

În cinstea zilei aviației — 20 iulie — și cu ocazia împlinirii în septembrie a.c. a 80 de ani de la tragică dispariție a lui Aurel Vlaicu, Muzeul Național de Istorie a României, împreună cu Muzeul Aviației, Muzeul Militar Național și Radiodifuziunea Română, a organizat o amplă și documentată expoziție, cu scopul de a valorifica un bogat patrimoniu conținând mărturii referitoare la apariția și dezvoltarea aripilor cu tricolor, începând cu marii săi înaintași Vuia, Vlaicu și Coandă, continuând până în zilele noastre.

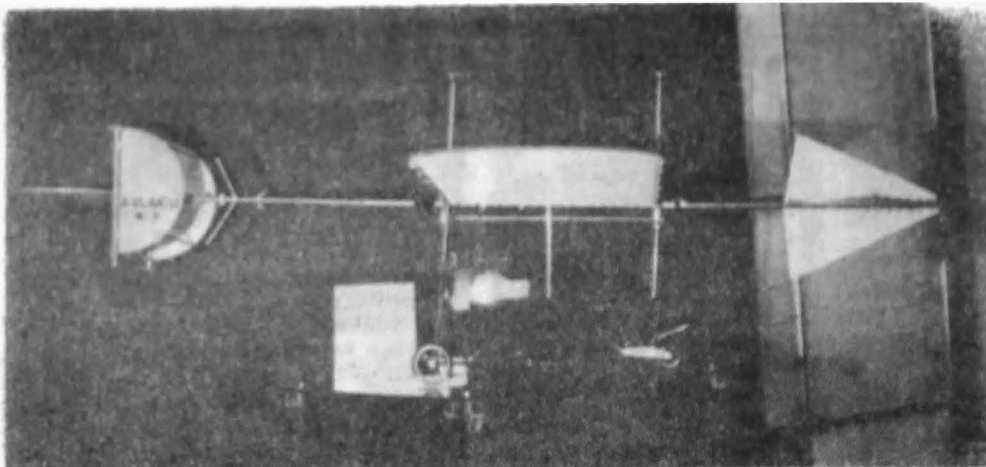
În cele două săli pe care le cuprinde această expoziție, vizitatorul, inițiat sau nu în domeniul aviației, va simți un sentiment de satisfacție și admirație față de capacitatea creatoare a minții românești, a curajului și sacrificiului săvârșit de mulți, poate chiar prea mulți dintre cei care au purtat pe aripi tricolorul, atât în timp de pace, cât și de restriște, dovedind că și-au iubit patria cu respect și dăruire. Sunt prezentate în expoziție numai obiecte originale — brevete de pilot, fotografii, carnet de zbor, brevete și decorații, uniforme militare și accesorii, obiecte personale, machete ale unor aparate de zbor etc., referitoare la viața și activitatea unor iluștri aviatori români ca: G. Negrescu, Andrei Popovici, Gogu Ștefănescu, precum și ale unor participanți la al doilea război mondial (1941 — 1945) — Tudor Greceanu, Ioan Di Cezare, Ion Dobran, Dumitru Deică, Ion Popescu-Oiță, Mihail Pavlovski, Sorin Tulea și alții, — componenți ai escadrilelor de vânătoare sau bombardament.

Prima sală a expoziției este dedicată apariției aviației românești, precum și a participării sale eroice la războiul pen-

tru întregirea neamului (1916 — 1918). Un bogat și variat patrimoniu pune în evidență contribuția de substanță a lui Traian Vuia, Aurel Vlaicu și Henri Coandă, pe care ei au adus-o la dezvoltarea și progresul aviației mondiale. De mare valoare sunt imaginile realizate la 18 martie 1906 pe câmpul de la Montesson de lângă Paris, unde Traian Vuia a efectuat primul zbor din istoria aviației cu un aparat mai greu decât aerul care s-a desprins de sol cu mijloace proprii de bord.

Un prețios material muzeistic ilustrează activitatea de excepție desfășurată de inventatorul, constructorul și pilotul Aurel Vlaicu. Este prezentat un desen executat de acesta în anul 1910, redând un butuc de elice, piesă dată în execuție la Arsenalul Armatei din București. Pe lângă numeroase zboruri experimentale și de popularizare, Aurel Vlaicu a obținut cinci premii la concursul aviatic internațional desfășurat în iunie 1912 la Aspern lângă Viena unde România s-a clasat pe locul trei după Franța și Austro-Ungaria. Referitor la acest eveniment, este expus un document de o valoare deosebită — brevetul oficial de pilot nr. 52, emis la 22 iunie 1912 de autoritățile din Viena lui Aurel Vlaicu, care cu o zi înainte de începerea concursului a susținut cu succes probele impuse. Menționăm că acest brevet conține fotografia pilotului român, precum și semnătura acestuia. Atrag în mod deosebit atenția vizitatorilor două izbutite machete redând aparatele „Vlaicu II” la scara 1/6 și „Vlaicu III”, care l-au impus pe inventatorul român în galeria pionierilor aviației mondiale.

Aviația militară în România, spre deosebire de alte națiuni, s-a creat o dată



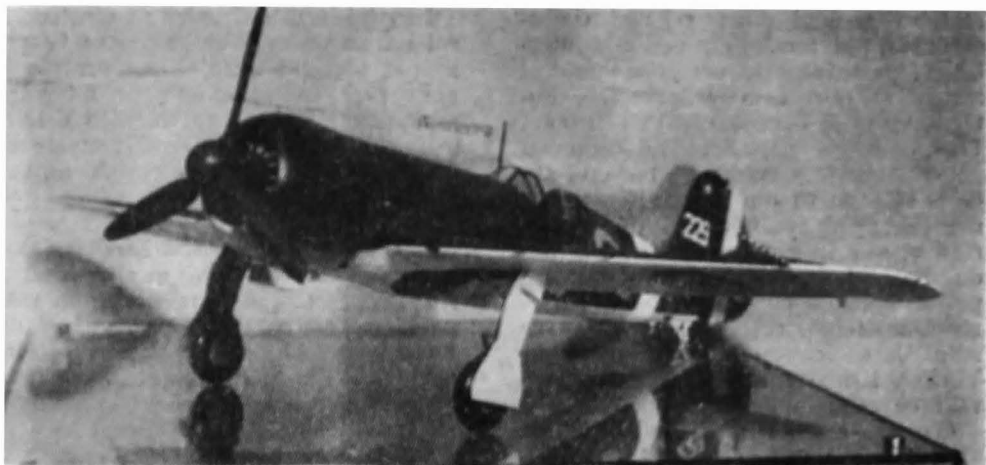
Macheta avionului „VLAICU II”, realizată la scara 1/6

cu însăși nașterea aviației la noi, deoarece prima școală de pilotaj din patria noastră, înființată de avocatul Mihail Cerchez la Chitila în anul 1911, a avut ca primii elevi piloți șase ofițeri voluntari și un civil, Poli Vacas. Sunt prezentate în expoziție fotografiile primilor brevetati — sublocotenentii Ștefan Protopescu și Gheorghe Negrescu, precum și imagini ale aerodromului de la Chitila. Aici a fost unul din primele aerodromuri din lume amenajate cu hangare, ateliere de fabricat și reparat avioane, fiind prevăzut cu pavilion administrativ și tribună pentru spectatori.

Din șirul lung al celor care și-au apărat eroic patria în anii primului război mondial (1916 — 1918), sunt prezentați în expoziție câțiva zburători dintre cei mai cunoscuți, ale căror fapte de arme, demn de admirat, sunt consemnate în cartea de aur a istoriei aviației române. Câteva fotografii de epocă, brevete și decorații, care au aparținut căpitanului aviator Andrei Popovici, amintesc de cel care s-a aflat în anul 1917 la conducerea Grupului II aeronautic de la Tecuci, acoperindu-se de merite deosebite în marile bătălii de la Mărăști și Mărășești. El a știut ca nimeni altul să-și însuflețească subordonații, dându-le tot ceea ce trebuia, dar, în același timp știa

să le ceară totul, până la sacrificiul suprem, în numele unei cauze sfinte și nobile. Ca o mărturie a recunoașterii de către aliați a croismului aviatorilor români în luptele din timpul primei conflagrații mondiale, s-au expus numeroase decorații și brevete acordate piloților noștri, cu precădere franceze și rusești. Spre exemplificare menționăm ordinul „Legiunea de onoare”, brevet și insemn conferit locotenenților Gheorghe Negrescu și Haralambie Giossanu, precum și alte decorații care au aparținut zburătorilor Nicolae Tănase și Mihail Savu.

Dintre obiectele care completează patrimoniul acestei săli amintim o busolă în alcool provenind de la un avion de vânătoare de fabricație franceză de tip „B. B. Nieuport”, (piesă achiziționată recent de muzeul nostru), un butuc de elice provenind de la un aparat „Farman 40”, — ambele tipuri fiind în dotarea aviației noastre în anii 1916 — 1918, precum și o placă de înmatriculare provenind de la un avion austro-ungar doborât pe frontul din Moldova în anul 1917. Un alt interesant exponat original îl reprezintă ochelarii de zbor care au fost folosiți în anii primului război mondial de aviatorul Haralambie Giossanu — brevet de pilot nr. 23 din anul



Macheta avionului românesc „I.A.R. — 80”

1914, — participant la numeroase acțiuni eroice atât în campania din anul 1916, cât și în luptele din vara lui 1917, viitor general și comandant al școlilor de aviație de la Tecuci și Cotroceni între anii 1922—1928.

Materialele muzeistice, sistemul de etalare în vitrine și pe panouri, alternarea obiectelor originale cu interesante machete, care sunt executate la scară, au urmărit să sugereze aportul aviației noastre la biruințele armatei române din vara anului 1917 în bătăliile de la Mărăști, Mărășești și Oituz. Acest aport se exemplifică în 8 160 ore de zbor, care au inclus 703 reglaje de artilerie, 185 recunoașteri aeriene, lansarea asupra inamicului a 23 871 kg de bombe și doborârea în cele 460 de lupte aeriene a 14 avioane inamice.

În perioada interbelică — redată în sala următoare — aviația militară din România a intrat într-un amplu proces de dezvoltare și reorganizare, corespunzător necesităților izvorâte din noua configurație administrativă a teritoriului național reîntregit, experienței dobândite în război, precum și noii tehnici de luptă ce intra în dotarea acesteia, proces ce s-a desfășurat în câteva etape. Acest proces este redat în expoziție prin prezentarea unor constructori și realizări ale industriei aeronautice românești,

organizarea școlilor militare de aviație, performanțe și raiduri aeriene ale piloților noștri etc. Albume cu fotografii originale, obiecte personale pun în evidență activitatea unor ingenioși constructori de avioane, ale căror aparate au trecut cu succes probele de zbor, așa cum au fost inginerii Ștefan Protopopescu, Grigore Zamfirescu, Radu A. Stoika, George Fernic. Astfel, la uzinele „ASTRA” din Arad în anul 1924 s-a construit primul avion de concepție românească, realizat în serie, „Proto 2” (25 bucăți), sub conducerea căpitanului aviator inginer Ștefan Protopopescu; imagini sugestive prezintă aspecte din halele uzinei, faze din execuția acestui aparat, colectivele de tehnicieni etc. O „Carte de onoare”, care conține semnăturile unor personalități ale vieții politice din țară, începând cu regele Carol al II-lea și membrii guvernului, amintește de o festivitate organizată în anul 1930 la fabrica de avioane S.E.T. din București. Această uzină a fost inaugurată în anul 1923 din inițiativa inginerului Grigore Zamfirescu, aici fabricându-se mai multe tipuri de avioane „S.E.T.” — biplane pentru școală, antrenament, turism și chiar cu destinații militare. În mod deosebit atrag atenția obiectele care au aparținut aviatorului Gogu Ștefănescu, pilot de încercare la

„S.E.T.” și unul dintre cei mai cunoscuți zburători români din perioada interbelică, participant la numeroase raiduri aeriene organizate în țară și peste hotare. Amintim o cupă câștigată în anul 1928, când a participat la concursul „Micii Antante și Poloniei”, brevetul său de pilot — nr. 81 din anul 1916 —, mai multe imagini redându-l în timpul zborurilor sau la sosirea victorioasă din diferite raiduri, când era primit la aeroportul Băneasa cu triumf de o numeroasă asistență, precum și un ceas de mână cu dedicație oferit de președintele Turciei, Kemal Atatürk, cu ocazia unui raid efectuat la Ankara în anul 1935.

O reușită machetă a unui avion „I.A.R. — 24”, și unele documente și obiecte amintesc de uzina „I.A.R.” din Brașov, care a luat ființă la 1 decembrie 1925. Deși cu o bază materială și tehnică în dezvoltare și cu o experiență încă insuficientă, avioanele construite aici s-au impus prin forma lor aerodinamică, prin inovațiile tehnice aduse și mai ales prin performanțele obținute. Aceste rezultate au confirmat capacitatea creatoare și spiritul inventiv al poporului nostru în condițiile unei producții industriale de serie. Un loc aparte îl constituie aparatul „I.A.R. — 80”, avion de vânătoare, de construcție integral metalică, cu o linie aerodinamică reușită și care era înzestrat cu tren de aterizare escamotabil, elice cu pas variabil, flap-uri comandate hidraulic, post de pilotaj cu instalație de oxigen pentru zboruri de mare altitudine. Având o viteză maximă de 510 km/h aparatul era apreciat ca fiind al 4-lea printre avioanele de vânătoare existente în lume în anul construcției — 1939.

Macheta unui „I.A.R. — 80”, realizată la scara 1/20, prezintă aparatul, care a constituit o mândrie a instituției aeronautice românești, avion aflat în dotarea escadrilelor noastre de vânătoare în anii 1941 — 1945. În anii celui de-al doilea război mondial la „I.A.R.” s-au produs în licență bimotorul de bombardament „I.A.R. S — 79 B (Savoia)” și avionul de vânătoare „Messerschmitt 109 — G”, aparate care au intrat în componența aviației românești în perioada 1941 — 1945.

Imagini inedite îl redau pe constructo-  
rul român de avioane, inginerul George  
Fernic, brevetat ca pilot în Germania în  
anul 1922. Acest album cu fotografii  
sepie prezintă și avionul „FERNIC IX”,  
monoplan echipat cu două motoare de  
câte 220 C.P., realizat în S.U.A. în anul  
1929. În toamna aceluși an, George Fer-  
nic începe pregătirile pentru a depăși  
recordul pilotului american Lindberg, care  
în anul 1927 traversase în zbor oceanul  
Atlantic, încercând să realizeze un raid  
pe distanța New York—București și re-  
tur în anul 1930 cu aparatul său — „Fer-  
nic IX”. Din păcate, la 22 octombrie  
1930 participând la mitingul aerian or-  
ganizat la Chicago, s-a prăbușit în timp  
ce executa evoluții acrobatice cu un avi-  
on de concepție proprie.

În expoziția noastră, la loc de cinste  
se află prezentarea primei parașutiste din  
România și printre primele din lume,  
Smaranda Brăescu. Într-o vitrină, care  
ii este dedicată, pe lângă alte mărturii,  
este expusă casca sa de parașutistă  
— obiect achiziționat anul acesta de mu-  
zeul nostru. Acest obiect amintește că,  
la 2 octombrie 1931, ea a stabilit primul  
său record mondial în domeniul parașu-  
tismului, precum și faptul că, la 19 mai  
1932 în S.U.A., ea a fost decretată sporti-  
va nr. 1 a lumii, stabilind un nou re-  
cord mondial, prin lansarea de la o înăl-  
țime de 7 233 m.

Smaranda Brăescu a fost și o avia-  
toare valoroasă, executând numeroase  
raiduri aeriene, consacrându-se ca o per-  
sonalitate în domeniul zborului. Este  
expus unul din brevetele sale de pilot  
precum și imagini care o redau lângă  
aparatele sale de zbor.

Patru fotografii prezentate în pre-  
mieră într-o expoziție îl redau pe avia-  
torul Alexandru Papană, unul dintre  
temerarii aviației românești în perioada  
interbelică. Aceste imagini au fost ofe-  
rite de fiica distinsului pilot, care se află  
la Paris, prin intermediul unei prietene  
din București, Locotenentul aviator  
Alexandru Papană, la 16 iulie 1935, a sta-  
bilit recordul național de altitudine la  
11 631 m, iar în august 1936 în S.U.A., la  
Los Angeles, se clasează pe locul întâi  
la Campionatul mondial de acrobație.



Macheta avionului „I.A.R. - 99”

O scrisoare expediată din Florida (S.U.A.) de către pilotul Papană în ianuarie 1937, comandorului Gheorghe Negrescu, căruia îi relatează activitatea desfășurată în America, unde participă la mitinguri aviatice și susține o bogată și variată propagandă românească, completează imaginea despre cel care a fost un adevărat protagonist al înălțimilor, un curajos și entuziast pilot.

Ca o mărturie a recunoașterii calităților de zburători a celor care au purtat pe aripi tricolorul, menționăm existența în expoziție a unei cupe de cristal, oferită aviațoarei Valeria Mircea Ionescu în anul 1938 de către Aeroclubul Cehoslovaciei din Praga, în urma participării remarcabile la concursul Micii Antante.

Participarea eroică a aviației române la al doilea război mondial (1941 - 1945) este amplu prezentată în expoziție, fiind ilustrată cu un patrimoniu bogat și variat, expus prima dată publicului vizitator. Menționăm că mare parte a fost împrumutat muzeului nostru de foștii aviatori participanți la luptele crâncene atât pe frontul de est, cât și pe cel din vest.

Primele mărturii muzeistice referitoare la anii 1941-1945 amintesc de existența în cadrul aviației noastre a unei escadrile sanitare, ale cărei aparate erau

pilotate de aviatore. Prin îndeplinirea cu succes a unor numeroase misiuni, efectuând decolări de nenumărate ori din imediata apropiere a liniei frontului în condiții de mare dificultate, zona aflându-se sub titlul artileriei și aviației inamice, escadrila sanitară a reușit să transporte sute de militari grav răniți, curieri sau sânge conservat. În cadrul acestei formații s-a remarcat activitatea desfășurată de aviatorele Nadia Russo (1941 - 1943) și Mariana Drăgescu (1941 - 1945). Fotografii realizate pe front, brevetele de pilot, diplome, documente cu semnătura celor două reputate zburătoare, precum și diferite obiecte care le-au aparținut, ilustrează activitatea desfășurată în perioada războiului. Menționez că și astăzi, Mariana Drăgescu, fostă membră a escadrilei sanitare, își uimește interlocutorii prin frumusețea caracterului, pasiunea sa pentru zbor, delicatețe și o deosebită bunătate sufletească, caracteristici care au făcut ca numele său să fie pronunțat cu respect și simpatie în lumea aripilor românești.

Participarea aviației de vânătoare la luptele din anii 1941-1945 este ilustrată pentru începutul campaniei, cu câteva obiecte originale - ochelarii de zbor și casca de pilot, care au aparținut

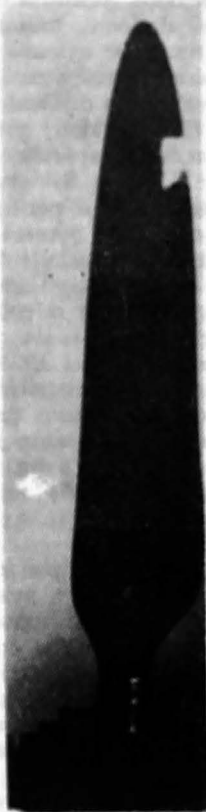


locotenentului aviator Horia Agarici, autorul a trei victorii aeriene realizate într-o luptă cu aviația inamică la Constanța în ziua de 23 iunie 1941. Alte mărturii muzeistice prezintă activitatea desfășurată de pilotul Tudor Greceanu, participant la întreaga campanie a războiului. Dintre obiectele oferite cu generozitate de dânsul amintim următoarele: un calculator de zbor folosit în timpul războiului, fotografiile, insigne de pilot, precum și mai multe decorații care i-au fost conferite pentru bravura dovedită în timpul luptelor aeriene. Alături de ordinul „Virtutea Aeronautică” în grad de cavaler și ofițer, ambele cu spade, se află și cea mai prestigioasă decorație de război românească, ordinul „Mihai Viteazul” (clasa a III-a), care i-a fost conferit în august 1943.

Acțiunile pline de eroism și cu un pronunțat spirit de sacrificiu îndeplinite de formațiile aviației noastre de vânătoare sunt subliniate în spațiul expozițional prin prezentarea a numeroase mărturii originale. Dintre acestea menționez brevetele de decorare conferite în anii 1941—1945, brevete de pilot, fotografiile realizate în perioada respectivă, ordine de luptă, diferite obiecte personale (busole, portharturi, uniforme, combinezoane de zbor), decorații etc. Acestea au fost oferite de foști sublocotenenți, locotenenți și căpitani aviatori ca: Dumitru Deică, Costin Georgescu, Ioan Di Cezare, Ion Dobran și alții. Subliniez valoarea deosebită a brevetelor de decorare, din care multe sunt semnate de mareșalul Ion Antonescu și suveranul României, care conțin date și zona misiunilor de luptă la care au participat cei care au fost decorați, faptele de arme deosebite pe care le-au săvârșit, precum și victoriile aeriene obținute. Astfel, brevetele pot fi apreciate ca documente autentice, aducând informații precise pentru cunoașterea acțiunilor desfășurate.

Orientarea tematicii expoziției spre a prezenta cât mai multe misiuni îndeplinite de piloții români în timpul ultimei conflagrații mondiale, urmărind în mod deosebit respectarea adevărului istoric, a constituit o cerință majoră căreia am căutat să-i răspundem cât mai exact.

În primăvara anului 1944 escadrilele aviației noastre de vânătoare trebuiau folosite cu chibzuință, atât pe frontul sovietic cât și pentru apărarea teritoriului. În acest scop s-a luptat cu aviația americană, care organiza bombardamente în cursul zilei asupra unor zone de importanță economică și strategică din țara noastră și cu englezii care organizau atacurile noaptea. Aviatorii români au dus aceste lupte în situații total inegale, superioritatea numerică a inamicului fiind zdrobitoare, ea ajungând în vara anului 1944 la 1:30 și chiar mai mult. Suplinind inferioritatea numerică prin jertfă, bravură și profesionalism, zburătorii noștri au reușit să obțină și strălucite victorii aeriene. Câteva fotografii și însemnări personale amintesc de Alexandru Șerbănescu și Constantin (Băzu) Cantacuzino, piloții români cu cele mai multe victorii aeriene pe frontul de est, fiecare având la activ peste 50 de avioane inamice doborâte (sovietice și americane), performanță deosebit de remarcabilă. În acest sens apar interesante și unele obiecte aflate în expoziție, care provin de la avioanele inamice doborâte: părți componente ale mecanismului de declanșare a bombelor, provenind de la un bombardier englez doborât în vara anului 1944 și ale cărui rămășițe s-au descoperit acum 2 ani în lacul Comana; o batistă de mătase, care se poate identifica cu o hartă deoarece are aplicat pe ea sudul Italiei cu toate aerodromurile din zona Foggia de unde aviația aliată decola, care a bombardat teritoriul României între 4 aprilie și 21 august 1944, obiect care a aparținut unui pilot american doborât în lunile iunie sau iulie 1944; binoclu din dotarea echipajului unui bombardier american doborât în apropierea orașului București; calculatoare de zbor provenind de la aparate americane și sovietice doborâte de aviația noastră etc. Sunt prezentate și machetele, la scară, a bombardierelor americane care au atacat teritoriul nostru în cursul anului 1944, „B-17” (Flying Fortress) și „B-24” (Liberator), executate ca și alte machete din expoziție de către unul dintre cei mai talentați modelişti din țară, și, totodată, un pa-



**Pală metalică de elice de la ultimul avion românesc care a decolat de la Stalingrad, cu militari răniți la 7 decembrie 1942**



**Cască de parașutistă care a aparținut Smarandei Brăescu**



**Ochelarii de zbor folosiți în anii primului război mondial de către aviatorul Haralambie Giocșanu**

sionat și competent cercetător al istoriei aviației române, domnul Dan Antoniu.

Formațiile românești de bombardament și recunoaștere au luat și ele parte la acțiunile desfășurate pe toate fronturile între anii 1941 — 1945, fapt ce se evidențiază prin mărturiile originale imprumutate instituției noastre de foștii piloți Ion Popescu-Oiță, Mihai Pavlovski, Alexandru Păun, Petre Agheici, Sorin Tulea și alții. Este expusă o uniformă completă de căpitan aviator de bombardament — model 1943; aflată într-o stare de conservare bună, căști de pilot prevăzute cu laringofon, decorații, brevete de pilot și altele. Dintre aceste obiecte se detașează prin originalitate o pală metalică de elice căreia îi lipsește o porțiune, provenind de la un avion de transport trimotor, „Junkers—52” din dotarea Grupului de aerotransport al aviației noastre. Acest avion a fost ultimul aparat românesc care a decolat la 7 decembrie 1942 din încercuirea de la Stalingrad, salvând viața unor răniți și a unor militari de la prizonierat. Pilotul, căpitan aviator Mihail Pavlovski, dând dovadă de mult profesionalism, a reușit cu greutate să se strecoare prin focul intens al artileriei antiaeriene inamice, care a și lovit fuselajul avionului și o pală a unei elice de la unul din motoare. Salvând aparatul și viața celor aflați la bordul său, pilotul a aterizat în condiții optime la destinație. Pentru reușita acestei misiuni ca și a altora, căpitan aviator Mihail Pavlovski a fost decorat cu ordinul „Virtutea Aeronautică” cu spade, clasa „Crucea de aur”, brevetul original fiind expus în expoziție.

După prezentarea celui de al doilea război mondial, în expoziție sunt redate aspecte mai importante din evolu-

ția și dezvoltarea aviației române până în zilele noastre. Amintim existența unor plachete și diplome, uniforme, machete ale unor tipuri de avioane aflate în dotare în perioada respectivă etc. Se atașează ca valoare o diplomă conferită savantului Elie Carafoli, precum și lucrări ale acestuia apărute în anii 1952 și 1954 în Uniunea Sovietică și Germania. Acesta a fost o personalitate marcantă în domeniul tehnicii aeronautice, proiectând în perioada interbelică mai multe tipuri de avioane realizate la uzinele „I.A.R.”, unde o perioadă a fost și director, fiind totodată cel care a înființat, încă din anul 1928, catedra de „Aerodinamică și mecanică a fluidelor” la Institutul Politehnic din București, unde a rămas titular timp de 45 de ani.

Într-o vitrină este expus costumul de zbor folosit în anul 1981 de primul cosmonaut român, căpitan aviator inginer Dumitru Prunariu.

Printre ultimele exponate ale expoziției „Aripi glorioase”, menționăm machetele unor moderne aparate de zbor, fabricate în țara noastră în ultima perioadă, avionul de pasageri „Rombac”, aparatul „I.A.R. — 93” — avion de luptă, monoloc, destinat misiunilor de vânătoare — bombardament și atac la sol, „I.A.R. — 99” — avion de școală, sprijin și atac la sol, care dezvoltă o viteză maximă de 865 km/h, are un plafon de 12 900 m, aparat apreciat în mod deosebit prin performanțele sale de numeroși specialiști de peste hotare.

Expoziția „Aripi glorioase”, care prin piesele pe care le conține oferă vizitatorilor un bogat și divers material al cărui important caracter documentar-istoric este dublat de o incontestabilă valoare educativă, este dedicată geniului și curajului celor care au purtat și poartă pe aripi tricolorul românesc.