

## EROI AI AERULUI. MĂRTURII MUZEALE

Teodora-Camelia CRISTOFOR\*

**Keywords:** heroes, air, museum, evidences, wars.

Patrimoniul muzeal, păstrător de mărturii materiale și spirituale inestimabile pentru știință, tehnică și memorialistică, dezvăluie în permanență informații noi cu privire la colecțiile pe care le deține. Muzeul Științei și Tehnicii „Ștefan Procopiu” din Iași deține o colecție tematică de aviație, constituită din documente, fotografii, cărți și obiecte, mărturii muzeale despre așii ai aviației românești și ai industriei aeronautice. Bazele acestei colecții au fost puse în 1959, când, în patrimoniul Muzeului, este transferat de la o unitate militară din Caransebeș un avion motoreactor, tip IAK 14, construit în URSS, în 1949-1950, un model de avion utilizat de către Forțele Aeriene din România pentru școala de pilotaj.

În perioada 1963-1973, sunt transferate de la Institutul Politehnic din Iași 3 motoare de avion, construite la IAR Brașov (IAR-14KIVC32 1000A, IAR-14KIVC32-licență Gnome-Rhône-Mistral, IAR-K7-variantă modificată a motorului Gnome-Rhône K7 Titan Major). În anii 1980, sunt achiziționate de la inginerul Ion Dumbravă obiecte, documente și fotografii, ce fac referire la o serie de personalități din aviația românească și din istoria școlii de zbor fără motor de la Iași. Ulterior, alte donații și achiziții, reprezentând mărturii documentare ale aviației românești și ale industriei aeronautice, contribuie la evoluția colecției.



Inginer Mihail M. Popescu  
(fotografie din patrimoniul  
MST „Ștefan Procopiu” Iași)

Dezvoltarea industriei aeronautice din România începe în noiembrie 1919, la București, prin crearea primei fabrici de profil, care și-a desfășurat activitatea până în 1939<sup>1</sup> cu activități specifice industriei de reparații, proiectare, cercetare și fabricare. În 1922, la Întreprinderea „Astra” Arad se construiau motoare de avion sub licență, ulterior devenind Fabrica de avioane „Astra” care a produs, între anii 1923-1925, 3 modele de avion prototip. Societatea pentru Exploatare Tehnice (SET)<sup>2</sup> București este înființată în 1923, la inițiativa inginerului Grigore Zamfirescu<sup>3</sup>, care inițial executa reparații și modificări la avioane, ulterior, începând cu 1927, trecând și la fabricarea acestora. Aici au fost produse 11 tipuri de avioane de concepție românească și 3 tipuri de avioane sub licență.

\* Muzeograf, Muzeul Științei și Tehnicii „Ștefan Procopiu” Iași, expert bunuri patrimoniu tehnic.

<sup>1</sup> În luna iunie, intră în componența Arsenalului stabilimentelor aeronauticii și marinei.

<sup>2</sup> Din 1931, denumirea fabricii devine Fabrica de avioane SET inginer „Grigore Zamfirescu”.

<sup>3</sup> Grigore Zamfirescu (1896-1943), pionier al aviației românești, inginer și antreprenor.

Fabrica își încetează producția în 1946. Mihail Popescu<sup>4</sup> a fost unul dintre inginerii inventatori ai fabricii, care, prin munca sa, a contribuit la dezvoltarea industriei aeronautice timp de 15 ani (1930-1945). M. Popescu pune la punct fabricația avionului de recunoaștere și observație SET-7K<sup>5</sup>, dotat cu instalații de tir prin elice, turelă, mitralieră fotografică, radio, lansator.

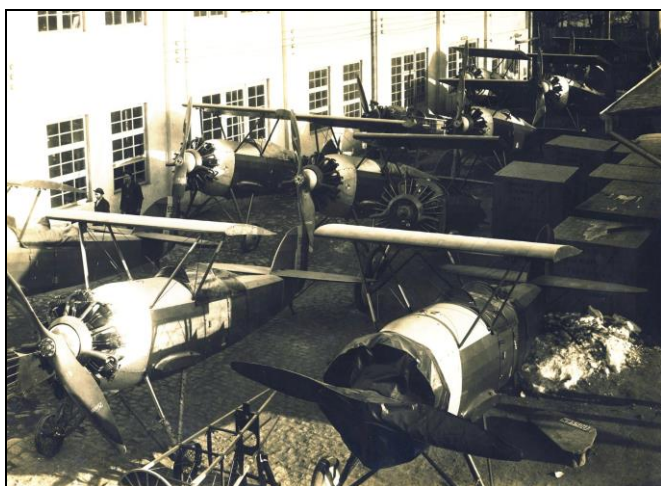


Avionul de recunoaștere și observație SET-7K, biplan cu două locuri.

**Caracteristici:** L: 7,150 m; motor tip IAR 7K în licență Gnome-Rhône; 420 CP; viteză maximă: 255 km/h; viteză minimă: 92 km/h; ani de fabricație: 1934-1938; nr. exemplare fabricate: 60.



Inginer Mihail M. Popescu alături de un grup de aviatori și ingineri de la Fabrica SET (fotografie din patrimoniul MST „Ștefan Procopiu” Iași).



Avioane de concepție românească SET 4, produse la fabrica SET București, 1931 (fotografie din patrimoniul MST „Ștefan Procopiu” Iași).

<sup>4</sup> Născut la 15 iunie 1904, la București, și decedat în martie 1959.

<sup>5</sup> Ing. Ion N. Iacovachi, *Figuri de inventatori români. Inventatorul român inginer Mihail Popescu*, facsimil, inv. nr. 7026, MST „Ștefan Procopiu” Iași.

Un moment important în dezvoltarea aeronauticii vine în iunie 1925, când Regele Ferdinand promulgă Legea privitoare la întreprinderile industriale în legătură cu apărarea națională<sup>6</sup> care, la art.1, pct. b, prevedea înființarea Industriei Aeronautice Române pentru „fabricarea avioanelor”.



Celebra Intreprindere Aeronautică Română (IAR) de la Brașov, o societate pe acțiuni, a fost fondată la 1 noiembrie 1925<sup>7</sup> pentru construcția și întreținerea aeronavelor.

La data intrării României în cel de-Al Doilea Război Mondial (22 iunie 1941), în calitate de membru aliat al Germaniei împotriva URSS, forțele aeriene române aveau în serviciu peste 2500<sup>8</sup> de avioane (tip bombardiere, vânătoare, observație-recunoaștere, legătură și școală) de producție autohtonă și străină, importate din Franța, Marea Britanie, Italia, Polonia și Germania. Dintre cele mai bune aparate aflate în dotare amintim: IAR 80, Henschel HS-129, Messerschmidt 109, Junkers 87. Aviația Militară Română luptă pe Frontul Estic până la 23 august 1944, după care se reorganizează în Corpul Aerian Român, cu contribuții majore la eliberarea nord-vestului țării, Ungariei și Cehoslovaciei. În cei patru ani de război<sup>9</sup>, Aviația Română pierde 2000 de aviatori, mecanici, observatori și militari din trupe auxiliare, alături de numeroase aparate de zbor. În cele 4200 de misiuni de luptă, Aviația Română obține peste 2000 de victorii, printre așii aerului numărându-se numeroși piloți, care au avut contribuții majore în conflictele aeriene desfășurate în această parte a lumii.

Dan Valentin Vizanty a fost unul dintre cei mai buni piloți români din perioada celui de-Al Doilea Război Mondial. Născut la Botoșani, în 1910, într-o familie boierească cu rădăcini grecești, Dan Vizanty urmează timp de doi ani studiile Conservatorului din Iași, secția Teatru, după care se înscrie la Școala Militară de Ofițeri de Aviație de la Cotroceni, fiind un merituos absolvent al promoției din 1931. După parcurgerea gradelor militare, la declanșarea războiului, căpitanul aviator Dan Vizanty devine comandantul Escadrilei 43 Vânătoare care a acționat pe Frontul de Est, de recucerire a Basarabiei, câștigându-și renumele de „Lupul Carpaților”, în urma numeroaselor sale misiuni desfășurate în confruntarea cu sovieticii. În 1943, este numit comandantului Grupului 6 Vânătoare, cu baza la Popești-Leordeni și primește misiunea de apărare a Bucureștiului și a zonei petroliere Ploiești-Câmpina împotriva atacurilor aviației americane. Dotarea grupului era cu avioanele românești IAR 80 și IAR 81, dintre cele mai performante la vremea respectivă. Așa cum se știe, avionul de vânătoare și bombardament IAR 80, cu variantele sale 80A, 80B și 80C, a fost unul dintre cele mai bune aparate de vânătoare din lume, făcând față oricărui alt tip de avion inamic.

Bombardierele americane ale Armatei 15 Aeriene a SUA au întreprins 41 de zboruri de atac, în perioada 4 aprilie-18 august 1944, asupra României, vizată fiind, în special, zona rafinăriilor din Ploiești și orașele București, Brașov<sup>10</sup>, Turnu-Severin, Giurgiu. Bombardierele americane aveau baza militară în sudul Italiei, la Foggia<sup>11</sup>, iar după atacurile întreprinse asupra României, mergeau în Ucraina, pentru alimentare și reîncărcare cu armament. În dimineața zilei de 10 iunie 1944, în apropierea bazei Aerodromului militar de la Popești-Leordeni are loc una dintre cele mai importante confruntări aeriene ale celui de-Al Doilea Război Mondial, din partea de sud-est a Europei, ținta fiind însăși baza care trebuia să fie

<sup>6</sup> [http://ro.nccmn.wikia.com/wiki/Aeronautica\\_rom%C3%A2neasc%C4%83](http://ro.nccmn.wikia.com/wiki/Aeronautica_rom%C3%A2neasc%C4%83)

<sup>7</sup> [http://www.aviatori.ro/articole\\_details.php?id=29](http://www.aviatori.ro/articole_details.php?id=29)

<sup>8</sup> „Pionniers”. Revue Aéronautique trimestrielle des Vieilles Tiges, nr.7 4, 10.10.1982, Paris, p. 16.

<sup>9</sup> <https://www.historia.ro/sectiune/general/articol/10-aspecte-de-stiut-despre-aviatia-militara-romana-in-al-doilea-razboi-mondial>

<sup>10</sup> În raidul american din 5 aprilie 1944, obiectivul principal al atacului a fost Uzina IAR din Brașov.

<sup>11</sup> Ruta lor includea traversarea Adriaticii și a Iugoslaviei, apoi urmăreau cursul Dunării până la Oltenița.

**ACTA MUSEI TUTOVENSIS. Memorialistică**, nr. 3, 2018. ISSN: 2457-1717.



distrusă. Atacul american cu cele 100 de avioane se dorea a fi un element surpriză, dată fiind ora 8 a dimineții, oră la care nu se mai realizaseră alte raiduri. Postul de Comandă al Comandamentului Aviației din Balcani<sup>12</sup> interceptează pe radare mișcarea aviației americane și dă alarma. Tactica de atac a formațiunii americane a fost surprinzătoare, cu zbor la joasă înălțime, la doar 200 m altitudine. Cu toate acestea, unitatea comandată de maior Vizanty intervine imediat, toate cele 38 de avioane românești aflate pe aerodrom decolează, urcă la 1500 m altitudine, situându-se cu mult deasupra celor aparținând grupului de avioane de vânătoare americane. Avioanele românești atacă în forță, producând pagube însemnate aviației inamice. Doar 12 minute durează bătălia aeriană dintre avioanele de vânătoare românești IAR 80 și IAR 81 cu cele americane, de tip Lightning P-38 (cu dublu fuselaj), în urma căreia piloții români distrug 24 de aparate de zbor. Cu toate acestea, partea română pierde 3 piloți, iar mai multe aparate de zbor suferă diverse avarii. Dan Vizanty scapă cu viață, dar cu pagube mari ale avionului său IAR 80 cu nr. 344, care era tipul său preferat de avion. Pentru această victorie, Dan Vizanty este decorat cu Ordinul „Mihai Viteazul”, clasa a III-a. Înfrângerea suferită de aviația americană este relatată și în presa SUA, fiind menționată tactica aviației române. După 23 august 1944, Grupurile de Vânătoare 1 și 6 sunt reunite sub comanda sa și, în calitate de comandant, a condus și executat numeroase alte misiuni în Campania de Vest până în august 1945. Datorită experienței sale și victoriilor obținute a fost considerat ca fiind unul dintre cei mai buni piloți români ai celui de-Al Doilea Război Mondial, primind 10 distincții militare.



Avioane de vânătoare IAR 80<sup>13</sup>



Motor IAR K 14-1000A cu 14 cilindri în dublă stea, aflat în patrimoniul Muzeului Științei și Tehnicii „Ștefan Procopiu”. Caracteristicile avionul **IAR-80**:

viteza maximă - 550 km/h la 4000 m (locul 4 în lume la vremea respectivă); lungime - 8,90 m; anvergura aripilor - 10,50 m; înălțime - 3,60 m; suprafața aripii -15,97 m;  
motor în stea dublă cu 14 cilindri – IAR K 14-1000A;  
putere - 1025 CP; înălțime maximă 10 500 m; raza de acțiune - 940 km; greutate gol 1780 kg; greutate zbor - 2685 kg; schelet metalic și aripi din duraluminu;  
timp de urcare la 5000 m - 6 minute;  
produs în perioada 1939-1943.

<sup>12</sup> Situat la 10 km nord de București, postul de comandă avea numele de cod „Tigrul” și era comandat de colonelul german Eduard Neumann.

<sup>13</sup> „Pionniers”. Revue Aéronautique trimestrielle des Vieilles Tiges, nr. 74, 10.10.1982, Paris, p. 15.

Inițial, avionul IAR 80 a fost dotat cu patru mitraliere ușoare de 7,5 mm, apoi este echipat cu două mitraliere ușoare, alimentate cu benzi de 450 de cartușe, și două mitraliere de calibru 13,2 mm ce utilizau benzi cu 280 de cartușe. A treia versiune constă în dotarea cu mitraliere de 13,2 mm și două lansatoare de obuze (cu o încărcătură de 75 de bucăți); spre sfârșitul războiului, avionul este dotat cu patru mitraliere de calibru 13,2 mm. Avionul a beneficiat de o serie de variante îmbunătățite, cum ar fi IAR 80A, care era dotat cu șase arme de fabricație germană, mult mai puternice decât cele inițiale, de producție belgiană, parbriz din sticlă blindată și scaun blindat pentru pilot.



Comandor Dan Vizanty (stânga) și colegul său, pilot cmd. Dumitrașcu, Aerodromul Popești-Leordeni, 1944 (fotografie din patrimoniul MST „Ștefan Procopiu” Iași, donație Sebastian Vizanty)



Piloții Grupului 6 Vânătoare în fața avioanelor IAR 80C, Popești-Leordeni, 1944 (fotografie din patrimoniul MST „Ștefan Procopiu” Iași, donație Sebastian Vizanty).



Comandor Dan Vizanty, Popești-Leordeni, 1944 (fotografie din patrimoniul MST „Ștefan Procopiu” Iași, donație Sebastian Vizanty).



Avionul IAR 81 de concepție românească  
(fotografie din patrimoniul MST „Ștefan Procopiu” Iași, donație Sebastian Vizanty).



Aviatorii Grupului 6 Vânătoare în fața hangarelor de la Popești-Leordeni, 1944  
(fotografie din patrimoniul MST „Ștefan Procopiu” Iași,  
donație Sebastian Vizanty, 1993)

La 22 august 1947, asul aerului este trecut în rezervă. Drept recunoștință pentru victoriile și meritele sale din timpul războiului, comandorul Dan Vizanty, cel care a băgat spaimă în aviația rusă și americană, este acuzat de regimul comunist în 1961 de „uneltire contra ordinii sociale” și condamnat la 5 ani de pușcărie. În urma grațierii, din 1963, este eliberat. Ani de zile lucrează ca muncitor necalificat. Aflat în vizită oficială în România, în luna mai a anului 1968, Charles de Gaulle întreabă de Dan Vizanty. Acesta este luat de pe șantier și prezentat președintelui Franței. În urma mai multor încercări eșuate, venite din partea a Asociației Internaționale „Les Vieilles Tiges”<sup>14</sup> din Franța, în 1977, Charles Chirac, primarul Parisului la vremea respectivă, și „Les Vieilles Tiges” îl invită pe Dan Vizanty pentru a li se alătura într-o misiune. Pleacă din țară la vârsta de 67 de ani.

La 22 octombrie 1976, Dan Vizanty este înștiințat oficial de către Comitetul de Direcție al Asociației franceze a Pionierilor Aviației din Paris că a fost ales membru al acesteia, fiind invitat să participe la întâlnirile săptămânale, care se desfășoară în fiecare zi de marți. Moare la Paris, la 12 noiembrie 1992.

A fi pilot de vânătoare, pentru Dan Vizanty și pentru ceilalți eroi ai aerului, însemna a fi combativ, tenace, bine pregătit și experimentat, energic, patriot, cu spirit de observație și, nu în ultimul rând, curajos până la sacrificiul suprem. Actele lor de eroism și patriotism rămân pentru posteritate mărturia unui corp de ofițeri de elită, însuflețiți cu dragoste, credință, respect și sacrificiu suprem față de patrie.

<sup>14</sup> Asociația amicală a pionierilor aviației, fondată la Paris, la 20 noiembrie 1920.



**" LES VIEILLES TIGES "**

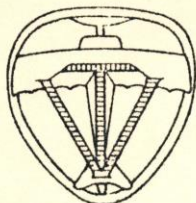
ASSOCIATION AMICALE  
DE PIONNIERS DE L'AVIATION  
Reconnue d'Utilité Publique par décret du 25 Août 1926

PARIS, le 22 Octobre 1976

**" L'ORÉE DU BOIS "**  
2<sup>e</sup> Étage

Porte Maillot  
75116 PARIS

Compte Chèques Postaux N° 637-19 Paris  
Tél. : 624 15-97



Commandant Dan Valentin VIZANTY  
Pista Cosmonutilor  
BUI Bc G et III AP 44  
BUCUREST Sector I  
Roumanie

Mon cher Camarade,

**REVUE PIONNIERS**

(IMM 41.991)

Nous avons le plaisir de vous informer  
que lors de notre COMITE DE DIRECTION

du 21 Octobre

vous avez été admis Membre **PIONNIER** des VIEILLES TIGES.

Nous sommes très heureux de vous  
accueillir dans notre Grande Famille et nous vous prions de  
trouver ci-joint votre carte d'adhérent.

Nous vous signalons, d'autre part, que  
nos réunions amicales ont lieu tous les mardis de 17 à 19 heures  
30 à notre Club, où vous serez toujours le bienvenu.

Nous vous adressons, sous pli séparé,  
le dernier numéro de notre revue bulletin de liaison "PIONNIERS"  
dont le service est assuré gratuitement à tous nos Membres.  
Nous vous ferons parvenir notre dernier annuaire lors de sa pa-  
ration.

Nous vous prions de croire, mon cher  
Camarade, à l'assurance de nos sentiments bien cordiaux.-

Le Président Joseph FRANTZ

Copie după actul oficial prin care Dan Vizanty este înștiințat că este admis membru în  
Asociația „Les Vieilles Tiges”, 22 octombrie 1976  
(document din patrimoniul MST „Ștefan Procopiu” Iași).

Traducere din limba franceză

REPUBLICA ROMÂNIA  
MINISTERUL JUSTIȚIEI  
NOTARIATUL DE STAT AL MUNICIPIULUI  
BUCUREȘTI ȘI JUDEȚULUI ILFOV  
SERVICIUL DE TRADUCERI

Nr. 19-520  
Ziua 8 Luna 8 1976

"LES VIEILLES TIGES"  
(Vechii Aviatori)  
Asociație amicală a  
pionierilor aviației

Paris, 22 octombrie 1976

REVUE PIONNIERS  
(Revista Pionieri)

Maior Dan Valentin Vizanty  
Piața Cosmonauților  
BRIA Sc.G et.III, ap.44  
București, Sectorul I  
(România)

Dragul meu Camarad,

Avem plăcerea să vă informăm că cu ocazia Comitetului nostru de Direcție din 21 octombrie ați fost admis membru PIONIER al VECHILOR AVIATORI.

Sîntem foarte fericiți să vă primim în marea noastră familie și vă rugăm să primiți alăturat carnetul dvs de aderent.

Pe de altă parte vă aducem la cunoștință că întrunirile noastre amicale au loc în fiecare marți de la 17 la 19,30 la Clubul nostru, unde veți fi întotdeauna bine venit.

Vă trimitem în plic deosebit ultimul număr al revistei noastre - buletin de legătură, "PIONNIERS", care se trimite în mod gratuit tuturor membrilor. De îndată ce va apare noul anuar vi-l vom trimite.

Vă rugăm să credeți, scumpul meu Camarad, în sentimentele noastre cele mai cordiale.

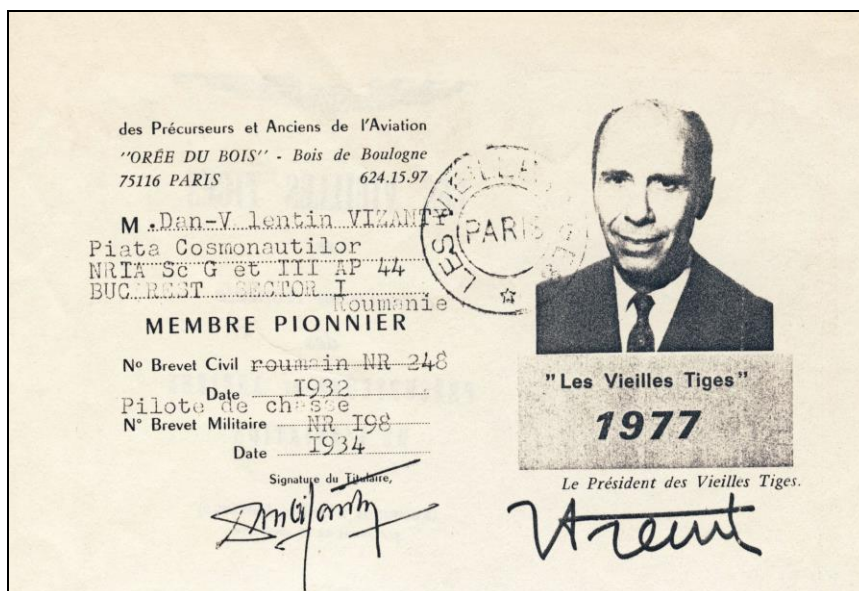
PRESEDINTE  
(ss) Joseph Frantz

Subsemnatul certifică exactitatea acestei traduceri cu textul înscrisului în limba franceză care a fost vizat de mine.  
Traducător, *[Signature]*

Notariatul de Stat al Municipiului București și Județului Ilfov legalizează semnătura de sus a traducătorului V. BARANGA de la acest notariat de stat.  
Notar de stat, *[Signature]*

Copie după traducerea în limba română a actului oficial prin care Dan Vizanty este înștiințat că este admis membru în Asociația „Les Vieilles Tigres”, 22 octombrie 1976 (document din patrimoniul MST „Ștefan Procopiu” Iași).





Carnetul de membru al Asociației „Les Vieilles Tiges”  
(document din patrimoniul MST „Ștefan Procopiu” Iași).

### Bibliografie

1. Deleanu, Adrian, *Dotarea aeronauticii române în perioada interbelică*, în „Analele Banatului”, Serie nouă, Cluj-Napoca, 2010, p.251-25.
2. Gheorghiu, C. Constantin, *Motoare de avion*, Editura Tehnică, 1988.
3. „Pionniers”. Revue Aéronautique trimestrielle des Vieilles Tiges, nr. 74, 10.10.1982, Paris.
4. Stătescu, Tiberiu, *Amintiri despre aviație și aviatori*, Editura Host Models, Brașov, 2012.
5. Arhiva Muzeului MST „Ștefan Procopiu” Iași.

### LES HÉROS DE L’AIR – DES TÉMOIGNAGES MUSEAUX

Le musée de la science et de la technique „Ștefan Procopiu” de Iași détient une collection thématique d'aviation formée de documents, photos, livres et d'objets concernant une série de personnalités, des pionniers de l'aviation roumaine et de l'industrie aéronautique.

Une série de documents qui font référence au commandeur Dan Valentin Vizanty, l'une des meilleurs pilotes de la deuxième Guerre Mondiale. En 1943, il est nommé commandant du Groupe 6 Chasse, dont la base était à Popești-Leordeni, qui avait la mission de défendre Bucarest et la zone pétrolière Ploiești-Câmpina contre les attaques de l'aviation américaine. L'une des plus importantes confrontations aériennes de la deuxième Guerre Mondiale, du Sud-est de l'Europe, a eu lieu le matin de 10 Juin 1944, proche de l'aérodrome militaire de Popești-Leordeni. L'escadrille roumaine sous la commande de Dan Valentin Vizanty a attaqué en force, en provoquant des dommages significatives pour l'aviation américaine. Le 22 août 1947, Vizanty a été libéré. En 1961, le régime communiste le condamne à 5 années de prison pour "des intrigues contre l'ordre social". Il est libéré suite à l'amnistie de 1963. Suite à de nombreuses démarches de l'Etat français adressées aux autorités roumaines, en 1976, Vizanty part en France. Il ne revient jamais en Roumanie et il s'éteint le 12 novembre 1992 à Paris.