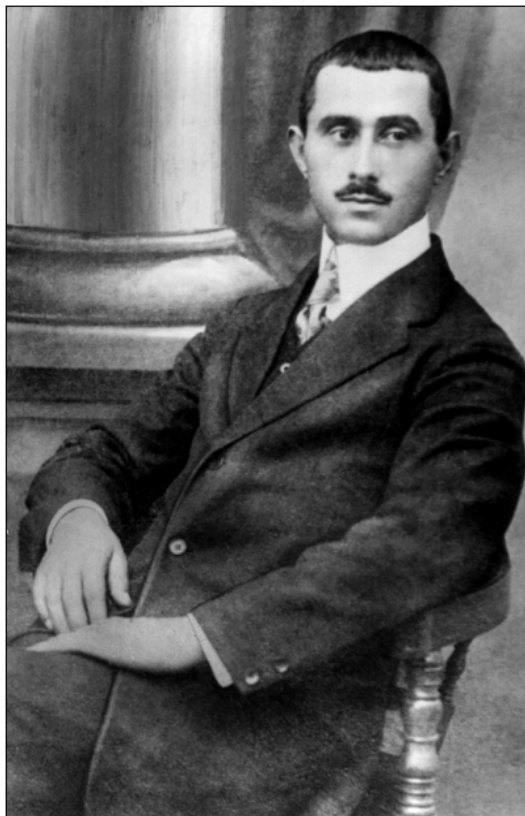


AUREL VLAICU – 100 DE ANI DE LA TRECEREA SA ÎN ETERNITATE



Aurel Vlaicu
(fotografie din arhiva familiei Popescu Vlaicu)

La 6/19 noiembrie 1882 s-a născut primul copil al lui Dumitru Vlaicu și al soției sale Ana, fiind botezat cu prenumele Aureliu de către preotul Ioan Botean din Bîntînți. Aurel Vlaicu a urmat Școala primară în satul natal, apoi a fost înscris la Colegiul reformat din Orăștie, unde a studiat până la absolvirea clasei a VI-a după care a trecut la Liceul de stat din Sibiu unde și-a luat bacalaureatul. La Sibiu, Aurel Vlaicu a continuat să realizeze o serie de invenții care stârnesc admirația colegilor și uimirea unora dintre profesori. Octavian Goga a scris că „Vlaicu construisese o turbină, de a pus în uimire pe profesorul de fizică și au lucrat-o la fabrica Riger”.

După terminarea liceului, Aurel Vlaicu s-a înscris la Școala politehnică din Budapesta urmând cursurile Facultății de mecanică. În scurtul timp cât a stat la Budapesta ca student, Aurel Vlaicu a frecventat bibliotecile din capitala Ungariei și s-a documentat continuu citind lucrări, studii, reviste care tratau problemele zborului aerian.

Văzând că la Budapesta nu avea posibilitatea de a se documenta suficient în ceea ce privește mașinile de zburat, Aurel Vlaicu s-a hotărât să plece în Germania, unde credea că va afla mai mult despre acestea. În toamna anului 1903 se înscrie la Școala Politehnică din München. Aici, ca și la Budapesta, Aurel Vlaicu își consumă cea mai mare parte din timpul liber construind modele de mașini zburătoare, pe care le studia și le perfecționa continuu.

De la München, în anul 1907, Aurel Vlaicu a plecat în portul Pola pentru a-și satisface stagiul militar la marină. A continuat și în timpul stagiului militar să impresioneze prin invențiile sale. Cu ajutorul unui zmeu de care a fixat un aparat de fotografic a luat imagini din timpul unor manevre, stabilind poziția navelor adverse, fapt pentru care a fost felicitat de către comandantul său.

Tot în timpul armatei a realizat o membrană de gramofon, pe care a patentat-o. În timpul efectuării serviciului militar l-a reîntâlnit pe Oskar Ursinus, absolvent al Școlii Politehnice din München. La terminarea serviciului militar, la insistența lui Oskar Ursinus, care era nepotul proprietarului uzinelor de automobile Opel din Rüsselheim, s-a angajat în această fabrică la 1 septembrie 1908. Aurel Vlaicu s-a prezentat proprietarului fabricii și i-a expus principiile constructive ale aparatului și experiențele pe care le-a efectuat cu diferite modele și i-a cerut aprobarea să construiască aeroplanul. Proprietarul l-a ascultat cu interes și în urma examinării modelului și a principiilor constructive expuse de Vlaicu, fabrica Opel a acceptat să-i pună la dispoziție cele necesare pentru a-și realiza aeroplanul, dar pune condiția ca aeroplanul să rămână proprietatea uzinelor, propunere refuzată de Aurel Vlaicu.

Dorința lui Vlaicu de a realiza mașina de zburat pentru țara și poporul lui era mai puternică decât viitorul promis la fabrica de automobile din Germania. Către sfârșitul anului 1908, Aurel Vlaicu a revenit în Transilvania. Ajuns la Bințișni i-a spus tatălui său: „Am venit și nu mai plec, până nu dau gata mașina de zburat”. Până în primăvara lui 1909 a realizat un planor pe care l-a experimentat la Bințișni. La începutul lunii iulie 1909, frații Vlaicu au transportat planorul la Orăștie.

În 10 iulie, pe Dealul Pemilor de lângă Orăștie, Aurel Vlaicu a executat șapte zboruri în aplauzele și admirația spectatorilor, a prietenilor și a membrilor Clubului aviatic din Orăștie. Din dorința de a-și face cunoscute proiectele sale aviatice, Aurel Vlaicu s-a deplasat la Brașov pentru o serie de demonstrații cu modelul planorului său. După întoarcerea lui Vlaicu de la Brașov a primit o scrisoare de la prietenul său, Romulus Boca, care îl anunța că doi admiratori ai lui, Goga și Bontescu, dispuși să-l ajute, se află la el acasă și-l cheamă să vină repede, pregătit de plecare la București. Fericit și mulțumit, Aurel Vlaicu și-a împachetat la repezeală strictul necesar, și-a luat vioara și cele două modele zburătoare, pe care le-a ambalat cu mare grijă. Ajuns la București, Vlaicu este introdus de către Octavian Goga în cercul prietenilor săi, în majoritate scriitori și poeți.

Primul contact al lui Vlaicu cu membrii guvernului român a fost înlesnit de către Octavian Goga, care i-a vorbit primului ministru Ionel Brătianu și apoi miniștrilor Spiru Haret și V. Morțun, despre invenția lui Vlaicu. În urma insistențelor depuse de Goga guvernul a consimțit să numească o comisie formată din Alexandru Cotescu, directorul general al căilor ferate și colonelul Dimitrie Iliescu, de la inspectoratul general al armatei, care au primit misiunea să asiste la experiențele ce urma să le facă Vlaicu cu aparatul său în miniatură, în parcul expoziției de la Filaret.

Demonstrațiile au avut loc în zilele de 16 și 20 octombrie 1909 și au convins pe cei doi membri ai comisiei, Cotescu și colonelul Iliescu, că aeroplanul conceput de Vlaicu va zbura cu certitudine. Construcția aeroplanului s-a desfășurat în Atelierul Arsenalului sub directă și permanenta supraveghere a lui Aurel Vlaicu. La 11 ianuarie 1910, când majoritatea pieselor aeroplanului erau finalizate, Aurel Vlaicu a plecat la Paris, de unde și-a achiziționat un motor de 50 cai putere.

După montarea motorului pe avion, Aurel Vlaicu a efectuat, în primele zile ale lunii iunie 1910, încercări de rulaj la sol pe aerodromul Școlii de pilotaj de la Cotroceni.

În ziua de 17 iunie 1910 a avut loc istoricul zbor realizat de Aurel Vlaicu pe teritoriul țării noastre cu un aparat proiectat și construit în România. Aparatul s-a ridicat la înălțimea de 4 metri și a zburat pe o distanță de 50 de metri.

În cursul lunilor iunie-august 1910, Aurel Vlaicu a executat mai multe zboruri pentru a deprinde modul cum trebuie să-și piloteze avionul.

Piatra de încercare a calităților aparatului lui Vlaicu au fost manevrele regale din toamna anului 1910 și la care Vlaicu a fost oficial invitat să zboare. Pentru a lua parte la manevre, Vlaicu și-a transportat cu trenul aeroplanul de la București la Slatina. Zborul a avut loc în ziua de 27 septembrie, de la Slatina la Piatra Olt. Deși bătea un vânt puternic, Vlaicu n-a ezitat să dea dovada solidității aeroplanului său și în după amiaza acelei zile s-a înălțat în văzduh de pe platoul din fața gării Slatina, în uralele orășenilor prezenți. După câteva virajuri admirabil executate s-a îndreptat asupra orașului Slatina, la o înălțime de 200 metri, apoi trecând Oltul, a luat direcția spre Piatra Olt, unde așteptau principele Ferdinand, principele Carol, alți membri ai familiei regale, ministrul de război, generalul Creiniceanu, numeroși ofițeri generali și trupele.

În 17/30 octombrie 1910 s-a desfășurat mitingul de aviație de la Hipodrom, aflat sub Înaltul patronaj al Principelui Ferdinand al României. Zborul de la Hipodrom a determinat și Ministerul Industriei și Comerțului să-i acorde Brevetul de inventator. Cele aproximativ cinci luni de primul zbor, luni de încercări și zboruri efectuate, au uzat motorul avionului care nu mai prezenta siguranța necesară.

Avionul Vlaicu II a fost realizat în mai puțin de patru luni, fiind construit la Școala superioară de Arte și Meserii din București. La mijlocul lunii aprilie 1911, aparatul a fost încercat pentru prima oară în zbor. Cu prilejul Adunării generale a ASTREI de la Blaj a executat, în ziua de 29 august, un zbor demonstrativ în fața a peste 30.000 de oameni veniți din toată Transilvania și de dincolo de Carpați. După Blaj, Aurel Vlaicu a executat zboruri și în orașele Sibiu (27 septembrie 1911), Brașov (1 octombrie 1911) și Iași (13 octombrie 1911).

La începutul anului 1912, Aurel Vlaicu a primit o scrisoare de la Oskar Ursinus care îl anunța despre concursul internațional aviatic de la Aspern. Apogeul performanțelor de mare răsunet obținute de Aurel Vlaicu au fost confirmate prin participarea la marele concurs internațional aerian de la Aspern organizat și desfășurat între 23 și 30 iunie 1912.

Concursul de la Aspern s-a desfășurat în fața a peste 200.000 de spectatori. Aurel Vlaicu a reușit să se claseze primul (la egalitate de puncte cu aviatorul francez, Rolland Garros) la proba de viraj strâns și tot primul la proba de aruncare a proiectilului la un punct fix marcat pe sol, de la înălțimea de 300 metri. Aviatorul român a mai ocupat locul al doilea la proba de aterizare la punct fix.

Turneul aviatic din Transilvania a început cu zborul de la Arad. În dimineața zilei de Duminică, 16 iulie 1912, terenul viran de la marginea vestică a Aradului și pădurea Ceala a cunoscut o animație deosebită. Cu această ocazie a fost constituit un comitet pentru adunarea de fonduri în vederea construirii avionului „Vlaicu III”. Din comitet au făcut parte mari personalități ale Aradului în frunte cu Vasile Goldiș și Ștefan Cicio Pop, președinte fiind ales directorul Băncii „Victoria”, Sava Raicu.

A urmat zborul de la Lugoj din 21 iulie 1912. Succesul zborului de la Lugoj a fost pe larg comentat de presa bănățeană, română, maghiară și germană. Seara, la masa festivă organizată în sala „Concordia”, lui Aurel Vlaicu i-a fost oferită o cunună de lauri pe a cărei panglică era scris: „Lui A. Vlaicu, cuceritorul văzduhului, Femeile române din Lugoj, 1912”.

Succesul zborului de la Lugoj a determinat elita intelectuală hațegeană, ca în numele populației orașului Hațeg, să-i adreseze lui Vlaicu invitația de a zbura și aici. Demonstrația aviatică de la Hațeg s-a desfășurat în condițiile unui vânt destul de puternic, care a determinat pe unii din anturajul aviatorului să propună amânarea zborului, propunere neacceptată de Vlaicu. Întrucât în Duminica următoare (4 august) a fost programat un zbor la Orăștie, Vlaicu a hotărât ca aeroplanul să străbată în zbor distanța dintre Hațeg și Orăștie. Călătoria pe calea aerului de la Hațeg la Orăștie a reprezentat cea dintâi legătură prin intermediul unui aparat de zbor dintre două localități din Transilvania.

Zborul de la Orăștie a fost programat pentru 4 august. Cei peste 10 mii de oameni care urmărea ascensiunea au izbucnit în urale, fluturându-și batistele și pălăriile. Vlaicu înconjură publicul, răspunzând la ovații, apoi într-un cerc mare trece peste oraș. La întoarcere face semn cu mâna că merge spre Bințiți, satul său natal. După ascensiunea de la Orăștie, Vlaicu continuă seria zborurilor în Ardeal și Banat. În 11 august 1912 a zburat la Vârșeț, apoi la Alba Iulia, Săliște, Târgu Mureș și Dumbrăveni. Fabrica Marconi a trimis un reprezentant al său pentru a discuta cu Vlaicu condițiile în care ar fi urmat să vină în Anglia, unde i s-ar fi încredințat conducerea fabricii care ar fi construit aeroplanul său în serie. Deși la început a refuzat invitația, la sfârșitul anului 1912, Vlaicu, însoțit de dr. Nicolae Lupu, pleacă la Londra și, în urma discuțiilor, au căzut de acord să se fabrice în Anglia două aeroplan după desenele lui, și anume numai piesele mai complicate, restul pieselor și montajul urmând să se facă în România, sub conducerea lui Vlaicu.

Pe la mijlocul lui iulie 1913 au început să sosească piesele de la fabrica Marconi, Vlaicu trecând la montarea avionului Vlaicu III. La 2 august 1913 primea de la prietenul său Romulus Boca, o scrisoare prin care îl invita la Adunarea ASTREI de la Orăștie. Scrisoarea primită i-a produs noi frământări în suflet, o luptă între dorința de a executa acest zbor și rațiunea de a aștepta terminarea aeroplanului A. Vlaicu nr. III. Până la 9 august 1913 i-au sosit toate piesele ce se fabricaseră în Anglia, precum și motorul Gnôme de 80 CP. În timp ce lucra la revizuirea aeroplanului Vlaicu III, a sosit delegatul firmei Marconi, venit special de la Londra pentru a urgenta montarea și zborul aeroplanului Vlaicu III, întrucât fabrica lor intenționa să-i comande o serie de 100 aeroplan.

Trecerea Carpaților în zbor a fost gândul care l-a frământat pe Aurel Vlaicu mult timp. Reușita unui astfel de zbor ar fi constituit o premieră în istoria aviației române. Aurel Vlaicu a decolat de la Cotroceni, în ziua de 13 septembrie 1913, la orele 14,30. Dorea să ducă în Transilvania mesajul năzuinței de unitate națională, de libertate și independență a milioanele de români care se aflau sub dominația austro-ungară și de a participa la serbările de la Orăștie ale ASTREI. Când a ajuns în dreptul localității Câmpina avionul se afla la aproximativ 500 de metri altitudine. Intenția lui Vlaicu de a se înapoia de unde plecase, a făcut ca să vireze aparatul și să înceapă coborârea, căutând un teren pentru aterizare. În timpul acestor manevre, în apropiere de localitatea Bănești, de la aproximativ 30 de metri înălțime, avionul s-a angajat cu botul spre pământ, prăbușindu-se lângă șoseaua care leagă Câmpina de Ploiești. În acest accident Vlaicu și-a pierdut viața.

Vestea morții lui Vlaicu s-a răspândit în întreaga țară. La Orăștie unde avea loc Adunarea ASTREI, în locul apariției avionului, Aurel Vlad primea o telegramă în care era anunțată moartea lui Aurel Vlaicu. Guvernul a hotărât să i se facă funeralii naționale. Din Bințiți au sosit membrii familiei și opt feciori care l-au ajutat și la

primele sale încercări de zbor și care i-au adus o mână de pământ din satul natal, iar de la fetele de acolo, o cunună de flori împletită de ele.

Românii au păstrat în gând și faptă memoria marelui erou. Prin grija Despărțământului Orăștie al ASTREI și a cadrelor didactice de la Liceul „Aurel Vlaicu” din Orăștie, la 8 iunie 1925 pe casa din Bințiți, în care s-a născut, a fost dezvelită o placă comemorativă. Începând din anul 1925, satul în care s-a născut eroul a primit numele Aurel Vlaicu. Lângă Casa memorială a fost ridicat un bust executat de sculptorul Ion Dimitriu-Bârlad.

În ședința din 28 octombrie 1948 a Academiei Române, Aurel Vlaicu a fost ales membru de onoare post-mortem. În anul 1952, la împlinirea a 70 de ani de la nașterea lui Aurel Vlaicu, casa în care s-a născut a fost declarată Muzeu memorial, în coridorul casei fiind amenajată o expoziție cuprinzând cele mai valoroase obiecte aparținând eroului.

La 19 noiembrie 1982 s-a desfășurat, la Orăștie și Aurel Vlaicu, o importantă sesiune științifică dedicată împlinirii a 100 de ani de la nașterea lui Aurel Vlaicu care s-a bucurat de participarea unor personalități marcante ale științei și culturii românești. Manifestările s-au bucurat de oaspeți deosebiți între care amintim pe cosmonautul Dumitru Prunariu. Pentru eternizarea memoriei eroului din Bințiți, în municipiul Orăștie au fost dezvelite două busturi ale aviatorului, realizate de sculptorii Nicolae Adam și Ana Olaru care dovedesc aprecierea orăștienilor față de memoria lui Aurel Vlaicu.

Dr. IOACHIM LAZĂR

Bibliografie selectivă

Albumu Vlaicu, cu 23 fotografii și 5 facsimile intercalate în text, Orăștie, 1920.

Antoniou, Dan, Cicoș, George, Buiu, Ioan, Bartoc, Alexandru, *Vlaicu*, București, 2009.

Carafoli, Elie, *Aurel Vlaicu. Inventator, constructor și zburător român*, București, 1954.

Costescu, George, *Începuturile aviației române*, București, 1944.

Cranciova, Luca, I. *Maistorașul Aurel Vlaicu*, Deva, 1943.

Gheorghiu, Constantin, C., *Aurel Vlaicu, un precursor al aviației românești*, București, 1960.

Mărghită, Liviu, *Inginerul aviator Aurel Vlaicu*, București, 1980.

Negrescu, Gheorghe, *Aurel Vlaicu văzut de un zburător contemporan*, București, 1973.