

CITEVA ASPECTE ALE RELAȚIILOR DINTRE AUREL VLAICU ȘI MINISTERUL DE RĂZBOI ÎN ANII 1909—1910 ȘI 1912—1913

PAUL BALTAGI

Deși viața și opera lui Aurel Vlaicu au constituit, în decurs de șase decenii (1913—1973), obiectul unui număr apreciabil de scrieri — beletristice, memorialistice și de popularizare —, încă nu au fost evidențiate toate nuanțele soluțiilor originale ale concepției sale tehnice, precum și toate valențele iscusinței sale în arta pilotajului, ceea ce impune o riguroasă cercetare și analiză a realizărilor acestui talentat constructor de avioane și zburător român.

Există lacune și în filmul desfășurării activității lui Aurel Vlaicu — unele aspecte încă nu se cunosc, iar altele au fost și continuă să fie prezentate într-o lumină ce nu corespunde adevărului istoric. Printre acestea din urmă se înscrie și problema relațiilor dintre Aurel Vlaicu și Ministerul de Război, care face obiectul comunicării de față.

Cu unele excepții¹, în diverse lucrări — de la cele mai vechi (apărute însă după moartea lui Vlaicu) și pînă la cele mai recente — au fost lansate sau reluate, în multiple versiuni, unele acuzații la adresa Ministerului de Război în legătură cu atitudinea acestuia față de Aurel Vlaicu. Astfel, pe de o parte, Ministerul de Război a fost învinuit că nu l-a sprijinit pe Vlaicu cînd acesta și-a construit primul aeroplan la Arsenalul armatei și că, prin reprezentanții săi, în special prin directorul Arsenalului, i-a făcut constructorului numai greutăți și i-a pus mereu piedici cu scopul de a zădărnici realizarea avionului. Pe de altă parte i s-a reproșat Ministerului de Război că nu a cumpărat de la Aurel Vlaicu și nu i-a comandat nici un avion, refuzîndu-i sprijinul și în această privință. Prin extindere, s-a afirmat că, în general, relațiile dintre Aurel Vlaicu și reprezentanți ai Ministerului de Război au fost dominate de atitudinea ostilă a acestora.

Pentru a elucida în ce măsură aceste acuzații sînt conforme cu realitatea istorică, le vom concretiza prin cîteva citate din unele lucrări mai reprezentative sub aspectul modului de abordare a problemei, confruntîndu-le apoi cu unele documente de arhivă.

I. În ceea ce privește relațiile dintre Ministerul de Război și Aurel Vlaicu în perioada cînd acesta a construit primul său avion la Arsenalul armatei (din București), într-o povestire dintr-un volum de proză umoristică² publicat în anul 1913 (povestire citată în prezent de unii autori ca sursă documentară), Dimitrie

¹ Dintre acestea menționăm lucrarea generalului-maior inginer aviator (în retragere) Gheorghe Negrescu, *Aurel Vlaicu văzut de un zburător contemporan*, Editura militară, București, 1973.

² Dimitrie Pătrășcanu, *Tribulațiile unui aviator*, în volumul *Timotheu Mucenicul*, Viața Românească, Iași, 1913.

Pătrășcanu, prezentînd „faptele“ într-un mod cu totul neangajant — fără a da vreun nume și cu mențiunea că cele relatate s-au petrecut într-o țară străină —, afirma, printre altele, că : „De multe ori, de foarte multe ori, tînărul inginer a venit la un cunoscut al lui [„cunoscutul“ fiind chiar autorul povestirii — *n.n.*], galben la față și surescitat, declarînd că nu se mai duce la arsenal, că el nu se pricepe [sic !] ce are cu dînsul și că... — trebuie să spunem lucrul — se teme să nu i se taie vre o sîrmă sau să i se strice motorul [la data aceea motorul nici nu sosise din Franța — *n.n.*], pentru ca să nu izbutească“ (p. 188).

Altă dată „nenorocitul inventator a venit desperat la cunoscutul lui, deputat din majoritate [tot autorul povestirii — *n.n.*], cu lacrimi în ochi [...], spunîndu-i că el voiește să plece acasă, fiindcă «nu inspiră nici un respect»... Dar prietenul său nu l-a lăsat să facă una ca asta și ducîndu-se la ministerul de război, a adus încă o dată la cunoștința marilor demnitari cum e tratat inginerul în arsenal, [...]“ (p. 188—189).

Ion Rusu-Abrudeanu, într-o lucrare³ publicată în anul 1921, scria următoarele :

„Ceea ce țin să accentuez este că nefericitul Vlaicu [...] a trecut peste multe mizerii și piedici făcute tocmai de către oameni care aveau sarcina și ordinul de a-i da tot concursul material și moral [...]“ (p. 158).

Asemenea acuzații și-au găsit loc și în lucrări mai recente⁴, fiind însă extinse și complete cu amănunte aparținînd autorilor respectivi.

Ce i-a determinat pe primii doi autori (D. Pătrășcanu și I. Rusu-Abrudeanu), contemporani ai evenimentelor, să prezinte lucrurile în modul exemplificat prin citatele de mai sus ?

Ei, ca și alții dealtfel, au exagerat intenționat unele dificultăți și fricțiuni, în bună măsură inerente, ce s-au manifestat, îndeosebi la început, între Vlaicu și conducerea Arsenalului, cu scopul de a amplifica meritele proprii în înlăturarea diverselor „piedici“ ce i s-ar fi pus lui Vlaicu — merite ce creșteau proporțional cu piedicile —, atribuindu-și chiar un rol decisiv în reușita realizării avionului. Astfel, Ion Rusu-Abrudeanu scria în cartea sa : „Fără îndoială, reușita înfăptuirii aparatului Vlaicu se datorește în bună măsură concursului inimos ce personal l-am acordat zi de zi prin coloanele «Adevărului» și prin diferite intervenții pentru înlăturarea piedicilor ce i se puneau în cale. Grație acestui concurs persistent, au fost spulberate toate îndoielile și toate obstacolele“, subliniind în continuare „par-tea largă pe care am luat-o personal la realizarea aeroplanului mult regretatului Vlaicu“ (p. 158—159).

Dimitrie Pătrășcanu, la rîndul său, în afară de afirmațiile foarte transparente despre meritele sale evidențiate în *Tribulațiile unui aviator*, declara, la 2 ianuarie 1931, mai scurt, dar mai categoric : „fără ajutorul meu Vlaicu nu izbutea“⁵.

Care a fost însă realitatea ? O lumină în această privință o aduc unele documente și anume chiar declarațiile lui Aurel Vlaicu.

Se știe că în octombrie 1909, la îndemnul lui Octavian Goga, Vlaicu a venit, împreună cu acesta, la București, unde spera să obțină ajutorul necesar pentru a construi avionul conceput de el.

³ Ion Rusu-Abrudeanu, *România și războiul mondial*, Editura Socec, 1921.

⁴ Constantin C. Gheorghiu, *Aurel Vlaicu un precursor al aviației românești*, Editura „ehnică“ (reeditată în 1973 sub titlul *Aurel Vlaicu, Viața și Opera*) ; Sergiu Milorian, *Aurel Vlaicu*, Editura tineretului, [București, 1962].

⁵ Ioan Massoff, *Despre el și despre alții*, Editura Minerva, București, 1973, p. 342.

La București, ca urmare a rezultatelor pe deplin satisfăcătoare ale demonstrațiilor în cadrul cărora Vlaicu și-a prezentat aeromodelele (confirmate de concluziile comisiei numite în acest scop), datorită influenței și prestigiului de care se bucura Octavian Goga, care l-a introdus în cercul unor personalități de vază, prezentându-l chiar și familiei regale cu prilejul zborurilor lui Blériot, precum și datorită intervențiilor poetului și sprijinului din partea lui Spiru Haret, ministrul Instrucțiunii publice, președintele Consiliului de Miniștri, Ion I. C. Brătianu, a dat dispoziții ministrului de război, generalul Crăiniceanu, ca aeroplanul să fie construit în atelierele Arsenalului armatei, aprobându-se și fondurile necesare.

Inițial, cînd Vlaicu, înarmat cu ordin „de sus“, a început lucrul la Arsenal, în relațiile dintre el și conducerea acestuia au existat unele asperități, din motive în cea mai mare parte inerente. Astfel, trebuie avut în vedere faptul că în perioada aceea Vlaicu, pentru cei ce nu-l cunoșteau, nu era decît un anonim care pretindea că „inventase“ un aeroplan și care nu vroia să prezinte nici planurile (proiectul) aparatului său, ceea ce, de altfel, nu i se putea imputa, deoarece, ca orice inventator, păstra secretul invenției sale, iar în plus era și foarte suspicios din fire. Mai trebuie subliniat și faptul că pe vremea aceea în țara noastră, ca și în multe alte țări, erau foarte puțini cei care nu considerau realizarea unei mașini zburătoare drept o utopie, iar sarcina suplimentară de a asigura construirea unei asemenea mașini, fără să fi fost prezentat proiectul ei, nu putea entuziasma conducerea Arsenalului.

Starea aceasta de tensiune a fost însă depășită destul de repede (dovadă fiind faptul că în circa o lună și jumătate avionul se afla într-o fază avansată) deoarece, pe de o parte, Vlaicu a știut să se impună, adresîndu-se la nevoie direct ministrului de război, la care avea acces oricînd fără intermediari, iar pe de altă parte, cînd aeroplanul a început să se contureze, conducerea Arsenalului, constatînd că nu are de-a face cu un impostor, nu a mai avut rezerve față de concepția constructorului.

La Arsenal lui Aurel Vlaicu i s-au creat condiții de lucru corespunzătoare, inclusiv în ceea ce privește păstrarea secretului. Într-o carte poștală ilustrată (nedată, dar purtînd ștampila poștei cu data de 26 noiembrie 1909), adresată lui Romul Boca, Vlaicu scria : „la arsenal lucru fain, nu mă conturbă nime, cătana stă la ușă și nu lasă pe nime înlăuntru“.

Despre relațiile sale cu directorul Arsenalului și cu ceilalți ofițeri Aurel Vlaicu amintea într-o carte poștală ilustrată (cu data pe ștampila poștei — 2 decembrie 1909), expediată aceluiași Romul Boca : „merge tot bine, sum denumit și am putere extraordinară în arsenal [,] nici de director nu am să mai ascult că m-a primit cam șod⁶ și spunîndu-i ministrului mi-a dat plenipotență. Acum o duc bine [...]. Peste două săptămîni plec la Paris după motor, chiar azi vorbiu cu ministrul. La ofițeri li-e cam ciudă pe mine că nu le spun cum fac toate“.

Deci, în pofida unor fricțiuni ce au existat o bucată de timp în relațiile dintre personalul Arsenalului și Vlaicu, acesta aprecia că o duce bine și, avînd sprijinul direct al ministrului de război, el nu se consuma prea mult. „La mulți li-e ciudă tare pe mine, dar la cei de frunte le place, apoi ce-mi pasă“ — scria la 9 decembrie 1910 Aurel Vlaicu părinților săi. Nu se poate spune nici că Vlaicu, „desperat“ fiind, a continuat de nevoie să-și construiască aeroplanul la Arsenalul armatei. În aceeași scrisoare el menționa : „mai am vreo 4 oameni care mă îmbie cu bani, însă mie îmi mai place în arsenal, totuși e bine că am mai mult sprijin“.

⁶ Ciudat, curios.

II. Afirmațiile privind cel de-al doilea aspect și anume că Ministerul de Război nu ar fi comandat lui Aurel Vlaicu și nu ar fi cumpărat de la acesta nici un avion, ce și-au găsit loc în multe din lucrările despre Vlaicu publicate până în prezent, le vom ilustra prin câteva citate din două lucrări mai recente.

Intr-una din ele⁷, autorul, după ce scoate în evidență dificultățile pe care le-ar fi întâmpinat Vlaicu în țară din cauză că nu i s-ar fi acordat fonduri pentru construirea avioanelor sale, în urma cărui fapt ar fi fost nevoit să ducă tratative cu reprezentantul unei firme engleze, imaginează un dialog între acesta din urmă și Vlaicu, din care cităm (sublinierile ne aparțin) :

- „Ați vândut licența ? A cumpărat-o guvernul țării dumneavoastră ?
— Nu.

[.]

— Vă dă sprijin statul dumneavoastră ? Există aici o inițiativă particulară, un trust, în sfârșit *vi se dau bani să construși avioane românești* ?

- Nu“. (p. 224—225).

Intr-o altă lucrare⁸ se fac afirmații și mai categorice asupra faptului că statul român nu ar fi încheiat nici un contract cu Aurel Vlaicu pentru a comanda acestuia un avion. Spre sfârșitul anului 1911, „Necăjit că Ministerul de Război nu i-a comandat nici un aeroplan, [Vlaicu — n.n.] a vrut să mai demonstreze o dată superioritatea aeroplanului său“ (p. 135/199). La finele anului 1912, „Cu toate succesele obținute atît în țară cît și în străinătate statul tot nu i-a comandat nici un aparat, [...]“ (p. 135/223). „Guvernării vremii n-au vrut să-l înțeleagă și mai ales să-l aprecieze [pe Vlaicu — n.n.] cum ar fi trebuit. Mai mult a fost apreciat de unii capitaliști străini“ (p. 154/223). „[...] Vlaicu urmărirea mai mult realizarea tipului «A. Vlaicu nr. III» [în Anglia — n.n.] decît obținerea unei comenzi, fiind încredințat că, prezentîndu-l oficialităților române, va putea să le convingă, în sfîrșit, de a le [sic] comanda în țară la noi, în serie mare, pentru nevoile țării. Astfel, «A. Vlaicu nr. III» luă [sic] ființă departe de țară, [...]“ (p. 154—155/224). Drept concluzie poate servi următoarea afirmație a autorului referitoare la decorarea post-mortem a lui Aurel Vlaicu cu *Virtutea militară* : „După moarte «Virtutea Militară», dar în viață numai dificultăți materiale din partea Ministerului de Război !“⁹.

Documentele de arhivă nu confirmă însă nici această versiune și, în continuare, ne vom referi la unele din ele.

În ce a constat, deci, ajutorul acordat lui Aurel Vlaicu de Ministerul de Război ?

A. În primul rînd, pe lîngă faptul că în anul 1909 lui Vlaicu i s-au pus la dispoziție atelierele Arsenalului armatei, Ministerul de Război, după cum am arătat mai sus, a afectat și fondurile necesare pentru realizarea avionului și pentru plata unei indemnizații lunare constructorului. Dimensiunea acestor fonduri este menționată într-un document, înregistrat de Secretariatul general al Ministerului de Război la nr. 468 din 24 mai 1913, document în care se arată că „aeroplanul Vlaicu, construit de Arsenal, a costat în total lei 18 802 bani 90“, specificîndu-se în continuare că motorul *Gnome* (inclusiv transportul și taxele de vamă) a costat 12.252,35 lei, iar materialele pentru construirea celulei avionului (plus mîna de

⁷ Sergiu Mîlloran, *Aurel Vlaicu*, Editura tineretului, (București, 1962).

⁸ Constantin C. Gheorghiu, *op. cit.* (paginile sînt indicate din ambele ediții).

⁹ Constantin C. Gheorghiu, *Aurel Vlaicu un precursor al aviației românești*, Editura tehnică, p. 169.

lucru) s-au ridicat la suma de 5.648,60 lei. În document se mai menționează că, pe lângă suma indicată mai sus (18.802,90 lei) „s-a mai plătit D-lui Vlaicu plata lunară și alte sume în valoare de lei 4.078 bani 10⁶. Suma totală a constituit deci 22.881 lei.

Dar relațiile dintre Aurel Vlaicu și Ministerul de Război în anii 1909—1910 nu s-au limitat numai la acest aspect.

După zborurile din luna august 1910 executate de Aurel Vlaicu cu aeroplanul său, zboruri ce au fost considerate concludente pentru faza de experimentare a avionului, Ministerul de Război a luat hotărârea să cumpere licența aparatului (construit de altfel din fondurile ministerului). Ministerul de Război a înaintat o cerere în acest sens Consiliului de Miniștri, care a aprobat-o „prin jurnalul nr. 1369 din 23 septembrie 1910⁶. Aceasta s-a întâmplat deci cu mult înainte de zborul, la sfârșitul lunii septembrie, în cadrul manevrelor armatei române, când Vlaicu a transportat pe calea aerului un mesaj operativ de la Slatina la Piatra-Olt, cu care ocazie ministrul de război a cerut, printr-un raport special, Consiliului de Miniștri, suma de 50.000 lei, ca recompensă pentru Vlaicu.

La 15 octombrie 1910 Aurel Vlaicu a depus la Serviciul industriei și brevetelor de invențiuni din Ministerul Industriei și Comerțului un memoriu, pe baza căruia a obținut brevetul de invenție pentru „Mașina de sburat cu corp în formă de săgeată“.

După obținerea brevetului de invenție și discutarea condițiilor respective, între Ministerul de Război și Aurel Vlaicu a fost încheiat un contract (nr. 8.537 din 2 decembrie 1910), în care, printre altele, se prevedea că „Inginerul Vlaicu Aurel cedează Ministerului de Război dreptul de a construi, atît pentru armată, cît și pentru orice alt minister, aeroplanul său după modelul existent, construit în Arsenalul de construcții al armatei, precum și după orice alte modele ar mai construi în viitor inginerul Vlaicu, sau după orice îmbunătățiri ar mai aduce pentru desăvîrșirea perfecționării aparatului“. Pe de altă parte, se stipula că „Ministerul de Război se obligă în schimb a plăti d-lui inginer Vlaicu Aurel :

a) După semnarea prezentului contract, 50.000 lei indemnitate.

b) Cheltuielile ce se vor face cu transportul modelelor și cu copierea planurilor [...]“.

De remarcat că Ministerul de Război a acceptat includerea în contract a unei clauze mai puțin obișnuite în asemenea tranzacții și anume că „Inginerul Vlaicu este liber a-și exploata invenția în străinătate și a o vinde oricărui guvern străin, fără nici o obligațiune către statul Român“.

Contractul a fost semnat pe de o parte de ministrul de război, generalul de divizie Crăinceanu, și de directorul artileriei, colonelul T. Ghenea, iar pe de altă parte, de inginerul Aurel Vlaicu.

Suma de 50.000 lei a fost plătită lui Aurel Vlaicu după data de 21 decembrie 1910.

În total, deci, în anii 1909—1910 Aurel Vlaicu a beneficiat din partea Ministerului de Război de suma de 72 881 lei.

B. În anul 1912, la 12 octombrie, Aurel Vlaicu a adresat o ofertă¹⁰ ministrului de război, în care, printre altele, scria : „atît din motive de patriotism [...], cît și din motive de reală recunoștință către statul și armata română care m-au

⁶ Înregistrată la Direcția IV-a Geniu sub numărul 08351 din 15 octombrie 1912.

ajutat atât de mult în începuturile mele, viu cu profund respect a vă face prezența ofertă :

[.]

Subsemnatul inginer A. Vlaicu mă oblig a furniza armatei române, în timp de maximum cinci luni, zece aeroplane sistem Vlaicu tip No. 3, cu două locuri [...]". Prețul menționat în ofertă pentru un avion era de 28 000 lei.

Desigur oferta era exagerată în ceea ce privește numărul de avioane și termenul de livrare — 10 avioane în 5 luni, respectiv 2 avioane pe lună. Explicabilă prin avântul caracteristic lui Vlaicu, oferta, sub aspectul realizării practice, depășea posibilitățile reale, întrucât era foarte puțin probabil ca o firmă din străinătate să livreze zece motoare într-un interval de timp atât de scurt ; de asemenea, trebuiau comandate în străinătate diverse piese și materiale pentru avioane. Pe de altă parte lui Vlaicu i-ar fi venit foarte greu să dirijeze construirea concomitentă a zece avioane, având în vedere că el nu încredința nimănui planurile avionului său.

Ca urmare, la 30 octombrie 1912, Aurel Vlaicu a revenit cu o nouă ofertă pentru un singur avion, pe care, prin scrisoarea din 29 noiembrie, adresată ministrului de război, se angaja să-l predea în circa patru luni de la primirea comenzii.

Oferta a fost acceptată și, în baza referatului nr. 1368 din 20 noiembrie 1912 al Direcției Geniului (în care se menționa „opiniunea favorabilă a D-lui General Inspector al Geniului asupra acestui aparat"), ministrul de război a prezentat Consiliului de Miniștri un raport (nr. 9988 din 23 noiembrie 1912) în care se propunea „cumpărarea pentru armată a unui aparat tip «Vlaicu» cu 2 locuri, [...], cu prețul de 27 000 lei" (de menționat că tot atât — 27 000 lei — costa un avion Bristol-Coandă comandat în Anglia).

În ședința sa din 3 decembrie 1912, Consiliul de Miniștri a autorizat să se contracteze, „prin bunăînvoială cu D-l Aurel Vlaicu", construirea unui avion cu două locuri, la prețul de 27 000 lei, iar la 8 decembrie a fost încheiat contractul cu nr. 10 552, semnat pe de o parte de secretarul general al Ministerului de Război, generalul G. Vălleanu (pentru ministrul de război) și de directorul Geniului, locotenent-colonelul Șoltis, iar pe de altă parte de Aurel Vlaicu, ca furnizor.

În contract se prevedea că avionul „va fi predat în termen de circa patru luni de la data contractului", iar în cazul când „întârzierea în predarea aeroplanului va fi mai mare ca 30 de zile, administrația Războiului este în drept a rezilia contractul". Se menționa însă că, dacă întârzierile se vor produce din cauze de forță majoră, se vor putea acorda prelungiri de termen.

În art. 10 din contract se menționa că : „Plata aeroplanului se va face în moneda țării românești, conform legii contabilității publice și după conturi ce se vor prezenta de către d-l inginer Aurel Vlaicu, astfel : 9 000 (nouă mii) lei după semnarea contractului, iar restul de 18 000 lei după predarea aparatului și aprobarea procesului verbal de recepție".

La contract era anexat un caiet de sarcini semnat de directorul Geniului și de Aurel Vlaicu.

După semnarea contractului, Aurel Vlaicu a luat hotărîrea să plece în Anglia spre a comanda piesele și materialele necesare pentru construirea avionului. În vederea acestei călătorii el a cerut ca avansul de 9 000 lei să-i fie plătit în valută. Deși în contract se prevedea că plata aeroplanului se va face în bani românești, Ministerul de Război a intervenit imediat (prin adresa nr. 12516 din 13 decembrie 1912, semnată de secretarul general al ministerului, generalul Vălleanu) la Banca Națională pentru ca suma respectivă să fie plătită în „franci aur (napoleoni) sau

lire sterline“. În aceeași zi Banca Națională a răspuns (cu adresa nr. 86822/13 X11 1912) că a remis inginerului Vlaicu suma de 356,17 lire sterline.

Cum era de așteptat, materialele comandate în străinătate nu au putut fi livrate în termenul cerut. La 2 mai 1913, în cererea sa, adresată ministrului de război, Vlaicu scria : „Cu onoare viu a vă ruga să binevoiți a-mi prelungi termenul pentru predarea aeroplanului, fixat pe 1 mai 1913 — cu 2 luni, din cauză că piesele comandate în Anglia nu mi-au sosit la timp și nu a fost posibil să le fac în țară“. Prelungirea termenului de predare a aeroplanului a fost acceptată de Ministerul de Război, aprobarea fiindu-i comunicată constructorului cu nr. 1405 din 8 mai 1913. Din aceleași motive însă, Aurel Vlaicu nu a reușit să termine avionul nici pînă la noul termen solicitat de el. În plus a intervenit și o situație neprevăzută, în urma căreia s-au creat condițiile pentru o nouă colaborare pe plan militar între Aurel Vlaicu și armata română.

La 27 iunie/10 iulie 1913 România a intrat în cel de-al doilea război balcanic. Aurel Vlaicu, care participase la manevrele din 1910 și 1912, a considerat de datoria sa să-și ofere serviciile armatei române, adresînd o cerere în acest sens Ministerului de Război. În referatul respectiv al Direcției Geniului (nr. 488 din 6 iulie 1913) se menționa :

„Dl. Aurel Vlaicu, prin petițiunea înregistrată la nr. 4842/913, cere ca pe tot timpul războiului să ia parte, atît D-sa cît și mecanicul său Miron Maieraș, cu aparatul și automobilul proprietatea sa, — ca aviator.

Pentru acest serviciu cere a i se acorda leafa echivalentă gradului de căpitan, mecanicului 200 lei lunar, precum și reparațiuni și întreținerea mașinilor, iar în caz de rănire, întreținerea în spital a ambilor.

Avînd în vedere că serviciile ce poate aduce aviațiunii sunt de mare folos, fiind un aviator cu reputațiune stabilită, Direcțiunea roagă să binevoiți a aproba cererea D-sale“.

Cererea a fost aprobată și între Ministerul de Război și Aurel Vlaicu a fost încheiat un contract, menționat într-un alt referat (nr. 634 din 19 august 1913) : „Prin contractul No. 4573 din 9 iulie a.c., Dl. inginer Vlaicu a fost angajat de minister, ca aviator, pe tot timpul războiului actual, cu automobilul și aparatul său de zburat“.

După încheierea campaniei din Bulgaria, Vlaicu a adresat, la 12 august 1913, ministrului de război o nouă cerere de prelungire a termenului de predare a aeroplanului „pînă la 15 oct. 1913“, motivînd-o astfel : „din cauză că piesele venind din străinătate au fost oprite în drum din cauza mobilizării și eu am fost angajat de Minister să zbor la război“. În continuare Vlaicu menționa : „Acum mi-au sosit toate piesele și motorul și le montez cît mai repede“.

Pe cerere a fost pusă următoarea rezoluție, aparținînd directorului Geniului : „f. urgent 12/8/1913 S I Referat arătînd termenul de predare și motivul invocat de Dl. Vlaicu, cerînd a se aproba. Col. Șoltis“.

Din nefericire această nouă prelungire a termenului de predare a aeroplanului a fost inutilă, întrucît, după cum se știe, Vlaicu nu a reușit să termine cel de-al treilea avion al său, deoarece și-a găsit moartea în accidentul din ziua de 31 august/13 septembrie 1913 ¹¹.

În comunicarea de față sînt prezentate doar cîteva aspecte, desprinse din unele documente de arhivă, care ilustrează conținutul relațiilor dintre Aurel Vlaicu

¹¹ Asupra cauzelor accidentului în urma căruia și-a pierdut viața Aurel Vlaicu ne-am exprimat părerea în *Magazin istoric* nr. 9 (76) din septembrie 1973.

și Ministerul de Război și în lumina cărora caracterul acestor relații capătă o cu totul altă nuanță decît cea prezentată pînă acum în multe lucrări. Deși aceste aspecte nu epuizează întregul spectru al problemei, considerăm totuși că ele sînt suficiente pentru a se argumenta concluzia că dominanta relațiilor dintre cele două părți menționate s-a situat în planul unor coordonate reale și pozitive, concretizate prin solitudinea manifestată de Ministerul de Război față de Aurel Vlaicu, precum și prin sprijinul efectiv ce i l-a acordat.

**QUELQUES ASPECTS DES RELATIONS D'AUREL VLAICU AVEC
LE MINISTÈRE DE LA GUERRE DANS LES ANNÉES
1909—1910 ET 1912—1913**

R é s u m é

Grâce à ses performances, dans le domaine de la construction d'avions et dans celui du vol — illustrées sur le plan international par les succès remportés au concours d'Aspern (Vienne) en 1912, à côté de quelques pilotes célèbres — Aurel Vlaicu occupe une place d'honneur parmi les pionniers de l'aviation roumaine et mondiale.

Dans la communication, sont mis en évidence, en base des documents d'archives, certains aspects concrets des relations d'Aurel Vlaicu avec le Ministère de la Guerre de Roumanie, à la lumière desquels le caractère de ces relations recouvre une nuance tout à fait différente de celle présentée jusqu'à présent dans nombre d'ouvrages. Certains éléments nouveaux sont mis à jour, concernant les conditions dans lesquelles Aurel Vlaicu a construit son premier aéroplane à l'Arsenal de l'armée (dans la période 1909—1910), ainsi que les résultats des pourparlers de Vlaicu avec le ministère de la Guerre se rapportant à l'acquisition par ce dernier de la licence de l'avion de respectif. Il y sont présentés aussi certains documents concernant l'offre faite par Aurel Vlaicu au ministère mentionné pour la construction de son troisième avion et le contrat conclut à cet effet, ainsi que certaines situations qui avaient entravé la réalisation de l'avion.