

UNUL DINTRE AVIATORII MARII UNIRI

VASILE TUDOR*

Prin participarea României la prima conflagrație mondială, locuitorii celor doi versanți ai Carpaților au văzut un moment istoric favorabil pentru desăvârșirea statului național unitar. Alături de armată un merit l-a avut și aviația care, chiar dacă a suferit numeroase lipsuri, prin rapiditatea și marea rază de acțiune a jucat un rol important în desfășurarea luptelor de pe front și aceasta în primul rând datorită eroismului aviatorilor români.

Aviația română a pornit la război cu 42 de avioane vechi folosite până atunci pentru școală, însă numai 28 au putut fi trimise pe front¹.

Odată cu refacerea armatei române, efectuată în prima parte a anului 1917, aviația noastră a fost redotată, deși nu în suficientă măsură, cu aparate noi și bine înarmate. În aceste condiții, aeronautica română a reușit să susțină 460 de lupte aeriene, în care au fost doborâte 27 avioane inamice, aruncând, totodată, 43.670 kg bombe în dispozitivul de luptă al inamicului, precum și o serie de misiuni speciale².

După ofensiva din fierbinte vară a anului 1916 și retragerea trupelor românești din Transilvania, contactele cu aceasta nu s-au întrerupt. Cpt. av. Mircea Zorileanu, zburând în plină noapte, după ce a bombardat în două rânduri obiective militare din Brașov, a lansat satelor din jur manifeste de încurajare. La fel au făcut și alte trei echipaje de aviatori care, după ce au reușit să fotografieze câteva terenuri de zbor din Transilvania, între care două la Tg. Secuiesc, au zburat după aceea până la



Locotenentul Vasile Niculescu

* Pitești.

¹ *România în războiul mondial, 1916-1919*, Editura Imprimeria Națională, București, 1934, p. 58.

² „Aripa”, anul I, 26 iunie 1925.

Braşov, unde „au aruncat proclamații”³ prin care asigurau locuitorii acesteia că nu au fost uitați și că în curând armata română va reveni. De asemenea, după cea de-a treia bătălie de la Oituz, care a dovedit categoric că adversarii noștri fuseseră opriți definitiv, s-a trimis peste munți, în Transilvania, un avion pilotat de slt. av. Constantin Mincu, din care lt. obs. Radu Cuțarida a lansat materiale ce vesteau populației mult așteptata victorie a trupelor noastre. Este demn de reținut faptul că acel pilot care primise brevetul chiar cu un an mai în urmă a îndeplinit fără ezitare o misiune deosebit de grea pentru timpurile acelea, însă reclamată de interesele majore ale națiunii. La fel, peste puțin timp, a încercat să ajungă tot acolo și Dumitru Naidinescu, însă un proiectil trimis de adversari la ieșirea dintre munți i-a rănit grav observatorul, silindu-l să se întoarcă cât mai repede la terenul său⁴.

Ca și la celelalte arme în aviație, și-au adus aportul destui transilvăneni care au luptat cu mult patriotism. Printre cei care s-au acoperit de glorie amintim pe Ioan Peneș, primul cavaler al Ordinului „Mihai Viteazul” între aviatori, Traian Burduloiu, care avea să ajungă general, Cornel Bianu, Aurel Mănoiu și alții. Totuși, cel mai bine au fost reprezentați de Ioan Sava. Acesta a sosit la Iași cu primele două batalioane de voluntari transilvăneni în perioada mai-iunie 1917 din Rusia. Fusese aviator în armata Austro-Ungariei și căzuse prizonier în Galiția. Acesta, ca de altfel majoritatea prizonierilor de origine română internați în lagărul de la Darnița de lângă Kiev, ceruse insistent să lupte alături de armata română, semnând acel istoric angajament în care se spunea:

„...Noi, ofițerii, gradații și soldații români de neam, jurăm pe onoare și conștiință că voim să luptăm în armata română pentru dezrobirea ținuturilor românești de sub dominația Austro-Ungariei și pentru alipirea la România...”⁵.

De reținut că, numai după două luni de antrenament Ioan Sava a intrat în focul luptelor aeriene unde s-a achitat cu cinste de angajamentul luat, neprecupețindu-și viața până la încetarea ostilităților.

Datorită unei situații internaționale deosebite când dușmanii de ieri și-au dat mâna pe teritoriul țării noastre, împărțind între ei zierele și băutura, mai precis când trupele ruse nu au mai vrut să lupte, devenind anarhice ori revoluționare, România a trebuit să încheie pace separată cu Puterile Centrale. Aceasta pentru ca ea să-și poată mobiliza forțele în vederea scoaterii acelor bande puse pe jafuri, violuri și tot felul de fărâdelegi, în afara granițelor. Puțini dintre ei s-au predat la germani și austro-ungari, însă cei mai mulți s-au îndreptat spre Rusia, adică acasă, unde sperau să capete pământul promis de agitatorii bolșevici. Dar nu au voit să plece oricum, mai ales că își arestaseră comandanții și li se dezorganizase existența, ci cu întregul cortegiu de orori și abuzuri pentru care trebuia o forță bine organizată care să le reprime. Ori, la acea dată, numai armata română era în stare de așa ceva, mai ales că se aflau pe teritoriul țării noastre. Faptele oribile comise de aceștia au obligat guvernul român să permită armatei sale a-i determina la părăsirea acestor meleaguri. Însă nu toți au vrut să se retragă constituiți în unități mai mari ori mai mici, ci au recurs la o nesupunere armată. Din această cauză, au avut loc o serie de lupte ca cele de la Socola, de la Galați, unde

³ Radu, Th., *Zborul nostru*, București, Institutul de Arte Grafice „E. Marvan”, 1930 p. 68.

⁴ *Ibidem*, p. 79.

⁵ *Istoria României în date*, Editura Enciclopedică Română, București, 1971, p. 304.

am fost nevoiți să folosim chiar și aviația de bombardament, la Focșani, Spătăreii ori Mihăileni⁶. Ca urmare acestora am ajuns în stare de război cu Rusia sovietică care a trecut pe poziții de forță, comunicând întregii lumi printr-o telegramă expediată de Troțki că tezaurul României va fi înapoiat numai poporului român și nu statului român, ceea ce a legalizat însușirea lui.

După cum apreciază documentele, spre sfârșitul lunii ianuarie nu mai exista armată rusă în Moldova. Fusese trecută peste Prut, unde a continuat dezordinea, jafurile și omorurile sub pretextul instalării unei ordini noi. Toate acestea au determinat tânăra Republică Moldovenească să cheme trupele române în ajutor. Acestea au intrat în Chișinău la 27 ianuarie, ajungând, după lupte cu bandele ruse, la Cetatea Albă la sfârșitul lunii februarie. Trebuie arătat că primele ajutoare solicitate de guvernul basarabean au început să fie trimise încă de pe 6 ianuarie 1919, când acesta a solicitat României ajutor militar pentru apărarea căilor ferate și a depozitelor de aprovizionare. Însă, din cauza numărului mare de resturi ale armatei ruse ce ajunseseră acolo și amenințau însăși existența națională a celor de peste Prut, au revenit insistând pentru intervenția armatei române⁷.

Astfel, la 20 ianuarie s-au trimis în Basarabia două divizii de infanterie și două de cavalerie. Acestea au fost însoțite de un manifest către locuitorii acelor ținuturi prin care se explica că armata română va instala ordinea și liniștea. Bineînțeles că la dispoziția trupelor trimise acolo a fost pusă și Escadrila 4 Aviație care, după luptele abia încheiate, stătea destul de slab cu dotarea.

Printre piloții trimiși acolo a fost și lt. Vasile Niculescu, cel care în perioada 14 august - 15 iunie 1917 se formase ca pilot în școala de aviație, după care, tot acolo, a zburat cu elevii observatori. La 21 iunie a fost repartizat Escadrilei F-4, luând parte la pregătirea ofensivei noastre din 11 iulie 1917. Au urmat apoi zborurile pentru bătălia de la Mărășești și cele de pe frontul dintre Oituz și Valea Uzului. Apoi, după perioada de acalmie, care a durat până la începutul lunii ianuarie 1918, Escadrila F-4 a trecut să acționeze în Basarabia.

Zborurile noastre pentru acest vechi pământ românesc, răpit de țarismul rusesc, au început la Iași în 5 ianuarie 1918 (datele calendaristice sunt pe stil vechi). Atunci, împreună cu lt. P. Crăciunescu ca observator, a executat mai multe încercări de avion și raiduri pentru reglarea stației de radio. După toate acestea, împreună cu același observator, în 13 ianuarie a făcut legătura cu Divizia 11 Infanterie, întorcându-se la Iași în aceeași zi. Tot spre Divizia 11 a pornit și în 15 ianuarie, însă a rămas în pană de motor. Reparată de soldatul mecanic Tecușan, a ajuns la Chișinău în ziua următoare, revenind numai în 20 ianuarie, pentru ca, în 22 să fie trimis iarăși acolo.

Datorită mișcărilor de trupe anarhiste ruse, la 23 ianuarie, împreună cu lt. Ermil Gheorghiu, a primit misiunea de a face o recunoaștere în regiunea Bender-Borisovka. Din cauza situației meteo nefavorabile a fost nevoit a pilota la numai 200 m înălțime, expunându-se numeroaselor focuri de armă ce s-au tras asupra avionului la Bender de cei care se retrăgeau sau voiau să se baricadeze în vechea cetate, ca de acolo să poată distruge cu mai multă ușurință. Cu mare satisfacție, a doua zi, împreună cu serg. Teodor Iliescu care a avut și pasager în avionul său, lt. V. Niculescu, însoțit de lt.

⁶ *Ibidem*, p. 311.

⁷ Constantin Kirilescu, *Istoria războiului pentru întregirea României, 1916-1919*, ediția II-a, vol. 3, p. 83-87.

Crăciunescu, nelipsitul său observator, au zburat pe deasupra Chișinăului cu ocazia defilării trupelor noastre, fără să se teamă că de jos s-ar mai putea trage vreun cartuș. Ai noștri curățiseră bine pământul strămoșesc⁸.

Misiunile lui au continuat în Basarabia cu cea din 26 ianuarie, când a reușit să facă legătura cu Corpul 6 Armată, aflat atunci la Moghilev. Însă situația din Basarabia nu i-a permis să se bucure prea mult de faptul că orașul Chișinău fusese asigurat împotriva anarhiștilor. În 28 ianuarie, însoțit de Traian Burduloiu, a trebuit să execute o recunoaștere ce avea itinerariul Chișinău-Grigoriopol-Tiraspol-Chișinău, pentru a se cunoaște bine situația celor care amenințau populația cu trecerea lor prin acea zonă. Manifestându-și cât mai zgomotos prezența, au tras de mai multe ori asupra avionului, iar un glonț l-a lovit în picior pe observator, fără să-l rănească.

Așa cum s-a văzut mai sus, de la 1 februarie 1918, cu lt. Crăciunescu la bord, din ordin, s-a deplasat la Bălți pentru a fi la dispoziția Diviziei de Cavalerie. Acolo, din cauza lipsurilor de tot felul și a situației meteo, primul zbor l-a executat abia în 9 februarie, când a trebuit să ajungă la Râbnita pe o vreme cu ninsoare, total improprie unei activități aeriene, fapt pentru care rezultatele au fost nesemnificative. Tocmai de aceea, în ziua următoare, pentru a se convinge de imposibilitatea zborurilor, l-a luat ca pasager pe un căpitan iar într-un alt zbor pe încă unul, amândoi de la Statul Major al Diviziei, care au confirmat că recunoașterile aeriene cu rezultate bune, pe vreme rea, nu sunt posibile.

În sfârșit, la 16 februarie, împreună cu vechiul său coechipier, a reușit o adevărată misiune de recunoaștere zburând la 1200 m mai mult de 3 ore. Afară de rezultatele excelente, în conformitate cu ordinele primite au lansat și pachete cu manifeste la Bălți, Lipcani și Briceni. Au aterizat la Hudeștii Mici, pentru a transmite informațiile culese, după care, cu satisfacția serviciului făcut, s-au îndreptat spre Rădăuți și de acolo la Bălți.

Faptul că era singurul avion ce a putut zbura în acea regiune, deoarece cel de-al doilea suferise o stricăciune greu de reparat acolo, i-a oferit ocazia ca, împreună cu col. Marțian, să execute un zbor în care să fie văzute trupele noastre urmărind pe cele ruse. Însă ceața nu le-a permis o vedere de ansamblu a acelor operații de curățire aplicată revoluționarilor jefuitori de bunuri, propăvăduitori ai dezordinii.

Stând rău cu piesele pentru cele două avioane și sperând să găsească pe la ruși, s-a luat legătura cu un depozit de materiale al acestora și împreună cu sold. mec. Tecușan, lt. Niculescu a zburat până la Ciplești sfidând acea atmosferă de totală nesiguranță. De acolo s-au înapoiat cu piesele găsite și cu un ofițer rus care a venit pentru a primi banii promiși pentru ele. La fel au procedat și în ziua următoare. Dar contactul cu aceștia nu se terminase mai ales că, acolo, exista un depozit mare și bine asigurat de ostași ruși încă neatinși de nebuneala noilor idealuri bolșevice. După o misiune de identificare a unităților noastre pe traseul Bălți-Jednița-Soroca-Bălți, la 25 februarie a transportat acolo pe un colonel care avea ordinul să cunoască cât mai detaliat ce anume piese pentru tehnica și armata noastră se aflau în depozit.

După o perioadă inactivă din cauza vremii, la 3 martie, împreună cu lt. Crăciunescu, stăpâniți de mari emoții, au zburat timp de 25 minute la 200 m înălțime pe deasupra orașului Bălți cu ocazia unirii ținutului cu România, patria mamă. Încă două

⁸ A. M. R., fond 3011, dosar 13, p. 160.

asemenea zboruri au mai făcut în ziua următoare, având la bord un ofițer străin, german după nume (Müller).

După toate acestea, era normal ca să revină la Chișinău unde urma să se instaleze escadrila, dar a doua zi a ajuns la Bălți cu o altă misiune. Astfel, a trebuit să rămână acolo din cauza timpului nefavorabil zborului. Însă, după mai multe discuții și încercări de a-i convinge pe cei din partea armatei noastre, a zburat cu un ofițer de la Statul Major al Diviziei care nu-și putea explica cum de nu se poate folosi avionul aflat acolo. Din aceeași cauză, abia la 25 martie au putut zbura până la Chișinău și retur, iar la 25 martie au revenit la escadrila sa de acolo. Așa a avut șansa ca, a doua zi, la 27 martie 1918, timp de 25 minute și la doar 200 m înălțime, să zboare peste orașul Chișinău aflat în sărbătoare, salutând din aer UNIREA Basarabiei cu România⁹. Entuziasmul a fost mare pe măsura dreptății, deoarece declarația de unire a Sfatului Republicii Democratice Moldovenești suna astfel:

„În numele poporului Basarabiei, Sfatul țării declară: Republica Democratică Moldovenească (Basarabia), în hotarele ei dintre Prut, Nistru, Dunăre, Marea Neagră și vechile granițe cu Austria... de azi înainte și pentru totdeauna se unește cu mama sa, România...”¹⁰.

Cum s-a mai arătat, bucuria celor cu simțire românească a fost mare și în 29 martie, când lt. Niculescu a mai făcut câteva zboruri cu alți ofițeri și chiar basarabeni, plimbându-și mândru cocardele tricolore peste mitropolia din Chișinău. Pentru el și toți românii de acolo acela fusese marele altar al neamului păstrat cu atâta sfințenie, împotriva tuturor celor suferite.

Cum este bine știut, paralel cu toate acestea, la începutul anului 1918, a avut loc în România o instabilitate politică, generată de impunerea unei păci separate de către Puterile Centrale. La începutul lunii februarie a fost schimbat guvernul I. I. C. Brătianu - Take Ionescu și adus cel al generalului Averescu, care se bucura de multă popularitate în rândurile Armatei. Se operase acea schimbare deoarece „învingătorii” nu voiau să încheie pacea cu Brătianu, socotit de ei foarte incomod. Guvernul generalului Averescu nu a durat mult, fiind și acesta schimbat cu un nou guvern al cărui șef a fost Al. Marghiloman, om politic cunoscut pentru orientarea lui filogermană.

În privința aviației noastre, este de reținut că armistițiul semnat la Focșani preciza că trupele și aviația să rămână pe locurile în care se găseau la data opririi ostilităților. Să nu se mai tragă nici un foc, să nu mai zboare nici un avion, totul devenind interzis cu desăvârșire. Ba mai mult, în protocolul de prelungire a armistițiului, semnat la 5 martie, la Focșani, precum și în tratatul preliminar de pace impus de Germania și Austro-Ungaria și semnat la Buftea în aceeași zi, s-a stabilit printre altele cedarea Dobrogei și rectificări ale graniței cu Austro-Ungaria, demobilizarea unei mari părți din armată, renunțarea la serviciile misiunii militare franceze și altele.

Odată cu acestea, lupta națională a românilor transilvăneni s-a intensificat, mai ales pe fondul crizei primului război mondial, marcat prin declinul armatei austro-ungare. Aceasta a culminat în 18 octombrie 1918, când deputatul român Al. Vaida-Voievod, amânat până atunci de trei ori de președintele Camerei ungare, a reușit să

⁹ Idem.

¹⁰ Constantin Kirițescu, *op. cit.*, p. 114.

citească în parlamentul din Budapesta rezoluția Comitetului Executiv al Partidului Național Român. Prin aceasta s-a proclamat dreptul românilor la autodeterminare, la o viață mai bună, de sine stătătoare, provocând o mare agitație în rândurile politicienilor maghiari. Ori, așa cum se știe, organizarea luptei naționale a românilor a aparținut Consiliului Român Central, ce-și avea sediul la Arad, care a reușit să țină legătura cu țara concentrând toate forțele progresiste la lupta pentru unirea Transilvaniei cu România. În pofida lipsei de mijloace și a iernii aspre, prin cei trimiși în Moldova s-a aflat de mersul evenimentelor și succesele obținute în lupta românilor din Transilvania pentru unirea cu România. Dorința lor o făcuseră cunoscută opiniei publice mondiale prin manifestul intitulat „Către popoarele lumii”, difuzat la 5/18 noiembrie 1918 și cu emiterea de către Consiliul Național Român Central a documentului de convocare a Marii Adunări Naționale pentru 18 noiembrie/ 1 decembrie 1918¹¹. Înainte de aceasta, a fost trimis la regele României preotul Nicolae Bălan, împreună cu cpt. Precup Victor, care a avut o misiune foarte importantă legată tocmai de marele act istoric ce urma să se săvârșească la Alba Iulia. După cum se scria într-un Buletin de Informații al Marelui Cartier General, ei au adus un mesaj din partea comitetului transilvănean prin care comunicau că „peste două săptămâni se va ține o mare adunare pentru unirea cu România”¹².

S-a amintit în multe lucrări și articole despre misiunea acestor doi transilvăneni la Iași, fără a se preciza în ce anume a constat și de ce în plină iarnă a necesitat trimiterea unui avion la Blaj, a cărei pornire de motor la temperaturi scăzute era grea și pentru cei de specialitate.

Documentele păstrate în arhivele militare ne dovedesc că întoarcerea lor în timp util la Arad, în condiții de iarnă, nu o mai putea garanta nimeni. Importanța documentelor ce urmau a fi prezentate Marii Adunări Naționale la Alba Iulia, pentru care mai mult decât sigur că se primise acordul țării, cât și timpul scurt ce mai rămăsese până la 1 decembrie 1918, a impus trimiterea unui avion la Blaj. Acolo exista un comitet puternic și un centru românesc prin excelență. Pentru aceasta, cu telegrama nr. 107 din 6/19 noiembrie 1918, trimisă „Extraurgent cu precădere”, Marele Cartier General a ordonat Grupului 1 Aeronautic ce se afla la Bacău să pregătească de zbor un avion „Farman” pentru ziua de 7/20 noiembrie 1918¹³. Acesta trebuia să zboare într-o misiune specială până în Transilvania, unde urma să aterizeze la Blaj și înapoi să se întoarcă în ziua următoare. De asemenea, după cum precizează o altă telegramă sosită câteva ore mai târziu, se cerea ca avionul să rămână pentru a executa și alte misiuni de natura celei ordonate.

Față de acestea, comandantul Grupului 1 Aeronautic, maiorul Athanase Enescu, a ordonat pregătirea aparatului „Farman” nr. 3240 căruia i s-a montat un rezervor suplimentar, suspendat sub planul superior, ca să poată lua cantitatea de benzină necesară. După ce lucrările au fost terminate, s-a trecut la așteptarea pasagerului care a venit în ziua de 9/22 noiembrie 1918, împreună cu un mare număr de proclamații. Dar înainte cu câteva ore de sosirea căpitanului Precup s-a mai primit o

¹¹ *Istoria României în date*, p. 311.

¹² A. M. R., fond 3831, dosar 2185, p. 65.

¹³ *Idem*.

telegramă de la Marele Cartier General, care are meritul de a lămuri rostul misiunii viitorului mitropolit al Sibiului la Iași și care avea următorul conținut:

„Domnul căpitan Precup să completeze informațiile date de domnul Bălan Consiliului Național din Arad astfel că, în proclamația unirii să fie fixate granițele teritoriului reclamat și Banatul întreg...”¹⁴.

Iată deci rostul misiunii preotului Bălan și al cpt. Precup, adică acela de a prezenta guvernului și Regelui României informații despre cele ce urmau să devină hotărâri istorice la 1 decembrie 1918 și care nu puteau fi aduse în vreo valiză diplomatică deoarece, la acea dată, situația din Transilvania era confuză, iar vechea ordine nu fusese definitiv înlăturată.

Avionul, încărcat cu 235 litri benzină, a decolat în ziua de 10/23 noiembrie 1918 orele 10⁴⁰. Atât pilotul, lt. Vasile Niculescu-Popa, care primise brevetul de pilot aviator în anul 1915, cât și pasagerul său au fost protejați cu parafină pe față pentru a putea rezista gerului la înălțimea de 2500 m la care s-a traversat lanțul muntos al Carpaților Orientali. Au aterizat chiar pe Câmpia Libertății, acolo unde zburase Vlaicu în 1911 și unde, ca la un semnal, au fost înconjurați de mii de români care i-au întâmpinat cu cea mai mare căldură. Copleșiți, cei doi mesageri abia au reușit să lase avionul în paza unei gârzi de studenți care aveau și o mitralieră, după care au pornit spre oraș. Ovațiile și strigătele de „Ura” și „Trăiască România Mare” au continuat pe tot drumul, urale care ar fi sfredelit orice inimă, ori cât de împietrită ar fi fost ea. Erau manifestările spontane declanșate de apropiata descătușare, cea așteptată cu atâta încredere acolo și mai ales de manifestele lansate din avion odată cu prezentarea sa la verticala Blajului.

Cei doi s-au întors în ziua următoare, după ce au participat la o impresionantă adunare pe Câmpia Libertății, unde, într-un singur glas, mii de oameni din zona Târnavelor au cerut Unirea cu România. Însă nu au putut decola înainte de a asista la un cald și spontan act de adeziune la unire. Cele câteva mii de români și românce, când au văzut că aviatorii se pregătesc de plecare, au alergat spre ei sărutându-i, îmbrățișându-i și luându-i pe sus, în timp ce alții au făcut din suprafețele avionului pergamentul celui mai fierbinte apel la unire cu Țara, de rugăciuni, de chemări ale oștirii române, de binecuvântări și mesaje frățești, semnându-se cu toții pe unde au găsit un loc mai potrivit și mai vizibil.

Păcat că, la mai puțin de două săptămâni, adică la 1 decembrie aviația nu a putut să fie prezentă la Alba Iulia. Poate ar fi luat câteva fotografii din aer ale istoricului act ce s-a consfințit atunci pentru întreaga noastră istorie. Era poate cea mai valoroasă colecție de fotografii din câte făcuse aviația noastră care, peste ani, ne-ar fi înălțat și mai vibrant sufletele odată cu sentimentul mândriei naționale, Totodată ar fi dat, odată în plus, satisfacția datoriei împlinite tuturor celor care luptaseră înregimentați acestui scop al tuturor românilor: MAREA UNIRE!

¹⁴ *Ibidem*, p. 19.