

UN CAVALER BÂRLĂDEAN AL AERONAUTICII ROMÂNE: GENERALUL AVIATOR INGINER GHEORGHE NEGRESCU

Valeriu Avram

La începutul secolului al XX-lea s-au înregistrat pe teritoriul României primele zboruri civile care au contribuit la apariția aviației militare naționale. Unul dintre acești „icari” ai Aeronauticii române a fost și generalul aviator inginer Gheorghe Negrescu. Și-a petrecut copilăria în orașul Bârlad, localitate care a dat țării mari personalități în toate domeniile de activitate, inclusiv în aeronautică. De pe aceste meleaguri s-a remarcat în mod excepțional avocatul Mihail Cerchez, mentorului aviatorului Gheorghe Negrescu, creatorul primei școli de pilotaj din România în anul 1910, una din primele școli de zbor din lume înființată la Chitila, lângă București.

Proeminența personalitate a generalului av.ing. Gheorghe Negrescu este țesută dintr-o suită de evenimente deosebit de semnificative, aflându-se în prima linie a slujitorilor Aripilor românești. Viața acestui strălucit aviator și inginer de aviație ni se prezintă ca un zbor ambițios, continuat până la capăt, acolo sus, în seninul reușitei.

Cercetând timp de două decenii arhivele militare și civile, răscolind cu atenție documentele vremii, nu poți să nu rămâi impresionat de puterea extraordinară a sufletului acestui zburător sensibil, generos, optimist și vertical care a iubit aviația mai mult ca orice pe lume.

S-a născut la 26 ianuarie 1888 în satul Frunțișeni aflat în apropiere de Bârlad într-o familie de oameni gospodari, unde munca a fost prețuită la cotele cele mai înalte, dar și tradițiile spirituale ale neamului nostru. În anul 1903 a absolvit gimnaziul cu media generală: 7,50-urmând cursurile liceului „Gheorghe Roșca Codreanu” din Bârlad unde și-a luat bacalaureatul în anul 1906. Atras de cariera militară, a urmat Școala militară de ofițeri de artilerie, marină și geniu din București. La 1 iulie 1909 a absolvit această școală, clasându-se primul în promoția ofițerilor de geniu. Prin Înaltul Decret Regal nr.2102/1909 a fost avansat la gradul de sublocotenent și repartizat la Batalionul de căi ferate din București¹. Două evenimente importante i-au marcat viața: zborul aviatorului francez Louis Bleriot la București în ziua de 18 octombrie 1909 și prietenia cu inginerul aviator Aurel Vlaicu-creatorul după un proiect original, a primului avion militar românesc „Vlaicu nr.1 model 1910”, care a zburat la 17 iunie 1910 la Cotroceni (București). Tot în această perioadă, avocatul bârlădean Mihail Cerchez a realizat la Chitila primul Complex aeronautic din sud-estul Europei² care cuprindea un aerodrom cu tribune pentru spectacolul aerian, o școală de zbor, hangare,

¹ Valeriu Avram, *Istoria Aeronauticii militare române 1910-1916*, Editura Tiparg, Pitești, 2003, p.40.

² „Top-Gun Special”, IV, nr. 10/octombrie 2001, p.30.

³ Arhivele Militare Române (în continuare se va cita: A.M.R), fond Direcția 4 Geniu, dosar 475, f.124.

un hotel, ateliere pentru reparat și construirea avioanelor, săli de pregătirea piloților, etc.

Ministerul de Război a încheiat un contract cu societatea „Cerchez et Co” pentru pregătirea primilor piloți militari necesari armatei naționale. Printre cei șase voluntari a fost și sublocotenentul Gheorghe Negrescu. Întrucât instructorul francez Charles Viallard s-a accidentat grav chiar de la începutul cursului de zbor, tinerii elevi-piloți au trebuit să învețe tehnica zborului singuri, fiind dirijați de la sol de avocatul Mihail Cerchez. În ziua de 17 iulie 1911 sublocotenentul Gheorghe Negrescu a fost brevetat⁴ ca pilot militar primind brevetul nr.2. A continuat să se perfecționeze în arta zborului până în aprilie 1912 când promovată în funcția de pilot-instructor la Școala militară de aviație de la Cotroceni înființată prin Decizia ministerială nr.1953 din 31 martie 1912, școală patronată de Ministerul de Război-Direcția genului⁴. Tânărul pilot a contribuit direct la pregătirea primelor serii de piloți militari români care vor duce tot greul războiului de întregire națională. Cunoștințele predate de sublocotenentul av.Gh.Negrescu i-au ajutat să deprindă repede tehnica pilotajului și a navigației aeriene, lucruri fundamentale pentru piloții de război, întrucât deprinderile formate sub atenta îndrumare a ofițerului-instructor bărlădean le-au salvat viața pe front, în confruntările aeriene cu aviatorii Puterilor Centrale.

Participă la manevrele militare desfășurate între anii 1911-1912, remarcându-se prin zborurile executate în condiții dificile din cauza timpului nefavorabil. Reușita misiunilor aeriene a contribuit la decorarea tânărului pilot cu „Virtutea militară de aur”clasa I-a.”...Eram mândri și conștienți că făcusem ceva important-nota sublocotenentul av.Gh.Negrescu în memoriile sale-, deschisesem un drum cu totul nou în armata română.Era drumul deschis de Vlaicu în cucerirea văzduhului țării și continuat de noi, folosind aparate construite de noi, românii.Era aviația de stat română ce se născuse și se va dezvolta în sânul armatei...”A elaborat împreună cu prietenul său, sublocotenentul av.Ștefan Protopopescu primele instrucțiuni privind folosirea aviației în război.La 1 aprilie 1913 a fost avansat la gradul de locotenent și a redactat cu sprijinul maiorului Ion Macri-primul comandant al aviației militare române-, proiectul de lege privind organizarea Aeronauticii militare, lege adoptată în cele două camere ale Parlamentului țării și sancționată de regele Carol I prin Inaltul Decret Regal nr.3199 din 18 aprilie 1913(vezi:”Monitorul oficial” nr.15 din 20 aprilie 1913).

Interesele naționale au determinat mobilizarea armatei și participarea trupelor române la cel de-al doilea război balcanic.A fost mobilizată și aviație, la campanie au participat inclusiv avioanele și aviatorii Ligii Naționale Aeriene comandați de căpitanul (r) av.George Valentin Bibescu-directorul Școlii de pilotaj de la Băneasa, patronată de L.N.A. Locotenentul av.Gheorghe Negrescu a executat câteva zboruri de recunoaștere pe teritoriul Bulgariei în sprijinul trupelor terestre.

Activitatea desfășurată în sprijinul dezvoltării aviației, a pregătirii unui număr mai mare de aviatori și specialiști pentru Aeronautica militară, a atras atenția generalului Mihail Boteanu, inspectorul general al Geniului care l-a recomandat pe locotenentul av.Gheorghe Negrescu conducerii Statului Major General al armatei

⁴ *Ibidem*, dosar 484, f.191; vezi și:”Monitorul oastei”, nr.20 din 15 aprilie 1912, p.282

române pentru a urma cursurile Școlii Superioare de Aeronautică și Construcții Mecanice din Paris⁵. În toamna anului 1913, tânărul aviator s-a prezentat în fața comisiei universitare, membrii acesteia, impresionați de cunoștințele pe care le avea, au dispus trecerea studentului Gh.Negrescu direct în anul II de studii. La sfârșitul anului 1914 a susținut examenul de licență, primind diploma de inginer în construcții aeronautice. Atât el cât și camaradul său locotenentul Ștefan Protopopescu au fost studenți eminenți, terminând primii din seria studenților străini care au urmat această facultate. Iată ce scria prof.univ.De la Roche, comandantul Secției militare a facultății pariziene ministrului de război român: "...Locotenenții Negrescu și Protopopescu au urmat cursurile școlii noastre, între anii 1913/1914. Mă simt fericit să vă trimit diplomele lor de absolvire, exprimându-mi satisfacția că cei doi ofițeri români au obținut rezultate strălucite în timpul anilor de studii, fiind primii în promoția lor..."⁶

Prin Ordinul Ministerului de Război nr.12060/1914, locotenentul aviator inginer Gheorghe Negrescu a fost confirmat în funcția de profesor și pilot-instructor la Școala militară de aviație de la Cotroceni, urmând să instruiască elevii pe avionul Maurice Farman cu motor de 80 CP. Participă la pregătirea observatorilor aerieni în calitate de pilot instructor și profesor, subliniind într-un raport importanța aviației ca armă, întrucât "...în războiul actual a demonstrat pe deplin că poate aduce servicii mari trupelor terestre iar pentru români aviația va ajuta la împlinirea unui vis de veacuri - realizarea României Mari..."

La începutul lunii iulie 1916, locotenentul av.ing.Gheorghe Negrescu a primit misiunea să survoleze nordul Bulgariei pe traseul Varna-Vidin- Razgrad-Rusciuk-Șiștov unde se aflau cele mai importante baze aeriene germane.

La intrarea României în războiul pentru întregire națională, aviația a fost pusă la dispoziția celor trei armate române iar un grup aeronautic a executat misiuni pentru Marele Cartier General român, unitatea fiind deservită de cei mai buni piloți. Locotenentul av.ing.Gheorghe Negrescu a fost pus la dispoziția M.C.G român și a îndeplinit misiuni aeriene în teritoriul inamic, mai ales în nordul Bulgariei. Aceste zboruri au avut un rol important în luarea unor decizii de către comandamentele trupelor terestre întrucât pilotul Gh.Negrescu a observat lucrări de fortificații, concentrări ale forțelor Puterilor Centrale și pregătirea lor pentru a trece Dunărea. Odată cu intrarea Bulgariei în război împotriva țării noastre, misiunile aeriene s-au întetit, locotenentul av.ing. Gh.Negrescu a bombardat la 12 septembrie 1916 orașul Rusciuk⁷, lovind în plin rezervoarele de petrol aflate în apoierea Fabricii de zahăr. Focul s-a extins rapid și asupra unor depozite și magazine, cuprinzând în scurt timp o suprafață mare; incendiul a durat o săptămână până a putut fi stins. Pentru reușita misiunilor în teritoriul inamic, tânărul aviator a fost decorat prin Înaltul Decret Regal nr.3026 din 14 octombrie 1916 cu Ordinul „Steaua României cu spade” în gradul de cavaler "...pentru că a executat mai bine de 20 de recunoașteri în teritoriul Bulgariei, din care cele mai multe au fost de un real folos..."

⁵ *Ibidem*, f.749

⁶ *Ibidem*, f.474, f.851

⁷ *Ibidem*, fond 3011, dosar 4, f.270

În ziua de 24 septembrie 1916 a fost numit comandantul Grupului 2 escadrile, unitate aeronautică care executa misiuni pentru Armata II-a română. Cu baza aeriană pe terenul de zbor de la Băicoi (Florești), comandantul Gh. Negrescu a executat împreună cu camarazii săi misiuni de recunoaștere pe Valea Prahovei, survoluând zone muntoase acoperite de păduri, ceea ce presupunea un efort deosebit în observarea pozițiilor inamice. Plecat în ziua de 3 octombrie 1916 într-o recunoaștere, echipajul format din locotenentul av.ing. Gheorghe Negrescu și sublocotenentul observator Beștelea a bombardat trupele inamice aflate în zona localității Bran. Trei zile mai târziu, echipajul format din ofițerii Gheorghe Negrescu - Dumitru Bădulescu aflat la bordul unui avion de recunoaștere și bombardament ușor tip F.40, în timp ce survola zona Ploiești-Câmpina, a fost atacat de un avion inamic. Sublocotenentul observator D. Bădulescu s-a apărat cu mult curaj, deschizând focul cu mitraliera de bord și avionul inamic s-a retras în liniile sale, fiind atins de gloanțele aviatorilor români.

16 octombrie 1916. Timp noros cu vânt din nord-est. Echipajul format din locotenentul av.ing. Gheorghe Negrescu și sublocotenentul observator Iulius Tetrat a plecat într-o recunoaștere în zona Câmpulung Muscel. Avionul românesc ajuns deasupra defileului Stoenști, a fost atacat de un avion de vânătoare inamic. Pilotul Gheorghe Negrescu, un maestru al manșei, a manevrat în așa fel aparatul de zbor, încât observatorul să poată executa un tir precis și eficient cu mitraliera Hotchkiss. În timpul luptei, avionul F.40 cu cocarde tricolore pe aripi a fost lovit de numeroase gloanțe și avariat, locotenentul Gheorghe Negrescu a făcut un efort extraordinar să aterizeze întrucât zona era muntoasă și acoperită cu păduri și livezi. A reușit să aterizeze forțat în apropiere de satul Vionești; la coborârea din avion a constatat că coechipierul său, sublocotenentul observator Iulius Tetrat aflat în prima sa misiune de luptă, a fost lovit în inimă de un glonț vrăjmaș. Era primul ofițer aviator căzut la datorie într-o misiune de luptă, fapta sa de arme a fost citată prin Ordinul de Zi nr. 16 de Armata română semnat de regele Ferdinand I al României, citare care echivala cu acordarea eroului a ordinului „Mihai Viteazul”, clasa III-a.⁸ Campania militară din toamna anului 1916 a fost defavorabilă țării noastre, trupele române slab instruite și înarmate, cu tot eroismul lor, s-au retras prin luptă până în apropierea Bucureștiului. Aviația s-a retras în Moldova pe aerodromurile de la Iași, Botoșani, Bârlad, Tecuci, Onești, Răcăciuni, Gârbovanul și Galați.

În iarna anului 1917 aviația română a fost reorganizată și înzestrată cu avioane noi achiziționate din Franța și Anglia. Între 15 august 1916-15 august 1917, Aeronautica militară română a primit contra cost din partea aliaților 320 de avioane⁹, astfel că această armă nouă putea contribui mai bine la desfășurarea operațiilor militare planificate pentru vara anului 1917. Un rol important în această reorganizare a avut-o Misiunea aeronautică franceză comandată de lt. colonelul av. De

⁸ *Ibidem*, fond Direcția Aeronautică, dosar 22, vol. II, f. 354; vezi și: „Monitorul oastei”, nr. 229 din 10 ianuarie 1917.

⁹ Valeriu Avram, *Misiunea aeronautică franceză în România 1916-1918*, Editura Militară, București, 1998, p. 16.

¹⁰ A. M. R., fond Direcția Aeronautică, dosar 415, f. 141

Vergnette Delamotte.S-a înființat trei grupuri aeronautice și o rezervă la dispoziția M.C.G român.La Iași,în halele fostului Abator s-a înființat o fabrică de reparații avioane și motoare, întreprinderea a purtat numele de Rezerva Generală a Aviației(în continuare se va cita:R.G.A) fiind dotată cu mașini-unelte și dispozitive pentru realizarea și unor piese de schimb pentru avioane.Aici s-au realizat planuri(aripi) de avioane lansatoare de bombe,celule de aparate F.40,elici,iluminarea cabinelor de avioane,etc.

Avansat la gradul de căpitan în ianuarie 1917,Gheorghe Negrescu a primit comanda Escadrilei de recunoaștere și bombardament ușor F.2,unitate de aviație care acționa în cadrul Grupului 1 Aeronautic Bacău.Era de fapt o retrogradare din funcție, întrucât comandase deja un grup aerian,dar devenise incomod pentru verticalitatea sa. La începutul lunii aprilie 1917 a fost numit șeful Serviciului tehnic la R.G.A realizând lucrări de mare performanță pentru bombardierele Breguet Michelin seriile 400-500 prin introducerea iluminării cabinelor pentru misiuni pe timp de noapte,inventând și un dispozitiv pentru încălzirea acestora. În acest fel,echipajele nu mai sufereau de frig, putând executa misiuni (în lunile ianuarie-martie 1917) pe parcursul a 3-4 ore.Din nefericire, pregătirea lui deosebită, a atras invidia unor comandanți,inclusiv a directorului adjunct al R.G.A,căpitanul francez Helmi Sannua,care deși nu era inginer,se implica în probleme strict tehnice căutând să-i submineze prestața căpitanului av.ing.Gh.Negrescu.In urma unui conflict,acesta a cerut mutarea la arma de origine-geniul.S-au găsit totuși unii comandanți lucizi(puțini la număr)care și-au dat seama că Aeronautica militară avea mult de pierdut prin plecarea sa. A fost numit ofițer cu probleme aeronautice la Corpul 6 Armată colaborând în cele mai bune condiții cu camaradul său, maiorul av.Andrei Popovici, comandantul Grupului 2 Aeronautic Tecuci care lupta la Mărășești.

După realizarea României Mari,căpitanul av.ing.Gheorghe Negrescu a părăsit aviația fiind numit în funcția de comandant adjunct al Batalionului de care blindate-armă nouă în oștirea română. Aici,la Giurgiu,unde își avea garnizoana Batalionul de care blindate, aviatorul Gh.Negrescu a desfășurat o activitate intensă, în scurt timp cunoștea la perfecție modul de funcționare a acestora, pregătirea sa de inginer aeronaut i-a fost de mare folos.Cu ocazia participării la un concurs internațional militar în Belgia, ostașii și ofițerii români din Batalionul de care blindate au câștigat două premii, din trei, puse în concurs .Era un mare prestigiu pentru Armata română, chiar pentru țară, fapt care n-a trecut neobservat. Noul comandant al Aeronauticii militare,colonelul Gheorghe Rujinschi l-a rechemat în aviație fiind numit în funcția de director(comandant) al Arsenalului Aeronautic¹⁰,unitate de producție înființată imediat după război.A introdus în fabricație prima serie de avioane militare,construind în licență numai în doi ani un număr de 77 de avioane școală tip Hansa Brandenburg C.I seria 269, aparate deosebit de performante care serveau pentru instruirea piloților militari , a elevilor din școlile militare de aviație.La începutul anului 1920 a fost avansat la gradul de maior, primind ordinul să se deplaseze în Franța pentru recepția avioanelor Breguet 14 A.2 și B.2 pe care România le obținuse în urma încheierii contractului"Payot"prin export de petrol în Franța, acesta furniza țării noastre

furnituri militare și avioane, contractul fiind în valoare de 54 milioane franci francezi. Deși a sesizat din timp faptul că francezii aveau de gând să ne furnizeze avioane vechi și uzate, conducerea Ministerului de Război n-a ținut cont de constatările făcute de un specialist în domeniu. În felul acesta țara a fost fraudată cu bună știință de milioane de lei, prințul moștenitor Carol a primit comisioane substanțiale din partea firmelor care ne-au livrat avioanele vechi și uzate. S-a diminuat capacitatea de apărare a țării, mărind numărul accidentelor de aviație din cauze tehnice. Maiorul av.ing. Gheorghe Negrescu a fost ferm și n-a semnat recepția acestor avioane. A rămas la Paris aproape doi ani pentru a rezolva problema datoriilor țării în Franța, ca urmare a cumpărării avioanelor în anii primului război mondial. S-a achitat de această responsabilitate cu multă competență, cu toate presiunile făcute de unii oficiali francezi în cârdășie cu oameni politici români. Maiorul Gh. Negrescu n-a cedat nici unei presiuni, mai mult, a telegrafiat conducerii Ministerului de Război că se întoarce imediat în țară, dacă nu este lăsat să-și facă datoria. A reușit să obțină de la francezi în contul unor datorii un laborator aeronautic dotat cu cele mai moderne aparate și instalații din acea vreme. Acesta a fost montat la Arsenalul Aeronautic, studenții Școlii Politehnice realizau aici cercetări și lucrări de laborator tot în aceleași condiții ca și în Franța.

În perioada interbelică, România și-a stabilit o politică aeriană în funcție de necesitățile de apărare ale țării, politică coerentă din care a derivat doctrina aeriană românească. S-a urmărit în primul rând dezvoltarea unei industrii naționale de construcții aeronautice care să fie capabilă să asigure o bună parte din avioanele necesare apărării țării. În această direcție s-au înființat numeroase școli militare de ofițeri și subofițeri de aviație, de mecanici și tehnicieni în aeronautică, inclusiv o facultate de construcții aeronautice în cadrul Școlii Politehnice București unde studiau și ofițerii aviatori. Într-un timp relativ scurt s-au înființat șapte fabrici de avioane (Arsenalul Aeronautic, ASTRA-Arad, Fabrica „Schiel” din Brașov, Societatea de Transport Constanța, Uzinele IAR-Brașov, Societatea de Exploatare Tehnice-SET București, Întreprinderea de Construcții Aeronautice Română-ICAR, în aceste întreprinderi s-au construit în 18 ani peste 2000 de avioane, multe dintre ele performante și care aveau caracteristici tehnico-tactice la nivel mondial (avioanele IAR-37, IAR-38, IAR-39 și celebrul IAR 80/81, SET-3, SET-41, ICAR 23b, ICAR Comercial, etc). Cu toate acestea, unele avioane cum erau cele de bombardament greu, de asalt, bombardament în picaj, hidroavioane, au trebuit achiziționate din străinătate întrucât realizarea lor în țară costa foarte scump. Din aceste motive, între anii 1921-1940, Ministrul de Război, apoi Subsecretariatul de Stat al Aerului sau Ministerul Aerului și Marinei (1936) au trimis în Franța, Anglia, Italia și Germania specialiști pentru a încheia contracte privind achiziționarea unor tipuri de avioane de care avea nevoie armata română. Marea majoritate a contractelor încheiate au fost defavorabile Românicilor, întrucât politicienii în cârdășie cu Casa Regală reprezentată de prințul, apoi regele Carol al II-lea și de prințul Nicolae, au ordonat pur și simplu achiziționarea unor avioane vechi, demodate și cu un grad mare de uzură primind în schimb comisioane de sute de milioane de lei. Într-o perioadă de 18 ani, statul a alocat pentru Aeronautica militară peste 15 miliarde de lei numai pentru dotarea și amenajarea unor noi aerodromuri. Aproximativ 3,5 miliarde de lei au fost furăți pur și simplu de cei care

s-au ocupat cu achiziționarea avioanelor din străinătate și care au acționat la ordinul unor generali, politicieni și ai membrilor Casei Regale. Fiecare dintre aceștia s-au înfruptat din banii contribuabililor care plăteau impozite mari, alte taxe, pentru înarmarea țării. Rezultatul a fost cel din vara anului 1940 când, la Consiliile de Coroană, generalul Florea Țenescu, șeful Statului Major general a raportat că armata română are lipsuri grave în dotare și pregătire iar aviația militară nu are decât 80-100 de avioane (în realitate erau 246) și deci nu puteam să ne apărăm granițele.

În perioada interbelică s-au derulat 16 afaceri veroase¹¹ cu materiale aeronautice prezentate de noi într-o teză de doctorat susținută la Facultatea de Istorie din București (capitolul: "Două decenii (1920-1940) de afaceri veroase cu materiale aeronautice"). În calitate de specialist inginerul aviator Gheorghe Negrescu a făcut parte din Consiliul Consultativ al Aeronauticii sau din Comitetul Materialelor, organisme militare care hotărau cu ce aparate de zbor trebuia înzestrată Aeronautica militară și civilă. Gheorghe Negrescu a fost singurul ofițer superior din aeronautică care a cerut insistent să fabricăm în țară cele mai multe din avioanele necesare armatei sau aviației civile, care în caz de necesitate trecea automat sub controlul Ministrului de Război. S-a opus categoric achiziționării avioanelor franceze de bombardament tip Farman Goliath, Breguet 14 A.2 sau Liore Olivier, a avioanelor de vânătoare Fokker D.XIII, D.H.9 sau Siskin Armstrong, aparate de zbor neperformante și periculoase în pilotarea lor, mulți piloți români pierzându-și viața din cauza greșelilor de proiectare (Spad-61, PZL-11 F). Datorită poziției sale intransigente a intrat în conflict cu șefii ierarhici și mai ales cu prințul Carol, devenit apoi rege al României la 6 iunie 1930. Colonelul av. ing. Gh. Negrescu s-a opus înzestrării aviației cu astfel de avioane total neperformante, dar n-a fost sprijinit absolut de nimeni în această problemă. Mai mult, a devenit incomod pentru comandanții necinstiți și din această cauză a fost mutat foarte des în funcții de multe ori necorespunzătoare pregătirii sale, care să nu-i permită să ia decizii privind dotarea aviației. Aviatorii străini l-au apreciat foarte mult pentru experiența și mai ales pentru pregătirea sa de specialitate. A fost ales în jurii aeronautice militare internaționale în cadrul unor întreceri între statele Micii Înțelegeri și Poloniei, a Antantei Balcanice. A făcut vizite de lucru în Turcia, Cehoslovacia, Polonia, Jugoslavia, Germania, Franța, Italia. S-a deplasat în interes de serviciu de multe ori în Marea Britanie pentru a urmări o serie de contracte pe care le încheiase Ministerul de Război sau Ministerul Aerului și Marinei și peste tot a fost primit cu mare respect.

În perioada 7-14 iunie 1931 a avut loc la București Congresul al 27-lea al Federației Aeronautice Internaționale (președinte, prințul George Valentin Bibescu), locotenent colonelul av. ing. Gh. Negrescu și-a adus o mare contribuție la reușita acestei manifestări prestigioase. A prezentat în cadrul lucrărilor congresului un raport privind activitatea desfășurată de Aeroclubul Regal Român al cărui membru fondator era; pe durata lucrărilor congresului a îndeplinit funcția de secretar.¹²

¹¹ „Dosarele istoriei”, nr. 7/1998, pp. 22-30.

¹² Valeriu Avram, Contribuția aviației la progresul societății românești, la afirmarea sa pe plan internațional. Între anii 1920-1940, Teză de doctorat susținută la 6 iulie 1999 la Facultatea de Istorie din București, p. 61.

Prin Decretul Regal nr.3820 din 27 noiembrie 1931 a fost avansat la gradul de colonel („Monitorul oficial” nr.283 din 3 decembrie 1931,p.9699),deși această avansare trebuia să fi avut loc cu doi ani înainte având în vedere că era cel mai vechi aviator militar brevetat în viață.A continuat să slujească cu aceeași dragoste aviația chiar dacă cei mai mulți dintre șefii săi îl șicanau.A elaborat împreună cu dr.în drept Virgiliu I.Slăvescu proiectul de lege privind organizarea aeronauticii și înființarea Subsecretariatului de Stat al Aerului,lege adoptată de Parlament la 5 iunie 1932.Și-a adus o importantă contribuție și la elaborarea legii privind înființarea Corpului tehnic militar(1932)care stabilea drepturile și îndatoririle inginerilor și tehnicienilor din armata națională. La 18 octombrie 1937 a fost avansat prin Inaltul Decret Regal nr.3506 la gradul de general de escadră aeriană,cu acest prilej a fost numit în funcția de director general al Aerului în Ministerul Aerului și Marinei, îndeplinind în același timp și funcția de comandant al Regiunii nr.2 aeriene Iași¹³.”...Trebuia să fiu foarte atent-nota generalul Negrescu în memoriile sale-,întrucât majoritatea subordonaților mei erau din anturajul ministrului Aerului(ing.av.Radu Irimescu)care la rândul său era omul de încercare al regelui...”

La începutul lunii martie 1939, printr-un ordin al regelui Carol al II-lea a fost desființată Direcția generală a aerului din Ministerului Aerului și Marinei,astfel că generalul av.ing.Gh.Negrescu a rămas fără funcție pentru o scurtă perioadă de timp. La 1 aprilie 1939 a fost numit la comanda Apărării Antiaeriene a Teritoriului, dar noua funcție nu-i mai dădea dreptul să facă parte din Comitetul Materialelor, organism care aproba ce avioane trebuiau cumpărate din străinătate.Situația dificilă în care se afla aviația română l-a determinat pe generalul av.ing.Gh.Negrescu să ceară o audiență la primul ministru Armand Călinescu¹⁴Întâlnirea a avut loc la 18 aprilie 1939 la locuința privată a primului ministru situată în str.dr.Koch, cartierul Elefteriei .Deși fixată pentru 30 de minute,întâlnirea a durat peste două ore,timp în care generalul Gh.Negrescu cu acte justificative, a demonstrat primului ministru situația deosebit de gravă în care se afla Aeronautica militară prin faptul că nu se asimilase încă un motor de avion performant,multe avioane aflate în construcție la IAR Brașov nu puteau fi trimise la unități din cauza lipsei motoarelor.Generalul Gh.Negrescu a propus și măsuri urgente pentru îndreptarea situației prin importuri de motoare numai din Germania și Anglia, țări cu rezultate deosebite în construcția motoarelor de avioane.A insistat ca nu cumva factorii de decizie din ministerul Aerului și Marinei să importe motoare din Franța care erau neperformante și cu greșeli grave de concepție și proiectare.Primul ministru i-a mulțumit generalului Gh.Negrescu pentru faptul că l-a informat corect despre situația existentă în Aeronautica militară și l-a asigurat că va lua măsuri de redresare a situației. Rezultatele s-au văzut imediat, Direcția generală a aerului a fost reînființată, generalul Negrescu reluându-și activitatea în cadrul acestei direcții.S-au încheiat contracte cu Marea Britanie pentru importarea unor avioane de vânătoare tip Hawker Hurricane și Bristol Blenheim de recunoaștere și bombardament.Din Germania s-a importat avionul de vânătoare Heinkel He.112,un

¹³ .General av.ing.Gheorghe Negrescu”Memorii-1939” ,p.1040

¹⁴ Valeriu Avram,Audiență secretă la Armand Călinescu,în „Magazin istoric”,martie 2004,pp.57-60.

avion modern, precum și motoare de avioane tip Junkers Jumo 211 deosebit de performante și care vor fi instalate pe bombardierele S.M-79 fabricate în licență la IAR-Brașov. Din nefericire, prin asasinarea primului ministru Armand Călinescu de către legionari, programul de modernizare a Aeronauticii militare române a intrat din nou în impas.

Prin Ordinul nr.47 din 29 mai 1940 al Ministerului Aerului și Marinei, generalul av.ing. Gh.Negrescu a fost numit consilier tehnic la Președenția Consiliului de Miniștri, funcție fără acoperire. Această măsură fusese luată la ordinul regelui Carol al II-lea și urmărea să-l treacă pe ilustrul aviator pe o linie secundară, fără responsabilități clare și apoi să-l oblige să se pensioneze. „...Mi se dădea lovitura de grație întrucât eram tras pe o linie moartă...”, nota acesta în memoriile sale. N-a făcut însă jocul unor intimi din anturajul Casei Regale, a continuat să ia măsuri pentru pregătirea populației în cazul unui atac aerian inamic. A dat ordin să se construiască adăposturi antiaeriene, înființând în fiecare comună din țară posturi de observare aeriană. „...Chiar în situația în care mă găseam părăsit de toți, m-am bazat pe dictonul, „Omul sfințește locul”, deși n-aveam nici măcar un birou la Președenția Consiliului de Miniștri iar șeful meu direct, subsecretarul de stat Radu Portocală nu-l interesa câtuși de puțin ce fac sau cu ce mă ocup...”

Previiziunile generalului av.ing. Gh.Negrescu s-au adeverit în vara anului 1940 în momentul în care, la presiunile vecinilor noștri revansarzi și iredentiști, țara a fost mutilată și un teritoriu important a fost smuls din trupul țării și cedat fără luptă inamicilor noștri: URSS, Ungaria și Bulgaria. S-a adresat și generalului Ion Antonescu care a instaurat dictatura militară la 6 septembrie 1940. Rapoartele sale deosebit de bine documentate, care arătau marile greșeli ce se făcuseră în ceea ce privește dotarea aviației, n-au primit nici un răspuns. Mai mult, oameni din anturajul generalului Ion Antonescu l-au acuzat pe ilustrul aviator că ar fi avut legături cu mișcarea legionară, lucru total fals. Casa i-a fost percheziționată și provocatorii au crezut că-l intimidează. S-au înșelat amarnic întrucât autoritățile n-au găsit nimic compromițător. A cerut din nou șefului statului să ia măsuri severe împotriva delatorilor în fruntea cărora se afla comandorul Achile Diclescu, un om meschin din anturajul noii puteri. N-a primit nici un fel de răspuns. Mai mult, prin Decretul nr.243 din 8 februarie 1941, generalul de escadră aeriană aviator inginer Gheorghe Negrescu a fost pensionat, deși abia împlinise 53 de ani. Cel mai vechi aviator al țării, om de mare probitate morală și profesională, a fost trecut în rezervă pentru că devenise incomod pentru hoții, delatorii și nevrednicii care se cocoșaseră în fruntea Aeronauticii militare. Verticalitatea și cunoștințele de specialitate profunde acumulate pe parcursul multor ani de muncă, au fost socotite de acești indivizi ca periculoasă și au făcut tot posibilul să-l scoată din serviciul activ. Interesant este faptul că, cei care au uneltit împotriva acestui mare aviator al României au fost trădătorii, care în vara anului 1940, au pledat pentru cedarea teritoriilor românești, motivând că nu avem cu ce ne apăra (comandorii Achile Diclescu, Nicolae Popp, generalul Ion Stoicescu).

Generalul av. Gheorghe Negrescu a suferit și în perioada comunismului, deși a fost un adversar al regimului militar al generalului Ion Antonescu și n-a luptat pe Frontul de est. I s-au confiscat proprietățile obținute prin căsătorie sau prin muncă cinstită iar copiii săi au avut mult de suferit. Astfel, fiica sa Maria Josefina a fost

exmatriculată de la Facultatea de drept pentru că tatăl său era general de aviație în rezervă „ și a slujit regimul burghezo-moșieresc și pe rege...”Deși a urmat un curs de asistenți medicali nu i s-a permis să practice această meserie,fiind angajată la un spital pe un post de îngrijitoare. Fiul său cel mare, Gheorghe Gh.Negrescu,ofițer aviator a luptat ca pilot de vânătoare pe ambele fronturi în anii celui de-al doilea război mondial.N-a putut să exercite o altă profesiune decât aceea de șofer pe un camion de mare tonaj.

Generalul av.ing.Gheorghe Negrescu a fost un om de mare sensibilitate, sufletul său a vibrat atunci când oamenii din jurul său,camarazii,aveau mari necazuri,căutând să-i ajute după posibilitățile pe care le avea. Astfel,maiorul av.Mircea Zorileanu,grav bolnav de plămâni-boală contractată în timpul războiului-,se afla internat într-un sanatoriu în orașul Nervi din Italia.A rămas fără bani și Ministerul de Război n-a vrut să-l ajute cu nimic.La fel au răspuns și alte organisme militare și de stat.Aviatorul Gheorghe Negrescu i-a trimis camaradului său, aflat în mare dificultate, timp de șase luni jumătate din solda primită.Nimeni dintre aviatori,foștii camarazi ai maiorului Zorileanu n-a făcut un astfel de gest .A primit sprijin numai de la „Conu Iorgu”,așa cum îl alintau prietenii adevărați pe marele nostru aviator.Intre anii 1958-1973 a înaintat diferite memorii la conducerea țării,la Ministerul Forțelor Armate,pentru mărirea pensiilor camarazilor săi (care mai erau în viață)cu care luptase pentru România Mare.N-a primit niciodată un răspuns la aceste cereri firești.S-a retras discret din viață la 26 noiembrie 1977.Personalitatea sa va rămâne ca un far luminos în istoria Aripilor Românești.

UN CHEVALIER DE BÂRLAD DE L'AERONAUTIQUE: GÉNÉRAL INGÉNIEUR AVIATEUR GHEORGHE NEGRESCU.

RESUME

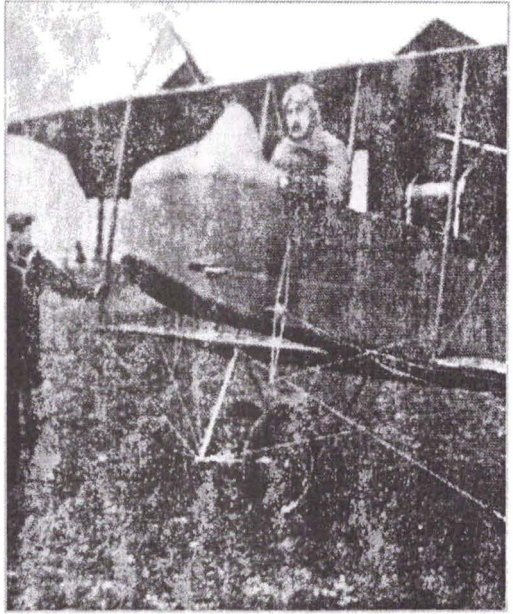
Dans la période 1910-1912, toute l'activité de vol de la Roumanie a été sous l'influence des succès de Vlaicu; l'avocat Mihail Cerchez a construit alors à Chitila, près de Bucarest, un aéroport doté de 5 hangars, des ateliers pour la construction et les réparations d'avions, des bâtiments pour le personnel et deux tribunes pour le public. Le 11 Juin 1910, on a inauguré cet aéroport destiné des vols publics aussi bien qu'aux meetings aériens et surtout à la formation des premiers pilotes roumains dans l'école de pilotage - la première en Roumanie - créée et conduite par l'avocat Mihail Cerchez.

C'est toujours au printemps de 1911, que l'on a fondé à Cotroceni-Bucarest, une autre école de pilotage conduite par le prince George Valentin Bibesco. Les premiers pilotes militaires qui ont terminé les cours de ces écoles et ont obtenu les brevets de pilotes, ont été les officiers Ștefan Protopopescu, Gheorghe Negrescu, Mircea Zorileanu, etc., des noms très bien connus dans l'aviation roumaine.

Pendant les années de la première guerre mondiale, auprès des autres types d'armées, l'aviation militaire, bien que très jeune, a prouvé pleinement ses vertus, le désir ardent de liberté et d'indépendance. Le nom de capitaine aviateur Gheorghe Negrescu, qui étudiait à Bârlad, a représenté un exemple de dévouement et de l'esprit de sacrifice.

Entre les deux guerres mondiales, l'aviation roumaine et l'industrie aéronautique ont connu un grand essor. C'est dans ces unités industrielles de spécialité que des constructeurs renommés ont déployé leur activité tels que: le ingénieur aviateur Gheorghe Negrescu.

Anexe



Av.ing Gheorghe Negrescu



Av.ing Gheorghe Negrescu.