
DESTINE AERONAUTICE VASLUIENE. ZBURĂTORI VASLUIENI AI ROMÂNIEI MARI

Jănel TĂNASE*

Cuvinte cheie *Vaslui, destine aeronautice, aeronautică, aviație, pilot, misiuni aeriene, avion.*

Keywords: *Vaslui, aeronautical destiny, aeronautics, pilot, air missions, airplane.*

Abstract

The beginning period of the Romanian Military Aeronautics is marked by the contribution of exceptional personalities of the Romanian wings. From this perspective, the Vaslui area can boast fascinating aeronautical destinies, places, facts, extraordinary people, which made the history of the air force, the elite weapon of the Romanian Army to be richer and more vigorous. From this perspective, important national and international contributions to the development of some basic aeronautical domains are the fruit of the exceptional creation of exceptional personalities of Vaslui: Mihail Cerchez - the visionary and entrepreneur who created the first pilot school in Romania, Gheorghe Negrescu - the officer who took part of the first group of pilots of the Romanian Army, patented on July 17, 1911, pilot and aviation engineer, flying of Great Romania, with indisputable merits in the development of aeronautics in the interwar period, Victor Anastasiu - physician and pilot, the first physician in the world who participated in military actions as a pilot, fabulous personality that laid the foundations of aeronautical medicine in Romania.

Începutul de secol XX aducea la nivel global o nouă realitate istorică și științifică, care avea să schimbe fizionomia socialului, în orice stare ar fi fost acesta, pace, criză sau război. Din această perspectivă spiritualitatea românească are meritul său, bine-cunoscut și recunoscut în cucerirea spațiului aerian, pentru că, în această competiție de pionierat, România are priorități semnificative.

Încă de la sfârșitul secolului al XIX-lea în spațiul românesc a fost abordată exploatarea baloanelor, inclusiv în Armata Română, pentru ca, puțin mai târziu, la început de secol XX, savanții români să proiecteze, construiască și exploateze, printre primii din lume, aeroplane și alte aparate de zbor care vor revoluționa ulterior acest domeniu fundamental al vieții oamenilor.

De la legendarul meșter Manole, la pleiada de inimoși care au încercat în trecut să câștige bătălia cu oceanul aerian, la Traian Vuia, Aurel Vlaicu, Henri Coandă și mulți alți români talentați nu a fost decât un pas mic, dar uriaș, de dezvoltare, progres și continuitate istorică. Acest proces, această activitate de pionierat a atins toate

*Comandor aviator (rez.), lect. univ. dr., Academia Forțelor Aeriene „Henri Coandă” Brașov.

componentele cuceririi spațiului aerian, de la balon la avion, de la avion la alte tipuri de aeronave sau racheta intercontinentală și spațială.

Această realitate de excepție s-a manifestat plenar și prin mari personalități, locuri sau fapte în arealul vasluian.

Astfel, în anul 1909, o mare personalitate a aviației române, primul care a înțeles necesitatea exploatării mijloacelor aeriene în scopuri militare și comerciale, avocatul Mihail Cerchez, originar din Bârlad, a înființat la București prima societate comercială cu această destinație. Având ca model marile realizări care aveau loc în occident, în special în Franța, acesta a dezvoltat la Chitila, lângă București, un adevărat complex aeronautic, modern, unic în sud-estul Europei, dotat cu tot ce era necesar pentru activități aeronautice de școală, mentenanța aeronavelor și chiar pentru construcția unor asemenea aparate de zbor.

Aceasta mare personalitate bărlădeană a pus bazele industriei aeronautice din România și a înființat, în micul regat dunărean, prima școală destinată formării piloților din țara noastră. A intuit necesitatea construcției de avioane, fiind astfel și primul întreprinzător care punea bazele dezvoltării unui nucleu de industrie aeronautică națională¹.

În atelierele de la Chitila au fost construite primele avioane sub licență franceză. Au fost construite șapte avioane tip FARMAN III, patru dintre acestea fiind vândute Armatei Române, care începea astfel dotarea cu aparate de zbor, pe lângă aeroplanelor *Vlaicu nr. 1 - model 1910*, care fusese construit la arsenalul armatei și, ulterior, *Vlaicu nr. 2 - model 1911*².

Mari merite a avut avocatul Mihail Cerchez, pe lângă construcția de aeronave, prin cererile adresate Ministerului de Război pentru a detașa primii militari care să învețe arta pilotajului. Primii dintre aceștia vor proveni din arma geniu, armă de elită a Armatei Române, în sânul căreia se va dezvolta aviația în țara noastră, de la batalionul de căi ferate. Unul dintre aceștia a fost și sublocotenentul Gheorghe Negrescu, originar din zona Bârlad.

Continuând cu seria destinelor aeronautice vasluiene trebuie să amintim că primul eveniment aeronautic din acest areal a avut loc la Bârlad și este legat tot de personalitatea marelui aviator Gheorghe Negrescu, care la începutul afirmării aviației în România a deschis seria raidurilor aeriene naționale. Istoria a consemnat faptul că, la data de 26 mai/7 iunie 1912, la ora 4.20, sublocotenentul aviator Gheorghe Negrescu a decolat în raidul Cotroceni-Iași, cu intenția de a duce salutul tinerei aviații la dezvelirea monumentului domnitorului Alexandru Ioan Cuza, în ziua de 27 mai/8 iunie, la Iași. Datorită unei defecțiuni tehnice, pilotul a reușit să aterizeze la Bârlad în data de 27 mai/8

¹ Comandor av. Gheorghe Negrescu, *Un sfert de veac de Aviație Românească*, „Revista Aeronauticii și Marinei”, ianuarie 1937, p. 49.

² La data de 17 iunie 1910 inginerul Aurel Vlaicu reușea, pentru prima dată, să zboare pe câmpul Cotroceniului cu avionul proiectat și construit pe pământ românesc. Este o zi istorică, de naștere a Aviației României pentru că avionul a fost construit cu fonduri alocate de Armata Română, iar inginerul Aurel Vlaicu, această minte luminată a poporului român, se va instrui pentru nevoile armatei și va acționa în primele misiuni aeriene în țară, fiind din acest punct de vedere și primul nostru pilot militar. „...*Primul zbor al lui Vlaicu a fost o victorie a întregului neam românesc care, prin aceasta s-a afirmat și în acest domeniu al tehnicii, din nou, după zborul lui Vuia, alături de marile state din Occident, care au luptat pentru cucerirea aerului...*” (Documentul original se află în patrimoniul Muzeului Aviației).

iuние, fiind în imposibilitate de a mai evolua la sărbătoarea de la Iași. În ziua următoare, 28 mai/9 iunie, sublocotenentul Negrescu a participat la revista trupelor din garnizoana Bârlad efectuată de regele Carol I, prilej cu care pilotul a executat un scurt program de zbor în prezența acestuia. Sublocotenentul aviator Gheorghe Negrescu a decolat a treia zi în zori, 29 mai/10 iunie (stil nou), aterizând la Focșani, unde, din cauza unor defecțiuni apărute la motor, a îmbarcat avionul în tren.

Raidul aerian efectuat a reprezentat „*un succes al aviațiunii noastre tinere și a pregătirii excepționale a sublocotenentului Negrescu Gheorghe, care s-a încumetat să zboare cu un aparat care avea motorul vechi și nu mai funcționa normal, dând semne de oboseală...*”, prilej de sărbătoare pentru toți iubitorii aviației din România și, în special, pentru cei din județul Vaslui³.

Un alt destin aeronautic important care a marcat istoria acestei zone de largă vibrație națională este prilejuit de participarea noastră la Primul Război Mondial. După cum se știe, la 15 august 1916, România, în conformitate cu Convențiile politică și militară încheiate la 4 august 1916, 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. Concomitent cu ofensiva din Transilvania, o armată germană a trecut Dunărea pe la Zimnicea. Amenințate să fie prinse din două părți, ca într-un clește, după o încercare neizbutită de a opri ofensiva inamicului pe râul Neajlov, trupele române au fost nevoite să se retragă în Moldova, Oltenia și Muntenia 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 jertfe.

Sosirea în țară a misiunii militare franceze, comandată de generalul Berthelot și ulterior, a unei misiuni aeronautice comandată de colonelul Malherbre, în luna decembrie 1916, formată din 35 de ofițeri, 11 adjutanți, 38 de sergenți, 28 caporali și 165 soldați, a condus la reorganizarea completă a Aeronauticii Române. Observatorii și piloții francezi au fost repartizați la grupuri și escadrile alături de zburătorii români. Metodele franceze au fost predate în Școli de observatori, antenă, comandament și aplicate la unități⁴.

Pentru completarea pierderilor și asigurarea condițiilor optime de pregătire a cadrelor necesare aviației în scopul continuării ducerii acțiunilor de luptă, prin ordinul Marelui Cartier General din 27 septembrie 1916, școlile militare de aviație au fost evacuate pentru scurt timp la Tecuci și apoi la Bârlad, unificate și dislocate ulterior la Botoșani, fiind puse sub comanda unică a căpitanului aviator Constantin Beroniade, asul

³ Arhivele Militare Române (în continuare A.M.R.), *fond Direcția 4 Geniu*, dosar 404, f. 151.

⁴ Comandor dr. Jănel TĂNASE, *Transformări în învățământul militar de aviație pentru pregătirea personalului aeronavigant (1 aprilie 1912 - 1 august 2003)*, Editura Universității Naționale de Apărare „CAROL I”, București, 2011, pp. 78 - 79.

aviației române din Primul Război Mondial, iar atelierele de reparații avioane și motoare de la Cotroceni și Băneasa au fost dislocate la Iași, unde au constituit nucleul pentru înființarea Rezervei generale a aviației⁵.

Situația tot mai grea a trupelor române, pe măsura apropierii frontului, care periclita desfășurarea activității școlilor, a determinat Marele Cartier General să decidă mutarea, la 27 iulie 1917 a Școlii de observatori aerieni, care funcționa pe lângă Școala de pilotaj, la Vaslui, iar a Școlii de pilotaj la Odessa. La comanda acesteia din urmă a fost numit căpitanul Ștefan Protopopescu.

Școala de observatori aerieni, ajunsă în următoarele două săptămâni pe noua locație, și-a reluat activitatea. Această școală și-a desfășurat activitatea la Vaslui din august 1917 până în anul 1918, când a fost dislocată la Tecuci unde s-a înființat Grupul IV Instrucție Aviație, prima unitate de învățământ aeronautic din România Mare.

Pentru realizarea misiunii de formare a observatorilor aerieni la dispoziția școlii a funcționat Escadrila Farman 7 din organica Grupului 2 Aeronautic Tecuci, comandat de celebrul maior aviator Andrei Popovici, escadrilă care va utiliza pentru misiuni de zbor și aerodromul de la Huși.

Un alt moment cu semnificații aeronautice pentru istoria Vasluiului este prilejuit de declanșarea operației Armatei Române pentru eliberarea Basarabiei la 22 iunie 1944.

În operațiile aeriene pentru eliberarea Basarabiei, Bucovinei de Nord și cucerirea Odessei din anul 1941, Aeronautica Română a ocupat un loc distinct, de importanță majoră, alături de forțele terestre și navale, desfășurând acțiuni militare cu toate categoriile de aviație (bombardament, vânătoare, informații, hidroaviație, legătură, transport, sanitară), precum și cu artileria antiaeriană și aerostația.

Gruparea Aeriană de Luptă, ca mare unitate operativă a constituit principala forță de acțiune a Aeronauticii Române în campania din Basarabia. Ea a cuprins întreaga aviație de bombardament, majoritatea aviației de vânătoare, escadrile de recunoaștere și legătură, precum și unități de artilerie antiaeriană, o companie de transmisiuni radio și fir.

Comandamentul și unitățile de aviație ale Grupării Aeriene de Luptă au fost dislocate în cea mai mare parte în Poarta Focșanilor și în zona adiacentă acesteia, astfel:

- P.C. al GAL - Vila Săveanu, 3 km. V Focșani;
- *E 1 Rec.* - TB, TL – Jorăști;
- *E 116 Leg.* - TB, TL – Pătești;
- *Fl. 1 Vt.*— PC, TB - Focșani Nord;
 - *Gp. 5 Vt. He. 112* - TB – Focșani Nord, TL - **Bârlad Vest**, Roman, TD - Pufești;
 - *Gp. 7 Vt. M. 109* - TB - Rm. Sărat, TL - Frunzeasca Slobozia, TD - Vâlcelele;
 - *Gp. 8 Vt. IAR 80* - TB – Focșani Nord, TL - Roman, **Bârlad Nord**, TD –Jorăști;
- *Fl. 1 Bomb.* - PC, TB – Buzău;
 - *Gp. 4 Bomb. LOS* - TB, TL - Buzău, TD Cioara Doicești, Tăriceni;

⁵ *Ibidem*, p. 78.

- *Gp. 5 Bomb. He 111*, TB, TL Ziliștea, TD - Țândărei, Boteni;
- *Gp. Bomb. SAVOIA 79* - TB, TL - Pogoanele, TD - Padina, Grindu, Petrești;
- *Fl. 2 Bomb.* - PC, TB – Sihlele;
- *Gp. 1 Bomb. POTEZ 63* - TB, TL - Sihlele, TD – Ciorăști;
- *E IAR 37* - TB, TL - Sihlele, TD – Erculești;
- *E 82 BLOCH 210* - TB, TL - Sihlele, TD – Erculești;
- *Fl. 2 Av. Gardă* - PC, TB, TL - Sihlele, TD - Bogza⁶.

În noaptea de 22 iunie 1941 **Grupul 7 Vânătoare**, cel mai modern grup de aviație de vânătoare din Aeronautica Militară Română, înzestrat cu avioane germane Me 109G, a decolat în prima misiune pentru eliberarea Basarabiei de pe aerodromul **Bârlad**. Până la 23 august 1941, când Armata Română a trecut Nistrul, iar unitățile de aviație au fost dislocate în Basarabia, cele două aerodromuri de la **Bârlad**, precum și aerodromul **Huși** au fost utilizate în misiuni aeriene de unitățile Grupării Aeriene de Luptă, ulterior fiind puse la dispoziția Regiunii Aeriene Iași în misiuni aeriene ale unităților de aviație din organica sa.

După 23 august 1944, în contextul restrângerii activității aeronautice naționale, practic a distrugerii aviației române prin Convenția de Armistițiu din septembrie 1944 și Tratatul de Pace de la Paris din 1947, aceste aerodromuri și-au pierdut importanța aeronautică, așa cum se manifestase aceasta în plin război mondial.

Istoria aeronauticii aici, la Vaslui, este obligată să rețină și să promoveze marile sale personalități care au contribuit la dezvoltarea acestui domeniu pe întregul spațiu românesc, iar prin această primă intervenție dedicată istoriei aviației din zona Vaslui am să abordez cariera de excepție a trei destine aeronautic impresionante, mari personalități ale aviației din România: avocatul Mihail Cerchez, unul dintre primii inițiatori ai aviației din țara noastră, la care m-am referit în partea de început, generalul aviator Gheorghe Negrescu, care a dat numele unei flote de aviație înființată după anul 1990, Flotila 70 Aviație, de asemenea formator al aviației, cu merite incontestabile în dezvoltarea reglementărilor aeronautice la început de drum și în perioada interbelică și generalul aviator doctor Victor Anastasiu, inițiatorul medicinei aeronautice în România.

Generalul aviator Gheorghe Negrescu s-a născut la 26 ianuarie 1888 în satul Furțișeni, județul Tutova, aflat la 15 km de orașul Bârlad⁷, fiind unul dintre protagoniștii perioadei de început a formării primei seriei de piloți brevetati în țara noastră. Pilotul cu brevetul numărul doi al României, așa cum era înscris în registrele de brevetare, reconsiderat în 1930 ca pilotul cu brevetul numărul trei, a trecut proba aspră a primului zbor în simplă comandă la 17 iulie 1911. Aceasta mare personalitate își va pune amprenta asupra evoluției aviației militare din țara noastră până la începutul celui de-Al Doilea Război Mondial.

În perioada Primului Război Mondial a îndeplinit funcții de comandant de escadrilă și de grup de escadrițe, cu misiuni executate în folosul Armatei a II-a Române în campania anului 1916, comandant al Grupului 1 Aeronautic la dislocarea în Moldova,

⁶ Arhivele Militare Române, fond 8564, Copia Jurnalului de operații al Grupării aeriene de luptă din campania anului 1941, dosar 803-1, ff. 3 - 4.

⁷ Valeriu Avram, *Zburătorii României Mari*, Editura ALPHA MDN, Buzău, 2007, p. 254.

ofițer de stat major la comandamentul Corpului 6 Armată și șef al Serviciului Tehnic la Rezerva Generală a Aviației de la Iași. În campania anul 1918 a participat la misiuni aeriene pentru apărarea României Mari, când a acționat în cel puțin 20 de recunoașteri aeriene în zona de sud a Basarabiei, fapte de arme pentru care a fost decorat în mai multe rânduri.

După război a ocupat funcții importante în conducerea Aeronauticii Române, respectiv comandant de școală militară, comandantul Arsenalului Aeronautic din București, comandant al Flotilei 1 Aviație Iași, director al Aeronauticii în Ministerul de Război, director general al Aerului în Ministerul Aerului și Marinei, comandant al Regiunii Aeriene nr. 2 Iași, comandant de flotilă de luptă, comandatul Apărării Antiaeriene a Teritoriului, fiind foarte intransigent cu toate afacerile care s-au făcut în importul materialului de aviație.

În anul 1941, înainte de intrarea în război a României a fost pensionat, când abia împlinise 53 de ani, deoarece se considera ca fiind un ofițer incomod pentru conducerea aeronauticii⁸.

După război a fost persecutat de noul regim comunist, ulterior fiindu-i recunoscute valoarea și meritele în dezvoltarea și afirmarea aviației naționale, iar după anul 1955 a-fost o prezență marcantă la evenimentelor aviației militare. A plecat discret din această lume la 27 noiembrie 1977, mare sa personalitatea luminând însă destinul unei epoci care a consacrat aripile românești ca armă de elită în panoplia armelor de luptă.

A treia mare personalitate a istoriei aviației române și Județului Vaslui este reprezentată de generalul aviator doctor Victor Anastasiu. S-a născut la 5 octombrie 1886 la Huși, fiind cel de al patrulea fiu al familiei judecătorului Anastasiu, a absolvit liceul la Iași, după care a susținut examenul de admitere la Institutul Medicino-Militar din București. Clasându-se, din cei o sută de candidați, pe primul loc, a fost decorat prin Decretul Regal nr. 5384 din 28 decembrie 1905 cu „Medalia jubiliară Carol I”. În anul 1911 a susținut teza de doctorat, obținând titlul de Doctor în Medicină și Chirurgie.

La izbucnirea celui de-Al Doilea Război Balcanic a fost mobilizat și a participat la campania Armatei Române din 1913 cu rezultate extraordinare în eradicarea epidemiei de holeră, într-un timp scurt și cu pierderi relativ mici. Datorită profesionalismului dovedit pentru combaterea acestei maladii pe front, va continua să combată holera în zona Filiași-Gorj, reușind să stopeze răspândirea în aproximativ 30 de zile.

Fiind încadrat începând cu anul 1914 la Batalionul 1 Pionieri, unitate de geniu din care făcea parte și aviația, a asigurat asistența medicală pentru personalul navigator și trupă, devenind astfel medicul aviatorilor militari.

În această calitate realizează primele studii de medicină aeronautică în Armata Română, iar pentru cunoașterea influenței mediului aerian asupra organismului uman este admis, la cererea sa, la Școală de Pilotaj, pe care a absolvit-o la 3 martie 1916, obținând brevetul de pilot nr. 82. Victor Anastasiu va deveni astfel al doilea medic pilot brevetat, după doctorul francez Reymond, care însă n-a acționat ca pilot operațional, ocupându-se numai cu latura sportivă a aviației.

⁸ *Ibidem*, pp. 262 - 266.

A continuat studiile ca medic dar și ca pilot, prin executarea mai multor zboruri la diferite înălțimi pentru a analiza modificările survenite în starea de sănătate a personalului navigant generate de acest fenomen. Toate aceste zboruri, dar și verificarea atentă a piloților unității, i-au permis să fundamenteze și să realizeze primul studiu de medicină aeronautică în România, intitulat „Boala de înălțime și centrul zborului în aviație”, studiu publicat în Revista Sanitară Medicală nr. 3 - 4/2016.

La declanșarea mobilizării Armatei Române, Victor Anastasiu a fost încadrat la Corpul de Aviație, iar în perioada primei campanii a acționat, în lipsa unui serviciu medical special al aeronauticii, pentru asigurarea acest serviciu medical piloților și personalului tehnic în toate escadrilele din organica acestei structuri.

Datorită încadrării precare cu personal navigant, dar și atras de mirajul zborului a efectuat în campania anului 1916 numeroase misiuni de luptă, devenind astfel primul medic militar pilot de război din lume.

Rănit de mai multe ori în dificilele misiuni executate la inamic, în special pe frontul de sud, datorita meritelor sale excepționale a fost, în mai multe rânduri, decorat și avansat în grad.

După vindecare în urma traumelor suferite a revenit pe front și a participat, în calitate de medic specialist și pilot la asigurarea medicală a personalului navigant și la multiple misiuni de luptă în cadrul Grupului 2 Aeronautic de la Tecuci comandat de maiorul aviator Andrei Popovici. Pentru meritele sale ca medic și pilot de front acesta l-a propus pentru decorare cu Ordinul „Coroana României” cu spade în gradul de ofițer și înaintarea în mod excepțional la gradul de maior. Propunerea era sugestiv fundamentată de celebrul comandant al Grupului 2 Aeronautic, cu merite, de asemenea incontestabile la dezvoltarea aviației în țara noastră: *„Întemeiez propunerea mea pe următoarele: medic și pilot în același timp, dr. Anastasiu este medicul pe care îl poate visa orice grup de aviație. Starea sanitară a personalului navigant fiind mult influențată de consecințele zborului asupra organismului, nimeni nu este mai bine chemat a-și da seama de aceasta, decât un medic care ste și pilot în același timp. Acestui fapt se datorește că, cu toată perioada extrem de încordată în zborurile duse de acest grup de două luni de zile, în condițiuni atmosferice extrem de grele, starea sanitară a personalului navigant este foarte bună. Ca medic al grupului 2, dr. Anastasiu are extrem de mult de lucru, din cauză că, nici una din cele 11 unități ale sale nu se găsesc pe același teren una cu alta, ci toate izolate între ele, la depărtări variind între 7 și 35-40 km. Cu toate acestea, printr-o muncă extremă, printr-o pricepere remarcabilă, starea sanitară a tuturor unităților este bună. Prin măsurile luate de el, grupul nu a avut de suferit de tifos, febră tifoidă, cu toate că staționa în mijlocul unor focare de tot felul de epidemii. Ca aviator, activitatea dr. Anastasiu este destul de cunoscută: rănit de două ori în avion în timpul zborurilor de recunoaștere, a adus servicii extrem de importante aviației și comandanților cu care a lucrat. Majestatea Sa Regele l-a decorat la finele anului 1916 cu Ordinul „Steaua României” în gradul de cavalier. Acordarea decorației la care-l propun este răsplata unei munci intense, cinstite și cu bune roade constante, și va fi stimulentele ce-l va îndemna la continuare pe aceeași cale.*

Dacă acestui grup aeronautic prin modul său de lucru, i s-a făcut înalta cinste de a fi citat prin Ordinul de Zi al Armatei nr. 96, subsemnatul, comandant al Grupului, ca om drept, trebuie să recunosc că o mare parte din meritele arătate mai sus în citatul

ordin se datoresc numai dr. Anastasiu Victor, care prin munca sa extraordinară, prin vizitele sale aproape zilnice la unități, prin măsurile luate contra diferitelor epidemii, dar în special printr-o îngrijire deosebită asupra personalului navigant, a contribuit în cea mai mare măsură ca pilotul și observatorul să n u lipsească, să fie veșnic prezent la serviciu, cu toate focarele de epidemii în care se găseau unitățile, cu toată munca extrem de istovitoare din perioada de preparație de la Nămolosa și a marilor bătălii de la Mărășești, cu toate condițiile atmosferice defavorabile și, în consecință, Comandamentul să fie veșnic la curent cu cea mai mică mișcare a inamicului.

Iată omul de conștiință. Socot că față de împrăștierea cea mare a unui grup aeronautic, față de răspunderea morală ce apasă foarte greu pe conștiința medicului unui grup aeronautic, postul acesta trebui ocupat de un medic maior, la care, în deplină cunoștință a meritelor sale și ca răsplată a serviciilor aduse, propun insistent pe medicul căpitan aviator dr. Anastasiu C. Victor”⁹.

După război a studiat în străinătate progresele înregistrate de statele avansate aeronautic în domeniu organizării serviciilor medicale aeronautice specializate și, grație propunerilor formulate, prin Decizia ministerială nr. 466 din 6 august 1920 au fost aprobate Instrucțiunile pentru funcționarea Serviciului Sanitar Aeronautic și examenul personalului navigant¹⁰.

A condus cu pricepere în cele mai înalte funcții structurile specializate în acest domeniu de vârf pe măsura organizării și dezvoltării Aeronauticii Române, a participat la congresele de specialitate internaționale, având un aport unanim apreciat de comunitatea științifică medicală aeronautică mondială și a militat cu toate puterile sale pentru înființarea unui serviciu sanitar aerian, lucru care se va realiza în preajma intrării României în cel de-al Doilea Război Mondial.

Deși îndeplinea toate condițiile, la trecerea în rezervă în toamna anului 1939, nu i s-a acordat gradul de general, acest merit fiindu-i recunoscu mult mai târziu, în luna iunie 1940.

După război a fost persecutat și arestat în anul 1950 pentru fraude închipuite, dar în urma numeroaselor demersuri și dovedirea nevinovăției sale, prin Ordinul telegrafic nr. 1348 din 1953 al Prezidiului Marii Adunări Naționale, generalul aviator doctor Victor Anastasiu a fost eliberat și pus în toate drepturile, inclusiv pentru practicarea medicinei.

La inaugurarea Institutului de Medicină Aeronautică a fost invitatul de onoare a acestei prestigioase instituții și a avut marea satisfacție de a-și vedea visul realizat.

Cel care are meritul de a fi pus bazele medicinei aeronautice în România s-a stins din viață în anul 1972, recunoașterea activității și contribuție sale la dezvoltarea acestui domeniu fundamental pentru activitatea aeronautică fiind răsplătită prin acordarea denumirii onorifice „General dr. Victor Anastasiu”, Institutului Național de Medicină Aeronautică și Spațială.

Intervenția cu această temă în acest cadru extraordinar de dezbatere științifică oferit de Muzeul Județean de Istorie „Ștefan cel Mare” din Vaslui, for cultural și științific unanim recunoscut pe plan național și nu numai, a avut ca semnificație nevoia,

⁹ A.M.R., fond Memorii - Bătrâni, dosar 14/10, f. 12.

¹⁰ Monitorul Oficial nr. 111 din 21 august 1920, p. 3932.

dovedită, de altfel, prin acceptarea prezentării sale în acest cadru, de a relansa dezbaterile în acest fascinant domeniu al istoriei Aeronauticii Române, în toate timpurile și în toate locurile în care aceasta s-a manifestat. În acest sens, este imperios necesar să aprofundăm cercetarea și aici, în acest areal de legendă și istorie, a acestui fenomen care s-a manifestat pregnant prin personalități, locuri și fapte, iar reluarea tradițiilor și valorilor aeronauticii promovate într-un anumit orizont de istorie să dea o dimensiune nouă și să împlinească tot ceea ce Vasluiul a dat spiritualității românești.