

**LOCOTENENTUL VASILE NICULESCU,  
PILOTUL MARI UNIRI**

[www.editurauniversitara.ro](http://www.editurauniversitara.ro)

**Prof. Dr. VALERIU AVRAM**

**LOCOTENENTUL VASILE NICULESCU,  
PILOTUL MARI UNIRI**



**EDITURA UNIVERSITARĂ  
București**

Tehnoredactare: Ameluța Vișan  
Coperta: Angelica Badea

---

Copyright © 2008  
Editura Universitară  
Director: Vasile Muscalu  
B-dul. N. Bălcescu nr. 27-33,  
Sector 1 , București  
Tel./Fax: 021 – 315.32.47 / 319.67.27  
www.editurauniversitara.ro  
e-mail: redactia@editurauniversitara.ro

---

EDITURĂ RECUNOSCUTĂ DE CONSILIUL NAȚIONAL AL CERCETĂRII  
ȘTIINȚIFICE DIN ÎNVĂȚĂMÂNTUL SUPERIOR (C.N.C.S.I.S.)

**Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României**  
**AVRAM, VALERIU**

**Locotenentul Vasile Niculescu, pilotul Marii Uniri /**  
Valeriu Avram. - București : Editura Universitară, 2008  
Bibliogr.  
ISBN 978-973-749-464-1

358.4(498) Niculescu,V.  
929 Niculescu,V.

© Toate drepturile asupra acestei lucrări sunt rezervate Editurii Universitare

---

Distribuție: tel/fax: (021) 315.32.47  
(021) 319.67.27  
comenzi@editurauniversitara.ro

---

ISBN 978-973-749-464-1

## CUPRINS

INTRODUCERE .....	7
CAPITOLUL I COPILĂRIA ȘI ȘCOALA .....	17
CAPITOLUL II PILOT DE FRONT ÎN ESCADRILA DE RECUNOAȘTERE ȘI BOMBARDAMENT UȘOR „FARMAN 4” .....	24
CAPITOLUL III MISIUNI AERIENE ÎN SPRIJINUL MARI UNIRI ȘI ÎN APĂRAREA GRANIȚELOR ROMÂNIEI MARI, 1918-1919. ....	52
CAPITOLUL IV DOCUMENTE-ANEXĂ .....	121
NOTE .....	175
BIBLIOGRAFIE .....	181

## INTRODUCERE

În toți anii care au premers Marea Unire de la 1 Decembrie 1918, Regatul României a reprezentat forța catalizatoare și mobilizatoare a întregii națiuni. Rezistența românilor din celelalte provincii neeliberate, anexate de imperiile vecine, împotriva politicii de oprimare și deznaționalizare, pentru reunirea lor la Patria-mamă, a fost permanent urmărită dincoace de Carpați și Prut, fiind susținută prin cele mai diverse mijloace de largi forțe social-politice. Acțiunile lor desfășurate cu consecvență pe toate planurile, au vizat dezvoltarea și consolidarea legăturilor dintre România independentă și conaționali săi din provinciile aflate sub ocupație străină, și totodată, printr-o tot mai intensă activitate diplomatică și de propagandă s-a urmărit, și s-a reușit într-o mare măsură, conștientizarea revendicărilor și justeții cauzei românești de către opinia publică internațională.

Declanșarea primului război mondial a făcut ca acest mare obiectiv-unirea tuturor românilor într-un singur stat-, să devină un imperativ al momentului istoric respectiv. De aceea, decizia luată de România, după doi ani de neutralitate, de a participa activ la război alături de țările Antantei se impunea ca un act legitim, justificat istoricește, determinat legic de necesitatea desăvârșirii unității național-statale. De altfel, în tratatul de alianță încheiat la 4/17 august 1916 de România cu Rusia, Marea Britanie, Franța și Italia, Antanta a recunoscut dreptul statului român de a-și uni la sfârșitul războiului toate teritoriile românești din Austro-Ungaria. Pentru aceasta a intrat România în război, pentru aceasta au luptat soldații români în trecătorile Carpaților, pe Jiu și pe Olt, în Dobrogea, pe Argeș în campania din anul 1916, ori la Mărăști, Mărășești și Oituz, în vara anului 1917.

Actul intrării României în primul război mondial-justificat de evoluția legică spre unitate a românilor-, a fost întâmpinat cu entuziasm de întreaga opinie publică din țară, care a înțeles pe deplin imperativul istoric al acțiunii neîntârziată pentru împlinirea idealului național prin unirea Transilvaniei cu Patria-mamă. Cunoscutul militant politic Nicolae Filipescu, unul din conducătorii „Ligii pentru unitatea politică a tuturor românilor”, dădea expresie

acestui puternic curent de opinie într-un discurs rostit la 15/28 martie 1915, răspunzând întrebării „Ce este România fără Transilvania? ”: „O absurditate geografică, O fâșie de pământ întortocheată și frântă în semicerc” (1).

Într-o adunare publică desfășurată la București în aceeași zi, profesorul universitar Ioan Ursu adresa următoarele cuvinte participanților la Congresul românilor din teritoriile aflate sub dominația Dublei Monarhii: „Pentru noi Ardealul e nu numai o chestiune de viață, dar și o chestiune de dreptate. N-aveți decât să vă uitați pe harta țării noastre și veți vedea la mijloc o scobitură, un gol, care arată că forma de azi de semilună a țării noastre e necompletă și că n-avem decât un arc din cercul complet care trebuie să fie în mod firesc forma țării noastre. Carpații ardeleni sunt destinați de natură să formeze diametrul cercului românesc”. Iar unirea Transilvaniei cu România-continua prof. Ioan Ursu- „ne mai îndeamnă ...sentimentul dreptății și spiritul vremii, care cere ca toți câți locuiesc un teritoriu compact și au aceeași origine și vorbesc aceeași limbă să fie uniți sub același drapel. Poporul nostru simte prin instinct că a venit ceasul ca să răzbune suferințele și nedreptățile trecutului și prin jertfe extraordinare să facem ca toți ai noștri să fie aduși sub acoperișul statului și cutele drapelului nostru”(2).

La opțiunile evidente ale românilor din Transilvania, autoritățile austro-ungare au răspuns prin agravarea măsurilor represive, zeci de mii de români transilvăneni fiind smulși de la vetrele lor, stabilindu-li-se domiciliu forțat ca persoane care chipurile periclitau securitatea Imperiului Dublei Monarhii. Alte zeci de mii de români transilvăneni și bucovineni s-au refugiat în țara liberă unde au susținut politica de angajare a României în război împotriva Austro-Ungariei.

Încercărilor de ultim moment ale oficialităților ungare de a-i determina pe români să-și proclame loialitatea față de Imperiul Dublei Monarhii, în schimbul căreia promițându-li-se ameliorarea situației, Iuliu Maniu le-a răspuns printr-o frază ce exprima credința ce anima pe toți românii trăitori sub asupra autorităților austro-ungare: „Nu iau un asemenea angajament pentru că răspunderea morală a acțiunii Familiei române, o are fratele cel mai mare, care este Regatul Liber” (3).

Reliefând cauzele ce au determinat declararea stării de beligeranță cu Austro-Ungaria, ca și rațiunile care stăteau la baza declarării războiului numai acestui imperiu și nu Puterilor Centrale, președintele Consiliului de Miniștri, Ion I.C.Brătianu, cu ocazia Consiliului de Coroană al României din 14/17 august 1916, preciza: „Într-o vâltoare ca aceea a actualului război, în care harta lumii se prefăce, o țară ca a noastră, o țară cu aspirațiuni naționale, nu poate să rămână neutră până la capăt, fără să compromită definitiv tot viitorul. Pe de altă parte, având drept ideal unitatea națională, suntem datori să urmărim

realizarea lui. De aceea, chiar dacă ar fi să fim bătuți, prin faptul că patru mari puteri ale lumii (Franța, Rusia, Marea Britanie, Italia) au recunoscut temeinicia revendicărilor noastre naționale și au sfințit printr-un act solemn hotărârile etnice ale românilor de peste Carpați, cauza românismului va face un pas înainte mai mare și mai însemnat decât oricând” (4).

Subliniind dreptatea cauzei pentru care statul român a intrat în război, scriitorul Barbu Ștefănescu-Delavrancea declara: „Noi n-am intrat în haosul acestui măcel pentru cuceriri, ci pentru desrobiri. Noi nu vrem ce nu este al nostru, ci vrem unirea cu frații noștri din Ardeal, din Banat și din Bucovina. Noi nu croim cu sabia o patrie nouă, ci ne-o întregim” (5).

Justețea pentru care a declarat România război Austro-Ungariei a fost percepută și înțeleasă în esența ei și de opinia publică europeană. Astfel, cotidianul britanic „The Evening Star”, consemna: „Motivul care determină România să intre în război este satisfacerea aspirațiilor ei naționale. România are o ambiție de mult cultivată de a încorpora provincii locuite de români (Transilvania și Banatul, n.a.) și, în același timp, să elibereze pe românii ce sunt acum sub dominația austriacă” (6). La rândul său, ziarul rusesc „Novoie Vremia”, după ce constata că „trei milioane de români trăiesc în Transilvania sub puterea habsburgilor, fiind supuși deznaționalizării”, conchidea: „Salvarea neamului românesc de distrugerea națională constituie tocmai scopul direct al intrării României în rândurile aliaților europeni” (7).

Participarea României la primul război mondial a avut semnificația sa reală, cea a „războiului dezrobirii fraților”. Transilvania și Bucovina, pământuri românești străvechi (ca și cel al Basarabiei aflat sub ruși), încorporat și menținut între fruntariile anacroniceii Dublei Monarhii, trebuiau să întregescă patria celor de același neam-România. Pentru această restituție istorică, scumpă tuturor generațiilor ce au pregătit mărețul eveniment, nu exista sacrificiu pe care românii să nu fie gata să-l facă. „După vremuri îndelungate de nenorociri și grele încercări-se menționa în Proclamația regelui Ferdinand I-, înaintașii noștri au reușit să întemeieze Statul român, prin Unirea principatelor, prin războiul de independență, prin munca lor neobosită pentru renașterea națională. Astăzi ne este dat nouă să întregim opera lor, închegând pentru totdeauna ceea ce Mihai Viteazul a înfăptuit numai pentru o clipă: Unirea românilor de pe cele două părți ale Carpaților” (8).

Convingerea că lupta pentru o cauză dreaptă, încrederea în viitorul unei patrii întregite, au fost suportul și tăria ce au purtat poporul nostru, în acei ani de imense sacrificii, spre înfăptuirea multiseclarului ideal.

În ultima etapă a primului război mondial s-a intensificat mișcarea popoarelor europene asuprite din cadrul imperiilor multinaționale pentru autodeterminarea națională și înlăturarea dominației străine. Președintele

S.U.A, Woodrow Wilson, a pus acest principiu, în ianuarie 1918, la baza condițiilor de negociere a păcii cu Puterile Centrale. În această mișcare a popoarelor europene, care s-au desfășurat pe spații largi, s-a înscris și lupta românilor pentru desăvârșirea unității lor statale.

În desfășurarea sa cronologică, evoluția procesului de făurire a statului național unitar român a început prin proclamarea unirii la Patria-mamă a Basarabiei ( 27 martie/ 9 aprilie 1918), urmată de cea a Bucovinei (15/28 noiembrie 1918) și apoi a Transilvaniei (18 noiembrie/1 decembrie 1918). Acesta n-a fost un fenomen întâmplător generat de anumite conjuncturi favorabile. O istorie multimilenară, încărcată de lupte și suferințe, a pregătit îndelung și temeinic idealul Unirii politice a românilor, apropiindu-i condițiile prielnice împlinirii ei definitive, demonstrându-i convingător justetea și relevând caracterul de legitate a evoluției istorice românești.

Încă de la apariția sa în anul 1910, aviația militară română-a treia în lume-(după Franța și Italia) a avut un rol important prin inginerul Aurel Vlaicu primul pilot al armatei noastre-, în ceea ce privește propaganda în sprijinul Marii Uniri. Prin zborurile făcute în toamna anului 1911 cu avionul „A. Vlaicu nr.II“ la Blaj (16/29 august ), Sibiu (4/17 septembrie), Brașov (18/1 octombrie), Iași (13/26 octombrie) și apoi în anul 1912 la Cernăuți (15/28 aprilie), Arad (1/14 iulie), Lugoj (8/21 iulie ), Hațeg (13/28 iulie), Orăștie-Bințiți (23/4 august ), Alba Iulia (5/18 august), Târgu Mureș (20/1 septembrie), Dumbrăveni (29/11 septembrie ), etc., a sensibilizat opinia publică din toate provinciile românești pentru înfăptuirea Marelui Ideal.

După triumful participării sale la Concursul internațional aviatic de la Aspern (23-30 iunie 1912) unde a reprezentat România și a câștigat cinci premii, ing. Aurel Vlaicu a efectuat un turneu aviatic în orașele transilvănene. El dovedea faptic tuturor, vocația de zbor a neamului nostru. La Arad, a fost întâmpinat de profesorul Vasile Goldiș, unul din fruntașii luptei pentru emanciparea românilor din Transilvania și a unirii acestei provincii românești cu Patria-mamă. Zborul a avut loc în ziua de 1/14 iulie 1912 pe un timp frumos, în prezența a zecilor de mii de români. În articolul „Vlaicu zboară la Arad”, jurnalistul maghiar Aradi Kazlony, nota printre altele: „Zbura într-un singur fel, și poate, într-o singură limbă, și totuși este incontestabil că zborul de Duminică a primit un caracter vădit naționalist. Trebuie să constatăm, totuși, că zborul lui Vlaicu a fost anunțarea, arma și demonstrarea aceluși separatism care ridică puternice bariere de despărțire în această țară și care, ori cât de liber ar fi fost de astă dată de politică, încheagă cu toate acestea rândurile poporului românesc spre același scopuri politice. Trebuie să recunoaștem însă că felul cum au știut românii să aprecieze știința și arta aviatorului lor, a fost deosebit de frumos și impunător”(9).

Dar visul lui Vlaicu a fost zborul peste Carpați, care semnifica unirea pe calea aerului a României cu Transilvania. Din nefericire, în ziua de 13 septembrie 1913, s-a prăbușit cu avionul la Bănești, dar ideea a rămas întipărită adânc în conștiința românilor, a aviatorilor.

În anii războiului de întregire, Aeronautica română și-a adus o contribuție importantă la obținerea marilor victorii din vara anului 1917 de la Mărăști, Mărășești și Oituz, fapt precizat și de generalului de divizie Eremia Grigorescu, comandantul Armatei 1-a, care sublinia în Ordinul de Zi nr.96/1917, următoarele: „Dar faptele ce au stârnit admirația tuturor și unde ați arătat cel mai frumos spirit de sacrificiu sunt în timpul zborurilor pentru legătura cu infanteria, când fără a ține seamă de pericol, v-am văzut zburând la înălțimi foarte mici asupra liniilor vrăjmașe, pentru a putea duce știri precise în mijlocul întunericului cauzat de bombardamentul de artilerie, atunci când vuietul asurzitor nu vă vedeam decât pe voi, nu primeam decât de la voi știri, că năvălitorii au fost striviți, că valurile dușmane s-au sfărâmat și dau înapoi(...)sunt proba bărbăției aviatorilor în luptă” (10).

În Anexa Buletinului se informații al Marelui Cartier General român din 28/10 august 1917, se sublinia: „Aviația a făcut de la începutul războiului servicii imense, iar locul pe care-l joacă în războiul modern această a 5-a armă, întrece cu mult așteptările. Superioritatea aeriană realizată de aviatorii noștri în toate escadrilele, are un mare rol în desfășurarea operațiunilor, venind în sprijinul infanteriei și artileriei. S-au transmis informațiuni privind mișcările de trupe inamice, concentrarea rezervelor, s-au fotografiat și bateriile inamice, aerodromurile și instalațiunile acestora. Zburând deasupra câmpului de luptă, avioanele au fost „ochiul bătăliei” cu ajutorul aparatelor t.f.f (telegrafie fără fir) care se găsesc la bordul lor. Aviatorii au fost în comunicațiune permanentă cu comandamentele terestre, indicând în fiecare clipă progresul sau oprirea valurilor de asalt. Mai mult, prin mijlocul semnalelor convenite, comandanții au cerut prin intermediul avioanelor colaborarea cu artileria și lovirea unor obiective inamice. Avionul a fost în timpul luptelor prețiosul organ de transmitere de pe linia de bătaie sau în spatele liniilor. Bateriile de artilerie ar fi fost oarbe fără ajutorul direct al avioanelor, care prin intermediul instalațiunilor de t.f.f. au ținut o strânsă legătură cu comandamentele.

Aviația de bombardament este o puternică armă, s-au bombardat noaptea obiective importante: aerodromurile de la Focșani și Târgu Secuiesc, portul și docurile din Brăila, coloane de trupe și vehicule în mișcare, gările de la Ianca, Făurei și Traianul.

Aviația de vânătoare a interzis avioanelor inamice să intre în liniile noastre pentru a nu vedea dispunerea trupelor amice, a bateriilor de artilerie. În același timp, avioanele de vânătoare au protejat avioanele de recunoaștere și bombardament.

Luptele aeriene și recunoașterile aviatorilor noștri de la vânătoare, au însuflețit trupele noastre aflate în ofensivă” (11).

Nu întâmplător, unul din cei mai importanți comandanți ai armatei germane de pe frontul românesc, general Kurt von Morgen, sublinia contribuția aviației române la eșecul ofensivei germane de la Mărășești. Astfel, în „Darea de seamă a Corpului 1 rezervă german”, generalul prusac, nota: „Activitatea aviației inamice a fost foarte vie și se concentrează mai ales pe frontul de atac și pe teatrul dinapoi. Avioanele inamice luă adesea parte la lupte și aruncară de la înălțime mică bombe asupra trupelor atacului și traseră asupra lor cu mitraliera. Cât de mult au suferit comandamentele noastre de pe urma aeronauticii din fața lor” (12).

Aceleași aprecieri le-au făcut și unii prizonieri din Regimentul 15 rezervă bavarez-Divizia 70, care au declarat la interogatoriu: „Am admirat curajul aviatorilor români, curajul și îndrăzneala lor în luptă, coborând la înălțimi mici și aruncând bombe sau trăgând cu mitralierele de bord. Numeroși aviatori inamici (români și francezi) au zburat deasupra pozițiilor noastre, fără ca artileria noastră să aibă timp să fi tras în ei, după cum trebuia. Impresia este cu atât mai dezagreabilă, cu cât tunurile contra aeronavelor ale inamicului (românești) trag foarte exact, producând aviației noastre multe pierderi” (13).

Căpitanul aviator Mircea Zorileanu „cea mai fină manșă a aviației române” din anii războiului de întregire națională, care l-a cunoscut bine pe ing. aviator Aurel Vaicu, a executat în vara anului 1917 misiuni de bombardament de noapte, trecând în zbor Carpații. După ce a bombardat în mai multe rânduri obiective militare la Brașov, de fiecare dată a lansat manifeste asupra orașului și satelor din jur prin al cărui conținut, românii erau încurajați să reziste opririlor administrației străine, și să lupte pentru unitatea națională. La fel au procedat și alte trei echipaje de aviatori români care, după ce au reușit să fotografieze aerodromuri inamice din Transilvania, între care cele de la Katolna, Covasna și Târgu Secuiesc, au lansat proclamații tipărite asupra acestor localități, prin care locuitorii erau asigurați că n-au fost uitați și că Armata română îi va elibera în curând (14).

După cea de-a treia bătălie pentru Oituz, care a dovedit că trupele Puterilor Centrale au fost înfrânte definitiv, s-a trimis peste munți, în Transilvania, un avion tip H. Farman metalic numit „Obor Gara de Nord” pilotat de locotenentul pilot Constantin Mincu - locotenent observator Radu Cutzarida, care a lansat manifeste, anunțând victoria Armatei române.

Trebuie menționat faptul că, la fel ca și în armele terestre, în aviație, au luptat și aviatori români originari din Transilvania. Printre aceștia s-au numărat ofițerii Ioan Sava- Câmpineanu, Traian Burduloiu, Aurel Mănoiu, Cornel Bianu, etc. Toți au îndeplinit misiuni periculoase, și au dat dovadă de mult curaj și bărbăție în timpul misiunilor îndeplinite în liniile inamice (15).

Lucrarea „*Locotenentul Vasile Niculescu, pilotul Marii Uniri*”, prezintă celor care studiază istoria Aripilor românești, rolul pe care aviatorii l-au avut în realizarea Marii Împliniri, în mod special locotenentul av. Vasile Niculescu, pilot în Escadrila Farman 4.

Am scris despre activitatea acestui pilot de excepție în revistele: „Magazin Istoric” nr.12/1998; 12/2001 în „Dosarele Istoriei” nr.10(62) 2001; „Top Gun Special”, precum și în cartea cu titlul „Zburătorii României Mari”, Editura Alpha, Buzău, 2007, paginile 267-271, fiindu-i dedicate eroului acestei cărți.

Aș dori să fac o precizare: multe din fotografiile publicate în scrierile unor autori care au elaborat studii sau lucrări cu tematică aeronautică, au reprodus fotografii care sunt din colecția mea, fără ca respectivii să menționeze acest lucru. Imaginile foto sunt prezentate ca fiind autentice și care îl prezintă și pe aviatorul Vasile Niculescu. Aceștia n-au făcut altceva decât să publice copii după fotografiile originale care îmi aparțin și pe care le-am adunat cu mare trudă pe parcursul a trei decenii. Am fost de acord ca Muzeul Aviației să facă unele reproduceri după originalele aflate în proprietatea mea și pe care le-am pus la dispoziția instituției, dar cetățenii în cauză, au uitat că există o lege care apără drepturile de autor, al celor care dețin și colecții de fotografii autentice, de epocă, cu tematică aeronautică și care nu pot fi publicate decât cu acordul deținătorului legal al acestora. În vremurile în care trăim, furtul, inclusiv cel intelectual este la ordinea zilei și nimeni nu te apără. Cu o justiție coruptă aproape în totalitate, nu mai este nimic de făcut. Am putut măcar să prezint acest aspect regretabil într-o carte, despre un mare erou al Aripilor românești.

Cultul eroilor, al personalităților deosebite, este o datorie a fiecăruia dintre noi. Căci în faptele acestor oameni, tineretul găsește întotdeauna modele și exemple de urmat, stimulează inventivitatea și capacitatea creatoare, inițiativele bune și îndrăznețe.

Repovestirea vieții exemplare a unor astfel de oameni, cum este aceea a pilotului Vasile Niculescu, este de natură nu numai să conserve, dar să și propage gânduri și sentimente înălțătoare, de mare respect pentru cel care a fost pilotul Marii Uniri de la 1 Decembrie 1918.

Biografia temerarului zburător constituie un îndreptar, iar faptele lui de strălucit pilot de front, de vajnic propagator al acestei frumoase și nobile meserii a zborului, de organizator și conducător de zburători, rămân pilde demne de urmat.

Printr-o analiză minuțioasă întreprinsă cu obiectivitate și mult devotament, prezentăm unul din momentele de cumpănă, dar și de glorie ale aviației și al sprijinului direct al zburătorilor noștri în lupta pentru Marea Unire, folosind numeroase documente inedite studiate în cadrul Serviciului Istoric al Armatei (Arhivele Militare Române-filia la Pitești), în arhive particulare.

Un moment istoric major necunoscut de publicul larg, dar-în mare parte-,chiar de către specialiști, lucru datorat unor bariere ideologice și nu numai. Consecințele lui sunt prezente până astăzi, iar exemplul de energie și fermitate dat de înaintași, de aviatori, în apărarea hotarelor României întregite se cuvenea a fi adus la lumină, explicat în rădăcinile, desfășurările și perspectivele sale. De aceea, readucerea în memorie a ultimei părți a tragicei epopei trăite de poporul român în războiul de întregire, culminând cu o strălucită afirmare a drepturilor sale pe plan internațional, a rolului său în apărarea valorilor civilizației și democrației europene era o necesitate.

Deși, peste o parte din datele și personajele care s-au aflat în vârtoarea evenimentelor de acum nouă decenii s-a așternut aparent colbul uitării, experiența și învățămintele reieșite, ca și într-o măsură considerabilă consecințele lor prezintă și azi interes și o actualitate de care, nu numai istoricii, dar și factorii responsabili politici și militari trebuie să țină seama în judecarea și luarea deciziilor lor.

După anul 1990, deschiderea de noi arhive-dintre care unele, din considerente de ordin ideologic, fuseseră supuse unui regim strict-a permis revitalizarea cercetării acestei ultime și hotărâtoare etape a războiului de întregire națională. Reconstituirea cauzelor, a desfășurării și încheierii campaniei armatei române, a acțiunilor aviației, din 1918-1919 în contextul complex al negocierilor de pace de la Paris, al ofensivei bolșevice în estul și centrul Europei și al transformărilor radicale ale hărții geopolitice din această parte a continentului, ale însuși sistemului statelor europene și raporturilor internaționale post- belice, ne-au condus la un amplu efort de investigație și analiză, de la surse inedite de arhivă, îndeosebi românești, până la numeroase studii, volume de documente și memorii, monografii care îmbrățișează fie întregul ansamblu al primului război mondial, fie episoade mai importante.

Experiența și concluziile la care am ajuns în urma eforturilor noastre se regăsesc în paginile acestei cărți, în cadrul căreia am căutat să realizăm o imagine reală a evenimentelor aeronautice petrecute între anii 1918-1919,printr-un just echilibru între reconstituirea critică, științifică și evocarea lor vie, între național și internațional.

Istoria aeronauticii nu se scrie numai cu mintea ci și cu inima. Iată de ce nu am putut rămâne insensibili atunci când a trebuit să reconstituim o parte din atmosfera acelor timpuri tumultoase, de profunde prefaceri- aducând-o sperăm-, cât mai aproape de perceperea și înțelegerea cititorilor de azi. În acest sens amintim de misiunea executată de locotenentul av. Vasile Niculescu, care a riscat mult trecând în zbor Carpații pe un timp total neprielnic, pilotul fiind conștient de importanța acelei misiuni istorice.

Am căutat, dincolo de prezentarea exactă a desfășurării faptelor, să surprindem stări de spirit, reacții și atitudini colective sau individuale, care luminează corespunzător un trecut nu prea îndepărtat.

Printr-o viziune proprie, am urmărit integrarea istoriei aeronauticii în istoria națională punând astfel accent pe ideea că, fără a ne legăna în iluzii, România și națiunea română au jucat și trebuie să aibă în continuare un rol în politica continentală. „Când se va scrie istoria pentru întregirea neamului- avea să spună marele fruntaș liberal I.G.Duca-printre atâta glorie istoricii nu vor ști dacă trebuie să laude mai mult vitejia ostașului român sau admirabilul său spirit de disciplină.”

Iată de ce această carte se dorește a fi în același timp un omagiu adus luptătorilor din aviația militară, concentrând virtuți și energii strâns legate de tradiții aeronautice îndelungate.

Ne-am asumat cu responsabilitate această dificilă întreprindere, efectuată în spiritul adevărului istoric, dar și al construirii acelor punți de înțelegere pentru timpurile actuale.

România Mare, creație firească a neamului românesc, s-a afirmat între anii 1918/1919, ca și în perioada următoare, ca un stat animat de spiritul de ordine și de simțul datoriei față de comunitatea internațională, fiind un factor de stabilitate și echilibru în Europa și în lume. Riposta Armatei române, unde aviația a avut un rol esențial în fața agresiunii guvernărilor comuniste de la Budapesta și Moscova, a avut menirea de a apăra și impune respectarea voinței naționale, democratic și liber exprimate la Alba Iulia la 1 Decembrie 1918. Iar Pacea de la Trianon din 1920 nu a făcut decât să consacre juridic, pe plan internațional, ceea ce poporul român înfăptuise prin voința sa unanimă.

Cel, a cărei viață am încercat să o reconstituim în paginile acestei cărți-atât cât a fost posibil, pe baza documentelor studiate în Arhivele Militare Române-, a fost un OM adevărat, care a trăit cu cinste și onoare și profundă credință în Dumnezeu, care a ajutat în taină moral și material pe mulți necăjiți ai soartei și care și-a păstrat verticalitatea, neacceptând compromisuri.

Pe măsură ce din crâmpie de viață încercăm să reînnoim firul existenței sale, sentimente de speranță puneau tot mai mult stăpânire pe noi. De speranță, la gândul că urmărind povestea vieții aviatorului Vasile Niculescu, zburător remarcabil, cititorul va deveni puțin mai înțelept, mai demn și mai generos, așa cum a fost eroul acestei cărți.

*Autorul*

*București, martie-august 2008.*

## CAPITOLUL I

### COPILĂRIA ȘI ȘCOALA

Se întâmplă uneori ca oamenii care au jucat un rol important pe scena istoriei, care și-au pus viața în pericol pentru a contribui la realizarea unei aspirații naționale, să fie repede uitați de semenii lor. Sacrificiul lor, curajul-pe care alții nu l-au avut-, sunt ignorate. Își sfârșesc viața ca niște anonimi, fără a se bucura de răsplata pe care o meritau-și pe care de multe ori nici nu o mai cer-fără ca manualele de istorie să le rețină numele.

Un astfel de caz este cel al aviatorului Vasile Niculescu, care a avut un rol deosebit de important la realizarea României Mari.

S-a născut la 21 noiembrie 1891 în localitatea Fălticeni. În cursul primar a fost remarcat de învățător, care, cu măiestria sa pedagogică, cu iscusință, cu dragoste pentru copii și cu multă dăruire, a fost pătruns de mulțumire că în elevul Vasile Niculescu sălășuia o minte iscoditoare și o simțire caldă, care pătrundea înaintea altor copii de seama lui rosturi încă nelămurite și tainice. (16)

După absolvirea cursului primar, fiind silitor la învățătură și având o minte ageră, părinții au insistat să urmeze Seminarul Teologic. Concurența a fost mare, dar a trecut examenul de admitere, cu succes.

Deși copilăria și-a trăit-o în neconstrângere, în universul străzilor prăfoase ori noroioase, după starea vremii, în arșița soarelui sau în asprimea vânturilor, ploilor și gerurilor, într-o lume aproape a libertății primare, Vasile Niculescu s-a integrat destul de repede rigorilor ordinii și disciplinei instituită în cadrul școlii. Insuficient susținut de posibilitățile bănești reduse ale familiei, tânărul seminarist a ținut voinicește pasul cu frunțașii clasei. Sârguincios la învățătură, serios în tot ceea ce întreprindea, disciplinat și ordonat el și-a câștigat, chiar de la început, aprecierea profesorilor și simpatia colegilor. „Ai fost frunțaș al clasei și al școlii și acum m-am convins că și în societate ai reușit să devii un om sobru, corect și cu calități de muncă serioasă, de jertfă aproape de sacrificiu, ca aviator”, nota într-o scrisoare fostul său coleg de seminar, preotul ortodox Petrache Savin (17).

Fire studiosă, copilul venit dintr-un sat care a dat țării oameni de cultură, punea tot felul de întrebări profesorilor, iar atunci când primea un răspuns care-i lărgea orizontul de gândire și de cunoaștere, fața i se îmbujora de satisfacție. Îi plăcea istoria și limba latină; când a devenit zburător, recita celor din echipaj din poemul „De Rrerum natura”, scris de Titus Lucrelius Carrus.

Atracția pentru zbor, precum păsările, îi era întărită de faptul că aviația, abia născută, începea să se facă tot mai mult simțită. Izbucnise primul război mondial și pe fronturi, avionul era deja folosit ca unealtă a morții. Încet, pe nesimțite, mintea tânărului a început să înregistreze aproape tot ce se povestea și se scria, în acel timp, despre aviatori și despre avioane. Visul lui era însă să zboare și până la urmă l-a realizat.

La 24 ianuarie 1915 s-a înrolat în armată cu gradul de soldat, urmând cursurile Școlii de pilotaj de la Băneasa. Corpul didactic al școlii reunea zburători de elită, care aparțineau primelor generații de piloți militari și care proveneau inițial din alte arme-cavalerie, geniu, artilerie, marină, infanterie-pentru că în începuturi, nu exista o armă de sine-stătătoare a aeronauticii. Ofițerii-instructori, deși erau tineri, dobândiseră o maturitate în activitatea lor. „M-a fascinat zborul de mic copil și am văzut pentru prima dată aeroplanelle la manevrele militare din toamna anului 1911, care se desfășurau în zona noastră-își amintea el mai târziu. În Școala de pilotaj l-am avut conducător pe George Valentin Bibescu, iar ca instructor de zbor pe locotenentul Mihai Savu, un adevărat cavalier al cerului” (18).



LNA -Baneasa 1915 <sup>3</sup>-G.V. Bibescu

**Foto 1.** Prințul George Valentin Bibescu, pionier al aviației românești și internaționale, deținătorul brevetului de pilot nr.20/6 ianuarie 1910 acordat de Aeroclubul Franței. A sprijinit înființarea aviației militare naționale achiziționând din donații avioane francezești pentru armata română (Colecția autorului).

Blajin și foarte răbdător cu elevii, pilotul-instructor Mihail Savu provenea din rândul ofițerilor de rezervă. Era un om talentat, plăcut la înfățișare, având o voce de tenor deosebită. Dealtfel, după război, va activa la Teatrul Național din București, mulți ani.

Elevul-pilot Vasile Niculescu a devenit unul dintre cei mai disciplinați cursanți ai școlii, își îndeplinea îndatoririle cu o conștiinciozitate care stârnea, de-a dreptul, surprinderea colegilor săi. Dar în același timp, el s-a asigurat de prețuirea și de respectul principalului om al acelor zile hotărâtoare din viața sa-în cea fizică și spirituală, în cariera sa de aviator-instructorul lui de zbor. Calm, atent, desăvârșit precaut și deconcentrat, cu răbdarea specifică moldoveanului care ciulește auzul să asculte cum crește firul de iarbă, riguros în respectarea regulilor scrise și a îndrumărilor primite verbal de la instructorul său de zbor, Vasile Niculescu „trăia” cu adevărat cursul la care participa, studiul căruia i se dăruise de-abinelea. Programul era încărcat, dar decurgea totuși în ritm susținut, fără nici o irosire de timp.

Pe aerodrom, asista cu nerăbdarea zburătorului care încă nu-și putea întinde aripile, ca unul care era încă în perioada uceniciei, dar inima și cugetul lui trăiau cu intensitate planurile lui de viitor.

Începând cu sfârșitul lunii martie 1915, timp de mai multe zile, a executat zboruri de aclimatizare, la limita unui sfert de oră, în tur de pistă cu avionul Blériot.



**Foto 2.** Avionul Blériot XI din dotarea Școlii de pilotaj a Ligii Naționale Aeriene de la Băneasa. Pe un astfel de aparat de zbor s-a instruit elevul-aviator Vasile Niculescu. (Colecția autorului)

Veni și ziua primului zbor în dublă comandă. A pornit cu mult calm motorul, a rulat și după puțin timp s-a trezit în aer. Când a ajuns la 150 m altitudine, o lume mirifică i s-a deschis în față și „am intrat într-un vis extraordinar. Nimic nu mai era ca pe pământ și mi se părea că stau în loc, deși zburam cu 100 km/oră. Era ceva ireal, de nedescris, eu cu mâna pe manșă și avionul care îmi asculta comenzile ca un copil cuminte și îmi acorda încrederea sa. Eram atât de fericit, încât mă simțeam deja aviator, din locul meu, aveam impresia că sunt singur în avion. M-am lipit de scaun și privii elicea cum taie aerul și aeroplanul virează spre terenul de zbor. Jos, apar hangarele ce păreau ca niște jucării. Reduc motorul și vin pe o pantă lină, prin învârtiturile elicei văd linia orizontului. Pământul crește, se apropie, o zduncinătură și iar sunt pe pământ. Tai contactul și rămân câteva minute în carlingă, instructorul nu s-a mirat câtuși de puțin, era obișnuit cu astfel de situații” (19).



**Foto 3.** Elevi-aviatori ai Școlii de pilotaj de la Băneasa patronată de Liga Națională Aeriană. Pe rândul de sus, al șaselea, cu mustață, elevul Vasile Niculescu. (Colecția autorului)

Mulțumit de felul în care a pilotat, instructorul i-a spus: „Ești făcut pentru zbor. Locul dumitale se pare că este mai mult pe cer decât pe pământ. Ai făcut seminarul și ai vrut să devii preot. În aviație, ești în elementul tău, pentru că ești mai aproape de Dumnezeu și de zborul sfinților din calendar, acolo, pe cer...”