

# AUREL VLAICU, PIONIER AL AVIAȚIEI ROMÂNEȘTI

Acad. Gleb DRĂGAN<sup>1</sup>  
gleb\_dragan@yahoo.com

**RÉSUMÉ:** Aurel Vlaicu était un grand inventeur, ingénieur et pionnier de l'aviation roumaine, dont les mérites sont reconnus à la fois dans notre pays et dans le monde entier. Les trois avions: Vlaicu I, Vlaicu II et Vlaicu III ont une conception technique originale et on peut les encadrer dans ce que les experts ont appelé *le concept Vlaicu*. D'un modèle à l'autre, on constate des améliorations faites par Aurel Vlaicu, suite à l'analyse et à son expérience personnelle. Nous pouvons dire avec confiance que Aurel Vlaicu est le concepteur et le créateur du premier avion national, parce que le plan a été conçu et mise en oeuvre „par un roumain, sur la terre roumaine”.

**MOTS CLÉ:** événements dans l'aviation mondiale, le génie et la créativité de Aurel Vlaicu, le premier avion national roumain, la reconnaissance mondiale

Aurel Vlaicu a fost un mare inventator, inginer, pionier al aviației române, contribuția originală și meritele sale fiind recunoscute atât în țara noastră cât și la nivel mondial.

Aviatorul și inventatorul român Aurel Vlaicu s-a născut la 19 noiembrie 1882, lângă Orăștie, în județul Hunedoara. S-a stins din viață la numai 31 de ani, la data de 13 septembrie 1913, această dată însemnând și ziua ultimul său zbor. Aurel Vlaicu se prăbușește cu avionul la Bănești, lângă Câmpina, în încercarea de a survola Carpații.

Este fiul lui Dumitru și al Anei Vlaicu, Aurel fiind cel mai mare dintre cei 8 copii ai familiei.

Școala primară o face la BINȚINȚI și la Orăștie, unde cursurile se făceau în limba maghiară, iar ultimile clase de liceu le urmează la Liceul German din Sibiu unde Aurel Vlaicu își va susține bacalaureatul, în 1902.

1 Președinte al Secției de Științe Tehnice al Academiei Române; președinte al Diviziei de Istoria Științei a CRIFST al Academiei Române; Comunicare prezentată în Aula Magna a Academiei Române în luna septembrie 2013.

Începe facultatea de inginerie mecanică din cadrul Politehnicii din Budapesta, dar după anul întâi, adică în 1903 se va transfera la Politehnica din Munchen, pe care o termină în anul 1908, fără a se prezenta la examenul de licență, pentru că, provenea dintr-o familie săracă și nu avea banii pentru a achita înscrierea la licență. Prin absolvirea facultății, Aurel Vlaicu obține titlul de *inginer mecanic* (nefiind inginer *diplomat*)

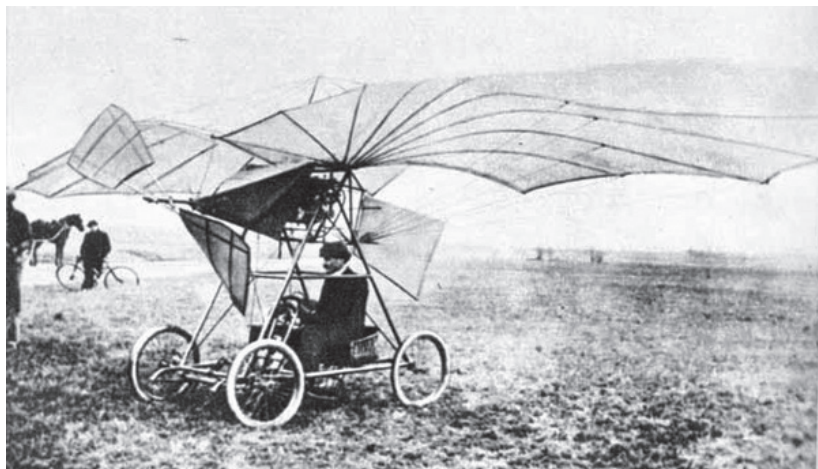


Foto: Planorul „A. Vlaicu 1909” (Colecția Muzeului Militar Național „Regele Ferdinand I”)

În timpul anilor de studii la Politehnica din Munchen – este prieten și coleg cu Oskar ORSINUS – nepotul patronului de la Uzinele OPEL, care îl va recomanda pentru colaborare și ulterior pentru angajarea sa la această uzină de automobile de prestigiu din Germania.

Geniul și creativitatea lui Vlaicu se remarcă din anii de facultate când studentul Aurel Vlaicu face câteva proiecte și mici invenții pe care mai târziu le finalizează și va reuși să semneze diferite contracte pentru valorificarea lor.

Pasionat de conceperea și construcția *mașinilor de zbor*, Aurel Vlaicu citește mult din cărțile și revistele de specialitate aeronautică din acea perioadă. Să nu uităm că în perioada în care Aurel Vlaicu era student, în anii 1902–1908 are loc și primul eveniment major pentru aviație, datorat fraților Wright din Statele Unite care în 1903 reușesc să conceapă și să facă să decoleze un aparat de zbor mai greu decât aerul. Aparatul lor s-a numit „The Flyer” și a fost echipat cu motor.

În Europa, un alt român de geniu, Traian Vuia, în 1906, în Franța, reușește și el să ridice de la sol, pentru câteva minute, aparatul „Vuia 1”.

Abia în 1909, faimosul inventator și aviator francez Louis Blériot reușește traversarea în zbor a canalului Mânecii, cu un monoplan, cu o concepție asemănătoare cu cea a aparatului „Vuia”.

Asistăm deci, pe plan mondial, la o efervescență a evenimentelor aeronautice în primul deceniu al secolului 20, evenimente care îl vor influența pe tânărul inventator român Aurel Vlaicu.

Aici trebuie însă să adăugăm că toate cele trei aparate de zbor Vlaicu I, Vlaicu II și Vlaicu III au o concepție tehnică originală apropiată și le putem încadra în ceea ce specialiștii au numit mai târziu *conceptul Vlaicu*. De la un model la altul se remarcă îmbunătățirile aduse avioanelor de către Aurel Vlaicu, în urma analizei și a experienței personale.

Spre deosebire de ceilalți, Aurel Vlaicu va concepe, va construi și își va pilota el însuși aparatele de zbor, reușind să efectueze numeroase zboruri fără a urma cursurile unei școli de pilotaj, decât *târziu*, cu ocazia înscrierii sale la mitingul aerian de la Aspern, în Austria. Aici era obligatoriu ca toți piloții participanți să dețină brevet de pilot.

La concursul de la Aspern, Aurel Vlaicu va lua *două premii importante*, zburând cu avionul său *Vlaicu II*, cu care se evidențiază în mod deosebit față de ceilalți concurenți. Reușita sa va fi confirmată și prin câteva articole apărute în presa internațională din acel an.

Putem afirma cu convingere că Aurel Vlaicu este proiectantul și realizatorul primului *avion național* – deoarece avionul a fost conceput „*de un român, pe pământul României*”.

Cronologic, Aurel Vlaicu, a obținut primul succes încă din perioada în care era student la Munchen, când realizează un *model zburător*, care a fost reținut și expus la Școala Politehnică Regală Bavareză, timp de mai mulți ani.

La terminarea facultății se angajează ca inginer, o perioadă scurtă la uzinele OPPEL, unde se remarcă prin îmbunătățirea performanțelor unui motor de automobil, care va fi montat pe un autoturism și premiat în cadrul unui concurs, unde mașina cu motorul modificat de Aurel Vlaicu va obține premiul întâi.

Tot la fabrica OPPEL, Aurel Vlaicu concepe proiectul de *mașină zburătoare*, proiect care îl impresionează puternic pe patronul german care dorește să încheie un contract oficial prin care uzina să asigure finanțarea

și realizarea proiectului *mașinii zburătoare* cu condiția ca Aurel Vlaicu să cedeze toate drepturile uzinei Opperl.

Inginerul Aurel Vlaicu refuză și în anul 1908, renunțând la mai multe contracte cu societăți germane și la un salariu considerabil la fabrica OPPEL se întoarce în țară, mărturisind într-o scrisoare că: „*o mașină mai ideală și mai folositoare ca mașina de zburat nu este*” și afirmând „*...mai bucuroș aș da invenția țării românești*”.

La sfârșitul anului 1908 și începutul anului 1909, îl găsim pe Aurel Vlaicu în BINȚINȚI unde realizează planorul „*Aurel Vlaicu 1909*”, un aparat din lemn și fără motor după un proiect original și cu mijloace materiale proprii. La montarea elementelor componente ale planorului îl ajută și frațele său, Ion Vlaicu, iar primele zboruri demonstrative în localitatea natală sunt însoțite de chiotele de entuziasm ale tinerilor din sat, cei mai curajoși fiind suiți pe rând în planor.

Aurel Vlaicu își dă seama că banii familiei sale și ai prietenilor din Ardeal – din societatea ASTRA – sunt insuficienți pentru construirea primului său avion, denumit *Vlaicu I*, care urma să aibă și motor, așa că se decide să plece la București.

Era în octombrie 1909 și la București, Aurel Vlaicu reușește să găsească sprijinul necesar în obținerea fondurilor pentru cumpărarea motorului, pentru găsirea materialelor necesare și a tehnicienilor capabili să ajute la construirea avionului.

Era nevoie să fie ajutat la construire și montaj, pentru că muncind 10–12 ore pe zi, Aurel Vlaicu ajunsese să aibe o sănătate fragilă.

Este sprijinit și de poetul Octavian Goga care intervine în favoarea lui Vlaicu, prin scrisoarea adresată lui Spiru Haret, ministrul Instrucțiunii Publice la acea dată.

Spiru Haret este convins de inteligența lui Aurel Vlaicu, de cunoștințele și capacitatea de inovație de excepție în domeniu tehnic ale acestuia la care se adaugă performanțele aeromodelului conceput.

De asemenea ministrul de externe, Alexandru Djuvara s-a exprimat în fața reporterilor: „*Să fim mândri că a sosit vremea să cheltuim banii statului și pentru invenții românești, menite să ne aducă felicitările și stima lumii*”.

Astfel că Aurel Vlaicu este angajat ca inginer la Arsenalul Armatei din Dealul Cotrocenilor și i se pune la dispoziție un grup de lucrători și un atelier de scule pentru realizarea avionului „*Vlaicu I*”, în anul 1910.

Motorul este cumpărat chiar de Aurel Vlaicu, pe care îl comandă la Paris. La testele de recepție pentru motorul rotativ de tip *Gnôme* fabricat la uzina din Franța – a fost prezent și Traian Vuia.

În iunie 1910, Aurel Vlaicu începe rulajele la sol și reușește să desprindă avionul de la sol – zburând circa 50 de metri la o înălțime de 3–4 metri. Zborul cu aparatul „*Vlaicu I*” nu era un record extraordinar de înălțime, dar a fost confirmarea că invenția era deosebit de valoroasă și avea în față un viitor strălucit.

Astfel România devine a treia țară din lume, după SUA și Franța unde s-a obținut inventarea, construirea și pilotarea unui avion de concepție proprie.

Acest eveniment are ecou în toată presa națională și internațională a epocii, mai ales că la demonstrație participase și principele Carol care îi adresează lui Vlaicu următoarele cuvinte „*Bravo, Vlaicule! Ai zburat!*”.

Ziarul „*L'indépendance Roumaine*” consemnează: „*zborul de aseară constituie un record și mai scump patriei noastre căci este vorba de o invenție românească și care înseamnă un pas înaintea chiar pentru progresul întregii omeniri... a fost o victorie a întregului neam românesc*”.

Pe măsură ce pilotul Aurel Vlaicu capătă experiență zborurile sale cu avionul „*Vlaicu I*” devin tot mai numeroase și se fac la o înălțime din ce în ce mai mare.

Astfel în ziua de 26 septembrie 1910, Aurel Vlaicu își montează avionul în fața gării din Slatina. Avionul îl adusese demontat, fiind transportat cu trenul pe ruta București-Slatina.

Zboară la ordinul lui Carol I întâi pe traseul Slatina-Piatra Olt, la o înălțime de 500 de metri, fiind o zi cu vânt intens. Se făceau manevre militare, iar avionul lui Vlaicu adusese un mesaj oficial, pe calea aerului. Aparatul lui Vlaicu a fost primul avion militar folosit de armata română.

În anul 1911, Aurel Vlaicu se apucă de construirea celui de-al doilea aparat de zbor, înregistrat sub numele de Vlaicu II. Construirea noului avion are loc în cadrul Școlii de Arte și Meserii din București, sediul acestei clădiri fiind situat în zilele noastre, în incinta Politehnicii vechi, din str. Polizu. Noul avion cântărea 200 kg, era deci mai ușor ca primul care avea 300 de kg, iar motorul era amplasat deasupra aripii pentru a-i fi mărită stabilitatea.

Cu acest avion, denumit „*Vlaicu II*”, Aurel Vlaicu execută mai multe zboruri demonstrative, în marile orașe ale țării, la aceste mitinguri

participând numeroși oameni, atât dintre cei cu funcții înalte cât și oameni obișnuiți și mulți copii.

Tot cu acest avion, Aurel Vlaicu obține în Austria două premii prestigioase și se face remarcat la nivel internațional prin marele său talent de inventator și de pilot. Din presa epocii, cităm: „Minunate și curajoase zboruri a executat românul Aurel Vlaicu, pe un aeroplan original, construit chiar de zburător... De câte ori se răsucea (vira) mașina aceasta în loc, de părea că vine peste cap, lumea răsplătea pe român cu ovații furtunoase, aclamându-l cu entuziasm de neînchipuit..”

În anul 1913, la 13 septembrie 1913, în timpul unei încercări de a traversa Munții Carpați cu avionul său Vlaicu II, aviatorul Aurel Vlaicu s-a prăbușit în apropiere de Câmpina.

Pentru că pe resturile avionului nu s-au găsit decât câteva picături de sânge, se presupune că avionul a căzut din cauza unui atac de cord suferit de Aurel Vlaicu în timpul zborului.

Ultima sa creație, „*Vlaicu III*” reprezintă primul avion cu carenaaj metalic din lume. Avionul a fost definitivat de prietenii săi Giani Magnani și Constantin Silișteanu. În timpul ocupației germane, avionul a fost expediat la Berlin.

În cinstea marelui aviator român, comuna natală Bințișeni se numește astăzi Aurel Vlaicu.

Aprecierea unanimă față de inventatorul, constructorul și pilotul român AUREL VLAICU a făcut ca figura acestuia să facă parte din galeria personalităților marcante reprezentate pe bancnotele românești: chipul lui Aurel Vlaicu este pus pe bancnota de 50 lei.

În 1948, Aurel Vlaicu a fost numit membru post-mortem al Academiei Române.