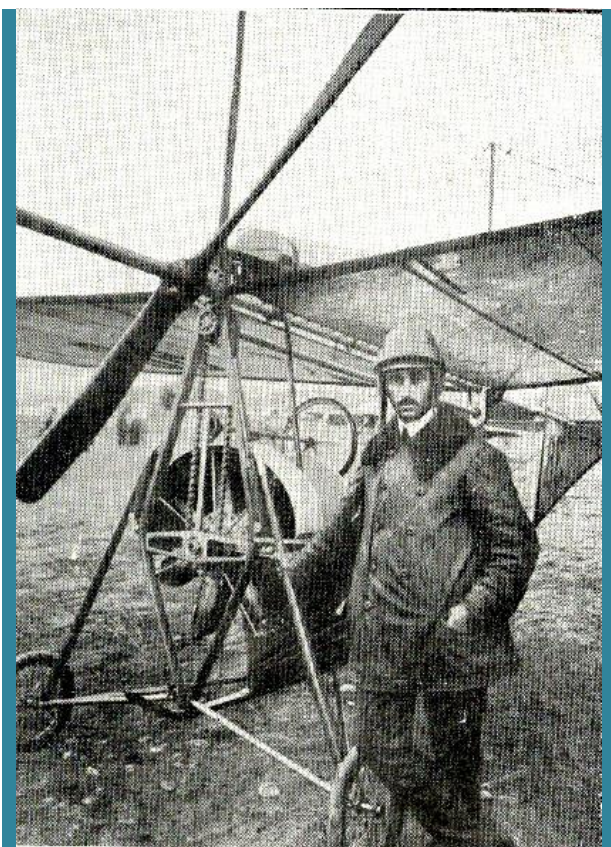


AUREL VLAICU - UN DESTIN PENTRU AERONAUTICA ROMÂNĂ

Prof. Neculai MOGHIOR¹

Acum 142 de ani, la 6/19 noiembrie 1882 se naștea în satul Bințiți, comuna Geoagiu, județul Hunedoara, în apropiere de Orăștie, acela care avea să devină simbolul curajului și ingeniozității românești, reușind să ocupe un loc de seamă în galeria marilor personalități ale aeronauticii naționale: inginerul Aurel Vlaicu. După absolvirea claselor primare la școala din localitatea natală a continuat studiile gimnaziale la Colegiul Reformat al Liceului Calvin din Orăștie (unde predarea se făcea în limba maghiară) și a terminat studiile preuniversitare la Liceul German din Sibiu (cu predare în limba germană), unde a susținut și examenul de bacalaureat, în toamna anului 1902.

Cu toate că dispunea de posibilități materiale foarte modeste, Aurel Vlaicu a dorit nespus să-și continue studiile pentru a se perfecționa în domeniul construirii aparatelor de zburat. După ce a studiat două semestre la Universitatea din Budapesta, văzând că aici nu sunt posibilități pentru realizarea visului său: o mașină zburătoare, s-a înscris în toamna anului 1903 la Ludwig Maximilians Universität din München, pe care a absolvit-o în anul 1907 obținând diploma de inginer.

La München s-a împrietenit cu viitorul mare lingvist Sextil Pușcariu și pictorul Marius Bunescu, cel care avea să realizeze mai târziu tabloul: „*Vlaicu la Blaj, la serbările jubiliare ale ASTREI*”. Din această perioadă sunt mai multe relatări referitoare la realizarea de către Vlaicuel a unui model zburător, care a impresionat pe profesorii Școlii Politehnice Regale Bavareze și ar fi fost reținut pentru îmbogățirea patrimoniului universității.

A urmat efectuarea stagiului militar într-o unitate de marină austro-ungară din portul Pola și, apoi, angajarea sa, cu sprijinul prietenului și fostului său coleg de facultate, inginerul Oskar Orsinus, nepot al fabricantului de automobile Opel, la fabrica acestuia din orașul Rüsselsheim.

Deoarece era interesat de proiectul de mașină zburătoare conceput de Aurel Vlaicu, fabricantul german s-a arătat dispus să-l sprijine în realizarea acesteia cu condiția să-i cedeze toate drepturile. Lucru cu care, inginerul român nu era de acord, după cum reiese și dintr-o scrisoare adresată 5/18 noiembrie 1908 lui Virgil Simionescu, profesor la liceul din Lugoj: „*Acum vreau să mă apuc de mașina de zburat. Fabricantul e prieten cu mine, el mi-ar da parale să fac mașina, dar mai bucuros aș da invenția țării românești. Vezi de îmi recomandă pe cineva cu parale ori fă-mi o legătură bună. Altfel pun nemții mâna pe invenție și tu știi că o invenție mai ideală și mai folositoare ca mașina de zburat nu este*”.²

Revenit la sfârșitul anului 1908 în comuna natală, Aurel Vlaicu a reușit să realizeze planorul „*A. Vlaicu 1909*”, aparat cu care a efectuat o serie de zboruri demonstrative, la unul dintre ele luând-o și pe sora sa mai mică Valeria, care a devenit astfel una dintre primele femei din lume care a zburat cu planorul.

Într-o duminică din vara anului 1909, pentru a obține viteza necesară lansării în siguranță a planorului a folosit pentru tractare un atelaj format din trei cai, sistem unicat pe plan mondial. Peste doi ani de zile, referindu-se la acest moment, în articolul intitulat „*Impresii din văzduh*” publicat într-un număr al revistei Flacăra din octombrie 1911, Aurel Vlaicu spunea: „*Impresia cea mai puternică am simțit-o când am zburat pentru prima oară la Bințiți în Ardeal. Blériot nu trecuse încă Canalul Mânecii.*”

¹ Articol și ilustrații trimise de Mioara Trandafir, soția prof. Neculai Moghior, drag prieten de la Muzeul Militar Național, un pasionat iubitor al zburătorilor, îngrijitorul sectorului de aviație din Muzeu, cu macheta lui Vlaicu și nacela lui Prunar

² *Ilustrațiunea Națională*, revistă lunară enciclopedică-ilustrată, iunie-iulie-august 1913, p.4.



AVRAM IANCU - 200!



Nr.7(47/iulie 2024)

Primul meu aparat era tot din lemn și nu avea motor. Am legat trei cai de el, trei flăcăi au prins a pocni din bice și aparatul s-a ridicat la vre-o 15 metri înălțime, după ce a alergat câțiva metri pe pământ.

De atunci, de câte ori mă sui în aparat, zbârnâiala motorului mi-aduce aminte de aeroplanul fără motor și dinaintea ochilor, fascinați de nemărginirea văzduhului, îmi răsar cei trei flăcăi chiuind și pocnind din bice”.³

Întrucât posibilitățile materiale ale familiei și ale prietenilor săi din Ardeal erau foarte modeste și nu puteau face față necesităților impuse de construirea unei mașini zburătoare, sfătuit de Octavian Goga, la 24 octombrie 1909, Aurel Vlaicu a venit la București cu speranța că în Regat va găsi sprijinul necesar pentru realizarea avionului conceput de el. În zilele de 11 și 20 octombrie 1909 a efectuat, în fața unei comisii oficiale, condusă de Spiru Haret, ministrul Instrucțiunii Publice, o serie de demonstrații cu aeromodelul conceput de el.

Drept urmare, la 2 noiembrie 1909, Aurel Vlaicu a fost angajat ca inginer diurnist în cadrul Arsenalului Armatei din Dealul Spirii, având un salariu lunar de 300 de lei (o sumă apreciabilă pentru acea vreme dacă ne gândim la faptul că solda unui locotenent era 300 de lei, iar salariul unui profesor de liceu putea ajunge până la 260 de lei și un kilogram de carne putea fi cumpărat cu 40 de bani). I-a fost pus la dispoziție un atelier cu sculele și lucrătorii necesari pentru construirea avionului, 2000 de lei pentru achiziționarea materialelor necesare și, la Paris, a fost comandat un motor rotativ tip Gnôme de 50 CP. Piese componente și montajul aparatului au fost gata în iarna anului 1910, dar avionul a fost gata de zbor abia la începutul verii, datorită întârzierii cu care a sosit motorul din Franța.

Duminică, 30 mai/12 iunie 1910, cu acest aparat – intrat în istoria aeronauticii române și mondiale sub numele de aeroplanul *A. Vlaicu No. 1* – Aurel Vlaicu a început efectuarea primelor rulaje la sol și inițierea în tainele pilotajului pe câmpul de la Cotroceni (în spatele actualei fabrici de confecții APACA, vis-a-vis de Regimentul de Gardă). După mai multe încercări nereușite, în după amiaza zilei de vineri, 4/17 iunie 1910, după un rulaj de câțiva metri, avionul *A. Vlaicu Nr. 1*, pilotat de creatorul său, a decolat și a zburat circa 50 de metri la o înălțime de 3-4 metri, după care a aterizat ușor.

Un prieten al lui Aurel Vlaicu, profesorul Gheorghe Mugoci, unul dintre apropiații A.S.R. prințul Carol, își amintea că l-a informat pe acesta despre posibilitatea de încercare a aparatului în zbor, drept care și-au dat întâlnire pe câmpul de la Cotroceni: „*Era o după amiază de vară, liniștită și plăcută. După ce Vlaicu ne-a arătat aparatul, în hangar, a dat ordin soldaților să-l scoată afară. Pe câmp era puțină lume în ziua aceea, pentru că nu se anunțase încercarea de a zbură; câțiva prieteni și gazetari, mai mulți copii din mahalaua vecină și soldații de serviciu. Când Vlaicu s-a suit în nacelă a fost un moment solemn; sunt sigur că toți aveau, ca și mine, o tremurătură de inimă pentru viața lui Vlaicu și ședeau muți, nemișcați; doar principele Carol s-a apropiat de aeroplan să vadă cum funcționează ghidonul pentru cârmă.*

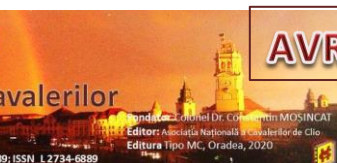
Un soldat vine și pune motorul în mișcare. Vlaicu face semn cu mâna soldaților ce țineau coada aparatului să-i dea drumul. Cu un vâjâit asurzitor, aeroplanul o ia la goană în linie dreaptă peste câmpul neted, dar nu se înalță de la pământ.

A urmat încă o încercare nereușită și abia la a treia încercare, atunci când, pe baza consultărilor cu cei din jur, Aurel Vlaicu a folosit în alt mod profundorul, după cum relatează mai departe profesorul Gheorghe Murgoci: „*Vlaicu pleacă în mare iuțeală; principele Carol și cu mine ne aruncăm într-un automobil ce era la îndemână și urmărim aeroplanul. Soldații și prietenii lui Vlaicu erau înșirați în lungul câmpului, ca să poată vedea dacă toate roțile se dezlipesc de pământ... Urmărim cu mare băgare de seamă mersul aparatului; norișori de praf se ridicau de la cele trei roți și un fumuleț opalescent se împrăștia de la motor; deodată vedem că aparatul se suie în față și în momentul următor dispăre și norișorul de la roata dinapoi. Mașina toată plutea în aer și se legăna într-o parte și alta, cam la un metru de pământ... Vlaicu făcuse după cum stabilisem noi și zburase; de mare emoție și poate de frică a aterizat după 40-50 de metri de zbor; sare din nacelă și vine spre noi. Principele Carol îi iese înainte și-i strânge mâna: **Bravo Vlaicule! Ai zburat**”.⁴*

Visul lui Vlaicu se împlinise – aparatul imaginat de el zburase. Prin această realizare aeronautică, România a devenit a treia țară din lume, după Statele Unite ale Americii și Franța, pe teritoriul căreia s-a zburat cu un aparat original, inventat, construit și pilotat de un fiu al țării respective.

³ *Gazeta Ilustrată*, anul II, Nr. 40, 14 septembrie 1913, p.4.

⁴ Gheorghe Murgoci: *Primul zbor al lui Vlaicu* în revista: *Flacăra-literară-artistică-socială*, Anul II, Nr. 48, 14 septembrie 1913, p. 378.



AVRAM IANCU - 200!



Nr.7(47/iulie 2024)

Era firesc faptul ca acest eveniment să fie comentat pe larg în presa vremii. În ziarul *Dimineața* se relatează că: „Dând aparatului ceva mai multă benzină și o viteză puțin mai mare, după 30 de metri de parcurs pe teren, aeroplanul s-a ridicat repede de la pământ la o înălțime de doi metri și dacă inginerul Vlaicu n-ar fi manevrat de cârmă în jos, el s-ar fi înălțat și mai mult continuându-și zborul... Toți cei de față au felicitat din plin pe aviator, care a fost luat de prințul Carol în automobilul domnului Brătianu și condus la hangar”.⁵ Iar un alt ziar, de largă circulație în perioada respectivă, consemna faptul că: „Zborul de seară nu este una dintre acele performanțe extraordinare cu care se bat recorduri stabilite, el constituie totuși un record și mai scump patriei noastre căci este vorba de o invențiune românească și care înseamnă un pas înainte chiar pentru progresul întregii omeniri. Astfel, primul zbor al lui Vlaicu a fost o victorie a întregului neam românesc, care prin aceasta s-a afirmat și în acest domeniu al tehnicii din nou, după zborul lui Vuia, alături de marile state din occident, care au luptat pentru cucerirea aerului”.⁶ La rândul său, realizatorul acestui eveniment, inginerul Aurel Vlaicu afirma, într-un articol publicat anul următor în revista *Flacăra*: „Bucuria cea mai mare însă am simțit-o când am zburat pentru prima oară la Cotroceni. Nu m-am ridicat atunci mai sus de patru metri. Cu toate acestea nici Alpii nu mi-i închipuiam mai înalți ca înălțimea la care mă ridicasem eu. Fiindcă patru metri erau pentru mine un record care-mi consacra mașina. Zburasem și aceasta era principalul. Mă menținusem singur în aer. Făcusem evoluții neșovăielnice”.⁷

Au urmat numeroase zboruri demonstrative, care au încântat populația Bucureștilor și au arătat superioritatea aparatului conceput de Aurel Vlaicu față de alte tipuri de avioane din epocă. În acest context trebuie să menționăm faptul că aeroplanul realizat de el, *A. Vlaicu No. I* a zburat de la 17 iunie 1910 fără a mai suferi nici o modificare sau adaptare, ceea ce era un unicat în epocă, remarcându-se și prin numeroase elemente de originalitate: *două elice coaxiale contrarotative* (se anihilau reciproc cuplurile reactive și cuplurile giroscopice); *existența unui reductor de turație între motor și elice* (randament sporit și scăderea solicitărilor mecanice asupra palelor de elice); *aripă cu profil variabil în zbor* (aripile fiind din pânză acoperite cu emailită aveau profilul de placă plană în repaus și profil de placă curbă în zbor); *plasarea ampenajelor orizontale și profundorului în fața aparatului* (plus de manevrabilitate și evitarea angajării involuntare în vrie); *diedru lateral pozitiv al aripei* (creșterea stabilității în timpul zborului); *plasarea motorului și postului de pilotaj sub aripă* (sporită stabilitatea transversală a aparatului și posibilități de vizibilitate maximă); *tren de aterizare triciclu, cu roți independente și amortizoare* (evitarea șocurilor, sistem adaptat la avionul german Fieseler Fi-156 Storch în timpul celui de-al doilea război mondial); *frână la roata din spate a avionului* montată la avionul *A. Vlaicu No. II* (permitea scurtarea aterizării fără a fi pericol de capotare); *inel aerodinamic de răcire a cilindrului motorului* montat la avionul *A. Vlaicu No. III* (răcirea eficientă a cilindrului motorului și carenaj aerodinamic, cunoscut mai târziu sub denumirea de *inel NACA*⁸) și, în final, posibilitatea de montare și demontare rapidă, ceea ce facilita transportul cu diferite mijloace de locomoție terestră.

Au fost numeroși detractori ai acestor realizări, dar, sigur, mult mai numeroși aceia care au apreciat cum se cuvine creația inginerului Aurel Vlaicu.

Astfel, într-un articol intitulat *Recordul înalt: Aurel Vlaicu*, Alexandru Macedonschi evidențiază faptul că: „Îl vor fi acoperit, neapărat, multe umiliri; va fi alergat năucit din prag de ușă în alt prag de ușă – dar, oricum i s-ar fi întâmplat, sufletul lui plin de energie și mintea scânteietoare de foc sacru a acestui fiu de țăran din Ardeal și-au văzut într-o zi visul cu ochii. E de închipuit lupta pe care el a trebuit s-o ducă, dar cât de frumoasă i-a fost izbânda atunci când, el, fără cunoscute și fără protecții în acești bizantinicești București ai oficialităților, a silit un guvern să-l asculte, pe un ministru de Război să-i pună la dispoziție Arsenalul, și și-a încoronat opera smulgând zgârceniei bugetare puținele mii de lei de care avea nevoie”.⁹

Reamintim faptul că Aurel Vlaicu nu urmase nici un curs de pilotaj și de aceea a trebuit în cursul lunilor iulie-august 1910 să execute numeroase zboruri pentru a putea cunoaște mai bine posibilitățile aparatului său și pentru a se putea perfecționa în tainele pilotajului. Pe măsură ce căpăta experiență zborurile efectuate deveneau tot mai lungi și la o înălțime tot mai mare. După unul dintre acestea, în

⁵ *Dimineața*, 19 iunie 1910.

⁶ *L'Independence Roumaine*, 19 iunie 1910 (de reamintit faptul că în acea vreme ziarele apăreau antedatate cu o zi).

⁷ *Gazeta Ilustrată*, op.cit. p.4.

⁸ National Advisory Committee on Aeronautics, înființată în anul 1915, precursora celebrei NASA din Statele Unite ale Americii.

⁹ *Ilustrațiunea Națională*, revistă lunară enciclopedică-ilustrată, iunie-iulie-august, 1913, p.3.



AVRAM IANCU - 200!



Nr.7(47/iulie 2024)

care a zburat peste 6 km la 50 de metri înălțime, prințul George Valentin Bibescu i-a înmănat o medalie de aur cu inscripția: „În amintirea biruinței zburătorului Aurel Vlaicu, de la 11 august 1910”.

Impresionat de ce a văzut cu prilejul zborurilor efectuate de Aurel Vlaicu în ziua de 28 august 1910, A.S.R. principele moștenitor Ferdinand de România l-a felicitat călduros și i-a spus: „Dumneata. domnule Vlaicu trebuie să zbori la manevrele militare! Zborul de adineaori, făcut pe un asemenea vânt, ne îndreptățește să spunem că avem toată nădejdea în viitorul invenției dumitale”.

Pentru a putea participa la manevrele de toamnă ale armatei noastre, Aurel Vlaicu a transportat aeroplanul său cu trenul de la București la Slatina, unde l-a montat pe un câmp din fața gării, aparatul fiind gata de zbor în ziua de 26 septembrie 1910.

La ora 5 dimineața a primit de la regele Carol I un ordin de operații pe care trebuia să-l ducă la Piatra Olt. Pe un vânt puternic a decolat și a zburat la înălțimea de 500 de metri până la Piatra Olt, aterizând pe o miriște, la câțiva metri de comandanții militari și de oaspeții străini care asistau la aceste manevre. În prezența prințului Carol, a principilor Frederik-Victor și Francisc Joseph de Hohenzollern, a primului ministru, Ion I. C. Brătianu și a ministrului de Război, generalul Grigore Crăiniceanu, coborând din avion, Vlaicu a înmănat A.S.R. prințul moștenitor Ferdinand de România primul mesaj oficial adus pe calea aerului în țara noastră. Felicitându-l pe Aurel Vlaicu pentru reușita zborului, generalul Grigore Crăiniceanu i-a spus: „În urma dovezilor pe care le-ai făcut cu aeroplanul dumitale, Consiliul de Miniștri a aprobat raportul meu și-ți dă o recompensă de 50 000 lei”.

Prin realizarea acestui zbor, România a devenit, după Franța (august 1910), a doua țară din lume care a folosit avionul și în scopuri militare.

Referindu-se și la acest zbor, G.S. Popoiu Horinceanu, într-un articol publicat în revista *România Eroică*, făcea mențiunea că: „Primul zburător român, Vlaicu, ca și înaintașii săi Lilienthal, frații Wright, Blériot, Farman, are meritul de a fi învățat singur secretul zborului. În toamna anului 1910, Vlaicu, stăpânind perfect avionul său, își făcu apariția la manevrele din Oltenia, deasupra câmpului de operații al Corpurilor I și II de Armată, zburând de la Slatina la Piatra Olt, unde aterizează prezentându-se direcțiunii manevrelor...”¹⁰

După cinci luni de zboruri intense, avionul *A. Vlaicu Nr. I* începuse să dea semne de oboseală iar motorul nu mai prezenta siguranța necesară pentru navigația aeriană, drept care s-a renunțat la el, aparatul fiind depozitat în hangarele de la Cotroceni (după moartea lui Vlaicu nu se mai știe nimic despre ce s-a întâmplat cu el).

În aceste condiții, Aurel Vlaicu a început construirea aparatului *A. Vlaicu No. II*, o variantă îmbunătățită a primului aparat, având elicele în întregime din lemn. Acest aeroplan era cel mai ușor, mai maniabil și mai stabil dintre toate avioanele realizate până atunci.

Cu aparatul *A. Vlaicu No. II*, construit în atelierele Școlii Superioare de Arte și Meserii din București, Aurel Vlaicu a început, în primăvara anului 1911, o nouă serie de zboruri demonstrative efectuând un turneu prin principalele orașe din țară. În acest context se cuvine reliefată participarea sa la serbările jubiliare organizate la Blaj de Societatea ASTRA din Sibiu și zborul efectuat de Vlaicu în ziua de 16/29 august 1911, zbor admirat de cei peste 30000 de participanți la acest eveniment.

După cum menționa și Petre Locusteanu, într-un articol publicat în revista *Flacăra*, acest zbor poate fi considerat un moment de referință pentru Aurel Vlaicu și pentru istoria aeronauticii române: „Era la Blaj, în timpul serbărilor aniversare din 1911. Pe Câmpia Libertății, zeci de mii de oameni se adunaseră să vadă minunea vremii: pe om zburând. Câmpul, din mijlocul căruia la 1848 se înălțase cuvântul LIBERTATE, avea să câștige o nouă consacrare națională: triumful aripilor croite din avântul propriului nostru neam. Aerul Ardealului aștepta să fie cucerit atunci întâia oară. Iar cuceritorul era român...”

...Pe luciul acela verde se arată deodată Vlaicu, între aripile ce singur și-a plăsmuit. Toți tac. Respirațiile se subțiază. Monstrul înaripat alunecă lin pe pământ, împins de câțiva țărani. Motorul începe să bombănească. Apoi, într-o clipă, botul mașinii se ridică să soarbă din lumina zărilor. Și Vlaicu își ia zborul sprinten, ușor, elegant. Mulțimea se închină: Ajută-i, Doamne! Femeile stau cu mâna la gură, stăpânindu-și parcă un hohot de entuziasm sau o izbucnire de teamă. Caragiale lăcrimează.

Iar deasupra acestor talazuri omenești, Vlaicu plutea ca un imens vultur românesc, se rotea în cercuri mari, peste Câmpia Libertății, domn al dezrobirii de orice cătușe pământene, înălțându-se mereu

¹⁰ *România Eroică*, nr. 9-10, septembrie-octombrie, 1933, p. 24.



AVRAM IANCU - 200!



Nr.7(47/iulie 2024)

mai sus, tot mai sus, alergând din ce mai departe, tot mai departe, până ce tăie un lanț de dealuri înalte și dispăru.

Atunci, același fior săgetă mulțimea întregă. Vlaicu zburase ca gândul. Și acum un gând era parcă și zborul lui, un gând mare ce zguduia toate inimile din piepturi, un gând simbolic de stăpânire a celor ce nu pot fi stăpânite de orice pământean.

Și de atunci Vlaicu, întâiul și până azi singurul care a izbutit să facă aripi de vultur din dorul înăbușit al românului, a rămas pentru frații de dincolo, ca și pentru românii de aici, simbolul realizării gândurilor ce e sublim să le tăcem, solul fără pereche al înălțimilor pe care neamul nostru este menit să le învingă și să le stăpânească”.¹¹

Au urmat demonstrațiile aeriene organizate în zilele de 11/24 septembrie 1911 la Sibiu și 18 septembrie/1 octombrie 1911 la Brașov, care au stârnit de asemenea un mare entuziasm în rândul tuturor participanților, devenind și sursă de inspirație pentru versuri de genul:

*„Nu odată, din înaltul de unde trăznetele cad
Sfidător îngenunchiase ura rasei lui Arpad
Căci cu el, solia atâtor umilințe răzbunate,
Neamul tot plutea deasupra somptuoaselor palate
Unde zbirii și magnații plănuiesc fărădelegi
Spre necinstea omenirii și a rasei lor întregi”.¹²*

„Gândacul”, cum a fost denumit aparatul zburător creat de inginerul Aurel Vlaicu, reușise să cucerească inimile tuturor românilor, rămânând ca acest aeroplan să se facă remarcat și peste hotare. Ocazia prilenică a fost oferită de expoziția și Concursul Internațional de Aviație organizat în mica localitate Aspern, de lângă Viena, între 23-30 iunie 1912.

Pentru a putea participa la acest concurs, Vlaicu neavând brevet de pilot a fost nevoit să facă, în zilele de 19 și 20 iunie, mai multe zboruri demonstrative pe baza cărora Federația Aeronautică Internațională și Aeroclubul Austro-Ungariei i-au acordat, la 22 iunie 1912, brevetul internațional de pilot cu numărul 52.¹³

Prezentat în expoziția premergătoare concursului, aeroplanul *A. Vlaicu No. II* a făcut senzație prin simplitatea construcției și maniabilitatea sa. Într-un articol publicat în revista *Aeronautics*, Fritz Edelstein afirma despre acest aparat: „*Monoplanul lui Vlaicu este unul dintre cele mai ieftine și cu foarte multă stabilitate naturală. Prețul acestuia, inclusiv cel al motorului Gnôme de 50 CP, este de aproximativ 2000 de dolari*”.¹⁴

La concurs au participat 43 de aviatori din opt țări: Franța, Austria, Germania, Italia, Belgia, Rusia, Iran și România. Aeroplanul *A. VLAICU No. II*, care purta numărul de concurs 38 și era singurul reprezentant al țării noastre, pilotat cu măiestrie de creatorul său, a obținut cinci premii datorită cărora țara noastră s-a clasat pe locul trei, după Franța, (cu 12 participanți), și Austro-Ungaria (cu 17 participanți).

Soluțiile constructive abordate și maniera de pilotaj a lui Aurel Vlaicu au impresionat atât asistența cât și specialiștii în domeniu din întreaga Europă. Imediat după terminarea concursului, Aurel Vlaicu a fost abordat de inginerul Wells, reprezentantul întreprinderii *Marconi's Wireless Telegraph Co. Ltd* din Chelmsford, Anglia, în vederea stabilirii unor relații de colaborare, care se pare că erau pe punctul de a fi definitive în timpul realizării aeroplanului biloc, cu carenă metalică *A. Vlaicu No. III*.

În mod firesc, în țară, ecoul acestui succes răsunător a fost pe măsura lui. Relatări elogioase au fost publicate în toate jurnalele și revistele din acea vreme. Ne vom opri doar asupra celor menționate în revista *Flacăra*, practic necunoscute cititorului de astăzi: „*Într-o vreme când nici germanii, nici austriecii,*

¹¹ *Flacăra*, Literară-artistică-socială, Anul II, No. 47, 7 septembrie 1913, p. 372.

¹² *Ilustrațiunea Națională*, op. cit., p. 3.

¹³ Documentul original a fost în patrimoniul Muzeului Militar Național „Regele Ferdinand I”, înregistrat în colecția *DOCUMENTE* inv. 532, până în anul 1970 când, prin hotărâre a Cancelariei C.C. al P.C.R., a fost trecut în patrimoniul Muzeului Național de Istorie a României. La 9 decembrie 1966, pe clădirea aeroportului din Aspern a fost dezvelită o placă de bronz având efigia lui Aurel Vlaicu și următorul text (în limbile germană și română): „*Pe acest aeroport, participând la un concurs aviatic internațional, desfășurat între 23-30 iunie 1912, aviatorul și inventatorul român Aurel Vlaicu, unul din pionierii aviației mondiale, s-a clasat pe primul loc cu un aparat de zbor de construcție proprie*”. Mulajul din ipsos după care s-a realizat această placă se află acum în patrimoniul secției *AVIAȚIE* de la Muzeul Militar Național „Regele Ferdinand I”.

¹⁴ *Aeronautics*, octombrie 1912, p.109.



AVRAM IANCU - 200!



Nr.7(47/iulie 2024)

*nici ungerii, nici rușii nu aveau încă un aeroplan național, Vlaicu născocoște o mașină proprie, întemeiată pe principii ingenioase; își stăpânește mașina în zboruri îndrăznețe; câștigă admirația lumii întregi și premii însemnate la concursul aviatic de la Aspern; răscolește sufletele ardelenilor prin triumfalele lui zboruri de dincolo”.*¹⁵

În vara anului 1913, Aurel Vlaicu a participat ca voluntar la cel de-al doilea război balcanic, fiind asimilat gradului de căpitan (fără gradație), executând mai multe zboruri de recunoaștere deasupra Bulgariei, fapt pentru care a fost propus să fie decorat.

După cum putem remarca Aurel Vlaicu obținea succese în toate direcțiile. Mai rămânea o singură năzuință de împlinit ca să se poată declara pe deplin mulțumit: stabilirea unei punți aeriene între românii de pe ambele părți ale munților Carpați.

Sâmbătă, 31 august/13 septembrie 1913, Aurel Vlaicu s-a hotărât să facă și această încercare temerară, mai ales că deja mai mulți piloți își manifestaseră intenția de a realiza un zbor peste Carpați.

În acea zi fatidică, Aurel Vlaicu a decolat, la ora 15 și 20 de minute, pentru ultimul său zbor.

A fost zborul lui spre infinit.

Deasupra localității Bănești, județul Prahova, aeroplanul său credincios l-a trădat... Sau, poate, inima pilotului, obosită de atâtea încercări, nu a mai putut face față... și, atunci, Vlaicu a plecat să se odihnească puțin...¹⁶

Miercuri, 4/17 septembrie 1913, însoțit, pe străzile pavoazate cu drapele tricolore îndoliate ale Bucureștilor, de credinciosul său aeroplan *A. Vlaicu No. I* (scos special din hangarele armatei pentru acest ceremonial) precum și de o mulțime imensă, venită să omagieze pe acest adevărat erou național al aeronauticii române, trupul lui Aurel Vlaicu a fost dus la Cimitirul Belu și înhumat în parcela de onoare.

În cuvântul de despărțire, rostit cu prilejul ceremonialului funebru, ministrul de Război, generalul Constantin Hârjeu spunea: „*Scumpul meu Vlaicu se cuvine să cinstim înainte de toate virtuțile ostășești despre care ai dat dovadă strălucită în timpul campaniei* (din războiul balcanic din vara anului 1913 - nn) *când prin recunoașterile ce ai făcut cu aeroplanul tău ingenios ai adus armatei neprețuite servicii.*

Din ordinul Majestății Sale, regelui României, vin să-ți depun pe piept ordinul „Virtutea Militară”. Acesta este ordinul care se dă numai bărbaților înzestrați cu cele mai înalte calități, care sunt cei mai mari fii ai țării românești.

În numele armatei, care te plânge, îți aduc ultimul nostru salut, iar părinții tăi să nu piardă curajul, ei să fie fericiți și mândri că au avut un fiu ca tine.

*Dea Domnul Dumnezeu ca pământul ce va îngropa țărâna ta să rodească și alți fii de seamă pentru mândria noastră. Dormi în pace”.*¹⁷

Ultima sa creație, primul avion cu carenaj metalic din lume: *A. Vlaicu No. III* a fost definitivat de prietenii săi Magnani și Silișteanu în primăvara anului 1914 și încercat în rulaje la sol și două scurte zboruri (200 de metri la înălțimea de circa doi metri), în vara anului 1915, de către aviatorul Petre Macavei, prilej cu care s-a putut remarca faptul că avionul decola foarte ușor și era bine echilibrat în timpul zborului. După aceea, având interdicție de zbor din motive necunoscute, aparatul a fost abandonat într-un hangar al armatei și a dispărut în timpul primului război mondial fără a se mai ști nimic despre soarta sa.

Omagiind memoria acestui deschizător de drumuri în istoria aeronauticii române și mondiale, academicianul Elie Carafoli evidențiază faptul că: „*Zborurile lui simbolizează triumful geniului poporului român, care știe să străbată toate obstacolele, învinge toate greutățile, biruie toate nedreptățile, înălțându-se mereu peste toate frământările istoriei sale*”.¹⁸

¹⁵ *Flacăra*, op.cit., Nr. 48, 14 septembrie 1913, p. 382.

¹⁶ Câteva fragmente din aeroplanul *A. Vlaicu No. II*, care s-a prăbușit lângă localitatea Bănești, (motorul, o elice *Garuda*, o roată) s-au păstrat până astăzi și sunt expuse în secția *AVIAȚIE* a Muzeului Militar Național „Regele Ferdinand I”.

¹⁷ *Ilustrațiunea Națională*, op. cit, p. 6-7.

¹⁸ Ing. Constantin C. Gheorghiu- *Aurel Vlaicu. Viața și opera*. Editura Militară, București, 1973, p.269.