

Ion N. Romanescu (1895-1918), cel mai tânăr constructor de plane din lume și unul din primii constructori de avioane din România

Luchian Deaconu

Istoriografia începuturilor aviației a consacrat în galerie celebrilor constructori de aparate și zburători temerari alături de numele lui Samuel Pierpont Langley, Otto Lilienthal, Octave Chanute (1896), Wibbur și Orville Wright (1903), Santos Dumond (1906), Henri Farman (1907), Louis Blériot (1909) și alți pionieri ai aeronauticii mondiale pe cele ale românilor Traian Vuia (1872-1950), Aurel Vlaicu (1882-1913), Henri C. Coandă (1886-1972), înscriind geniul și curajul românesc în elita popoarelor care și-au adus contribuția la împlinirea cutezătorului vis al omului de a cuceri văzduhul.

Surse documentare inedite descoperite recent arată că cronologia primilor cuceritori ai spațiului trebuie completată în mod necesar cu numele tânărului inventator Ion N. Romanescu, elev la Liceul "Carol I" din Craiova care, în 1912, a fost recunoscut de prestigioasa publicație care apărea la Paris "La Revue Aérienne" ca fiind "le plus jeune constructeur de planeurs"¹ și în 1915 a realizat unul din primele aeroplanuri din România. Cititorul obișnuit dar și specialistul poate întreba:

De ce timp de aproape un secol, o invenție de o însemnătate atât de mare n-a intrat în circuitul științific informațional românesc și internațional pentru a fi consacrată în tratatele de istoria aviației?

Explicația este dată de un complex de împrejurări defavorizante din care amintim: opoziția firească a părinților față de pasiunea maladivă a copilului lor de a construi plane și de a zbura punându-și viața în pericol, lipsa oricărui sprijin material pentru realizarea costisitoarelor proiecte ale copilului-inventator supranumit de contemporani "șoferul aerului", dotarea precară a abia înființatei aviații române, tinerețea, moartea prematură a eroului, păstrarea cu pioșenie de către familie a mărturiilor documentare ale fiului răpus în timpul luptelor aeriene pentru eliberarea Franței din noiembrie 1918, confiscarea arhivei și intrarea târzie a acestor mărturii documentare în circuitul științific. Acești factori au făcut ca în momentul apariției monografiei consacrate personalității de excepție a acestui pionier al aviației mondiale documentele confiscate de la familie de securitatea comunistă în 1975 să nu fi fost prelucrate spre a fi date în studiu. *Fondul Marcel Romanescu* din patrimoniul Direcției Generale a Arhivelor Statului din București, investigat de noi recent, conține numeroase documente care oferă o serie de informații inedite despre viața și personalitatea aviatorului, publicarea acestora constituindu-se ca mărturie care pledează pentru înscrierea tânărului inventator, o mare speranță a aviației la începutul secolului al XX-lea al cărui destin eroic a fost curmat prematur, la 1 noiembrie 1918, în bătălia aeriană pentru eliberarea Franței, unde caporalul Ion N. Romanescu și-a dat "viața ca să asigure dezvoltarea liberă a tuturor națiunilor și pacea lumii viitoare"², în galeria pionierilor aviației mondiale.

Documentele: scrisori, notițe, programe de instrucție de la școlile de luptă de la Avord și Pau, cărți de vizită, confirmări de la Școala de aviație a artileriei din cadrul Ministerului de război, declarația prin care tatăl eroului a consimțit ca fiul său să se înroleze voluntar în armată³, manuscrise redactate de mama și de fratele eroului, Marcel Romanescu, conțin informații inedite referitoare la narațiunea și tipurile de plane construite de tânărul inventator, la perioada petrecută la Odesa din noiembrie 1917 până în februarie 1918 și la revoluția bolșevică, la sejurul din Franța, la soție și corespondență cu familia.

Manuscrisul *Ciornă în creion despre viața lui I. Romanescu*, realizat de Marcel Romanescu în perioada când îndeplinea misiunea de însărcinat cu afaceri al României la Cairo⁴, și adresa Subdirectorului superior al Școlii de aviație de artilerie nr. 04643 din 12 august 1915⁵, ne dau informația inedită că elevul-inventator a construit un număr de 8 aparate de zbor, nu 5, cât se știa până acum. Primele trei, din care două monoplane, cel dintâi neterminat, și biplanul cu patine, coadă și cârmă de înălțime cu care s-a ridicat la 70 cm pe hipodromul craiovean în 1910, le-a construit din stîngii de lemn, sârmă și tablă în atelierul pe care copilul-inventator și-l improvizase în podul casei părintești din Craiova. Autorul manuscrisului afirmă că după primirea fotografiei reprezentând acest prim zbor reușit de elevul Ion N.

¹ Luchian Deaconu, *Mormântul din cer. Ion N. Romanescu, aviator român căzut pentru libertatea Franței*, Ed. Sitech, 2000, p.46, 83.

² "Protestarea", Craiova, an. III, nr. 5 din 12 martie 1919, p.2.

³ Anexa III.

⁴ Anexa I.

⁵ Anexa II.

Romanescu de la Liceul Carol I, col. Renard, șeful aviației franceze, i-a confirmat că "este cel mai tânăr inventator în această ramură a științei"⁶. Ulterior, în timpul studiilor la Liceul "Costache Negruzzi" din Iași, în 1911-1914, tânărul inventator a construit două biplane, unul în cadrul școlii, cu ajutorul grupului "infraroșilor", și altul "la cazarma Regimentului de roșiori de la Copou"⁷. Monoplanul "de o simplitate rară care se demonta în 15 minute" cu care Ion N. Romanescu a efectuat zborurile de la Techirghiol, este datat de Marcel Romanescu în vara anului 1913 și nu în 1911 cum se afirmă în *Istoricul zborului fără motor în România*⁸.

Elementul de noutate absolută pe care îl aduce manuscrisul menționat este informația despre cele două aparate de zbor pe care le-a realizat studentul Ion N. Romanescu la Craiova în anii 1914-1916. În 1914 a început să construiască primul aeroplan, proiect pe care l-a abandonat în momentul plecării la București pentru a urma cursurile Facultății de matematică. În Capitală s-a documentat în legătură cu construcția aeroplanelor franceze din dotarea aviației române și a proiectat un "biplan mare de tipul << Canard Voisin >>" o construcție "simplă, zdravănă și îngrijită" considerată ca "o noutate pe tărâmul aviației", pe care l-a realizat și l-a asamblat în sala de gimnastică a Școlii militare din Craiova în anii 1915-1916. Importanța acestei creații necunoscute a tânărului inventator este confirmată pe de o parte de sprijinul acordat de forurile militare craiovene și pe de alta de răspunsul Subdirectorului superior al Școlii de aviație de artilerie care, la 12 august 1915, i-a comunicat: "La suplica Dv. am onoare a face cunoscut că pentru a se putea aviza asupra cererii ce faceți este nevoie ca aparatul în chestiune să fie adus la București (Centrul de aviație Cotroceni) spre a fi supus unor prealabile cercetări"⁹.

Noutatea absolută a informației oferită de aceste două mărturii documentare, corelate și cu alte surse, pune într-o lumină cu totul nouă contribuția tânărului inventator Ion N. Romanescu la construcția de planoare și avioane. Inventatorul craiovean a construit în 1915, după toate probabilitățile, un avion, unul din primele aeroplan construite pe teritoriul Regatului Român și primul realizat la Craiova. Cetatea Băniei își înscria numele în rândul primelor orașe din Europa constructoare de planoare și de avioane.

Pasiunea maladivă și cunoștințele temeinice de mecanică, practica motociclismului, conducerea automobilismului¹⁰, invențiile din ramura automobilelor și motocicletelor, documentele informându-ne că în 1915 la București "ajunsese spaima gardiștilor cutreierând străzile cu iuțea vertiginoasă într-un șasiu de 15kg, numai stinghii și sămă, în care fixase un motor sforăitor"¹¹, extind aria preocupărilor inovatoare ale lui Ion Romanescu și la alte domenii. Există de asemenea posibilitatea ca insolita întreprindere a inovatorului craiovean, proiectarea și construcția aeroplanului din 1915, să fie confirmată de memoriul înaintat Ministerului de război prin care a solicitat expertizarea aparatului ca și de arhiva Școlii militare din Craiova.

La întrebarea, ce s-a întâmplat cu această realizare aviatică de excepție ne răspund documentele din *fondul Marcel Romanescu*. Unul din manuscrise precizează că, odată cu intrarea României în război alături de Aliați, tânărul inventator s-a prezentat la Corpul de aviație de la Băneasa, a participat ca "bombardier" la luptele de la Turtucaia, la Bărlad și Botoșani "unde iese ca pasărea Phoenix dintr-un aparat făcut praf", a urmat unitatea militară la Odesa și s-a înrolat în Legiunea străină franceză, <<părăsindu-și aeroplanul, care fu ars sub ocupația germană>>¹².

O altă informație inedită readuce în discuție și un al doilea proiect de avion, un <<aparat mic, cu iuțea mare, destinat să aducă servicii practice de orice natură după terminarea războiului>>, pe care inventatorul român l-a realizat în vara anului 1918 în Franța și l-a înaintat Ministerului de război francez pentru a fi brevetat. "Înainte de a porni pe frontul francez - se precizează în document -, brevetează la Paris și încredințează inginerului constructor Bèchereau planurile unui mic aparat de mare viteză destinat aprovizionării regiunilor invadate. Francezul îi propune să rămână la Paris ca să-l construiască, dar Romanescu refuză această situație de ambuscat. Astfel, ostașul ucise omul de știință"¹³. Informația este confirmată și din surse franceze, locotenentul Paul Schneider precizând într-o epistolă trimisă familiei Romanescu în 1919 că: "Timpul liber și-l folosea perfecționând proiectele unor avioane de zbor mici, construind orologii, piese de aparate fotografice, machete de avioane, care lăsa să se vadă marea deschidere a spiritului său inventiv"¹⁴. Ofițerul francez confirmă inclusiv existența proiectului avionului numit <<La mouche>>¹⁵ atunci când scrie: "Formalitățile de angajare <în Legiunea străină> au fost pentru el prea încete, sângele zvâcnea cu putere în venele sale. În cele din urmă, după ce mai întâi *definitivase proiectul unui avion ușor* (s.n.), de la care aștepta minuni, Romanescu porni spre front"¹⁶.

⁶ Anexa I.

⁷ L. Deaconu, *op. cit.*, p. 41-45. Gh. M. Cucu în *Istoricul zborului fără motor în România*, (București, 1972) afirmă că la Iași în 1912-1913 au fost realizate trei planoare.

⁸ *Ibidem*.

⁹ Anexa II.

¹⁰ Anexa IV.

¹¹ DGAS, fond. Marcel Romanescu, dos. 97/ 1914-1920, f. 8,9.

¹² *Ibidem*, f.8,9. Din păcate cea mai mare parte dintre cele 70 de fotografii care însoțeau manuscrisul intitulat *Note despre Ion Romanescu* nu au mai fost însoțite lui Marcel Romanescu.

¹³ *Ibidem*.

¹⁴ *Par amour pour la France et la Roumanie*, Paris, 1919.

¹⁵ Av. A. Soimou, *Caporalul aviator Ioan Romanescu*, în "Neamul românesc", nr. 60 din 16 martie 1936. Vezi, Luchian Deaconu, *op. cit.*, p.133.

¹⁶ Luchian Deaconu, *op. cit.*, p. 117.

Diversitatea surselor documentare care confirmă existența proiectului avionului <<La mouche>> și a altor proiecte ale tânărului inventator român ne îndreptățește să afirmăm că este posibil ca în arhivele franceze să existe planșe desenate sau consemnări referitoare la aceste invenții.

Coroborate cu sursele arhivistice publicate în Franța și România, informațiile inedite oferite de documentele din *Fondul Marcel Romanescu* înlătură, dacă mai era cazul, toate îndoielile induse de vârsta inventatorului, studentul în matematici la Universitatea din București Ion N. Romanescu proiectând și construind, la vârsta de 19 ani, unul din primele aeroplan românești după ce, în 1912, la doar 17 ani, fusese confirmat de publicația franceză "La Revue Aerienne" ca "cel mai tânăr constructor de planoare"¹⁷.

Inventatorul Ion N. Romanescu a fost unul din primii români care au zburat cu planorul, au proiectat și au realizat primele planoare și avioane de construcție românească. Afirmatia lui Marcel Romanescu "*ostașul ucise omul de știință*" este susținută de incredibila creație tehnică pe care tânărul inventator craiovean, fără a dispune de o pregătire tehnică de specialitate și la o vârstă precoce a lăsat-o posterității, 6 planoare, monoplane și biplane, un aeroplan biplan, proiectul avionului << La mouche>> și altele, nedefinitivate deoarece sentimentul datoriei și al onoarei l-au îndemnat să depună << conștient, cu ardoare și măreție, ofranda propriei vieți>> pe altarul luptei pentru libertatea României, a Franței, a Lumii. Invențiile studentului Ion N. Romanescu și a celui alt craiovean, George Beiu, realizatorul unui dirijabil, se alătură altor 25-30 de proiecte de construcții aeronautice extrase recent din fondurile Ministerului Apărării Naționale, Direcția 4 Geniu și Direcția Aeronautică, constituindu-se ca mărturie care probează vocația poporului nostru pentru zbor, pentru aviație"¹⁸.

Fondul Marcel Romanescu conține și alte documente referitoare la personalitatea eroului Ion N. Romanescu, notițele scrise pe "cărți de vizită ascunse în cizmă" privitoare la perioada cât s-a aflat la Odesa, din noiembrie 1917 până în februarie 1918, și scrisoarea trimisă de la Paris tatălui său dându-ne informații în legătură cu regimul aplicat de "bolșevicii puri", "anarhiști" și "revoluționarii români" ofițerilor superiori și celorlalți refugiați din Regat. "Am asistat la luptele între ucraineni și bolșevici pe străzile Odesei (numai în hotelul meu erau 3 mitraliere care au tras 2 zile fără încetare). Când românii au intrat în Basarabia - îi scria aviatorul tatălui său, refugiat la Kristiania în Norvegia -, bolșevicii i-au arestat pe mai toți, între alții și pe mine. Am fost arestat de 3 ori: o dată de bolșevicii puri, o dată de anarhiști și a treia oară de revoluționarii români"¹⁹. În grupul celor 37 de români arestați împreună cu caporalul Ion Romanescu, s-au aflat generalul Crăiniceanu, care a fost bătut de bolșevici, generalul Vivescu, obligat să măture cala vasului "Prințesa Eugenia Oldenburg", colonelul Popescu, Bellu, Hepites, Bontescu, Mărăscu, Georgescu²⁰.

Încrustat pentru veșnicie în galeria martirilor pentru libertate, erou al României și al Franței, portretul aviatorului Ion N. Romanescu ni se înfățișează din perspectiva documentelor inedite ale *Fondului Marcel Romanescu* de la Direcția Generală a Arhivelor Statului ca fiind unul din primii constructori de planoare și avioane din România și din lume.

ANEXA I

Ciornă creion < Însemnări > despre viața lui I. Romanescu

Redactate de Marcel Romanescu

Să-mi fie deci îngăduit să aduc aci prinosul meu de recunoștință băiatului prăpădit la 23 de ani de nebunia viforului.

Născut dintr-un neam străvechi al Olteniei, al căror vlăstar puseseră mâna la răscoala lui Tudor și la mișcarea din patru zeci și opt, Ion Romanescu era un suflet nou. Primise de-acasă o creștere sănătoasă, cu gânduri largi, cu înțelegere multă. Făcuse două clase primare în Franța. Câștigase aci duhul de libertate, care e mândria civilizației moderne și totodată sufletul lui se deschisese cercetărilor amănunțite ale științei. Îi plăcea viața plantelor și a animalelor, dar mai cu seamă rostul traiului lor, cauzele care le fac să crească și să piară. Încă de mic, ochii lui scânteietori, mâinile lui delicates întrebeau mereu: de ce ? N-apucase încă să îngâime abecedarul și, odată, văzând o lumină electrică, strigă: lumânare fără chibrit. Mai târziu se obișnuise să vadă pretutindeni o înălțare de fapte în care orice întâmplare e cerută de cea trecută și fără de care cea viitoare nu poate fi. Cugetul i se muncea fără zăbavă să afle mereu pricina lucrurilor.

Era firesc să iubească cu patimă tocmai știința în care înălțuirea faptelor e mai vădită: mecanica. La 11 ani, în micul laborator pe care și-l durase în podul casei sale din Craiova, încercă să se încredințeze prin experiențe de adevărurile citite în cărți. Se silea să pătrundă taina lucrurilor și niciodată nu era mulțumit de roadele muncii sale. Voia totdeauna mai mult, mai bine. La școală cartea i se părea ușoară. Pricepea orice, pătrundea repede. O bună parte din cele ce i se spuneau le știa dinainte și nu odată dascălii îl prindeau citind altă carte pe sub bancă.

¹⁷ Muzeul Olteniei, colecția Romanescu.

¹⁸ Valeriu Avram, *Proiecte de construcții originale românești în domeniul aeronauticii între anii 1906-1916*, în "Muzeul Național", tom. X, 1998, p. 97-105.

¹⁹ DGAS, fond. Marcel Romanescu, dos. 99, f. 20-24.

²⁰ Ibidem, f. 17.

Cu toată aplecarea lui către știință, nu era unilateral. Își asimilase cu o iuteală uimitoare toată literatura românească și franceză. Și nu pot uita cum se-mbăta de bogăția limbii strămoșești, cum culegea pe foi răslețe rarele figuri scilipitoare pe care le găsea ici și colo în nuveliștii noștri. Nădăjduiesc că, întors acasă, în hârtiile lui prăfuite voi regăsi acea <<Toamnă>>, o minunată compoziție de o față pe care o scrisese în clasa I de liceu. Oricum, prietenii își vor aduce aminte de o <<Poveste>> și de un <<Portret din elită>>, amândouă publicate în foaia locală. Iar puținii francezi care l-au cunoscut în urmă vor reciti cu drag răvașele pline de farmec, mângălite din fuga condeului pe un colț de masă, cu câteva luni înainte de moartea lui. Și, cine știe, dacă imaginația lui, vărsată în altă albie, n-ar fi putut să mu dea un murmur de poeme.

Dar drumul lui avea să fie altul. Îi plăceau mașinile, motocicleta, automobilul, aeroplanul. Pe atunci aviația era încă în cuib: primii sburători își rupsese aripile. Era vremea lui Santos-Dumont, a lui Blériot și Latham. Lumea era speriată de primele încercări nenorocite. Dar el credea în ei, credea în izbânda omului asupra văzduhului, cum ai crede în Dumnezeu. Caietele lui erau pline de păsări fantastice. Vorbea de trecerea Atlanticului. Primise câteva cărți din Paris și se înflăcărase citind cercetările lui Marey. Știa că se poate. Și, într-o zi, nădejdea neastâmpărată se schimbă în voință. Voia să creeze el, să construiască el, să zboare el.

Un braț de stinghii date la rindea cu mâna lui, un mosor de sârmă groasă și câteva bucăți de tinichea tăiate și găurite cu unelte primitive alcătuiră peste puțin coada unui biplan. Cu aripile mergea mai greu: lemnul nu voia să-l asculte. Și copilul desnădăjduit părăsi curând Numărul 1 ca peste câteva luni să clădească un monoplan mic, botezat Nr.2.

După trudă multă și după multe transformări succesive, acest aparat dădu pe Nr. 3, un biplan pe patine cu coadă și cârmă de înălțime înaintea aripilor, biplan cu care în 1910, la vârsta de 14 ani, se ridică la o înălțime de 70 cm, tras fiind de o funie la care înhămasse doi prieteni de școală.

Fotografia zborului fu trimisă îndată col. Renard, șeful aviației franceze, care-i răspunse încredințându-l că e cel mai tânăr inventator în această ramură a științei.

Cudă ironie, în orașul lui mulți îl luau drept nebun.

Zborurile se repetară legând funia de tragere de un automobil. Dar într-o zi el găsi aparatul ars. Fie din răutate, fie din gelozie, nimeni nu știe. Sufletul care a pornit așa de tânăr pe o cale nouă, nu-l doboară nici ura, nici prostia omenească.

La Iași, în curtea internatului, un nou biplan își luă zborul. Alte încercări urmară cu alt aparat construit la cazarma regimentului de roșiori de la Copou (1913).

La Tekir-Ghiol, în vacanță, își dă drumul de pe malul stâncos cu un nou monoplan de o simplitate rară care se demonta în 15 minute (1913).

În fine, în 1914, începuse la Craiova un aeroplan părăsit în curând... Strămutat în Capitală ca să studieze matematicile, are prilejul să cerceteze de aproape felul de construcție al aeroplanelor franțuzești și în 1915 pune în lucru în sala de gimnastică a Școlii militare din Craiova un biplan mare de tipul <<Canard Voisin>> care, prin nenumăratele schimbări aduse de el, prin concentrarea tuturor cârmelor într-un singur volan, prin greutatea lui puțină, cât și prin construcția simplă, zdravănă și îngrijită, trebuia să fie o noutate pe tărâmul aviației. Pusese în această creație tot dorul lui de propășire, toată ființă și îndemânarea lui artistică. Și, parcă-l văd cu un ciocan în mână, cu vinele umflate, cu mânecele suflecate pe cămașa murdară, cu pieptul gol, cu fața-i arămie pe care curgeau șiroaie de muncă amestecate cu pletele lui castanii.

Bra în el atâta dragoste de mai bine, încât și-ar fi dat toate puterile, tot sufletul, ca să dăruiască ceva nou științei, căreia își închinase viața.

Construcția se urmă și în anul următor. Se gândise să-și mute aeroplanul la București, unde făcea spaima gardiștilor cutreierând străzile cu iuteală spăimântătoare într-un șasiu de 15 kg făcut numai din stinghii și sârmă, căruia îi pusese un motor sforăitor.

Dar războiul izbucni în iulie < ? > 1916. În dorul lui neastâmpărat de zbor învăță pilotajul, se înrolă ca voluntar în Corpul de aviație de la Băncăsa. Și, astfel, construcția lui aproape isprăvită fu părăsită. Nu știa sârmanul că niciodată n-avea să mai puie mâna la desăvârșirea visului său.

Dar dacă vreodată puținii lui prieteni s-ar gândi să aducă un prinos de recunoștință amintirii sale, socotesc că ar trebui să scoată din cuib pasărea lui prăfuită și s-o lase să zboare, căci știu că sufletul i s-ar fi umplut de fericire de-ar fi putut s-o vadă fălăind. Aud că în timpul din urmă prezentase Ministerului de război francez planurile unui aparat mic, cu iuteală mare, destinat să aducă servicii practice de orice natură după terminarea războiului. Din nefericire cercetările noastre nu ne-au dus încă pe urma acestor planuri care fuseseră socotite ca minunate de cunoscutul inginer constructor Bechereau, și pe care dispărutul pusese mari speranțe²¹.

²¹ DGAS, fond. Marcel Romanescu, dos. 97/ 1914-1920, f. 3-7.

ANEXA II

Ministerul de Război
Subdirectorul superior al Școlii de aviație a artileriei
Nr. 04643 din 12 aug. 1915

Domnului Ion N. Romanescu²²

La suplica Dv. am onoare a face cunoscut că pentru a se putea aviza asupra cererii ce faceți este nevoie ca aparatul în chestiune să fie adus la București (Centrul de aviație Cotroceni), spre a fi supus unor prealabile cercetări.

Primiți, vă rog, Domnule asigurarea osebitei mele considerațiuni.

General,
ss.Indescifrabil

ANEXA III

Declarațiune²³

Subsemnatul Nicolae P. Romanescu, tatăl tânărului Ioan Romanescu, care dorește a se angaja voluntar în Batalionul se specialități, Secția Aviației, declar că consimt a contracta acest angajament în armată în condițiunile prevăzute de legea de recrutare.

Nicolae Romanescu

România
Prefectura Poliției Craiova
Circumscripția I
No.20827

1914, luna septembrie, ziua 14.

Se legalizează numai semnătura dl. Nicolae Romanescu din Craiova, fiind propriu și d-sa persoană bine cunoscută nouă. Prezenta declarație s-a făcut pe timbru legal și s-a oprit la dosar o copie pe coală timbrată de 50 bani care s-a semnat în fața noastră. ss. Indescifrabil.

ANEXA IV

România
Prefectura poliției Craiova
Nr. 22126, 1916, august 19

Bilet de circulație²⁴

Ion N Romanescu, de profesie militar, român, are dreptul de a circula în orașe sau comunele rurale cu automobilul pe tot timpul mobilizării și a stării de război în interesul familial.

Acest permis este valabil de la data de 19 august 1916 până la 21 august 1916 până la comuna Moțăței din Dolj și înapoi.

Semnamente: născut la Liège (Belgia), de etate 21 ani, talia înaltă, părul castaniu, fața smeadă, ochii cafenii, semne particulare: cicatrice partea dreaptă a frunții și încheietura mâinii drepte.

Semnătura,
Ion N. Romanescu

I.N. ROMANESCU (1895-1918) ONE OF THE PIONEERS IN THE ROMANIAN AIRCRAFT CONSTRUCTION

Abstract

Relying on a variety of sources of the State Archives of Bucharest, of "Par amour pour la France et la Roumanie" (Paris, 1919) and of "Mormântul din cer ..." (Craiova, 2000), the author undoribtedly demonstrates that the inventar I. Romanescu, a native of Craiova, is one of the first aircraft constructors in Romania. He is the one who bilt an aircraft in 1915 while being a student of the Military High-Scool of Craiova. He is 'also the one whom the French journal "La Revue Aérienne" labelled as "the youngest aircraft constructor in 1912.

²² Ibidem, f. 13.

²³ Ibidem, f. 15.

²⁴ Ibidem, f. 2.