

IZBÂNDA DE LA COTROCENI DIN ANUL 1910

Liviu MĂRGHITAN¹

gmnoema@yahoo.com

ABSTRACT: This article was written for the anniversary of 100 years from the first flight of Aurel Vlaicu and it gives full details of this event.

KEYWORDS: Aurel Vlaicu, Airplane, The first flight in Romania, Flying machine, The history of aviation, Pilot, Romanian pioneer of aviation.

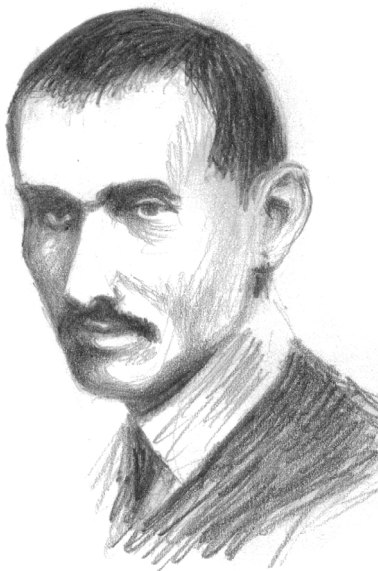


Fig. nr. 1 – Aurel Vlaicu – desen de Elena Cercel

¹ Istoric, membru al Diviziei de Istoria Științei a CRIFST al Academiei Române.

Se împlinise în data de 17 iunie 2010 un secol de la ridicarea în văzduh a primului aparat de zbor inventat de un român, realizat din punct de vedere tehnic în România, pilotat de un român (însuși inventatorul și constructorul), eveniment de însemnătate deosebită pentru istoria aviației românești și nu numai.

Cu toate că din cele de mai sus reiese cu limpezime că pentru România acelor ani întâia ridicare de la sol a aeroplanului „A. VLAICU Nr. 1” a marcat primul pas spre constituirea unei aviații naționale, faptul a fost trecut sub o incredibilă tăcere atât de presa scrisă cât și de mijloacele de vizualizare colectivă din țara noastră.

Din acest deloc laudabil motiv, am considerat ca măcar la Academia Română să fie evocat acel demn de memorare eveniment, mai ales că inginerul aviator Aurel Vlaicu a fost declarat, *post mortem*, membru al acestui for suprem românesc de știință și cultură.

Cel care peste ani avea să devină inventatorul proeminent al aparatului de zbor de mare performanță din anii de debut ai aviației mondiale, Aurel Vlaicu, s-a născut în data de 6/19 noiembrie, anul 1882.

Satul în care venise pe lume se numea pe atunci Bințiști și era situat în fostul comitat Hunedoara din Transilvania, care aparținea de Imperiul Austro-Ungar.

Românii transilvăneni, nefiind considerați ca națiune recunoscută politic în cadrul Imperiului Habsburgic, nu posedau școli susținute de stat, în care predarea să fie efectuată în limba română. Din acest considerent, copiii din etnia românească nu aveau la dispoziție decât școlile confesionale (susținute de către bisericile ortodoxe), cu o durată de școlarizare de numai patru clase elementare.

Pentru ca un român să urmeze clasele gimnaziale și liceale era necesar să cunoască limba maghiară sau eventual limba germană.

Ca urmare, copiii românilor, în marea lor majoritate, se limitau la cele prime patru clase, rămânând toată viața lucrători ai pământului. Cât despre fete, acelea urmau doar clasele întâi și a doua, considerându-se că femeile nu e necesar să știe carte.

Cu toate că Aurel Vlaicu fusese cel mai inteligent elev al școlii primare confesionale din Bințiști, nu avea aproape nicio altă perspectivă decât aceea de a deveni țăran, așa cum era familia din care provenea, însă învățătorul român a insistat pe lângă bunica lui Aurel Vlaicu, o femeie energică pe al cărei nume figura terenul arabil

al familiei Vlaicu, ca băiatul Aurel să fie trimis – bine-înțeles pe spesele familiale – la liceul din Orăștie, școală cu predarea în limba maghiară.

Ca urmare, „mama bună” a luat hotărârea arbitrară de a-și înscrie nepotul, deși acesta nu cunoștea „o boabă” în ungurește, la școala liceală orăștitană.

Spre surpriza părinților săi, lelea Ana și badea Dumitru, care nu doriseră să își înstrăineze copilul și nădăduiau ca acesta să nu facă față învățaturii într-o limbă străină, Aurel Vlaicu a deprins cu ușurință limba maghiară într-atât de bine încât s-a situat printre școlarii „de mijloc” ai clasei din care făcea parte.

Ba mai mult decât atât, în cei patru ani ai gimnaziului a reușit să învețe și limba germană, astfel încât, după ce a mai urmat la liceul din Orăștie și clasele a V-a și a VI-a ale cursului superior, s-a transferat la liceul din Sibiu, la care predarea se făcea exclusiv în limba germană.

Este aproape inutilă precizarea că Aurel Vlaicu a fost unicul originar din Biținți care a absolvit și a obținut diploma de bacalaureat la extrem de exigentul liceu german din Sibiu.

În Imperiul Habsburgic în care principala limbă de stat era germana, unui posesor al unei astfel de diplome emisă de o școală superioară germană i se asigura perspectiva atrăgătoare de a ocupa un post bine remunerat în serviciile imperiale de administrație.

Pentru familia Vlaicu din Biținți, dacă Aurel ar fi acceptat o astfel de „slujbă împărătească”, ar fi fost o adevărată „mană cerească”, însă în arhiva bursierilor fundației „Emanoil Gojdu” aflăm numele lui „Vlaik Aurel”, fiu de „econom” (agricultor, n.n.) din Biținți, figurând cu o bursă în anul I la Facultatea de Filosofie a universității din Pesta.

Menționarea respectivă pare de-a dreptul de necrezut, știind predilecția sa pentru „științele exacte”.

Dar cercetând programa analitică a respectivei facultăți, aflăm că în cadrul acesteia exista și un curs de matematică superioară, pe care îl frecventase Aurel Vlaicu.

În anul următor, 1903, îl aflăm student la Politehnica din capitala landului Bavaria, München.

Nu mai intrăm în alte detalii referitoare la pregătirea sa ingine-rească, ci ne vom opri la precizarea că după terminarea în 1907 a studiilor a fost angajat ca șef al secției de asamblare a motoarelor de automobile al renumitei uzine „Opel”, existentă și în prezent.

A fost **unicul** român căruia i s-a încredințat un „post cheie” în renumita fabrică de mașini germană, performanță neegalată de niciun alt inginer de etnie românească.

După ce a fost refuzat de către conducerea consorțiului „Opel” de a se trece la producerea de aparate de zbor, Aurel Vlaicu a părăsit Germania, revenind la Bințișni, unde în 1909 a construit un planor, efectuând cu acesta mai multe ascensiuni.

În împrejurări consemnate pe larg în toate lucrările referitoare la zorile aviației românești, și nu numai, inginerul Aurel Vlaicu, la București, în Arsenalul Armatei, a construit în anul 1910 aparatul de zbor „A.VLAICU Nr.1”, pe care îl „înzestrăse” cu un motor, proiectat de el, fabricat în Franța.

Terenul de încercare „la sol” a originalului său aeroplan se afla la o distanță apreciabilă de extremitatea dinspre apus a Bucureștiului din urmă cu un secol. Era câmpul de pregătire militară a parăzilor de „zece mai” ale garnizoanei capitalei, teren învecinat cu mănăstirea Cotroceni.

Pe atunci, calea din oraș până la Cotroceni, la „terenul de zbor”, era parcursă cu birja, iar de către cei mai avuți, cu automobilul, iar „sărăcanii” veneau cu bicicletele. În zilele în care Aurel Vlaicu își încerca aeroplanul, între București și Cotroceni se crea un șir neconținut de felurite vehicule.

Uneori asista la acele încercări și tânăra pereche princiară, moștenitoare a tronului regal, Ferdinand și Maria. În restul zilelor, lume felurită, dar din care nu lipseau nicicând gazetarii cotidienelelor bucureștene.

Mai erau prezenți, mai ales când „exercițiile” se desfășurau cam pe la finele celei de-a doua jumătăți a zilei, scriitorii Alexandru Vlahuță, Barbu Ștefănescu Delavrancea, Ștefan Octavian Iosif, Octavian Goga ș.a.

Lucrurile se derulau, aproape de fiecare dată, după următorul „tipic”: aeroplanul era scos din hangar și controlat cu amănunțime de către Aurel Vlaicu, apoi acesta se urca în scaunul de pilotaj și pornea motorul care până își lua turația necesară degaja detunături foarte puternice. Odată ce motorul pornise, era lăsat o vreme să se încălzească, iar cele două elice situate pe același ax rotitor, una în față, alta în spatele aeroplanului, se învârteau „la ralanti”. Apoi, pilotul mărea treptat turația motorului iar ciudata mașină o lua la goană, cu o viteză din ce în ce mai mare, până ce ajungea la mijlocul lungimii terenului,

după care încetinea treptat pe măsură ce se apropia de extremitatea cealaltă a câmpului. Pe urmă, tot la sol, efectua o întoarcere de 180° și după același tipic revenea în fața spectatorilor ocazionali.

Exercițiile „la sol” din după-amiaza zilei de vineri, 4/17 iunie 1910, păreau că se desfășoară după tipicul de mai sus.

După câteva rulări „de rutină”, cam pe la ceasul al șaselea al începutului de seară, turând motorul la forța de 12 Cp., ceea ce a dus la creșterea vitezei de rotație a elicelor la 300 de „învârtituri” pe minut, la un mic semn al cârmei se ridicaseră de la pământ roțile din față, aparatul fiind la sol doar cu roata din partea posterioară.

A urmat a doua încercare, imprimând forța de 18 Cp. și turația elicelor a ajuns la 400 rotiri pe minut. După circa 40 de metri depărtare de la locul de pornire, aparatul devenise aeroplan, „plutind” la înălțimea de 1 metru, iar după 20 metri de zbor pilotul a lăsat cârma în jos și mașinăria a coborât.

Dar proba desprinderii de la sol era evidentă și convingătoare pentru toți cei care erau de față. firește că entuziasmul lor a atins o maximă tensiune.

Atât ei, cât și inginerul Aurel Vlaicu aveau de ce să se bucure!

Primul aparat de zbor, inventat, realizat și pilotat de un român, a zburat în **România**, nu undeva departe de teritoriul nostru național.

Valului de felicitări adresate lui Aurel Vlaicu, acesta le-a răspuns: „*Scrieți, dragilor, mâne, la gazete, că România are acum Blériotul-ul ei!*”. Acest memorabil fapt s-a întâmplat cu un secol în urmă².

² Fragment extras din volumul „*Aripa de argint*” de Liviu Mărghitan (în curs de publicare)