

Ovidiu MUNTEAN

MĂRTURII DESPRE AUREL VLAICU ÎN COLECȚIILE MUZEULUI NAȚIONAL DE ISTORIE A TRANSILVANIEI

TÉMOIGNAGES SUR L'AVIATEUR ROUMAIN AUREL VLAICU (1882-1913) DANS LES COLLECTIONS DU MUSÉE NATIONAL D'HISTOIRE DE LA TRANSYLVANIE

Résumé: Aurel Vlaicu a été un ingénieur roumain, né à Bințița în Transylvanie, et par ses réalisations dans le domaine aéronautique a été l'un des pionniers de l'aviation roumaine et mondiale. Avec son ami, le poète Octavian Goga, il se rend à Bucarest en septembre 1909 où il a demandé l'aide des autorités roumaines afin de réaliser ses plans. Avec le soutien financier de l'État roumain, Aurel Vlaicu a fait l'aéroplane et a volé pour la première fois, le 17 juin 1910. L'année suivante, Aurel Vlaicu a fait le deuxième aéroplane qui était plus puissant et plus facile à piloter par rapport au premier. Outre les documents et photographies sur sa vie, dans notre musée il y a un beau modèle à l'échelle 1:10 de cet aéroplane, qui était très avancé pour son temps. Avec lui, il a commencé une série de vols de démonstration dans les principales villes de Transylvanie (Blaj, Sibiu, Brașov, Arad, Lugoj, Hațeg, Orăștie, Alba-Iulia, Săliște, Târgu-Mureș et Dumbrăveni), en Moldavie à Iași et en Bucovine à Cernăuți. À la fin de juin 1912, il a participé aussi à un concours d'aviation à Aspern, près de Vienne, aux côtés d'autres aviateurs célèbres, dont le Français Rolland Garros. Ici, Aurel Vlaicu a remporté de nombreux prix dans les différentes disciplines comme lancement du projectile, l'atterrissage sûr et précis, possibilité de faire pivoter autour d'un poteau etc. Cette année on commémore le centenaire de sa mort; sa tentative de traverser pour la première fois en vol les Carpates a échoué et son aéroplane s'est écrasé près de Câmpina, le 13 septembre 1913.

În acest an, comemorarea unui secol de la tragica dispariție a lui Aurel Vlaicu (Bănești, 13 septembrie 1913) ne-a prilejuit câteva reflecții legate de personalitatea „Vulturului Carpaților”, un exemplu viu de viață plină de strădanie, curaj, zbucium și luptă pentru îndeplinirea visului său de a zbură. În primii ani ai secolului XX, zborul în sine era un act de mare îndrăzneală și curaj, având în vedere pericolele cu care se confruntau aviatorii, pericole legate în principal de insuficienta cunoaștere a fenomenelor aerodinamice, dar și de precaritatea soluțiilor tehnice folosite la aéroplane, toate într-o perioadă de nenumărate încercări menite a ameliora caracteristicile de zbor ale acestor aparate. Din acest punct de vedere, iată cum sintetiza această perioadă „Gazeta Transilvaniei” într-un articol din anul 1910, intitulat *De ale zborului*:

Trăim în timpuri ciudate de înaintare. Pe lângă multe alte invenții (născociri) ale spiritului și minții omenești, ocupă locul prim baloanele și mașinele de zburat, de care să scrie și se aude azi tot mai mult. Omul neîndestulit cu cucerirea pământului și a mărilor de întindere uriașă, vrea acum să cucerească și aierul, cu întinderi nesfârșite, să fie stăpân pe el, asemenea păsărilor ceriului. Încercări de zburat s-au făcut mai de mult, dar abia acum au ajuns oamenii, ca să poată cârmui baloanele și mașinile de zburat, ca să poată merge unde vreau prin aier și să poată coborî când vreau. Să înțelege, că va trebui

încă mult timp, până ce se va putea călători regulat prin aer, dar omenimea e pe cale, de a-o ajunge aceasta¹.

În vara anului 1909, zborurile cu planorul efectuate la Bințiți de Aurel Vlaicu deveneau tot mai frecvente și mai sigure. Primul său zbor, efectuat la mijlocul lunii iunie cu planorul tras de cai, revine adeseori peste ani în amintirile sale², iar în luna următoare Vlaicu și-a testat de mai multe ori aparatul în zboruri demonstrative pe Dealul Pemilor, de lângă Orăștie, în fața unor mulțimi tot mai mari de oameni veniți din satele învecinate. El a fost invitat aici de prietenii săi de la Clubul aviatic din localitate, cu scopul de a-i asigura popularitatea și susținerea materială. Convingându-se tot mai mult că nu are șanse să-și construiască monoplanul visat cu posibilitățile reduse pe care le avea și pe care i le-ar fi completat Clubul aviatic din Orăștie, Aurel Vlaicu se hotărăște să plece la București, unde spera să găsească sprijinul necesar.

În legătură cu plecarea peste munți a lui Vlaicu, ziarul „Tribuna” din Sibiu, în numărul din 26 aug./8 sept. 1909, sub titlul *Aviațiunea la români - Invenția fenomenală a unui ardelean - Monoplanul sistem Vlaicu*, a publicat primul articol în presa ardeleană despre inventator, în care se spunea:

E pentru noi o fericire nespus de mare această izbândă a inginerului Vlaicu. Aparatul său, care se prezintă în condițiile cele mai bune și care va câștiga cu siguranță recordul mondial de înălțime și distanță, va fi un eveniment care va îndrepta privirile apusului asupra poporului român. Nădăjduim cu tot dreptul că harnicul inventator își va găsi aderenții, care îl vor ajuta la terminarea completă a invenției sale, care va însemna un punct de strălucire în istoria noastră culturală. După cât aflăm dl. Vlaicu și-a făcut toate pregătirile ca pentru zilele următoare să poată pleca la București. Îi dorim izbândă strălucită³.

Tot în luna septembrie 1909, la sugestia avocatului Victor Bontescu, Octavian Goga îl vizitează pe Aurel Vlaicu la Bințiți. Emoționanta reîntâlnire a celor doi foști colegi de școală (la Sibiu, apoi la Budapesta), precum și descrierea interiorului casei țărănești în care s-a născut Vlaicu, au fost rememorate mai târziu de poet:

Mi s-a întipărit atât de bine acest interior, la care m-am gândit de atunci de multe ori. O odăiță curată cu miros de gutui și busuioc. Pe jos nepodită, numai cu lut și cu tavanul de grinzi. În fața mesei o laviță zugrăvită și împrejur pe pereți cuiere și ulcioare, dincolo blidarul. În colț patul cu perinile înfoiate, așezate una peste alta cu țoale și scoarțe împăturate, țesute la casă. În această odăiță cu aranjamentul primitiv al țaranului nostru erau resfirate cele din urmă descoperiri tehnice ale occidentului. Pe laviță în capăt era un gramofon, dincolo o bicicletă de lemn „roata cu care se dă Ion”, făcută tot de el. Cârma de la aeroplan, care nu încăpea în șură și a trebuit descioclată, sta atârnată de un cui în

¹ „Gazeta Transilvaniei”, an LXXIII, 1910 (16/29 iulie), nr. 154, p. 3.

² „Impresia cea mai puternică am simțit-o când am zburat pentru prima oară la Bințiți, în Ardeal. Blériot încă nu trecuse Canalul Mănecii. 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 m înălțime, după ce a alergat câțiva metri pe pământ. De atunci, de câte ori mă sui în aparat, zbârnăiala motorului îmi aduce aminte de aeroplanul fără motor și dinaintea ochilor, fascinați de nemărginirea văzduhului, îmi răsar cei trei flăcăi chiuind și pocnind cu foc din bice”. Vezi Aurel Vlaicu, *Impresii din văzduh*, în *Albumul Vlaicu*, Orăștie, Tipografia Libertatea, 1920, p. 185.

³ Constantin C. Gheorghiu, *Aurel Vlaicu. Viața și opera*, București, Editura Militară, 1973, p. 61.

grindă, alături de niște fuioare, iar pe masă și pe pânzătura învârgată, tot soiul de instrumente, desenuri, reviste de aviațiune și sus pe patul țărănesc, care aproape atingea scândurile din tavan, un model de aeroplan în miniatură [...]”⁴.

Octavian Goga s-a convins curând de calitățile fostului său coleg și a stăruit ca să nu-și mai amâne decizia plecării peste munți, unde știa că, datorită influenței și prietenilor săi din capitală, putea să-l ajute mult mai ușor să-și realizeze aeroplanul proiectat. La despărțire, în gara Orăștie, și-au strâns încă o dată mâna și și-au promis: „Va să zică, la București!”⁵.

La scurt timp după această vizită, Aurel Vlaicu se hotărăște să facă un drum până la Brașov, în speranța că, prezentând în zbor prototipul aeroplanului său, va atrage atenția elitelor românești de aici care aveau cunoștințe în cercurile din capitala țării și, în acest mod, ar fi putut să-l ajute în tentativa de construire a aeroplanului. Demonstrația cu zborul „gândacului” a avut loc în data de 25 sept./8 oct. 1909, la Liceul „Andrei Șaguna”, și a fost încununată de succes, așa cum ne prezintă articolul profesorului Aurel Ciortea, publicat a doua zi în „Gazeta Transilvaniei”:

Dânsul a adus cu sine la Brașov modelul nr. 2 al aeroplanului d-sale și l-a dat în zbor în curtea de gimnastică a liceului nostru, în fața unui public destul de numeros. Modelul are cam un metru lungime, e de forma unei libelule, construit din lemn de brad, de gorun și din pânză. Abstau aici de la descrierea minuțioasă a lui: notez numai că are două elici, cârma e de o simplitate și practicate convingătoare, și că, la întreg aparatul, sârmele prin care se fixează planul de arborele principal au un rol de ordinea primă. [...] Modelul a făcut zece ascensiuni... De fiecare dată am admirat stabilitatea aparatului; el cădea de fiecare dată lin, drept pe roțile sale, chiar și dacă în ultimele momente planul avea înclinațiunea destul de mare. Aceasta dovedește marea stabilitate a lui.

La această tumultoasă parte a vieții lui Aurel Vlaicu, marcată de demonstrații cu cele două prototipuri zburătoare, precum și de neliniști și supărări din cauza faptului că ajutorul promis pentru realizarea aeroplanului nu venea de nicăieri, se referă și scrisoarea pe care o publicăm integral în anexă. În 29 septembrie 1909, la câteva zile după demonstrația de la Brașov, Iuliu Enescu îi scria din Orăștie vechiului său prieten, Octavian Goga, cu rugămintea de a-l ajuta pe Aurel Vlaicu în tentativa sa de a pleca la București pentru a construi aeroplanul.

Publicist și economist ardelean, apoi funcționar la Banca „Albina”, Iuliu Enescu a activat și în cadrul Despărțământului ASTRA din Orăștie⁶, făcând parte din cercul apropiaților și susținătorilor lui Octavian Goga⁷. În scrisoare, Iuliu Enescu descria entuziasmul lui Vlaicu, care este „plin de încredere în principiile tehnice pe care și-a zidit modelul său de aeroplan”, amintind apoi că el însuși l-a văzut „cât de potrivit ieste construit” și l-a văzut și în zbor. Triumful lui Vlaicu ar fi fost, în opinia sa, și o valoroasă

⁴ Octavian Goga, *Drumul unui cuceritor: Aurel Vlaicu*, în *Albumul Vlaicu*, pp. 91-108.

⁵ *Ibidem*, p. 104.

⁶ Revista „Luceafărul” îi publică un *Pastel*, mai apoi informează cititorii că, în cadrul serbărilor din ianuarie 1909, el a recitat două poezii de George Coșbuc, iar piesa de teatru *Casa veche* a avut un mare succes, fiind jucată de „diletanții pe care i-a instruit cu siguranță și pricepere”; în „Luceafărul”, an VIII, 1909 (ianuarie), nr. 3, p. 67 și p. 71.

⁷ Vezi scrisoarea trimisă după ieșirea poetului din închisoarea de la Seghedin, în *Octavian Goga în corespondență. Documente literare*, vol. II, ediție îngrijită de Mihai Bordeianu și Ștefan Lemny, București, Editura Minerva, 1983, p. 248.

„reușită a elementului românesc” din Transilvania și, din acest motiv, trebuiau găsite cele mai potrivite modalități de ajutor, „ca să nu ne facem imputarea că n-am făcut cel puțin încercarea de a fi sprijinit”. Oferind exemplul Germaniei, unde puterea de stat era interesată de oportunitățile deschise de noile domenii aviatice, Enescu îi mai cerea lui Goga să nu plece la București fără a-l lua și pe Aurel Vlaicu, iar aici îl roagă să-l ajute în strădaniile sale, „pentru ca să-și poată prezenta modelul cercurilor competente”.

În această privință, demersul lui Iuliu Enescu pe lângă Goga nu este singular. La mijlocul lunii septembrie 1909, și avocatul Victor Bontescu din Hațeg îi scria poetului despre planurile lui Vlaicu subliniind:

Vlaicu n-ar vrea să-și construiască aeroplanul cu ajutor străin, ci cu ajutor românesc. Ar dori să treacă în țară să-și prezinte modelul, să facă experiențele și apoi să primească un ajutor. Ca s-o poată face asta, are însă lipsă de protectori, de oameni care se interesează. [...] Ci vino și convinge-te⁸.

Din scrisoarea trimisă de Iuliu Enescu mai aflăm că și alte personalități ardelenne ale acelor vremuri au fost interesate de aeroplanul lui Vlaicu. El amintește aici de cărturarul și omul politic din Orăștie Ioan Mihu⁹, care, înainte de a pleca peste munți, „s-a interesat foarte serios de afacere” și l-a chemat pe Vlaicu la el să-i prezinte în zbor prototipul aparatului.

Mobilizarea elitelor românești ardelenne în legătură cu necesarul sprijin pentru construcția aeroplanului a avut, în final, efectul scontat. La scurt timp după această scrisoare, Octavian Goga și Aurel Vlaicu au plecat împreună la București, unde poetul l-a introdus pe Vlaicu în cercul prietenilor săi. La 11/24 octombrie 1909, Aurel Vlaicu i-a prezentat cele două modele zburătoare ministrului Instrucțiunii de atunci, Spiru Haret, și apoi generalului Grigore Crăiniceanu, ministru de Război. Aceștia l-au sprijinit admirabil, astfel încât autoritățile din capitală au hotărât aprobarea fondurilor necesare construirii aparatului cu motor în atelierele Arsenalului Armatei, iar Vlaicu a fost angajat inginer începând cu 6 noiembrie 1909.¹⁰ Aici, el a realizat, după mai bine de o jumătate de an, primul său aeroplan, cu o construcție deosebit de originală – un monoplan cu aripa sus –, intitulat *Vlaicu I*. Cu acest aparat va efectua primul zbor – intrat în istoria aeronauticii românești – la 4/17 iunie 1910, pe câmpul de la Cotroceni, de față fiind înalte personalități ale guvernului, precum și prințul Carol. Mai târziu, emoția legată de primul său zbor cu un aeroplan cu motor și-o împărtășea astfel:

Bucuria cea mare, însă, am simțit-o, când am zburat pentru prima oară la Cotroceni. Nu m-am ridicat atunci mai sus de 4 m. Cu toate acestea, nici Alpii nu mi-i închipuiam mai înalți ca înălțimea la care mă ridicasem eu. Fiindcă patru metri erau atunci un record formidabil, un record care îmi consacra mașina. Zburasem. Și aceasta era principalul. Mă

⁸ *Ibidem*, vol. I, ediție îngrijită de Daniela Poenaru, București, Editura Minerva, 1975, p. 148.

⁹ Ioan Mihu (1854-1927), născut în Vinerea, a fost avocat, om politic și întemeietor al Băncii „Ardeleana”. Cărturar desăvârșit, autor al unui memoriu privind reconcilierea româno-maghiară în 1911, publicat în ziarul „Românul”, 1911 (5/18 ianuarie), nr. 3; a fost ales membru în Marele Sfat Național Român la 1 Decembrie 1918. Vezi și Grigore T. Marcu, *Viața pilduitoare a mecenatului Dr. Ioan Mihu, cu prilejul tipăririi „Gândurilor” sale*, în „Revista teologică”, 1938 (februarie), nr. 2, p. 1.

¹⁰ Aurelia Baciu, Petru Baciu, *Pe urmele lui Aurel Vlaicu*, București, Editura Pentru Turism, 1991, p. 63.

mențineam sigur în aer, făcusem evoluțiuni neșovăielnice. Publicul era de față, mă aplauda cu entuziasm¹¹.

Au urmat alte zboruri, unele și în scopuri militare, cu viteză și înălțime tot mai mare, la care Vlaicu și-a demonstrat din plin aptitudinile de a pilota sigur și spectaculos monoplanul său (București - Chitila la 19 septembrie, Slatina - Piatra-Olt la 27 septembrie, mitingul pe hipodromul din Băneasa la 30 octombrie).

Dacă *Vlaicu I* a fost monoplanul începuturilor, adevărata consacrare a talentului său de a construi și pilota aeroplan a venit odată cu realizarea, în atelierele Școlii Superioare de Arte și Meserii din București, a celui de-al doilea aparat, mai performant și mai ușor - aeroplanul *Vlaicu II*. Cu o construcție originală, remarcabil de simplă, ușoară și rezistentă, el se deosebea de precedentul aparat prin dimensiunile unora din organele principale, precum și prin modificările făcute de Vlaicu în sensul ameliorării din punct de vedere aerodinamic (scurtarea tubului de aluminiu, sporirea suprafeței aripilor, mărirea suprafeței planurilor de direcție, schimbarea elicelor metalice cu elice din lemn și scurtarea lor, micșorarea suprafeței profundorului, adâncirea scaunului din postul de pilotaj, micșorarea suprafeței derivei ș.a.)¹².

În colecția muzeului se păstrează o foarte frumoasă machetă¹³ a aeroplanului *Vlaicu II*, realizată la scara 1:10 (Figura nr. 1), care ne oferă o imagine sugestivă a acestui aparat, remarcabil la timpul său prin simplitate, siguranța în zbor și ușurința la pilotaj. Este de amintit faptul că acest model de aeroplan avea, ca și precedentul, tot un motor Gnôme rotativ cu o putere de 50 CP, unul dintre cele mai bune motoare de aviație din lume la acea epocă. Pentru comanda și achiziția lui, la sfârșitul anului 1910, Aurel Vlaicu a plecat la Paris, unde s-a reîntâlnit cu inginerul Traian Vuia. Vlaicu avea o admirație deosebită pentru marele său compatriot care, la Paris, i-a stat în prejmă, l-a sfătuit și a făcut recepția motorului comandat. „Nu trebuie să uităm - scria Aurel Vlaicu - și simt o mare mulțumire sufletească aducându-mi aminte că cel dintâi aviator care s-a ridicat cu propriile lui mijloace de la pământ a fost un român, Traian Vuia”¹⁴.

Muzeul păstrează în colecția sa și macheta¹⁵ aparatului lui Traian Vuia (Figura nr. 2). Ea reprezintă reproducerea la scară a monoplanului ușor construit și pilotat de inginerul român și cu care a reușit o premieră în istoria aviației mondiale. La 18 martie 1906, pe un câmp lângă Montesson (Franța), Traian Vuia a reușit să ridice aparatul în aer, fiind astfel primul aviator care a reușit să decoleze și aterizeze cu un aparat având doar propriile mijloace de bord. Monoplanul avea cadru din țevi de oțel, pânză de in întinsă pe un schelet metalic, având forma aripilor liliacului, și tren de aterizare sub forma unui cărucior cu patru roți pneumatice. Motorul era de tip Serpollet, de 20 CP, cu patru cilindri și funcționa timp de cinci minute cu anhidridă carbonică. El antrena o elice tractivă de tip Tatin, cu ajutorul căreia aparatul se ridica și plana, fiind astfel foarte stabil în timpul zborului.

Cu noul său monoplan, Aurel Vlaicu a început, în aprilie 1911, o serie de zboruri demonstrative, efectuând apoi, în a doua jumătate a anului, și un turneu prin principalele

¹¹ Aurel Vlaicu, *loc. cit.*, p. 185.

¹² Constantin C. Gheorghiu, *op. cit.*, p. 132.

¹³ MNIT, Nr. inventar M 2377.

¹⁴ Aurel Vlaicu, *Aviațiunea la noi*, în *Albumul Vlaicu*, p. 188.

¹⁵ MNIT, Nr. inventar M 2266.

orașe din țară. În primul rând, merită remarcată participarea sa la serbările de la Blaj – manifestări prilejuite de semicentenarul Asociației pentru Literatura și Cultura Poporului Român – și zborul său de pe Câmpia Libertății, efectuat la 16/29 august 1911, zbor admirat de peste 30.000 de participanți la acest eveniment.

De la Blaj, Vlaicu a plecat la Sibiu, unde își anunțase zborul prin ziare și afișe, pentru ziua de 4/17 septembrie. Pentru reușita acțiunii, comitetul de organizare, avându-l în frunte pe publicistul Emil Borcea, a luat toate măsurile de construire a hangarului, precum și a gardului ce separa terenul de zbor de perimetrul destinat publicului spectator. De acest eveniment ne amintește o carte poștală de epocă, păstrată în colecția noastră¹⁶, în care îi putem vedea pe unii dintre membrii acestui comitet (Figura nr. 3). În mașina la volanul căreia se află George Magnani – cel care a construit elicele de lemn ale aeroplanului – se pot vedea câțiva inimoși admiratori constituiți în așa-numitul „comitet aeronautic” de la Sibiu (prof. Victor Stancu, Aurel Esca, T. Romul Popescu-Șoimu). Din cauza vremii nefavorabile, zborul din orașul de pe malul Cibinului a fost amânat cu o săptămână și abia la 11/24 septembrie Vlaicu a putut zbura, în aplauzele și uralele a circa 20.000 de spectatori. Următoarea etapă a turneului său prin Ardeal a fost Brașovul. Și aici Vlaicu a zburat în condiții meteo dificile, cu vânt puternic, la data de 18 sept./1 oct. 1911, iar apoi a evoluat și în capitala Moldovei (30 sept./13 oct.), unde a fost invitat la serbările semicentenarului Universității de aici, când urma a fi dezvelit și monumentul lui Mihail Kogălniceanu.

După ce a cucerit inimile românilor din Bucovina prin cele două zboruri efectuate la Cernăuți, în 8/21 aprilie și 15/28 aprilie 1912, Aurel Vlaicu a participat și la expoziția și concursul de aviație de la Aspern, lângă Viena. La acest concurs, la care s-au înscris 43 de participanți din opt țări, aviatorul român a încântat numeroasa asistență prin evoluțiile sale și a obținut mai multe premii la probele speciale de pilotaj (lansarea proiectilului, viraj strâns în jurul unui pilon, aterizare la punct fix etc.).¹⁷ În continuare, noul turneu prin localitățile Transilvaniei (iulie-septembrie 1912) a debutat la Arad, fiind urmat de demonstrații și în alte localități (Lugoj, Hațeg, Orăștie, Vârșeț, Alba Iulia, Săliște, Târgu-Mureș și Dumbrăveni), peste tot Vlaicu fiind primit cu un deosebit entuziasm de miile de spectatori.

Monoplanul său își făcuse cu prisosință datoria în aceste evoluții deasupra orașelor transilvănene. Însă, deja în prima jumătate a anului 1913, aparatul era depășit din punct de vedere tehnic și suferise câteva avarii, iar prietenii i-au atras atenția să renunțe la zborurile cu el și să se concentreze pe realizarea următorului model – *Vlaicu III* –, aflat în lucru. Dar visul său cel mare – mărturisit prietenului său, Octavian Goga, în zilele premergătoare zborului de la Sibiu din septembrie 1911¹⁸ – era trecerea Carpaților în zbor și stabilirea, pentru prima dată, a unei punți aeriene între românii de pe ambele lor versante.

Deși inițial își anunțase părinții că nu vine să zboare la serbările ASTREI de la Orăștie, unde fusese invitat de prietenul său, Romulus Boca¹⁹, Vlaicu s-a hotărât să realizeze în

¹⁶ MNIT, Nr. inventar M 12435, 9x14 cm.

¹⁷ Constantin C. Gheorghiu, *op. cit.*, pp. 212-213.

¹⁸ Octavian Goga, *Vlaicu*, în *Albumul Vlaicu*, p. 52.

¹⁹ „Frate Aurel, Tu știi că duminică, la 1/14 septembrie avem aici Adunarea Asociațiunii și festivități. Nu te cugeți oare a veni cu geniala ta mașină să mai repeți zborul cel măreț pe care l-ai executat acu-i anul? Noi așa

premieră temerara încercare de trecere a munților. A fost ultimul său zbor, în acea zi de tristă amintire - 1/13 septembrie 1913. La scurt timp după aflarea teribilei vești, Octavian Goga scria din Paris, în eseu intitulat *Drumul unui cuceritor: Aurel Vlaicu*, astfel:

Aurel Vlaicu nu mai este. L-a fulgerat visul nostru al tuturor, în care s-au muiat aripile lui: să treacă munții, să dărâme în conștiința milioanelor stavila care ne desparte. Astfel capătă și moartea lui un înțeles simbolic, o putere uriașă care robește sufletele. Vlaicu e primul sol al unui vis milenar, întâiul soldat căzut pe câmpul de bătaie, cel dintâi sânge vărsat pentru trecerea Carpaților. Ca un post de avangardă al unei oștiri care așteaptă ordinul de plecare, el moare prevestind izbânda. Moartea lui zguduie toate fibrele simțirii românești. Toți îl plâng, toți aleargă să-l mai vadă să-i arunce o floare pe mormânt. Prin inimi trece fiorul cu care se anunță marile premeniri ale unui neam. Simțim cu toții măreția clipei: avem întâiul mort al unei idei, îi așteptăm pe ceilalți... Moartea asta a răscumpărat nemurirea lui Vlaicu. Pasărea lui nu și-a oprit numai o clipă aripile, ea va pluti totdeauna deasupra sufletelor noastre, o uriașă pasăre albastră a credinței. Ea arată drumul pe care se merge înainte. Movila lui Vlaicu este întâiul popas al unei idei de triumf [...] ²⁰.

Comemorând tragica moarte a prietenului său, aceste rânduri scrise acum un secol de Octavian Goga ne spun multe despre felul în care Vlaicu a fost perceput în conștiința contemporanilor săi. La comemorarea centenarului morții acestei figuri de Panteon Național, merită precizat faptul că începuturile aviației românești vor fi mereu legate de realizările sale, iar cele două aeroplane cu motor, construite și pilotate de el, au fost comparabile, în privința performanțelor de zbor, cu aparatele similare ce zburau pe cerul Europei în primul deceniu al secolului trecut. Faptul că aeroplanele proiectate de Aurel Vlaicu, cu o construcție originală și deosebit de simplă, au zburat de la primele încercări și nu a fost nevoie de modificări ulterioare, ne demonstrează și excepționalele lui calități de inventator, pe lângă cele de pilot. Din acest punct de vedere, numele său va fi întotdeauna sinonim cu zborul și trebuie alăturat celor doi geniali inventatori români contemporani cu el, Traian Vuia și Henri Coandă ²¹, care, prin realizările lor, un avut o contribuție substanțială la rezolvarea problemei zborului cu motor acum mai bine de un secol.

sperăm, ba oricine crede că vei veni chiar în zbor de la București. Cu viteza formidabilă a aeroplanului tău poți porni din țară sâmbătă, la treisprezece septembrie, după amiaza. Noaptea dormi la Brașov. Duminică dimineața zbori până la Sibiu, mănânci un gulaș vienez la Bufnița, servit de [o] chelneriță faină, iar la patru ore după-amiaz dai acolo peste turn și ne mai sperii odată cu virajele tale îndrăznețe, ca să te primim încă mai însuflețiți în brațele noastre deschise [...]". Constantin C. Gheorghiu, *op. cit.*, p. 228. La o lună după moartea lui Aurel Vlaicu, Romulus Boca este printre inițiatorii editării unui album comemorativ și, în acest sens, îi scria lui Octavian Goga, aflat la Paris, rugându-l să facă el redactarea ori să recomande pe cineva pentru această muncă. Vezi *Octavian Goga în corespondență...*, vol. II, p. 159.

²⁰ Octavian Goga, *Opere*, ediție îngrijită de Ion Dodu Bălan, Chișinău, Editura Știința, 1994, p. 564.

²¹ Henri Coandă (1886-1972) a conceput principiul motorului și al aeroplanului cu reacție și a încercat, pentru prima dată în lume, la sfârșitul anului 1910, acest tip de aparat pe aeroportul Issy-les-Moulineaux de lângă Paris.

ANEXA

[Orăștie, la 29 septembrie 1909, Iuliu Enescu către Octavian Goga]²²

Orăștie, la 29 septembrie 1909

Tavi Dragă !

Speram să Te putem îmbrățișa, cu toată dragostea, în mijlocul nostru, dar văd că deocamdată trebuie să ne punem nădejdea în cuiu.

Acum am o rugare. Anume noi avem aici un inginer, despre care cred că iești informat deja, și care ca modern în ramul său se ocupă cu aviatica. Ieste plin de încredere în principiile tehnice pe care și-a zidit modelul său de aieroplan, și acesta ne încălzește și pe noi cari am fi cei mai fericiți să-l vedem sprijinit pentru ca să se poată dovedi. La noi să-nțelege iaste lumea și prea săracă și prea laică, astfel noi nu putem să îi dăm nici sprijinul moral nici cel material, ca să poată reuși. Trebuie să ne gândim la alte modalități mai potrivite, ca să nu ne facem imputarea că n-am făcut cel puțin încercarea posibilă de a fi sprijinit.

Astfel ajung iar, bazat pe prietenia noastră, ca în numele și la insistența doritorilor de înaintare a elementului românesc, să mă adresez Ție cu această scrisoare.

Anume ieu îmi închipui, că cel mai competent cerc, care apreciind să-l și spriginească pe dl. Vlaicu, inginerul de care ieste vorba, ar fi cercul cunoșcuților Tăi din România, unde pe baza cunoștințelor și prietenilor Tale ai putea să atragi luarea aminte a celor mai înalte cercuri românești. Și încă astfel ca să se intereseze de afacere aceia pe care ieu mi-i închipui ca cei mai competenți, anume reprezentanții puterii de stat civile și militare, după exemplul Germaniei.

Închipuieți ce reușită a elementului românesc ar fi, dacă încrederea dlui Vlaicu s-ar dovedi practic, și dacă la concursul viitor îl vom ceti și pe al nostru întră cei care fac să se vorbească despre sistemul lor.

Nu-i iertat să fim prea modești și să ne închipuim că noi n-am putea presta ca alte neamuri.

Cât privește modelul dlui Vlaicu, pot să-Ți spun, că l-am văzut cât de potrivit ieste construit, și l-am văzut sburând, așa încât am curajul să Te rog a Te interesa de lucru.

Drept aceia, ca să nu scap poșta, curm povestea, și Te rog ca nici la un caz să nu pleci în țară, fără ca să-l încunoștiințezi pe dl. Aurel Vlaicu, inginer, locuitor în Bințiști, poșta Orăștie, direct sau prin noi, astfel ca să poată pleca cu Tine. Iar în București Te rog să îi dai tot sprijinul pentru ca să-și poată prezenta modelul cercurilor competente.

Ți-amintesc de Dl. Miha, care alaltăieri a plecat în țară, încă s-a interesat foarte serios de afacere, l-a chemat anume pe dl Vlaicu la sine, i-a cerut descrierea modelului, pe care i l-a și prezentat în sbor.

Cu aceste, poate prea multe cuvinte, termin, renoind rugarea noastră.

Al Tău vechiu prieten

Enescu

²² Redăm textul integral al acestei scrisori, primită în copie în urmă cu mulți ani de la regretatul nostru coleg prof. Nicolae Cordoș. Aceasta deoarece, deși conține patru pagini, doar textul de pe prima și ultima pagină a scrisorii, aflată la Muzeul memorial „Octavian Goga” din Ciucea (cota G 1398/2 - D 98), a apărut în volumul *Octavian Goga. Corespondență primită 1900-1918*, vol. I, ediție îngrijită de Dr. Gheorghe Bodea, Cluj-Napoca, Editura Limes, 2003, pp. 53-54.



Fig. 1. Aeroplanul Vlaicu II



Fig. 2. Aeroplanul lui Traian Vuia



*Fig. 3. Comitetul de organizare a zborului de la Sibiu
din 11/24 septembrie 1911*