



VALERIU AVRAM

CUVÂNT ÎNAINTE

**GENERALUL AVIATOR INGINER
GHEORGHE NEGRESCU,
precursor al politicii aeriene românești**



**EDITURA VREMEA
BUCUREȘTI
2016**



Cuprins

Cuvânt-înainte	5
Introducere	7
Copilăria și școala	13
„Doamne, învrednicește-mă și pe mine să zbor!”	18
Interese potrivnice dezvoltării aviației române	39
Pilot instructor în oștirea română	49
Aviația poate aduce mari servicii țării într-un război	69
Pilot și comandant în Războiul de Întregire Națională	85
„Am lucrat la propășirea aviației, fără a ține seama de interesele personale”	110
Amurg cenușiu	238
Un om minunat cu suflet de zburător	254
Bibliografie	260
Documente inedite	263



COPILĂRIA ȘI ȘCOALA

S-a născut la 26 ianuarie 1888 în satul Frunțișeni, județul Tutova, aflat la 15 km de orașul Bârlad, într-o familie de oameni gospodari, unde au fost prețuite munca, cinstea, tradițiile și valorile spirituale ale neamului nostru. Viitorul general de aviație și-a însușit de timpuriu aceste nobile sentimente și valori, odată cu respectul față de instituția armatei. Familia a fost prima care i-a insuflat spiritul de dreptate, demnitate și dragostea de neam și mai ales cea care i-a cultivat tânărului aplecarea nativă spre carte, i-a încurajat interesul pentru tot ce petrecea în jurul lui.

Chemarea spre înălțimi s-a manifestat încă din anii copilăriei, mult înainte ca aviația să se fi născut ea însăși și în orice caz înainte de a se fi manifestat. Faptul că din copilărie avea o predilecție pentru joaca cu zmeul, pe care și-l construia singur, cu fofeze rupte sau cioplite de prin toate gardurile de scânduri, nu credem că spune mare lucru, deși nu puțină bătaie de cap și socoteli „aerodinamice” îi trebuiau pentru a aranja gura zmeului, astfel încât „să tragă” sau să urce repede spre înălțimi.

Mai târziu, în liceu, și în special în cursul superior, au început să se contureze și apoi să se definească unele aptitudini, preocupările în domeniul aeronautic devenind mai consistente.

Între anii 1899-1907 a urmat cursurile Liceului „Gheorghe Roșca Codreanu” din orașul Bârlad, unde se mutase cu părinții de mai mult timp. A fost un elev bun la învățătură, mărturie ne stau notele obținute în anul 1903, cu prilejul examenului de trecere în cursul superior. Iată care au fost acestea: Limba

română 9, Matematica 8, Limba franceză 8, Istoria universală și a României 8, Științele fizico-naturale 9, Instrucția civică 8, Drept uzual și Economia politică 8, Limba germană 7, Geografia și Cosmografia 7, Igiena 10. Media generală a fost 7,50, conform Diplomei de absolvire nr. 17 eliberată de Liceul „Gheorghe Roșca Codreanu” din Bârlad, la 31 iulie 1903.

În cursul superior al liceului a fost remarcat de profesorul Grigore Negură pentru cunoștințele sale la matematică și geografie. De la acest erudit dascăl, viitorul general de aviație a aflat mai multe despre cârma balonului-dirijabil. Problema aceasta l-a preocupat în mod deosebit, dar cum părinții săi nu aveau posibilitatea să-i cumpere publicații științifice de specialitate, destul de puține la vremea respectivă, a trebuit să se mulțumească cu ceea ce afla de la profesorii săi.

După absolvirea liceului, atras de cariera militară și fiind dornic să ajungă ofițer tehnic, a intrat la Școala Militară de Artilerie, Geniu și Marină din București – Secția ofițeri de geniu. Regimul militar, cu program strict, în timpul căruia elevul nu avea vreme să se gândească la altceva decât la cursurile predate și la instrucția militară, iar seara să-și curețe efectele, n-a alungat din preocupările sale problemele legate de aeronautică. La orele de fizică și chimie pune multe întrebări, studiind în biblioteca școlii tot ceea ce găsea despre aeronautică.

La 1 iulie 1909, și-a terminat studiile militare, absolvind primul în promoția ofițerilor de geniu. Prin Înaltul Decret Regal nr. 2102/1909 a fost avansat la gradul de sublocotenent și repartizat la Batalionul de Căi Ferate din București¹. La 1 august 1909, slt. Gheorghe Negrescu și-a început cariera de ofițer, prezentându-se la Batalionul de Căi Ferate care avea câte o companie la forturile de la Chitila, Mogoșoaia și Domnești. A fost numit ofițer subaltern la Compania I-a de la Chitila. Conform sarcinilor de serviciu, s-a ocupat în mod special

¹ Arhiva Muzeului Național al Aviației Române, Fond: General aviator inginer Gheorghe Negrescu, dosar 3, nepaginat.

de întreținerea liniei ferate de centură, operațiune care consta în schimbarea anuală a unor traverse și în manevrarea unui tren cu câteva vagoane care deservea forturile. Însă tânărul sublocotenent simțea că are o altă chemare, neintenționând să continue această meserie. Dar nu atât problemele limitate ale Companiei de Căi Ferate l-au determinat să nu rămână prea mult aici, cât mai ales un mare eveniment aeronautic care a avut loc la București în octombrie 1909, și anume zborul inginerului aviator Louis Blériot pe hipodromul de la Băneasa.

Numele inventatorului francez a rămas întipărit în memoria românilor, a bucureștenilor, care au văzut pentru prima dată un avion în zbor. Venirea lui Blériot la București s-a realizat prin mijlocirea prințului George Valentin Bibescu, deținător al brevetului de pilot nr. 20 eliberat de Aeroclubul Franței în anul 1910. Acesta, dar și secretarul general al Automobil Clubului Român, Jean Cămărășescu, l-a determinat pe Blériot să semneze, la 1 octombrie 1909, un contract la Viena, în baza căruia pilotul francez urma să execute câteva zboruri demonstrative la București².

În seara zilei de 8 octombrie 1909 soseau în Gara de Nord două lăzi voluminoase în care se găsea, demontat, aparatul de zbor francez. După montare, publicul românesc a venit din numeroase orașe ale țării să-l viziteze. Expoziția cu avionul monoplan Blériot XI s-a deschis la 10 octombrie 1909 în garajul aparținând omului de afaceri Alexandru Prager; mii de oameni din toate categoriile sociale s-au perindat prin fața aparatului de zbor, întrucât nu mai văzuseră așa ceva până atunci. În seara zilei de 13 octombrie 1909, avionul tip Blériot a fost expus în rotunda Ateneului, fiind vizitat de prințul moștenitor Ferdinand, prințesa Maria și prințul Carol, în calitatea lor de patroni ai primului miting de aviație ce urma să se desfășoare deasupra Bucureștiului.

² Conf. univ. dr. Valeriu Avram, „18 martie 1909, primul miting de aviație în România”, în *Top-Gun special*, VI, nr. 10, oct. 2001, p. 30.

Escortat de un cordon de jandarmi, avionul Blériot tip XI „La Manche” a fost instalat pe hipodromul de la Băneasa într-un hangar special construit. Încercat la sol, motorul a explodat și a fost nevoie de câteva zile până când a sosit de la Paris un motor și o elice nouă.

Duminică, 18 octombrie 1909. Bucureștiul părea neîn-căpător pentru afluența celor veniți din provincie la mitingul aerian. La ora 14.30 aproximativ 50.000 de oameni așteptau cu sufletul la gură zborul, alte câteva sute se suiseră pe vagoanele de pasageri din gara Mogoșoaia sau pe acoperișurile unor clădiri din jur pentru a vedea evoluția aviatorului francez³.

Pentru menținerea ordinii publice, trupele din garnizoana București au fost concentrate pe hipodromul de la Băneasa, deoarece se apreciasse că numărul mic de polițiști nu puteau asigura liniștea în timpul desfășurării mitingului aerian.

Subunitatea din care făcea parte și slt. Gheorghe Negrescu – Compania I-a de Căi Ferate – a participat și ea la această acțiune, fiind plasată în stânga tribunei principale, deci foarte aproape de pista de pe care avionul urma să-și ia zborul.

Apariția aviatorului inginer Louis Blériot îmbrăcat în costum de zbor a fost salutată cu aplauze entuziaste de către mulțime. Toți ochii erau ațintiți asupra avionului care semăna cu o libelulă și miile de oameni de-abia își țineau respirația. Louis Blériot s-a urcat în postul de pilotaj și, după ce a pornit motorul, o tăcere mormântală a cuprins hipodromul. După un rulaj de circa 30 m, aparatul de zbor s-a ridicat ușor în aer, îndreptându-se spre Bucureștii Noi. „Publicul izbucnește în urale și aplauze tumultuase la zborul păsării uriașe care începe să se piardă în zare, urcându-se tot mai sus în văzduh”⁴, consemna publicația *Aviatorul*, special editată de Jean Enescu cu prilejul acestui eveniment istoric petrecut deasupra României.

³ Cpt. cdor Paul Sandachi, dr. ing. Cristian Crăciunoiu, dr. Valeriu Avram, „Louis Blériot și aeronautica română”, Editura Modelism, București, 1999, p. 10.

⁴ *Aviatorul*, I, nr. 1, din 18 octombrie 1909, ediție specială.

După un ocol larg, avionul a trecut pe deasupra publicului, iar entuziasmul era așa de mare încât uralele deveniseră asurzitoare. Mulți oameni nu și-au găsit alt mijloc de a-și exprima admirația „decât aruncându-și pălăriile în sus, spre marea veselie a celor din tribune”⁵, consemna presa vremii.

Cel mai reușit dintre toate zborurile a fost cel de-al treilea. Semnalul de decolare s-a dat la ora 17.06 și aparatul a urcat imediat la 20 m înălțime, îndreptându-se către Atelierele C.F.R. de la Gara de Nord și dispărând din raza de observație a publicului. S-a întors la o înălțime de 75 m, trecând pe deasupra hipodromului, ocolind apoi la stânga, spre Herăstrău. Admirabila evoluție – balansurile, coborârile până aproape de suprafața solului și urcările repezi – a uimit pur și simplu publicul românesc. „Uitasem că eram venit pentru serviciu comandat cu Compania I-a, pentru menținerea ordinii. Noroc că aceasta se menținuse singură, toată lumea stând nemișcată, privind la avion”, nota în însemnările sale generalul Gheorghe Negrescu. „Din acea zi, gândul de a zbura devenise o idee fixă, o obsesie pe care nu aș putea-o descrie mai bine decât a făcut-o cu atât talent scriitorul Victor Ion Popa, în ultimul său roman dedicat aviației «Sfârlează cu fofează» Dar dorința nu e realizare! Gândul însă dă speranțe pe care orice fapte noi nu fac decât să le amplifice. Și faptele din anul 1910 erau de natură a mări speranțele.”⁶

⁵ *Revista automobilă*, IV, nr. 47, din 15 noiembrie 1909.

⁶ Cdor. av. Gheorghe Negrescu, „Un sfert de veac de aviație românească, 1911-1936”, Cuvântare ținută în ziua de 21 octombrie 1936 la Cercul Aerotehnic, p. 4.