 18 decembrie 1909 la Băneasa, compania 1 căi ferate, din care făcea parte sublocotenentul Gheorghe Negrescu, a fost chemată pe hipodrom pentru menținerea ordinii. De la această demonstrație, s-a schimbat radical cariera tânărului sublocotenent.

În anul următor, la 11 iunie 1910, are loc inaugurarea aerodromului de la Chitila construit prin grija unui alt bârlădean, avocatul Mihai Cercez. Mai mult de zece fotografii, existente în fondul Negrescu, prezintă imagini ale aerodromului și ale interioarelor clădirilor ce se aflau aici². Tot referitor la organizarea și funcționarea aeroportului de la Chitila în fondul Negrescu se mai găsește un manuscris care descrie condițiile de antrenament și pilotaj din acei ani³. Rămânând fără instructor de zbor, încă de la prima încercare de demonstrație a acestuia, (pilotul francez a căzut cu avionul și s-a accidentat) viitorii piloți militari români sunt nevoiți să învețe a zbura singuri. Grupul celor ce învățau să piloteze era format din șase persoane; patru dintre ei sunt imortalizați într-o fotografie existentă în fondul Negrescu: locotenent Stelian Boiangiu, sublocotenent Ștefan Protopopescu, sublocotenent Nicolaie Druțu și sublocotenent Gheorghe Negrescu⁴.

În ziua de 3 iulie 1911 sublocotenentul Ștefan Protopopescu⁵ executa primul său zbor, zbor în urma căruia primește brevetul de pilot militar român cu nr. 1. Câteva

zile mai târziu, la 17 iulie 1911, sublocotenentul Gheorghe Negrescu, zburând timp de 60 de minute, își trece examenul de pilot și obține brevetul de pilot român numărul 3. Acest prețios brevet există și el în fondurile Muzeului Național de Istorie a României⁶. Aici își are locul o mică precizare: până cu 10-15 ani în urmă generalul Gheorghe Negrescu când vorbea despre brevetul său de pilot nu preciza al câtelea a fost, pentru ca mai apoi să susțină că este posesorul brevetului de pilot militar numărul 2, fapt precizat de dânsul și în lucrarea apărută la mijlocul acestui an, predată Editurii militare cu puțin timp înainte de moartea sa, intitulată "Din amintirile unui vechi aviator"⁷. Realitatea este că în țară primii doi militari care au zburat au fost sublocotenentii Ștefan Protopopescu și Gheorghe Negrescu. Cu o lună înaintea lor însă, la Paris, zburase locotenentul Mircea Zorileanu, care apoi, venit în țară, a făcut parte din grupul înființat de Gheorghe Valentin Bibescu la Cotroceni, unde a zburat în luna august a anului 1911 după ce, în prealabil tot pe același aerodrom zburase locotenentul Nicolae Copșa. Cum distribuirea brevetelor de pilot s-a făcut în anul 1912, comisia a luat în considerație faptul că Ștefan Protopopescu a fost primul militar ce a zburat în țară și i-a atribuit brevetul numărul 1. Brevetul numărul 2 a fost atribuit însă locotenentului Mircea Zorileanu, luându-se în considerație faptul că acesta zburase încă în iunie 1911 la Paris. Brevetele cu numerele 3 și 4 fiind atribuite sublocotenentului Gheorghe Negrescu și locotenentului Nicolae Copșa. După moartea lui Mircea Zorileanu (1921), Gheorghe Negrescu a depus, în 1926, contestație, solicitând pe bună dreptate acordarea brevetului de pilot numărul 2, pentru că el fusese al 2-lea pilot militar român ce zburase în țară. Luându-se în considerare contestația a fost acordat lui Gheorghe Negrescu brevetul de pilot numărul 1 bis, brevet pe care subsemnatul l-a văzut în arhiva personală a generalului Gheorghe Negrescu însă pe care generalul a refuzat să îl ofere spre achiziționare.

În perioada care a urmat tânărul Gheorghe Negrescu execută mai multe zboruri și se împrietenește cu cei mai de seamă aviatori români. Există mai multe fotografii în fondul Negrescu ce se referă la zborurile, avioanele pe care a zburat și oamenii pe care i-a cunoscut. Astfel într-una dintre ele este fotografiat la comenziile unui avion de tip Farman 1910⁸. Într-o alta este alături de încă șase persoane ce au executat raidul aviatic din octombrie 1911 București - Craiova - Turnu Severin⁹, unde piloții celor două avioane au fost Ștefan Protopopescu și Gheorghe Negrescu. Și în fine o a treia fotografie unde, într-un avion Farman 1921, la postul de pilotaj se află Gheorghe Negrescu, în spatele său, la postul observatorului se află Aurel Vlaicu, iar lângă avion Ștefan Protopopescu. Această fotografie, în care sunt împreună trei dintre primii piloți români, a fost făcută la Cotroceni în 1912¹⁰.

Tot în anul 1912, Gheorghe Negrescu se hotărăște să fie primul aviator care să zboare și să aterizeze în orașul său natal Bârlad. Zborul este executat în 27 mai 1912, ocazie cu care bârlădenii i-au oferit sublocotenentului Negrescu un ceas de aur cu inscripția "27.V.1912 Bârlădenii, aviatorului Gh. Negrescu". Peste ani și ani, în 1931, când Smaranda Brăescu, ea însăși originară din Bârlad, va dori să bată recordul

mondial masculin la parașutism, după ce-l bătușe pe cel feminin, Gheorghe Negrescu va participa la strângerea de fonduri necesare acestei acțiuni. Cu această ocazie el a ținut un discurs al cărui manuscris, aflat în fondul Negrescu de la Muzeul Național de Istorie a României¹¹, în care arată cum, aterizând la Bârlad în 1912, Smaranda Brăescu, pe atunci copilă de 7-8 ani, a luat hotărârea să-și dedice viața aviației.

Un alt moment important al vieții lui Gheorghe Negrescu are loc la începutul anului 1913 când, la 7 ianuarie, în Anglia, la Amersburs, obține brevetul de pilot internațional al federației Internaționale Aeronautice, brevet purtând numărul 383¹² și care, alături de brevetul numărul 52 al Federației Internaționale Aeronautice, obținut de Aurel Vlaicu la Viena, se află la loc de cinste în fondurile Muzeului Național de Istorie a României. Tot în 1913, sublocotenentul Negrescu, devenit încă din anul anterior profesor la Școala de piloți și observatori a aviației militare române, participă la Botoșani, la botezul avionului "Botoșani" cumpărat prin subscripție publică de locuitorii acestui oraș. Avionul era construit la uzinele Bristol din Anglia sub conducerea inginerului șef, ieșeanul Henri Coandă. Trei fotografii ne zugrăvesc acest emoționant eveniment¹³ în ele distingându-se aviatorii Ștefănescu Scarlat, Negrescu, Paraschivescu, Sever Pleniceanu, Pașcanu și scriitorul Nicu Gane.

În paralel cu activitatea sa de pilot Gheorghe Negrescu își continuă studiile la Paris, absolvind, la 1 august 1914, școala de ingineri de construcții aeronautice și mecanice. Diploma primită de el cu această ocazie se află și ea în fondul Negrescu¹⁴. Odată cu el școala a fost absolvită și de Ștefan Protopopescu. De menționat că aceeași școală a fost absolvită și de alți români dintre care îi amintim pe Henri Coandă care a făcut parte din prima promoție în 1910. După 60 de ani de la obținerea brevetului de pilot, la Paris la 30 mai 1971, Gheorghe Negrescu, Henri Coandă și alți piloți și constructori de avioane români și străini de dinainte de primul război mondial s-au întâlnit la Tour Eiffel cu ocazia întâlnirii membrilor organizației internaționale "Vieilles Tiges" ("Tulpini bătrâne"). De la această întâlnire se păstrează o frumoasă fotografie¹⁵.

În același an, 1914, Gheorghe Negrescu zboară la Băneasa împreună cu Elena Coroiani, originară din Tecuci, prima femeie aviatoare română. Fotografia Elenei Coroiani se păstrează și ea în fondul Negrescu alături de fotografiile lui Mircea Zorileanu, Nicolae Copșa, Polihroniade Vacas și a altor mulți aviatori români de la începutul secolului nostru¹⁶.

Printre alte activități desfășurate de Gheorghe Negrescu se află și ancheta făcută de el cu ocazia morții lui Aurel Vlaicu despre care există în fondul Muzeului Național de Istorie a României mai multe materiale dintre care una manuscris de 50 pagini intitulat "Aurel Vlaicu văzut de un contemporan tovarăș de zbor"¹⁷ și un text dactilografiat de 147 de pagini semnat pagină de pagină, alcătuit pentru aniversarea liceului Codreanu din Bârlad în care se face un istoric al aviației mondiale și se arată contribuția primilor zburători români, Vuia, Vlaicu, Coandă, la progresul zborurilor cu aparate mai grele ca aerul"¹⁸. O parte foarte frumoasă din acest text se referă la legendele și basmele popoarelor, la mitul lui Dedal sau al lui Icar. Autorul face o

adevărată analiză a acestor mituri luându-le în comparație cu basmele populare românești. Dedal sau Icar cu aripi de ceară, încercau să se înalțe către soare, visul dintotdeauna al omului și atunci aripile li se topeau (greșeală din punct de vedere științific, arată autorul, pentru că se știe că, cu cât te apropii de soare aerul devine tot mai rece). Ce se întâmplă însă cu personajele basmelor și legendelor populare românești? Ce se întâmplă cu Harap Alb sau cu oricare alt Făt-Frumos din basme? Ei, pe armăsari înaripați (aripile sunt și aici prezente deci!) și care mănâncă jeratec zboară în înaltul cerului. Prezența jeratecului prefigurează parcă prezența combustibilului avioanelor și pune încă o dată în lumină (dacă mai era nevoie) genialitatea poporului român.

În anii primului război mondial, locotenentul Gheorghe Negrescu participă la toate acțiunile importante ale aviației române remarcându-se încă din 1916 când a fost decorat cu Steaua României în grad de cavaler pentru efectuarea celor peste 20 de recunoașteri aeriene. Brevetul de decorare, din 1 noiembrie 1916, se păstrează și el în fondul Negrescu¹⁹. De altfel trebuie spus că alături de acest brevet se mai găsesc încă 12 brevete de decorare, 6 decorații și patru brevete de avansare în grad.

În anii ce au urmat primului război mondial, Gheorghe Negrescu și-a pus toată capacitatea și puterea de muncă în slujba propășirii aviației românești. A ocupat diferite funcții cum au fost acelea de comandant de escadrilă, director general al aerului, director al uzinelor I.A.R. Brașov și altele, a fost unul dintre primii generali de aviație din țara noastră, dar activitatea sa a fost mult îngreunată din cauza neînțelegerilor cu Carol al II-lea, neînțelegeri ce datau încă din 1924 când prințul Carol, inspector general al aeronauticii, a vrut să-l silească pe maiorul Gheorghe Negrescu să cumpere un lot de avioane din Anglia, avioane ce se dovediseră defectuoase. Datorită acestei stări de lucruri avansarea la gradul de locotenent colonel, iar mai târziu la cel de general, a fost mult întârziată. În cele din urmă, la 29 mai 1940, Carol al II-lea l-a scos pe generalul Negrescu de la conducerea uzinelor I.A.R. trecându-l într-un post secundar. În urma memoriului înaintat de generalul Negrescu o comisie de anchetă, ce și-a încheiat lucrările în 30 martie 1942, i-a dat câștig de cauză. Era prea târziu, la 8 februarie 1941 generalul Negrescu fusese pensionat pentru limită de vârstă. Atât memoriul generalului Negrescu, semnat și de generalul de escadrilă Constantin Beroniadi și inginerul Aurel Gersu (cel ce în 1926 crease primul automobil cu caroserie aerodinamică din lume), cât și decizia comisiei de anchetă din 30 martie 1942, aflate și ele în patrimoniul Muzeului Național de Istorie a României²⁰, dovedesc pe deplin nedreptățile pe care le-a îndurat Gheorghe Negrescu în perioada 1924-1940.

În lunga și bogata sa activitate pusă în slujba afirmării pe plan național și internațional a aviației românești, Gheorghe Negrescu nu și-a uitat niciodată plaiurile natale. Astfel, după cum reiese dintr-o serie de documente, în 1926 a devenit membru al societății culturale "Avântul Bârlădean"²¹, în 1931 și apoi în 1937 venea la Bârlad pentru a ține diferite discursuri, vorbind despre educația căpătată în această zonă a țării, educație ce a făcut posibilă ridicarea și afirmarea sa și a altor personalități ilustre

ce și-au avut obârșia pe aceste meleaguri²².

Către sfârșitul vieții, mai exact în 1970, Gheorghe Negrescu pilotează pentru ultima dată un avion IL 18 pe traseul Arad - București. O emoționantă fotografie stă mărturie acestui eveniment²³, iar în 1972 a fost sărbătorit de către vechi aviatori. Pe una din fotografiile făcute cu acest prilej stă scris: "Celui ce este în admirația tuturor zburătorilor acestei țări - cunoscut și în lumea aviatică străină - simbol al cuceririlor aeronautice și al entuziasmului dăruit celor ce și-au făcut suprema datorie în oceanul aerian"²⁴.

NOTE

¹ Noiembrie 1976.

² Dintre ele cea mai interesantă este cea care prezintă un avion Whright, unul dintre tipurile de avioane cu care se zbura pe acest aeroport. În planul doi al fotografiei se află hangarele aeroportului.

³ Inv. 61292/b.

⁴ Inv. 61087.

⁵ Inv. 60960.

⁶ Inv. 61157. Brevet de pilot de aeroplan numărul 3 eliberat în 1912.

⁷ General-maior de aviație inginer Gheorghe Negrescu "*Din amintirile unui vechi aviator*" Editura militară 1977. Pagina de titlu și pag. 32.

⁸ Inv. 60948.

⁹ Inv. 60919.

¹⁰ Inv. 61064.

¹¹ Inv. 61248.

¹² Inv. 61158.

¹³ Inv. 60913; 60914; 60917.

¹⁴ Inv. 61159.

¹⁵ Inv. 61001.

¹⁶ Inv. 60985; 60944; 60958; 61003.

¹⁷ Inv. 61396.

¹⁸ Inv. 61395.

¹⁹ Inv. 61117.

²⁰ Inv. 61396; 61385.

²¹ Inv. 61247; 61248; 61249.

²² Inv. 61296.

²³ Inv. 61043.

²⁴ Inv. 61078; 60943.