

**A.R.P.I.A.**



**FILIALA BACAU**

**Comandor George-Paul SANDACHI**

# **Zborul Marii Uniri** **- de la Bacău la Blaj**



**ROVIMED PUBLISHERS**

**2008**

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României

**SANDACHI, PAUL-GEORGE**

**Zborul Marii Uniri : de la Bacău la Blaj** / George-Paul Sandachi ;  
pref.: Jean Ciută ; postf.: Nicolae Petrescu ; ed.: Viorel Medvețki. – Bacău :  
Rovimed Publishers, 2008

ISBN 978-973-1897-04-2

I. Ciută, Jean (pref.)

II. Petrescu, Nicolae (postf.)

III. Medvetki, Viorel (ed)

629.7(498) Niculescu-Popa, V.

929 Niculescu-Popa, V.

Copyright © by George-Paul Sandachi

© Toate drepturile rezervate pentru România

Editura Rovimed Publishers

Str. Calea Mărășești 12, Bl. 12, Ap. 1, 600015

Bacău, România

Departament distribuție:

Tel: (40234) 525.019

Fax: (40234) 525.071

[www.rovimed.com](http://www.rovimed.com)

e-mail: [editura@rovimed.com](mailto:editura@rovimed.com)

Prepress: Elena Ioniță

Corectura: Grupul “Româna corectă” al Facultății de Litere – Universitatea  
din Bacău (coord., conf. univ. dr. Ioan Dănilă)

***Proiect realizat cu sprijinul Primăriei Municipiului Bacău și al  
Consiliului Local al Municipiului Bacău. Conținutul acestui proiect nu  
reflectă neapărat poziția Primăriei Municipiului Bacău și nu implică  
nici o responsabilitate din partea acesteia.***

**Comandor George-Paul Sandachi**

# **Zborul Marii Uniri**

**de la Bacău la Blaj**

ROVIMED PUBLISHERS  
2008



## În loc de prefață

la lucrarea „Zborul Marii Uniri – de la Bacău la Blaj”  
a comandorului George-Paul Sandachi, în contextul aniversării a  
**600 de ani de existență documentară a Bacăului**  
și a **90 de ani de la Marea UNIRE**

*Tabloul înfăptuirilor băcăuane și al personalităților în cei 600 de ani de existență documentară nu ar fi complet dacă nu am adăuga și contribuția la dezvoltarea aeronauticii române, alături de Traian Vuia, Aurel Vlaicu și Henri Coandă.*

*Județul Bacău a dispus de condiții topografice și logistice adecvate pentru organizarea de aerodromuri de campanie, în Primul Război Mondial, fapt ce a influențat, peste ani, evoluția aeronauticii, puternic exprimată de prezența, la Bacău, a Întreprinderii de Avioane AEROSTAR (fostă I.R.Av., U.R.A.), a Bazei Aeriene și a Școlii de Pilotaj, cât și a bravilor încercători ai noilor tipuri de avioane.*

*În raza orașului Bacău, în Primul Război Mondial, pe linia de intersecție a axei Gherăiești – Hemeiuși – Mărgineni, se afla un aerodrom care era folosit pentru apărarea zonei, observare aeriană și misiuni de legătură, ținându-se cont că în Bacău era la acea dată și sediul Statului Major General – situat în casa inginerului Anania (actualmente, strada George Bacovia), condus de generalul Alexandru Averescu, care comanda fronturile de la Oituz. În apropierea bazei aeronautice respective se află și în prezent „Lazaretul” – Cimitirul eroilor francezi și englezi căzuți la datorie ca urmare, mai ales, a ravagiilor febrei tifoide și tifosului exantematic din acea perioadă.*

*Episodul pilotului-locotenent aviator Vasile Niculescu-Popa din 23-24 noiembrie 1918 – în misiunea epocală denumită suis-generis „Pilotul Unirii” de-acum 90 de ani - rămâne o marcă emblematică pentru aviația română și istoria Bacăului.*

*Meritele reactualizării aceluși episod revin cu prisosință comandorului George-Paul Sandachi – directorul Muzeului Aviației din București, autorul volumului ce-l prefațăm, care cu o acribie autentică a cercetat, selectat și interpretat izvoarele istorice existente cu privire la subiect, Primăriei Municipiului Bacău și Filialei Bacău a Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii, unde-și desfășoară activitatea pertinentă câțiva entuziaști pasionați de aeronautică. Tuturora, felicitările de rigoare și îndemnuri spre noi succese!*

*Momentul publicării și valorificării volumului prefațat privind „Zborul Marii Uniri – de la Bacău la Blaj” va întregi în mod fast omagiile manifestărilor consacrate aniversărilor: 90 de ani de la Marea Unire – încheierea procesului statal-național românesc și 600 de ani de existență documentară a Bacăului.*

*Bravi oșteni ca: Vasile Niculescu, Victor Precup – eroi ai legendarului Zbor al Unirii, cât și Eugen Botezatu – pilotul parașutist ce a dus mesajul Primăriei Bacău către Primăria Blaj în 1993, precum și atâția alți temerari ai aerului vor rămâne veșnic în amintirea și conștiința generațiilor prezente și viitoare.*

*Prin editarea și publicarea acestei lucrări, ca și prin întreaga sa activitate, Filiala Bacău a Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii își îndeplinește cu succes misiunile sale de răspândire a adevărului despre aeronautica și astronautica națională și universală, prin popularizarea realizărilor, a istoriei și a contribuției românilor în afirmarea dezvoltării aviației și cosmonauticii, de susținere a fenomenului aeronautic și a manifestărilor ce privesc istoria, construcțiile și arta zborului, de implicare a tineretului în acest domeniu.*

*Îndemn A.R.P.I.A. – Filiala Bacău, Baza Aeriană 95 și S.C. AEROSTAR S.A. să depună eforturi și pe mai departe, privind cunoașterea faptelor de vitejie ale acelor care s-au jertfit pentru binele națiunii române și să cultive în simțămintele tinerei generații sentimente și fapte pe măsura înaintașilor.*

*O lucrare care să nu lipsească din bibliotecile instituțiilor de învățământ și cultură, ale instituțiilor religioase și sociale, ale instituțiilor administrative, cel puțin de pe teritoriul județului BACĂU.*

25 iunie 2008

Prof. dr.

Jean CIUTĂ,

Cetățean de Onoare al Municipiului Bacău

## Cuvânt-înainte

Cu mulți ani în urmă ascultam de pe o bandă de magnetofon glasul lui Vasile Niculescu. Cu o voce ștearsă, obosită, povestea despre zborul său peste Carpați, de la Bacău la Blaj, în acel an de grație - 1918. Era prin 1985. Bietul om se prăpădise cu numai câțiva ani înainte. Relatarea imprimată pe banda de magnetofon dar, mai ales, tonul din vocea sa m-au îndemnat să doresc să aflu mai multe. Atunci am descoperit în arhivele nucleului Muzeului Aviației un dosar și câteva fotografii.

În 1987, istoricul Vasile Netea a publicat o lucrare remarcabilă despre premisele Unirii de la 1 Decembrie 1918. Grație acestei lucrări am reușit să pătrund importanța misiunii lui Vasile Niculescu. Împreună cu domnul prof. Neculai Moghior de la Muzeul Militar Național am publicat mai multe materiale despre “pilotul Unirii”. Am intervenit pentru tipărirea unui plic filatelic, au fost bătute plachete. Parcurgând „Memoriul” căpitanului în rezervă Niculescu Grigore-Vasile, trăiesc cu sentimentul că orice am face, nu vom repara niciodată nedreptatea ce i s-a făcut în timpul vieții.

De curând, filiala Bacău a Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii a luat inițiativa ca în acest an să facă o reparație morală față de Vasile Niculescu. Am îmbrățișat ideea și ... așa s-a născut această lucrare.

Am încercat să aduc în actualitate figura acestui pilot al aeronauticii militare române, să plasez misiunea sa din zilele de 23 și 24 noiembrie în contextul evenimentelor ce au premers actul Unirii Transilvaniei cu Regatul României de la 1 Decembrie 1918.

Nu a fost un lucru ușor atâta timp cât lucrările de istoriografie aeronautică sunt extrem de rare. Nu avem încă o lucrare cu privire la participarea aeronauticii militare române la Primul Război Mondial. Poate, de aceea, mulți oameni neavizați sunt sincer mirați când află că am avut o forță aeriană în campania din 1917, că această forță aeriană a sprijinit acțiunile trupelor de uscat la Mărăști, Mărășești și la Oituz, în Basarabia în 1918 și în campania din Ungaria din 1919. Vasile Niculescu a făcut parte din această forță aeriană, fiind decorat, pentru modul remarcabil în care și-a îndeplinit misiunile primite, cu Ordinul “Steaua României”. Pentru că a acționat în sprijinul trupelor rusești de pe frontul românesc, a primit Ordinul “Sf. Ana” clasa a III-a. Ulterior, în 1931, a fost decorat cu Ordinul “Virtutea Aeronautică” cu spade, clasa “Crucea de Aur”, la care s-au atașat două barete. Fie și numai pentru aceste aprecieri căpitanul Vasile Niculescu este un erou al neamului. Istoria avea să-i rezerve însă un loc aparte în paginile sale: “pilotul Unirii”.

Evident, momentul 1 Decembrie 1918 ar fi avut loc și dacă Vasile Niculescu și Victor Precup nu ar fi executat misiunea de la Blaj, așa cum românii și rușii ar fi fost victorioși la Mărășești chiar dacă sublocotenentul Niculescu nu ar fi ieșit în misiuni de luptă. Întrebarea care se pune este: până unde putem merge cu aceste negații? Cum s-a ajuns la momentul 1 Decembrie 1918? O înlanțuire de evenimente, unele dirijate din umbră sau conduse la lumina zilei de lideri mai mari sau mai mici, oameni simpli, oameni politici, militari, altele necontrolate sau controlate de hazard. Au fost acțiuni care, prin efectul lor, au anulat rezultatele altora sau, din contră, au susținut ceea ce era esențial în derularea acestora. Au fost oameni sinceri și au fost actori; idealişti și oportuniști, chiar și nebuni ai “regelui”. Producerea acestor evenimente și evoluția acestor personaje au făcut posibilă Adunarea de la Alba-Iulia, cu deznodământul ei. Și, peste toate, o atmosferă generată de un entuziasm al maselor greu de redat. În această concepție poate fi înțeleasă misiunea pilotului militar Vasile Niculescu din zilele de 23 și 24 noiembrie 1918. Ea a apărut ca o necesitate a momentului și trebuia executată.

\*\*\*

Aduc mulțumiri colegilor mei de la Muzeul Aviației pentru ajutorul pe care mi l-au dat în selecția materialului.

Comandor

George–Paul SANDACHI



## Capitolul I

### ■ „Pregătiți un avion care să aterizeze la Blaj!”

La 18 octombrie 1918, deputatul Alexandru Vaida-Voevod anunța, de la tribuna Camerei, guvernul maghiar și opinia publică din Ungaria și străinătate hotărârea luată la Oradea cu câteva zile înainte: dreptul exclusiv al reprezentanților aleși de poporul român de a reprezenta Transilvania. La 29 octombrie se constituie la Budapesta, din exponenți ai Partidului Național și ai Partidului Social-Democrat din Transilvania, Consiliul Național Român ca „*unic for care reprezintă voința poporului român și se bazează pe libera hotărâre asigurată de curentul vremii și de voința popoarelor libere*”<sup>1)</sup>. Consilii naționale comune, cu participarea ambelor partide, aveau să se constituie cu rapiditate în toate comitatele și localitățile transilvănene și bănățene.

La Blaj, Consiliul Național Român avea să fie înființat la 4 noiembrie, ca forță politico-administrativă în locul vechilor instituții înlăturate<sup>2)</sup>. Președinte a fost ales dr. Vasile Suci. O săptămână mai târziu, în ședința Consiliului Național Român Central ținută în casa lui Ștefan Ciceo-Pop din Arad, s-a hotărât trimiterea la Iași a unor reprezentanți cu scopul de a stabili contactul cu Guvernul Regatului României. Această misiune era considerată ca fiind vitală, „... atitudinea României, prin poziția și relațiile sale diplomatice având să fie determinantă pentru desfășurarea ulterioară a evenimentelor”<sup>3)</sup>. Importanța sa, corelată cu insecuritatea drumurilor către Moldova, a determinat pregătirea a nu mai puțin de trei echipe. Dar să urmărim derularea evenimentelor.

Echipa alcătuită din Petre Popovici și sublocotenentul Emil Colbazi urma să treacă pe la Predeal. Este împiedicată de trupe germane în retragere. Încearcă pe la Vama Buzăului. Un viscol puternic îi întoarce pe cei doi curieri din drum.

Echipa formată din profesor dr. Nicolae Bălan, profesor la Institutul Teologic din Sibiu, mitropolitul de mai târziu al Ardealului, și căpitanul

1) „Adevărul”, 1918, 21 octombrie/3 noiembrie.

2) *Consiliul Național Român din Blaj, noiembrie 1918 – ianuarie 1919. Protocoale și acte*, vol. I, Editura Dacia, Cluj – Napoca, 1978, ediție îngrijită de Viorica Lascu și Marcel Știrban; din data de 4 noiembrie 1918 figurează întâiul proces-verbal cuprins în paginile Protocolului ședințelor plenare. El este redactat într-o formulare incompletă – nu a fost transcris în întregime. Este păstrat la filiala Arhivelor Statului din Cluj, fond Colecția de documente 1918, Blaj. D. 13-14.

3) Vasile Netea, „O zi din istoria Transilvaniei”, București, Editura Țara Noastră, 1990, pp. 116-117.

Precup Vasile, fost ofițer în armata austro-ungară, este mai norocoasă: plecată din Sibiu la 14 noiembrie 1918, ajunge la Iași după trei zile de mers cu automobilul prin Mediaș, Târgu-Mureș, Reghin, Bistrița, Vatra Dornei, Bucovina.

Cei doi sunt urmați la ceva timp de a treia echipă formată din Ghiță Crișan și Teodor Ruxiu, care reușește să treacă în Moldova pe la Vârciorova<sup>1)</sup>.

Nicolae Bălan ia contact cu primul-ministru Constantin Coandă, cu generalul Constantin Prezan, frații Ion și Vintilă Brătianu, Nicolae Iorga și cu alți oameni politici români; constată că oficialitățile de la Iași erau lipsite de informații actualizate cu privire la situația din Transilvania. Continuă seria întrevederilor cu diplomați francezi, englezi și americani acreditați în Regatul României<sup>2)</sup>. Expune pe larg situația lor, „*voința nestrămutată a poporului român din Ungaria și Transilvania de a se uni cu Regatul României*”<sup>3)</sup>. Se hotărăște ca echipa să se reîntoarcă, ducând cu ea o scrisoare din partea lui I.I.C. Brătianu datată 18 noiembrie 1918<sup>4)</sup>.

Expedierea documentului devine o problemă. Drumurile către Transilvania sunt blocate de zăpada viscolită, fiind nesigure. Se ia hotărârea ca scrisoarea să fie expediată la destinație cu avionul, fiind ales Blajul ca punct final al traiectului. De ce Blajul? Un rol important pentru unitatea statală a României l-au avut slujitorii Bisericii (episcopi, vicari, consilieri, profesori de teologie, protopopi și preoți parohi)<sup>5)</sup>, iar arhidieceza Blaj era una dintre cele mai puternice din Transilvania; ea cuprindea județele Sibiu, Făgăraș, Brașov, Târnava Mare, Trei Scaune, ceea ce făcea ca documentul primit de la Iași cu ajutorul avionului să poată fi difuzat cu rapiditate, iar mesajul inserat în conținutul său să poată fi difuzat pe o arie geografică extinsă. În timpul scurs până la plecarea avionului, profesorul Nicolae Bălan redactează o „lungă” scrisoare către Vasile Goldiș, datată 20 noiembrie. În termeni foarte hotărâți, acesta îi

---

1) Cei doi vor ajunge la Alba-Iulia cu un răspuns abia în ziua precedentă deschiderii Adunării.

2) Arhivele Statului, filiala Cluj-Napoca, fond c.d. 1918, Blaj, d. 323. În lucrarea pr. dr. Mircea Păcurariu (fost profesor la Institutul Teologic Universitar Sibiu) - *Politica statului Ungur față de Biserica românească din Transilvania în perioada dualismului, 1867-1918*, Editura Institutului Biblic și de Misiune al Bisericii Ortodoxe Române, Sibiu, 1986, se afirmă (p. 215) că profesorul Nicolae Bălan ar fi avut o întrevedere și cu regele Ferdinand I, iar „...peste câteva zile, a avut o întrevedere la Giurgiu cu generalul Berthelot, comandantul armatei franceze de Dunăre”.

3) *Ibidem*, vezi și „*Transilvania*”, 1943, nr. 11-12, pp. 877-879.

4) Fusesse trimisă o scrisoare cu un conținut similar, datată 1/14 noiembrie către Consiliul Național Român Central prin profesorul Halita; vezi Ștefan Pascu, *Marea Adunare Națională de la Alba-Iulia*, Cluj, 1968, p. 359.

5) Profesor dr. Mircea Păcurariu, *op. cit.*, p. 214; însuși Vasile Goldiș era pe atunci secretarul Episcopiei Aradului.

recomanda lui Vasile Goldiș ce credea că „se cuvenea să se facă cu pași hotărâți”<sup>1)</sup> îndată ce va ajunge scrisoarea la Arad: „Tratatul cu guvernul maghiar, dacă s-ar mai afla încă în desfășurare, să se întrerupă imediat, ele fiind complet inutile”<sup>2)</sup>, „să se convoace cât mai neîntârziat, cu o largă participare populară, adunarea de la Alba-Iulia, înainte de intrarea armatei române în Transilvania, unirea să se proclame fără nici o rezervă sau autonomie și, totodată, să se facă demersuri pentru a se obține adeviziunea sașilor, a șvabilor și a secuilor”. Cu privire la problemele teritoriale și îndeosebi la cele referitoare la Banat, Nicolae Bălan îi recomanda lui Goldiș să nu intre în amănunte<sup>3)</sup>. Cea de-a treia scrisoare, nedată, este adresată de către acesta vicarului Vasile Suciuc.

\*\*\*

Seara zilei de 18 noiembrie 1918; Grupul 1 Aviație se afla pe terenul de zbor de la Mărgineni, localitate situată la nord-vest de Bacău. Peste tot ninsese: „nori joși, mohorâți acopereau vederii noastre Carpații, numai aici, la câteva minute de zbor de noi ....”<sup>4)</sup>. Fiecare din piloții, observatorii aerieni, meseriașii și soldații grupului simțea „... că destul sânge și lacrimi i s-au dat pomului ce hrănea prețiosul rod: idealul visat de veacuri de jalea căruia ne-au murit moșii și strămoșii”<sup>5)</sup>. Era liniște, prea multă liniște.

Se primește un ordin transmis prin telegraf din partea Marelui Cartier General instalat la Iași. Aflat în tură operativă, soldatul Gheorghită prezintă documentul comandantului grupului: „Pregătiți un avion care să aterizeze la Blaj. Pasagerul sosind va da lămuriri!”<sup>6)</sup> Un zbor peste munți la Blaj nu este o misiune ușoară, mai ales în acest anotimp. Cu toate acestea, se oferă mai mulți voluntari. Maiorul Atanase Enescu trebuie să aleagă dintre piloții săi pe acela care îndeplinește cel puțin două condiții: să fie antrenat în zboruri pe distanțe lungi și să aibă aptitudini în navigația la vedere.

---

1) „*Transilvania*”, 1943, nr. 11-12, pp. 877-879.

2) Vasile Netea, *op. cit.*, p. 118; tratativele cu guvernul maghiar purtate la Arad fuseseră întrerupte pe 15 noiembrie, după două zile de discuții contradictorii.

3) *Ibidem*, pp. 118-119. Vasile Netea reproduce textul apărut în jurnalul „*Transilvania*”, Sibiu, 1943, nr. 11-12, pp. 876-879, text ce are unele modificări față de cel păstrat în arhivele Muzeului de Istorie din Cluj.

4) Niculescu Vasile - înregistrare pe bandă magnetică a interviului dat în 1979 redactorului postului de radio Cluj, Constantin Ivaneș; transcriere, locotenent-colonel Marin Mocanu, șeful Nucleului Muzeului Aviației (Muzeul Aviației, colecția Manuscrise, fond căpitan r. Niculescu Grigore-Vasile, dosar „*Personale-Mocanu M.*”, nepaginat). Vezi și „*Liniile Aeriene Române - Album aviativ*”, probabil 1986, nepaginat.

5) *Ibidem*.

6) *Ibidem*.

Locotenentul Vasile Niculescu din Escadrila de observație F4 pare să fie cel preferat: pe frontul de la Mărășești își formase ochii și deprinderea de a aprecia obiectivul peste care zbura, luând hotărârile ce se impuneau în fracțiuni de secundă<sup>1)</sup>. În plus, era „*specialistul grupului în aterizări scurte*”<sup>2)</sup>.

Data fiind gravitatea momentului, comandantul este nevoit să ignore faptul că cel ales de el ar fi trebuit să-și serbeze ziua de naștere la data la care se stabilise plecarea.

\*\*\*

Vasile Niculescu urma să împlinească 27 de ani pe 21 noiembrie 1918. Se născuse în Moldova, la Fălticeni, județul Baia, în casa soților Grigore și Irina Niculescu<sup>3)</sup>. A fost îndrumat de mic către hainele preoțești. După absolvirea celor 8 clase primare, a urmat seminarul, apoi bacalaureatul la secția reală. N-a fost să ajungă preot rămânându-i însă numele-poreclă: Popa. În 1911, vede pentru prima oară în viață un avion, un Farman III ce participă la manevrele militare din zona Roman. În mintea și în sufletul lui prinde rădăcini dragostea pentru aviație. Hotărârea este luată.

La 24 ianuarie 1915, va fi înrolat în armată ca soldat cu termen redus. Mai are un pas de făcut; se oferă voluntar pentru a deveni zburător. Urmează cursurile Școlii de Pilotaj de la Băneasa. Aici face cunoștință cu prințul George Valentin Bibescu, întemeietorul primului aeroclub din țară (1905), posesor al brevetului de pilot cu nr. 20 acordat de către Aeroclubul Franței (1910), întemeietorul Școlii de Pilotaj de la Cotroceni (1911) și al Ligii Naționale Aeriene (1912) ce va patrona Școala de Pilotaj de la Băneasa<sup>4)</sup>. Față de acest personaj emblematic al aeronauticii române, tânărul Vasile Niculescu manifestă o mare admirație, îl venerază.

Începe antrenamentele cu avionul Blériot „Pinguin”, acel aparat cu aripile tăiate ce nu putea zbura, dar folosea foarte bine în obținerea deprinderilor privind rulajul „*de-a lungul unor linii drepte pe diferite*

---

1) Niculescu Vasile - înregistrare pe bandă magnetică a interviului dat în 1979 redactorului postului de radio Cluj, Constantin Ivaneș; transcriere, locotenent-colonel Marin Mocanu, șeful Nucleului Muzeului Aviației (Muzeul Aviației, colecția Manuscrise, fond căpitan r. Niculescu Grigore-Vasile, dosar „*Personale-Mocanu M.*”, nepaginat). Vezi și „*Linii Aeriene Române - Album aviatic*”, probabil 1986, nepaginat.

2) *Ibidem*.

3) Aceste date au fost extrase din Memoriul căpitan r. Niculescu Grigore-Vasile aflat în Arhivele Militare, partida Memorii bătrâni, litera N, căpitani, nr. 194.

4) Vezi și George-Paul Sandachi, Dan Hadârcă, „*Prințul George Valentin Bibescu. Biografia unui călător*”, Editura Vivaldi, București 2000.

*directii ordonate*”<sup>1)</sup>. Zboară pe avioane Blériot XI monoloc: linii decolate, tur de pistă în jurul aerodromului la mică înălțime.



Instructorul lui Vasile Niculescu din Școala de pilotaj a Ligii Naționale Aeriene, Mihail Savu. La fel ca și elevul său, acesta provenea din cadrele de rezervă ale armatei. (Muzeul Militar Național)

Cu fiecare antrenament pe care îl execută își dovedește aptitudinile de pilot. Este apreciat de către instructorul său - Mihail Savu, unul din primii piloți ai ligii, cu specializare în Franța<sup>2)</sup>.

Locuiește peste drum de școală, în cameră cu un alt elev, voluntar și el, soldatul Nicolae Cicei<sup>3)</sup>. La popotă, la aceeași masă, cei doi se împrietesc cu soldatul Nae Vâscea.

Ies în evidență anumite trăsături de caracter ce creionează personalitatea tânărului Vasile Niculescu. Se raportează permanent la un cod de conduită pe care îl impune ca etalon în relațiile cu cei din jur. Va fi mult apreciat pentru acest fapt; în același timp, nu va fi scutit de răutățile venite din partea celor ce nu se pot adapta codului său. În fotografiile care s-au păstrat, figura sa degajă o anumită tristețe ce pare pornită dintr-o teamă față de ceva, ce ar urma să se întâmple și pe care el, Vasile Niculescu, îl cunoaște, dar nu-l poate împiedica să vină. Este resemnarea din prezent față de soarta pe care i-o va rezerva viitorul?

---

1) Nae-Iliescu Mitralieră, „Din Viața mea de zburător”, București, Editura Militară, 1975, pp. 16-17.

2) Muzeul Aviației, colecția Documente, fond căpitan r. Niculescu Grigore-Vasile - Scrisoare către comandor r. Mihail Pavlovschi, datată 23 septembrie 1968, fila 3.

3) *Ibidem*.

La 15 august 1915 obține mult râvnitul brevet (nr. 61)<sup>1)</sup>. Două luni mai târziu, se prezintă la Școala Pregătitoare de Ofițeri de Rezervă din Dealul Spirei nr.1. Pe 10 februarie 1916 este avansat caporal; trei luni mai târziu-sergent.

Piloții formați de Liga Națională Aeriană în ordinea primirii brevetelor

Elevii militari	
1. Capitan Foteșcu C.	18. Platonier Obretcovici C.
2. " Sturdza Al.	19. Soldat Bani A.
3. Sub-Lt. Mihăilescu Gh.	20. Sub-Lt. Ioanin P.
4. Capitan Căpă Ion	21. " Vofrașcu I.
5. Sub-Lt. Sava Mih.	22. " Uroșescu P.
6. Soldat Georgescu Ion	23. " Iorgulescu Eug.
7. " Magălea Paul	24. Soldat Pauchet Garel
8. " Popescu Marin	25. Sub-Lt. Bascovianu N.
9. Platonier Gorgan Nița	26. Platonier Crașaru D.
10. " Cotache N.	27. Sergent Stăfinescu Gh.
11. Sergent Niculescu	28. Locot. Dr. Atanasiu Viri.
12. Soldat Ciceș N.	29. Soldat Drăgănescu V.
13. " Văsoiu N.	30. Sergent Nădărescu D.
14. Sergent Turcu M.	31. Locot. Cantacuzino Ș.
15. " Doleșcu P.	32. Sub-Lt. Vidoliana
16. Capitan Campăneanu T.	33. " Crețu
17. Locot. Marșescu	

Elevii civili	
1. P. Macavei	3. Dora Caragiani
2. Nicolae Protopenescu	4. C. Stala

Darea de seamă a Ligii Naționale Aeriene pentru anul 1916. În rândul piloților brevetați la Școala de Pilotaj de la Băneasa, la poziția „11”, sergent Niculescu (Vasile-n.a.) urmat de cei doi camarazi și prieteni - Ciceș și Vâșcea. (Muzeul Aviației, colecția Carte veche-carte rară, fond Școli de pilotaj)



Soldatul T.R. Vasile Niculescu. Poartă la gulerul tunicii „micul Blériot”, însemnul personalului navigator din Aeronautica Militară Română. Fotografia este localizată la Mălini, județul Baia, acolo unde se stabiliseră părinții săi. (Muzeul Aviației, colecția Fototecă, fond căpitan r. Niculescu Vasile)

1) Arhivele Statului Major al Forțelor Aeriene, Registrul de brevete de pilot militar, nepaginat, poziția nr. 61.

În ziua de 10 iulie 1916 este avansat la gradul de plutonier și declarat absolvent al școlii; i se acordă un concediu de 30 de zile<sup>1)</sup>. Pleacă la părinți. Nu apucă să-și termine concediul, fiind chemat de urgență la Corpul de Aviație (Ordin de Zi nr. 16 din 01.08. 1916/Corpul de Aviație). Intrarea în război a Regatului României alături de coaliția Antantei este iminentă. Motivul: realizarea unității naționale.

15 august 1916; credincioșii ortodocși sărbătoresc Adormirea Maicii Domnului. Trupele de acoperire ale armatei române pătrund în Transilvania. Vasile Niculescu este mobilizat<sup>2)</sup>; reia antrenamentele de zbor pe aerodromul de la Pipera, unde este instalată școala de perfecționare a personalului navigant. Constată că a fi pilot brevetat nu este tot una cu a fi pilot de luptă. Se antrenează pe avioane biplane Maurice Farman și monoplane Morane Saulnier. Programul este foarte încărcat; zboară aproape zilnic.



Vasile Niculescu (primul din dreapta) alături de unul din instructorii săi, locotenentul Sever Pleniceanu, și o parte din colegii de la Școala de antrenament de la Pipera. În plan secundar, un avion Caudron G3. Personajul feminin din dreapta este Elena Caragiani, prima femeie din România brevetată pilot. (Colecție ing. Mihai Chiroiu)

1) Ordinul ministrului de Război nr. 987 din 26.06.1916 și Ordin de Zi nr. 16 din 26.06.1916.

2) Înalt decret nr. 2.784 din 15 august 1916.

Primul avion al aeronauticii militare române aterizează lângă Brașov<sup>1)</sup>. Unitățile Corpului 1 armată ajung la porțile Sibiului. În rândul populației, mult optimism.



Material de propagandă pregătit de către Marele Cartier General român pentru a fi răspândit în rândul populației din Transilvania. Asemenea fluturași au fost aruncați inclusiv din avion.



Carte poștală emisă cu puțin timp înainte ca trupele armatei române să pătrundă în Transilvania, în vara anului 1916. (Colecție George-Paul Sandachi)

1) Locotenent Ioan Peneș a fost primul pilot militar român care a traversat în zbor Carpații aterizând pe un teren între Dârste și Brașov (19 august 1916). A avut ca pasager pe mecanicul Carabela. În anul 1930, pentru fapta sa, pilotul a fost decorat cu Ordinul Virtutea Aeronautică cu spade, clasa Cavaler și o baretă/D.R. nr. 3.946 din 4 decembrie 1930 publicat în Monitorul Oficial nr. 279 din 9 decembrie 1930.



Bulgarii, sprijiniți puternic de germani, atacă Regatul României. Capul de pod de la Turtucaia cade în mâinile dușmanului. Din nord și din sud armatele germane, austro-ungare și bulgare se îndreaptă către Capitală. Actul de conducere al armatei române este aproape paralizat. Zeppeline și avioane inamice bombardează Bucureștiul. Sunt multe victime din rândul populației civile. Comandantul școlii de la Pipera, căpitanul Constantin Beroniade, decolează cu un Morane Saulnier pentru a intercepta avioanele inamice; împreună cu el, este un observator cu o armă de infanterie care ține loc de mitralieră. Se reîntoarce pe aerodrom fără să se fi întâlnit cu dușmanul. Expresia feței exprimă neputință și furie.

Generalii se ceartă între ei și se acuză reciproc. Se dă vina pe aviatorii români pe motiv că nu ripostează<sup>1)</sup>. Nu au cu ce; acest fapt îl cunosc foarte bine oamenii politici ai momentului și liderii militari. Înzestrarea dezastruoasă a aeronauticii este opera lor.

Primul-ministru I.I.C. Brătianu, care deține și portofoliul de la Ministerul de Război, se implică în mod direct pentru rezolvarea problemei<sup>2)</sup>. Sosesc o parte din avioanele comandate în Franța. Aparatele de zbor Nieuport 11 B.B. și Farman 40 nu au armament. Mitralierele vin mai târziu, dar fără muniție. Muniția va sosi și ea, când va sosi.

La 1 octombrie 1916, Vasile Niculescu își prinde pe epolet gradul de sublocotenent<sup>3)</sup>. O lună mai târziu, este trecut în ordinea de bătaie a Grupului 1 Aviație Observație / Escadrila F4, unitate ce urmează să se înființeze la Buzău<sup>4)</sup>. Evoluția frontului amână înființarea grupului. Școala se dislocă pe terenul de zbor de la Bârlad. Vasile Niculescu face cunoștință cu avionul de observație Farman 40; este impresionat de mărimea aparatului, un biplan cu o suprafață de 40 m.p. Între cele două planuri se află carlinga deschisă ce aducea cu o copaie, din cele folosite în gospodăriile sătenilor pentru îmbăiat sau pentru frământat aluatul; din ea, observatorul aerian, având orizontul liber în fața lui, putea privi ca „*dintr-un balcon*”<sup>5)</sup>, executând orice misiune de recunoaștere, de fotografiere aeriană sau reglaje de tir în folosul artileriei de câmp. Fuselajul, construit din țevi de oțel legate cu numeroase corzi de pian, era în formă de V cu vârful către spate, acolo unde se afla profundorul. În spatele carlingii, în interiorul V-ului format de fuselaj, motorul: un Renault de 80 C.P., cu 8 cilindri în linie, cu răcire cu aer. Era un motor robust și de mare siguranță, datorită căruia se putea atinge o viteză de 100 km/h. Vasile Niculescu avea

---

1) General Radu R. Rosetti, *Mărturisiri*, (1914 – 1919), Editura Modelism, București, 1997, p. 149.

2) Vasile Vesa, *România și Franța la începutul secolului al XX-lea, 1900-1916*, Editura Dacia, Cluj-Napoca, 1975, pp. 161-162.

3) Înalt decret nr. 3.051 din 01.10.1916 și Ordin de zi nr. 566/1916.

4) Registrul istoric al Grupului 1 Aviație, fila 14.

5) Nae Iliescu-Mitralieră, *op. cit.*, p. 19.

să se convingă foarte repede că, în pofida gabariturii sale, Farmanul 40 putea fi pilotat relativ ușor. Surprinzător, avionul executa virajele cele mai îndrăznețe, viraje ce permiteau pilotului plasat în spatele observatorului să-și degajeze aparatul când se afla în situații dificile, să execute glisade pe aripă și picaje, oferind posibilitatea observatorului să-și îndeplinească misiunea în cele mai bune condiții. Datele obținute prin observare vizuală puteau fi transmise la sol, către ofițerul de antenă cu ajutorul aparatului Morse de la bord. În caz că ar fi fost atacat de avioane inamice, putea riposta cu focul mitralierei Hotkiss montată pe un suport special. Toate aceste lucruri și multe altele sunt învățate de Vasile Niculescu. Urmează trecerea pe Farmanul 40.

În noiembrie 1916, Bucureștiul a fost ocupat de trupele germane. Armata română face scut în calea ianmicului la porțile Moldovei. În Moldova, aviația militară intră în reorganizare sub bagheta pilotului francez, locotenent-colonel De Vergnette de la Motte, acum director al Aeronauticii. Este ajutat de către maiorul român aviator Constantin Fotescu, comandantul Aeronauticii. Școala de antrenament se dislocă de la Bârlad la Botoșani. Sublocotenentul Vasile Niculescu așteaptă ameliorarea vremii ca să poată zbura. Când timpul permite, execută un zbor de aclimatizare; se obișnuiește cu reperele din teren din jurul aerodromului, cu terenul de pe care se decolează și se aterizează, cu noile tactici impuse de instructorii francezi, “... cu meniul de la popotă: ciorbă de fasole, iahnie de fasole, fasole bătută ... alte feluri de fasole”<sup>1)</sup>. Sărăcia bântuie prin mult prea încercata Moldovă.

---

1) Nae Iliescu-Mitralieră, *op. cit.*, p. 22.

## Capitolul II

### ■ Pilot de front

În primele luni ale anului 1917, unitățile aeronauticii militare sunt reorganizate. Escadrila de observație F4 este repartizată Grupului 2 Aeronautic. Comandantul escadrilei – căpitan Haralambie Giossanu. „Nenișorul”, cum știe că i se spune mai pe față, mai pe ascuns, are în subordine piloți, observatori aerieni, meseriași, soldați și 7 avioane Farman 40. O întreagă „armată” în comparație cu singurul avion de care dispunea în 1916, pe când lupta în sprijinul Armatei 4 române.

Unitatea este dislocată de la Berheci la Tecuci. Va acționa în adâncimea dispozitivului de luptă al Grupului Grafft și Corpului 1 Rezervă din compunerea Armatei 9 germane. Misiunea: să acopere sectorul cuprins între calea ferată și șoseaua Focșani - Râmnicu Sărat - Buzău, calea ferată și șoseaua Buzău – Făurei – Ianca - Brăila, valea râului Râmnic în aval. Va coopera în îndeplinirea misiunilor primite cu Escadrila 27 rusă. De o parte și de alta a frontului se fac pregătiri intense pentru confruntările ce vor urma.

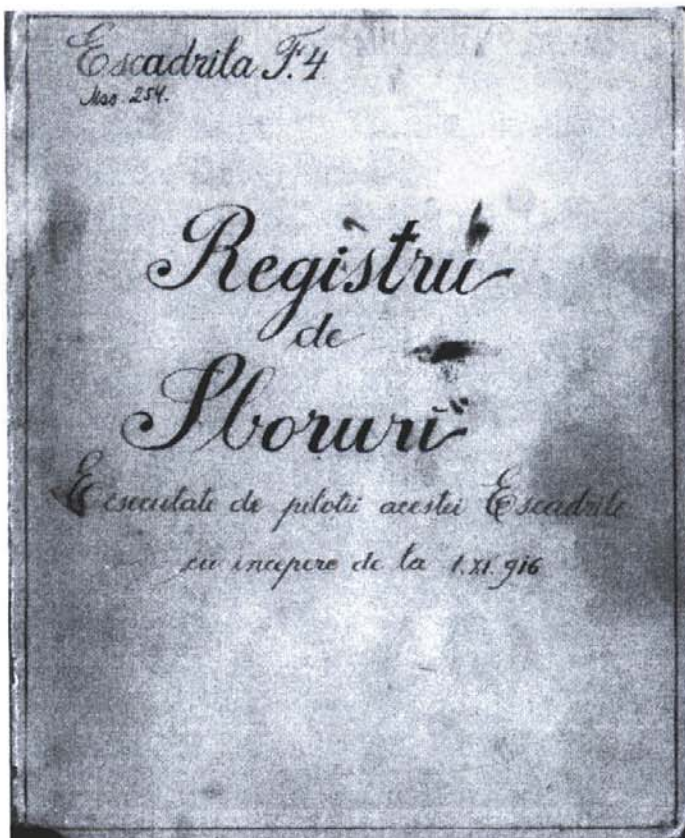
În vara anului 1917, dușmanul se pregătește să dea lovitura de grație armatei române, unităților și marilor unități rusești ce luptă alături de români.



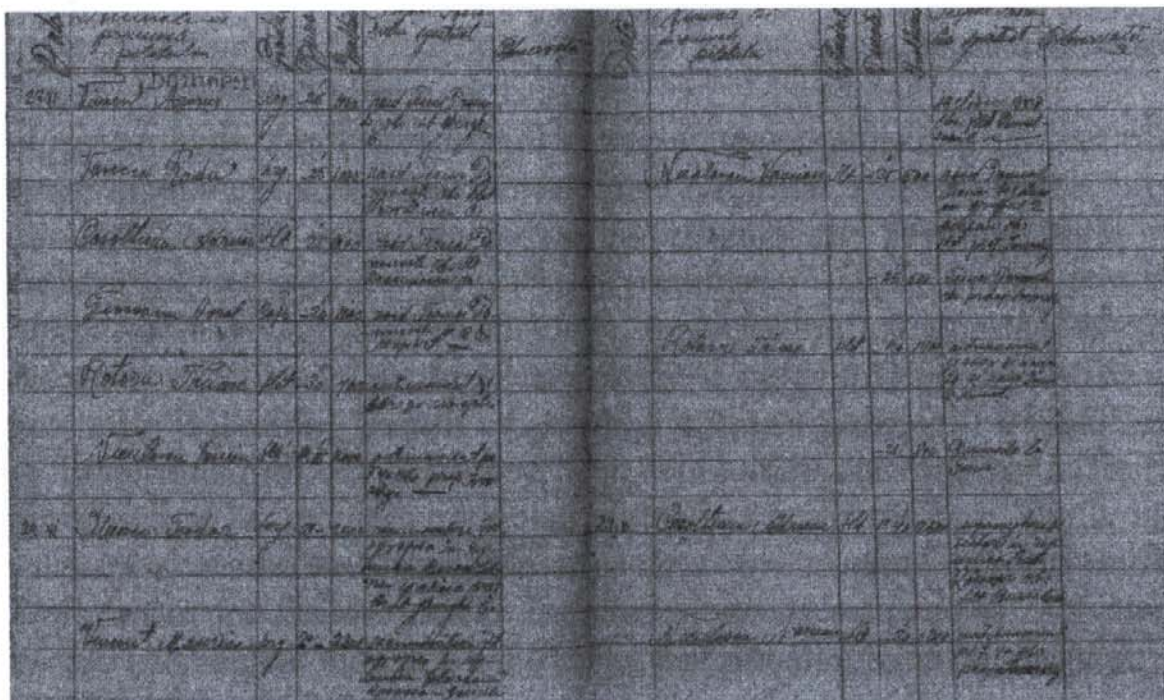
Piloți, observatori aerieni, soldați, preotul Grupului 2 Aeronautic. Printre ei, retras, îngândurat, sublocotenentul Vasile Niculescu. (Muzeul Aviației, colecția Fototecă, fond Grupul 2 Aeronautic)

Chiar planul lui Mackensen oferă generalilor români soluția de a scăpa din impas: un atac decisiv pe centrul frontului, la Mărăști. Germanii și austro-ungarii ripostează în sectorul Mărășeștilor, apărat de importante forțe ale armatei ruse. Escadrila din care face parte Vasile Niculescu acționează în sprijinul Corpului 7 armată. Aviatorii văd de la înălțime dimensiunile carnagiului. Mirosul de cadavru în putrefacție ajunge până la ei.

Zilele trec, iar zborurile de antrenament devin epuizante. Nu se plânge niciodată; zborul face parte din ființa sa. Învăță să converseze în limbile franceză și germană.



Iunie 1917. Pagini din Registrul de zbor al Escadrilei F4 în care sunt consemnate antrenamentele pilotului sublocotenent Vasile Niculescu. (Arhivele Muzeului Militar National)



Urmărește activitatea camarazilor săi de pe front. Sublocotenentul Adrian Cașolțeanu, plutonierii Atanase Rotaru, Cântoiu, Paul Vincent povestesc seară de seară despre cum au executat o misiune sau alta, despre lupte aeriene sau cât de buni sunt piloții inamicului. Vasile Niculescu ascultă cu admirație aceste relatări, gândind la momentul când va avea și el propriile experiențe de pe front. Urmează un nou ordin de dislocare. Escadrila se instalează pe terenul de zbor de la Domnești.



Vasile Niculescu participă la solemnitatea depunerii jurământului de către noul contingent de ostași repartizați grupului. (Muzeul Aviației, colecția Fototecă, fond Dumitru Bădulescu)

Prima zi a lunii iulie îi aduce prima misiune de luptă: reglarea tirului artileriei. Prima misiune de luptă. Primele trăiri intense a ceea ce înseamnă să fii pilot de luptă. Responsabilitatea pe care o ai este cu atât mai apăsătoare cu cât zbori în echipaj cu un coleg. Trebuie înfrântă teama, pentru că ea există, indiferent de bravada unuia sau a altuia dintre camarazii tăi. Important este ca ea, teama, să nu se transforme în panică; atunci, totul va fi pierdut. Vasile Niculescu va fi unul dintre acei piloți care vor încerca să prevadă pericolul, indiferent sub ce formă ar veni el, pregătindu-se să-l înfrunte – totul calculat dinainte. Teama se va transforma în prudență, în vigilență. Este o filozofie pe care și-a însușit-o de ceva timp și pe care, cu unele excepții, o va respecta tot restul vieții. Felul de a pregăti misiunile, siguranța pe care o degajă, stăpânirea de sine sunt elemente ce vor determina ca Vasile Niculescu să fie preferat de către unii din observatorii aerieni sau dintre piloții escadrilei pentru misiuni<sup>1)</sup>.

Pe 7 iulie se află în misiune de observație și fotografiere de sector împreună cu observatorul plutonier Constantin Pârvulescu<sup>2)</sup>.

Niculescu pică avionul cât mai aproape de tranșeele inamice pentru a înlesni misiunea colegului său. Artileria germană de 105 mm deschide

1) Nae Iliescu-Mitralieră, *op. cit.*, p. 19.

2) Muzeul Aviației, colecția Documente, fond căpitan r. Niculescu Grigore-Vasile, dosar „Personale - Mocanu M.”, nepaginat.

focul; schijele lovesc planurile și cabina Farman-ului. Avionul își continuă zborul; echipajul - misiunea. Patru zile mai târziu, revine în zonă cu observatorul Ermil Ghiorghiu: bombardează fortificațiile descoperite și fotografiate anterior.

Parte din unitățile și marile unități ruse de pe frontul Mărășeștiului vor fi înlocuite de către cele ale Armatei 1 române aduse din sectorul Nămolosa cu misiunea de a stăvili ofensiva inamicului.

La 9 iulie, Marele Cartier General român transmite comandantului Armatei 1 că, pentru îndeplinirea misiunii, primește în sprijin Grupul 2 Aviație, dislocat deja la Mărășești, pe frontul Armatei 4 ruse<sup>1)</sup>. Este o măsură pripită, marile unități și unitățile Armatei 1 române aflându-se în redislocare pe noul front. Până la primirea acestui ordin, Grupul 2 Aeronautic / Escadrila F4 a fotografiat întregul sector din fața Armatei 4 ruse și spatele său, cu punctele importante; fotografiile la înălțimi mici cu aparate cu focar mare (F 50) și fotografiile oblice.

Pe 12 iulie, sublocotenentul Vasile Niculescu, aflat în misiune, este atacat de un avion de vânătoare<sup>2)</sup>. Angajează lupta, Pârvulescu ripostând cu focul mitralierei de bord. În ziua următoare secvența se repetă; de data aceasta sunt atacați de două avioane. Un proiectil perforează montantul din lemn al avionului, la o palmă de capul lui Niculescu. Norocul a fost de partea sa. Urmează marea confruntare.

Începând cu noaptea de 23 iulie/5 august spre 24 iulie/6 august artileria germană a deschis focul asupra pozițiilor ruse din lunca Siretului, ulterior și asupra celor de pe malul stâng al Putnei. A doua zi, Corpul 1 rezervă german a declanșat ofensiva împotriva Diviziei 34 infanterie rusă. Marea unitate germană era puternic sprijinită de aviație și aerostație. În aceste condiții, locotenent-colonelul de Vergnette de la Motte îndreaptă greșelile Marelui Cartier General; prin ordine și măsuri ferme, reorganizează forțele aeriene de pe frontul de la Mărășești. Simte că, pierzându-se această bătălie, nu va mai exista un “după”:

*“Raport al Directorului Aeronauticii către domnul general șef de Stat Major general (Biroul operațiilor), noua repartitie a unităților aeronautice în fața situației actuale și de executarea ordinelor prescrise ulterior:*

[...]

*I. Armata I-a*

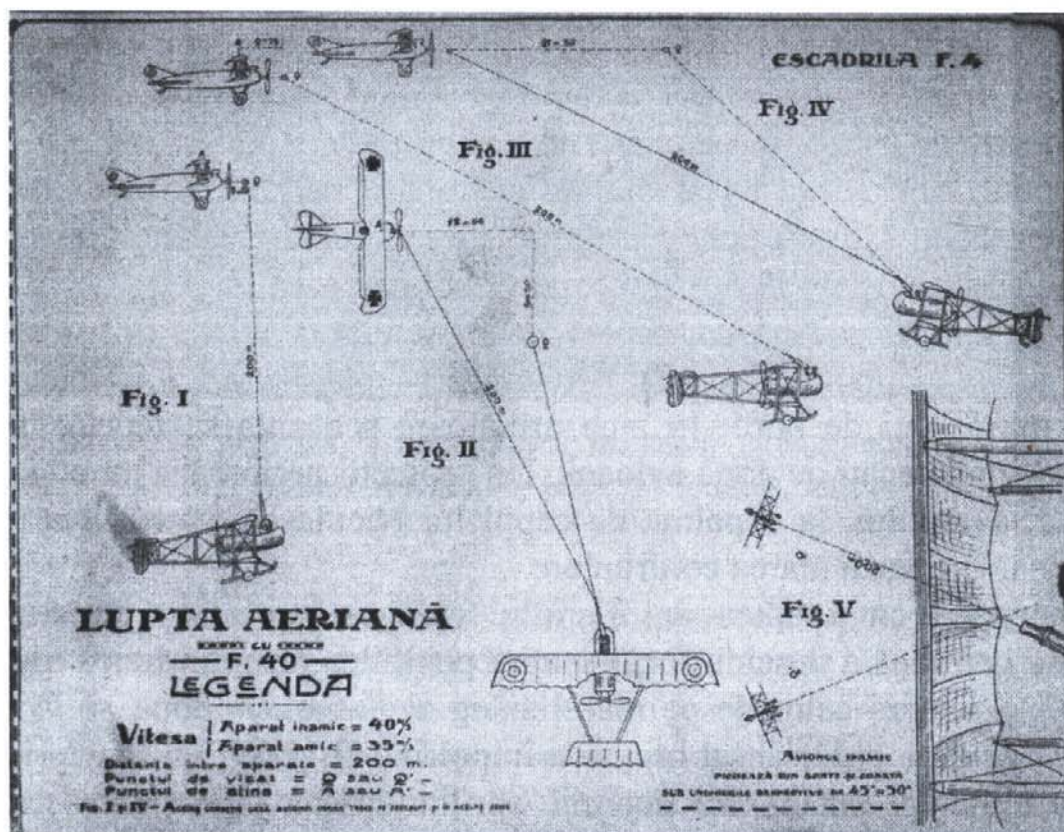
*Din cauza bătăliei angajate, escadrilele N3 și F7 [...] care au fost puse în repaus la dispoziția M.C.G., au fost repuse la dispoziția Armatei I-a, care actualmente cuprinde:*

---

1) *Contribuții la întocmirea unui istoric al Aeronauticii române, 15 mai 1917-ianuarie 1918, în “Aeronautica” anul III, nr. 2, februarie 1928, pp. 8-9.*

2) Muzeul Aviației, colecția Documente, fond căpitan r. Niculescu Grigore-Vasile, dosar „Personale-Mocanu M.”, nepaginat.

*Escadrilele N3 și N11 de vânătoare  
 Escadrilele F7 și F9 de reglaj  
 ½ escadrilă C12 Caudron, bimotor de recunoaștere  
 A 3-a, a 4-a și a 5-a companie de aerostație  
 Escadrila F4 va rămâne în continuare la dispoziția Corpului 8 rus,  
 la Domnești (s.a.)  
 Locotenent-colonel de Vergnette de la Motte”<sup>1)</sup>*



Crochiu cu privire la manevrele ce trebuiau executate în situația angajării unei lupte aeriene de către echipajul unui avion Farman 40. Acest document a aparținut Escadrilei F4. (Muzeul Aviației, colecția Fototecă, fond sublocotenent Dumitru-Cicerone Bădulescu)

Escadrilei F4 i se rezervase misiunea de a sprijini trupele Armatei 4 rusă/Corpul 8; misiunea este strict limitată, numai în sectorul de joncțiune cu armata română<sup>2)</sup>.

Jurnal de front

„Pilot sublocotenent Niculescu [Vasile - n.a.] și observator locotenent Chirițescu din escadrila F4 execută o supraveghere a sectorului C8 A și

1) *Contribuții la întocmirea unui istoric al Aeronauticii române, 15 mai 1917 - ianuarie 1918*, în „Aeronautica”, anul III, nr. 2, februarie 1928, p. 10.

2) *Ibidem*.



determinarea frontului pe acest sector. *Întâlnit 1 avion inamic foarte jos, făcând probabil o legătură de infanterie*"<sup>1)</sup>.

Execută misiuni de bombardament asupra trupelor, fortificațiilor, punctelor de concentrare, rezervelor și punctelor de conducere. Este decorat de ruși cu ordinul Sf. Ana, clasa a III-a <sup>2)</sup>.

În noaptea de 25 iulie/7 august spre 26 iulie/8 august, Divizia 9 intră în dispozitiv în zona Mărășești - Cosmeștii din Vale; epuizată, decimată, Divizia 34 rusă este înlocuită de către Divizia 71 infanterie rusă.

Ca urmare a ofensivei declanșată de Armata 1 austro-ungară pe frontul Armatei 2 române, comandamentele român și rus hotărăsc să execute o contralovitură cu diviziile 5 și 9 române; va fi susținută pe flancul vestic al intrândului realizat de inamic de-a lungul căii ferate Mărășești - Focșani cu o lovitură dată de diviziile 13 și 71 infanterie ruse. Data atacului: după-amiaza zilei de 28 iulie. Urmează o serie de atacuri și contraatacuri susținute, pe de o parte, de forțele aliate româno-ruse, pe de altă parte, de cele germane. Primii erau conștienți că dacă se va trece de ei, nimic nu va mai sta în calea inamicului, ceilalți nu puteau accepta că pot suferi o înfrângere. Apărarea Mărășeștiului cu orice preț devenise o chestiune de viață și de moarte pentru trupele române. Noi unități sunt introduse în luptă (Regimentul 35 infanterie "Matei Basarab", Regimentul 9 Vânători, cu celebra lor deviză "Al 9-lea aici moare!")<sup>3)</sup>.

Sublocotenentul Vasile Niculescu primește misiuni de bombardament asupra liniilor inamice din sectorul Făurei – Pătrășcani. Între două misiuni, își petrece timpul alături de meseriașii escadrilei; se simte mai bine dacă dă o mână de ajutor la revizia motorului, verificarea montanților, a hobanajului, trenului de aterizare. Pentru cunoștințele sale tehnice, dar mai ales pentru îndemânarea sa, este mult apreciat printre mecanici și trupă.

Între 1-3/14-16 august 1917, ritmul ofensivei germane s-a încetinit considerabil ca urmare a rezistenței trupelor române. Comandantul grupului primește un nou ordin privind repartitia unităților sale în funcție de noua compunere a forțelor terestre române pe frontul de la Mărășești. Escadrila F4 rămâne la dispoziția Corpului 8 Armată rus; are terenul de zbor la Domnești. Echipajul Niculescu - pilot, Petre Crăciunescu - observator execută o misiune de observație, fotografiere și bombardament pe traiectul Domnești – Mărășești – Panciu - Satul Nou - Diocheti.

---

1) *Contribuții la întocmirea unui istoric al Aeronauticii române. Activitatea aeronauticii române, august 1917*, în "Aeronautica", anul III, nr. 9-10, septembrie – octombrie 1928, p. 22.

2) Muzeul Aviației, colecția Documente, fond căpitan r. Niculescu Grigore-Vasile, Livret militar.

3) Colectiv, "România în anii Primului Război Mondial", Editura Militară, București, 1987, p. 243.

“Aruncă 8 bombe asupra diferitelor parcuri”<sup>1)</sup>. Sunt atacați violent de către un avion de vânătoare; probabil un pilot cu experiență. Rafalele mitralierei lovesc în plin Farman-ul românesc, atingând elementele vitale ale avionului: motorul și elicea. Cu mare dificultate aterizează la Călmățui<sup>2)</sup>. Două zile mai târziu, schimbând avionul, iese în misiune de bombardament cu Ermil Ghiorghiu.

Perioada cuprinsă între 7/20 august - 21 august/3 septembrie 1917, a treia etapă a bătăliei de la Mărășești, a fost caracterizată prin acțiuni manevriere de mică amploare, menite să mascheze procesul de înlocuire de către ambele tabere a unor mari unități ce suferiseră pierderi considerabile, regrouparea și refacerea unor unități, aprovizionarea cu materiale, restructurarea dispozitivelor de luptă. Misiunile Grupului 2 Aviație au vizat identificarea prin observație și fotografiere a dispozitivelor de luptă ale corpurilor 1 rezervă german și 18 rezervă german, dispunerea artileriei acestora, posibile poziții de plecare la ofensivă, puncte vulnerabile. Au fost bombardate trupele inamicului pe căile de afluire către front, punctele de concentrare ale acestora în vederea introducerii pe front, depozite de aprovizionare, baterii de artilerie. În același timp, s-au executat misiuni de interdicere a pătrunderii avioanelor inamice în sectoarele de front ale propriilor trupe.

În seara zilei de 15 august află că Cicei, care lupta în Escadrila F6, a fost rănit într-o misiune. Este internat în Spitalul “Regina Maria”. Se vor reîntâlni abia la începutul lunii octombrie, după externarea fostului său coleg de școală.

Jurnal de front

„16 august

*Sublocotenent Niculescu - locotenent Chirițescu, supraveghere de sector. Sunt atacați de 2 avioane inamice fără rezultat.*”<sup>3)</sup>

În ziua de 22 august / 4 septembrie 1917 se încheia cea de-a treia etapă a bătăliei de la Mărășești. Înălțul comandament al Puterilor Centrale a renunțat definitiv la ofensivă, trecând pentru un timp în apărare.

Escadrila F4 este subordonată temporar Armatei 2, intrând în compunerea Grupului 1 Aviație<sup>4)</sup>. Misiunea sa va fi preluată de Escadrila F7. Unitatea mai are 6 avioane Farman 40 disponibile. Se hotărăște dislocarea ei la Borzești; peste puțin timp, ordinul este revocat. Niculescu Vasile regretă despărțirea de camarazii săi de grup; se bucură că unitatea nu se dislocă. Se obișnuise la Domnești.

---

1) *Contribuții la întocmirea unui istoric al Aeronauticii române. Activitatea aeronauticii române-iulie 1917*, în “Aeronautica”, anul III, nr. 7-8, iulie-august 1928, p. 16.

2) *Ibidem*.

3) Muzeul Aviației, colecția Documente, Registrul istoric al Grupului 1 Aviație, fila 36.

4) *Ibidem*, fila 4.

La 1 septembrie 1917, la solicitarea sa, este trecut în cadrele active ale armatei, fiind avansat la gradul de locotenent. Luptă pe frontul de la Oituz.



Fotomontaj realizat după război cu personalul navigant al Grupului 1 Aviație (sunt incluse și fotografiile celor ce au activat temporar la acest grup). Sublocotenentul Vasile Niculescu este în dreapta fotomontajului, primul de pe rândul doi de jos în sus. (Muzeul Aviației, colecția Fototecă, fond sublocotenent Dumitru-Cicerone Bădulescu)

Jurnal de front

„13 septembrie

*Echipaj sublocotenent\* Niculescu - sublocotenent Burduloiu (Traian-n.a.), fiind atacați de 2 avioane inamice, forțează pe unul să aterizeze la cota 1001.*”<sup>1)</sup>

„14 septembrie

*Echipaj sublocotenent Niculescu - sublocotenent Burduloiu atacă un avion inamic fără rezultate.*

21 septembrie

*Sublocotenent Niculescu - locotenent Burduloiu, 2 zboruri de supraveghere în regiunea Irești.*”<sup>2)</sup>

\* Niculescu Vasile avea gradul de locotenent de la data de 1 septembrie.

1) Muzeul Aviației, colecția Documente, Registrul istoric al Grupului 1 Aviație, fila 40.

2) *Ibidem*, fila 41.

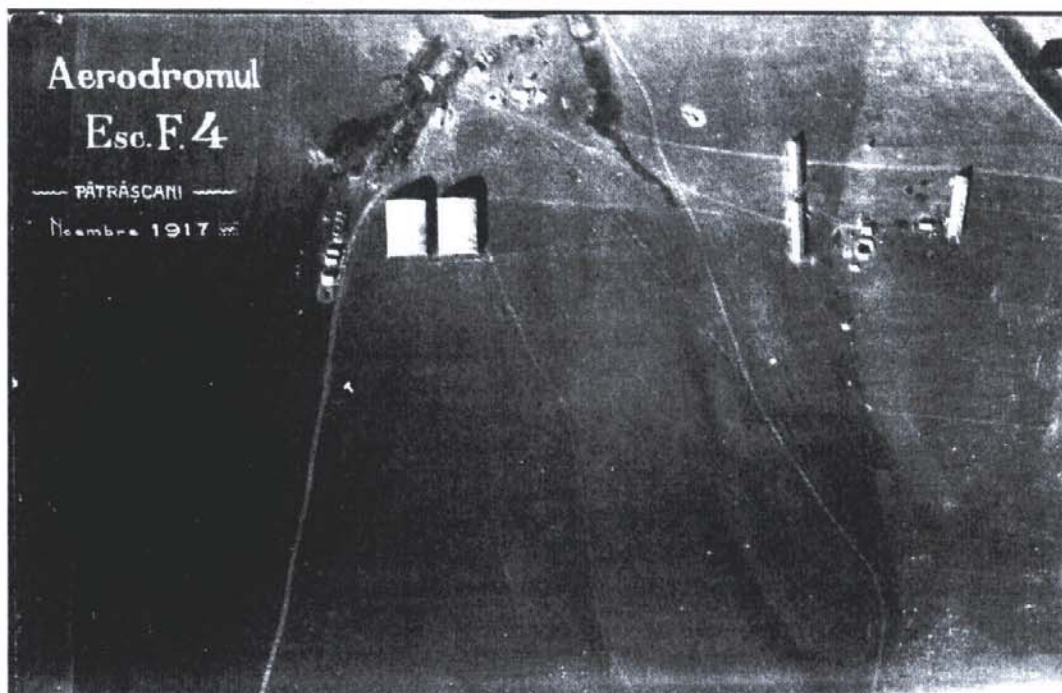
„2 octombrie

*Sublocotenent Niculescu - locotenent Burduloiu descoperă bateriile inamice ce trag asupra Tg.-Ocnei.* ”<sup>1)</sup>

„18 octombrie

*Sublocotenent Niculescu - locotenent Burduloiu execută două zboruri de legătură cu Regimentul 4 Vânători în regiunea Satul Bogat.* ”<sup>2)</sup>

Unitatea se dislocă pe terenul de zbor de la Pătrășcani.



Imagine aeriană a aerodromului escadrilei de la Pătrășcani. Se observă, în stânga sus, cele două hangare tip Bessoneau; în dreapta, trei avioane Farman 40. (Muzeul Aviației, colecția Fototecă, fond sublocotenent Dumitru-Cicerone Bădulescu)

1) Muzeul Aviației, colecția Documente, Registrul istoric al Grupului 1 Aviație, fila 40.  
2) *Ibidem*, fila 46.

ALBUM DE FRONT





Domnești, Vasile Niculescu în mijlocul colegilor săi. (Muzeul Aviației, colecția Fototecă, fond sublocotenent Dumitru-Cicerone Bădulescu)



Domnești. Piloți și observatori români și francezi din Grupul 2 Aviație. Al doilea din dreapta, sublocotenent Vasile Niculescu. (Muzeul Aviației, colecția Fototecă, fond Escadrila F4 / Grupul II Aeronautic)



Imagine aeriană realizată de către echipajul, locotenent Niculescu Vasile - pilot, căpitan francez Thauvin - observator pe timpul executării misiunii din ziua de 5/18 noiembrie 1917. A fost vizat sectorul de front Slănicelu, cota 331. Înălțimea de zbor: 1.700m.

(Muzeul Aviației, colecția Fototecă, fond sublocotenent Dumitru-Cicerone Bădulescu)



De la stânga la dreapta: Vasile Niculescu, Nae Vâscea, Thauvin. (Muzeul Aviației, colecția Fototecă, fond Grupul 2 Aeronautic)





## Capitolul III

### ■ Pe cerul Basarabiei

Încep problemele cu ostașii ruși aflați pe frontul românesc. Evenimentele din țara lor amenință să prăbușescă tot sistemul defensiv din Carpați. Este evident că trupele române nu pot face față de unele singure inamicului.

Regatul României a fost silit, ca urmare a păcii separate ruso-germane de la Brest - Litovsk, să încheie armistițiul de la Focșani cu Puterile Centrale (26 noiembrie/9 decembrie 1917). După semnarea armistițiului, armata română a acoperit cu mari eforturi, cu cele 13 divizii de infanterie și 4 de cavalerie, toată linia frontului, din Bucovina până în sud. Aeronautica a fost reorganizată.

La 24 ianuarie/6 februarie 1918 guvernul din Basarabia solicită ajutorul militar din partea Regatului României pentru instaurarea ordinii și protejarea bunurilor materiale ce aparțineau acestuia din urmă. Se înființează Grupul Basarabiei cu Escadrila de observație F4 (cu 6 avioane Farman 40), dislocată la Chișinău, și Escadrila de vânătoare N3 bis cu 4 aparate Nieuport 11 B.B., la Bolgrad<sup>1)</sup>. Va fi întărit cu escadrila de luptă S6 înzestrată cu avioane Sopwith. Unitățile grupului vor acționa în sprijinul diviziilor 11 și 13 infanterie și al diviziilor 1 și 2 cavalerie. Vor acționa de asemenea în misiuni de luptă independente, așa cum a fost cazul echipajelor Escadrilei S6, care au bombardat o mică flotă bolșevică formată în majoritate din șleperi. Activitatea locotenentului Vasile Niculescu în sprijinul Diviziei 11 Infanterie, cu misiuni în care a zburat și sub 500 de metri, este răsplătită prin propunerea făcută de șeful de stat major al mării unități, locotenent-colonel Rădulescu, ca ofițerul să fie avansat la excepțional la gradul de căpitan<sup>2)</sup>.

La 20 februarie/5 martie 1918, sunt semnate la Bufta preliminariile de pace între Regatul României și Puterile Centrale.

La sfârșitul lunii martie situația în Basarabia era sub controlul trupelor române. Sfatul Țării a proclamat unirea cu Regatul României. Escadrila F4 este retrasă la Grupul 1 Aviație. Comandat de maior Athanasie Enescu, ajutat de căpitanul Mihăilescu Gheorghe, grupul are în compunere

---

1) *Contribuții la întocmirea unui istoric al Aeronauticii române, 15 mai 1917-ianuarie 1918*, în „Aeronautica”, anul III, nr. 3, martie 1928, p. 14.

2) Arhivele Militare Naționale, Memorii bătrâni, litera „N”, căpitani, nr. 194, Memoriu al căpitanului rezervă Niculescu Grigore-Vasile, foaie calificativă de la 07 ianuarie 1918 până la 20 martie 1918.

Escadrila F2 condusă de căpitan Alexandreanu Vasile și Escadrila F4 condusă de căpitan Olănescu Cicerone<sup>1)</sup>. Ultima dintre ele va detașa patru avioane F40 la Bolgrad, Grupul 3 Aviație fiind desființat<sup>2)</sup>. Observatorii și desenatorii grupului sunt mutați la Grupul 1 Aviație. Escadrilele F6 și N1 sunt retrase de la Onești la Iași. Încep antrenamentele obișnuite, de zi cu zi.

Armata Roșie atacă estul țării și în aceste condiții, Marele Cartier General român a deplasat forțe importante în Basarabia.

Pe 15/28 aprilie, Escadrila F4 primește ordin de dislocare la Chișinău. Vasile Niculescu execută zboruri de recunoaștere de lungă durată, probând o rezistență fizică remarcabilă. Seara, epuizat, adoarme pe melodia „*Deschide, deschide fereastra*”, cântată cu patos de camaradul său, Alexandru Sahini<sup>3)</sup>.

La 24 aprilie/7mai este parafat tratatul de pace cu Puterile Centrale. Documentul prevede impunerea unor condiții ce „**dezagregau capacitatea militară a României**”. Acestea vizau demobilizarea armatei, cu excepția forțelor din Basarabia.

Pe 21 iulie/4 august escadrila se retrage din Basarabia, stabilindu-și terenul de bază la Bacău.

Vasile Niculescu este demobilizat. În dosarul său, ofițerul de cadre atașează prima foaie calificativă: „*Destul de sănătos și robust, a suportat ușor campania*”<sup>4)</sup>. Probabil că, citind acest rând, locotenentului Vasile Niculescu să-i fi apărut un surâs amar în colțul gurii. Adevărul este că, pe front, ori de câte ori i-a fost greu, a găsit resurse să treacă peste acele momente; tocmai datorită caracterului său putea să-și ascundă slăbiciunile de moment, să le trimită în interiorul ființei sale, într-un fel de creuzet în care le transforma în voința de a merge mai departe. „*Fizic foarte plăcut. Se prezintă foarte bine. Foarte inteligent, cu o cultură civică aleasă. Deși ofițer de rezervă, a reușit ușor prin puterea sa de muncă și prin buna voință a sa să-și apropie foarte bine toate cunoștințele militare, precum și pe cele specifice aviației, având o deosebită aplicație pentru chestiunile tehnice. [...] Pilot excelent, conștient de tehnica zborului, a luat parte la luptele de la Mărășești executând zboruri foarte riscante și de lungă durată* (sublinierea autorului) *și din care adesea a venit cu aparatul ciuruit de gloanțe. A luat de asemenea parte la luptele de la Cireșoaia, Runcu, zburând tot cu același avânt, curaj și devotament. În Basarabia, de asemeni, a executat zboruri de lungă durată* (sublinierea autorului),

---

1) *Contribuții la întocmirea unui istoric al Aeronauticii române, 15 mai 1917 - ianuarie 1918*, în „*Aeronautica*”, anul III, nr. 3, martie 1928, p. 14.

2) *Ibidem*.

3) Muzeul Aviației, colecția Manuscrise, fond căpitan r. Niculescu Grigore-Vasile, scrisoare către comandor r. Pavlovschi Mihai datată 27 decembrie 1971, fila 3.

4) *Ibidem*, foaie calificativă de la 15 august 1916 până la 31 martie 1918.

aducând știri prețioase”<sup>1)</sup>. Semna comandantul Grupului 1 Aeronautic, maior-aviator Enescu Atanasie. Comandantul escadrilei, căpitan-aviator Cicerone Olănescu, propune avansarea sa la excepțional și decorarea cu „Ordinul Steaua României în grad de cavaler”<sup>2)</sup>.

\*\*\*

În septembrie 1918, ajutorul pentru România vine de acolo de unde în 1916 îi venise pieirea; trupele Antantei de pe frontul din Balcani, conduse de generalul Franchet D' Espérey, au înfrânt Bulgaria, o lună mai târziu eliberând Serbia.

Pe 27 octombrie/9 noiembrie 1918, guvernul român aflat la Iași a adresat un ultimatum feldmareșalului August von Mackensen, comandantul trupelor de ocupație (15 divizii germane) – practic și comandantul-șef al Forțelor Puterilor Centrale din Balcani, prin care i s-a cerut să ordone retragerea trupelor sale de pe teritoriul românesc.

28 octombrie/10 noiembrie 1918, România a intrat din nou în război împotriva Puterilor Centrale; toată armata este remobilizată. Un regiment francez trece Dunărea la Giurgiu; rezistența germanilor este slabă<sup>3)</sup>. Trupele române de acoperire înaintează spre Focșani și Brăila. Diviziile 7 și 14 sunt pregătite să pătrundă în Transilvania pe la Oituz și Bistrița.

Locotenentul Vasile Niculescu este din nou mobilizat la Grupul 1 Aeronautic<sup>4)</sup>. Primește funcția de adjutant al escadrilei. Unitatea este redislocată în Basarabia, pentru ca în scurt timp să revină la Bacău. Iarna s-a dezlănțuit în toată Moldova. Activitatea de zbor pe aerodrom este redusă. Este timp și pentru a se face fotografii.

---

1) Muzeul Aviației, colecția Manuscrise, fond căpitan r. Niculescu Grigore-Vasile, scrisoare către comandor r. Pavlovschi Mihai datată 27 decembrie 1971, fila 3.

2) *Ibidem*, foaie calificativă de la 07 ianuarie 1918 până la 20 martie 1918.

3) Glenn E. Torrey, General Henri Berthelot and Romania, „*Mémoires et correspondances 1916-1919*”, East European Monographs, Boulder, 1987, p. 186.

4) Arhivele Militare Naționale, Memorii bătrâni, litera „N”, căpitani, nr. 194, Memoriu al căpitanului în rezervă Niculescu Grigore-Vasile, foaie matricolă.



Bacău. Piloți, observatori aeriți, meseriași și soldați din escadrilele F4 și F9. Locotenent Vasile Niculescu (primul din dreapta, în picioare alături de colegul său, observator Dumitru Bădulescu. În continuare, plutonier de marină Cezar Atanasiu, Petre Crăciunescu, neidentificat, Traian Burduloiu, locotenent de marină Ionel Ionescu. În plan secund, avionul Farman 40 cu însemnul particular „Ancora”. (Muzeul Aviației, colecția Fototecă, fond Escadrila F4 / Grupul II Aeronautic)



Bacău. Vasile Niculescu în cabina avionului Farman 40, primul din stânga. (Muzeul Aviației, colecția Fototecă, fond Escadrila F4 / Grupul 2 Aeronautic)



A același teren de zbor. În stânga imaginii, cu aceeași figură gânditoare, puțin tristă, locotenentul Vasile Niculescu. În dreapta lui, plutonierul Văscea Nicolae-Radu, colegul său din Școala de Pilotaj de la Băneasa. Soldații alimentează avionul cu „Bombes Gros” (înscrisul de pe ladă). Pilot, plutonier Iliescu Teodor, observator aerian, sublocotenent Ermil Ghiorghiu. (Muzeul Aviației, colecția Fototecă, fond Escadrila F4/ Grupul II Aeronautic)



## Capitolul IV

### ■ Pregătirea misiunii de la Blaj și zborul

După sosirea ordinului de la Marele Cartier General privind zborul la Blaj, se fac pregătiri minuțioase pentru misiune. Este ales avionul Farman 40 cu starea tehnică cea mai bună (nr. 3.240); i se face o revizie completă. Meseriașii escadrilei îi montează un rezervor suplimentar pentru a-i mări autonomia de zbor. Pentru pilot și pasagerul său, sunt pregătite două combinezoane din piele, îmblănite. Nu se pierde nimic din vedere. Este verificată busola.

În acest timp, „*Carpații se încăpățâneau să rămână ascunși în dosul norilor ce din când în când se scuturau de zăpadă. Trecu o zi, trecură două, trei ...*”<sup>1)</sup>

Pe 9/22 noiembrie locotenentul Vasile Niculescu se întâlnește cu enigmaticul pasager, căpitanul Victor Precup, delegat al Marelui Cartier General. Acesta „... a adus de la Iași toate lămuririle necesare asupra misiunii ce trebuia îndeplinită”<sup>2)</sup>. Este stabilit traiectul de zbor. Caracterul și scopul misiunii îi obligă să demonteze mitraliera; avionul va primi o cantitate considerabilă de manifește tipărite de Marele Cartier General. În cazul unui atac inamic, nu vor avea cu ce să riposteze<sup>3)</sup>. Cu trecerea timpului, Niculescu realizează importanța misiunii, „cea mai sublimă misiune”<sup>4)</sup>, „prima legătură cu Transilvania”<sup>5)</sup>.

Totul este pregătit pentru decolare. Numai vremea să se amelioreze. „*Norii începuseră să se dezlipească de pe munți și să se împrăștie câte puțin, [...] zăpada scârțâia ascuțit sub pașii drumeților*”<sup>6)</sup>. Lui Vasile

---

1) Muzeul Aviației, colecția Documente, fond căpitan r. Niculescu Grigore-Vasile, dosar „*Personale - Mocanu M.*”, nepaginat; vezi și „*Liniile Aeriene Române - Album aviatic*”, nepaginat, probabil 1986, locotenent aviator Niculescu Vasile, Aeronautica Română, pp. 393-398 – fragmente.

2) *Ibidem*.

3) Deși războiul se terminase, aviația ungară era încă operativă în Transilvania.

4) Muzeul Aviației, colecția Documente, fond căpitan r. Niculescu Grigore Vasile, dosar „*Personale - Mocanu M.*”, nepaginat; vezi și „*Liniile Aeriene Române - Album aviatic*”, nepaginat, probabil 1986, locotenent aviator Niculescu Vasile, Aeronautica Română, pp. 393-398 - fragmente.

5) *Ibidem*.

6) „*Liniile Aeriene Române - Album aviatic*”, nepaginat, probabil 1986, Locotenent-aviator Niculescu Vasile, Aeronautica Română, pp. 393-398 - fragmente.

Niculescu i se risipește grija: „Avionul este gata, calea prin aer deschisă, întreaga-mi făptură era cuprinsă de o nerăbdare fără margini”<sup>1)</sup>.

În dimineața zilei de sâmbătă 10/23 noiembrie, vremea se ameliorează. Echipajul face ultimele pregătiri. „La indicația comandantului grupului, pentru a nu îngheța, atât ciorapii cât și mânușile, mai multe perechi din mătase, au fost îmbibate cu parafină topită”<sup>2)</sup>.

La 10:30 avionul decolează de pe terenul „acoperit cu un strat de zăpadă de peste 20 cm”. Sunt prezenți „la această emoționantă plecare plină de pericol, dar și de mândrie patriotică românească, atât comandantul grupului, cât și întregul corp al aviatorilor unității”<sup>3)</sup>. Din cauza încărcăturii, pilotul ia înălțime în viraje largi. Probabil temperatura să fie cu mult sub 0 grade - gândește pilotul. Cerul este curat - deocamdată. Zboară de la Bacău către Moinești, apoi Asău - în dreapta, Vârful Ceahlău. Zboară la peste două mii cinci sute de metri altitudine. „Spre stânga, în vale se deschide deodată, larg și surâzător, bazinul Bârsei”<sup>4)</sup>. Intră între Târnave zărind Odorheiul. Zboară peste întinderi acoperite cu zăpadă ce netezesc orice formă de relief. Din loc în loc, firișoare de fum vestesc faptul că acolo, jos, există viață; cătune izolate. Probabil, în unele din ele acum, cineva îl plânge pe cel drag mort pe front, în țară sau aiurea, acolo unde l-a dus războiul ca soldat al Imperiului Austro-Ungar. Zboară fără posibilitatea să-și vorbească, unul în spatele celuilalt. Busola avionului a luat-o razna; ar fi fost o minune să nu se întâmple așa. Survolează Sighișoara, Mediașul cu turnul Golia. După aproximativ două ore, căpitanul Victor Precup, cunoscător al zonei, identifică Blajul; arată în jos cu mâna, energic. Vasile Niculescu îl strânge de umăr; a văzut și a înțeles semnul pasagerului său. Privește și el peste marginea cabinei: Blajul - situat la confluența celor două Târnave, înconjurat de coline golașe. Valea largă a râului Târnava Mare, cu aspect de culoar, separă dealurile Târnavelor la nord de Podișul Secașelor, la sud. Vatra orașului, ce cuprinde aproximativ 200 ha, se desfășoară în formă de amfiteatru, începând din luncă, și urcă treptat pe cele patru terase inferioare ale râului, precum și pe versantul din dreapta. Niculescu încearcă să-și dea ochelarii jos; frigul îl mușcă de ochi, lacrimile i se preling pe obraji din cauza curentului de aer. Își așază ochelarii la loc. Execută un viraj larg deasupra orașului; din avion ninge cu manifeste. Pune roțile aparatului pe Câmpia Libertății. Câmpia de care sunt legate atâtea și atâtea momente din istoria acestei țări. „Așadar ... aici, pe locul unde mă scoborâsem – va rememora Vasile Niculescu gândurile din acele momente – a fost impunătoarea Adunare de la '48. Aici

1) “Liniile Aeriene Române - Album aviatic”, nepaginat, probabil 1986, Locotenent-aviator Niculescu Vasile, Aeronautica Română, pp. 393-398-fragmente.

2) *Ibidem.*

3) *Ibidem.*

4) *Ibidem.*



*Poporul a cerut energic dreptul la libertate și la stăpânirea pământului lor propriu, moștenit din moși strămoși”<sup>1)</sup>*. Pentru aviația română, Câmpia Libertății este legată de numele lui Aurel Vlaicu.

Cu ochii minții, Vasile Niculescu se transpune, peste timp, în acele vremuri de glorie ale marelui aviator român.

\*\*\*

Blaj, august 1911. În aclamațiile mulțimii, au apărut Vlaicu și familia sa, însoțit de prietenii scriitori. Vlaicu s-a îndreptat spre hangar. Curând s-a făcut o liniște desăvârșită pe tot Câmpul (Libertății - n.a.). S-a învârtit elicea și avionul a alergat la început pe jos. Deodată, aparatul s-a desprins și a țâșnit spre înalt. Mulțimea i-a aruncat flori, în timp ce Vlaicu făcea semne cu mâna din avionul său. Lumea extaziată, privind această minune, stătea nemișcată, plină de emoție, pentru ca apoi, electrizată, să izbucnească în aclamații entuziaste ... Pălării și batiste fluturau în aer, unii plângeau de emoție și poate de teamă pentru Vlaicu. Era primul zbor în Ardeal.<sup>2)</sup>



Carte poștală cu avionul Vlaicu nr. 2 pe Câmpia Libertății din Blaj; în medalion – Aurel Vlaicu. Imaginea a fost surprinsă de aparatul de fotografiat al celebrului Fischer.

1) *“Liniile Aeriene Române - Album aviatic”*, nepaginat, probabil 1986, Locotenent-aviator Niculescu Vasile, Aeronautica Română, pp. 393-398-fragmente.

2) Aurelia Baci, Petru Baci, *„Pe urmele lui Aurel Vlaicu”*, Editura pentru Turism, București, 1991, p. 95.



## Capitolul V

### ■ La Blaj

23 noiembrie 1918: Vasile Niculescu oprește motorul; se întreabă cine îi va întâmpina. Prieteni sau dușmani? Un puști se apropiase fără teamă de avion.

„ - *Cine sunt stăpâni aici, mă băiete?* ”, întreabă pilotul.

- *Românii, mă rog frumos, Dm'le!*”<sup>1)</sup>

În timpul scurs de la apariția avionului deasupra orașului, cu virajul, aruncarea manifestelor și aterizarea, din străzile laterale câteva sute de blăjeni se revarsă către Câmpia Libertății. Când cei doi au coborât din carlingă, au fost întâmpinați cu strigăte de „Ura!” și „Trăiască România Mare!”<sup>2)</sup>. Pilotul și pasagerul său sunt întâmpinați de către doctorul Victor Macavei și Gavrilă Precup din partea Mitropoliei, care *”prin cuvinte întrerupte de emoție și de strigătele mulțimii, le-a urat bun venit, asigurându-i că sunt la adăpost”*<sup>3)</sup>.

Numărul celor din jurul lor crește simțitor; sunt, poate, câteva mii. Toți vor să-i atingă pe cei doi, vor să atingă avionul. Cu greu se poate face ordine. Vasile Niculescu roagă mulțimea să se dea la o parte și cere să fie ajutat să ducă avionul aproape de Piatra Libertății. Le explică celor din jur cum să țină, cum să ridice și de unde să se tragă pentru a nu se strica ceva la Farmanul 40. Se cade de acord asupra faptului că „... *avionul românesc trebuie să aibă peste noapte o gardă de onoare, care să-i fie de strajă și să-i păzească somnul întremător, ferindu-l de orice eventualitate neliniștitoare sau atac neprevăzut, în tulburările zilelor de acuma*”<sup>4)</sup>. Căpitanul Virgil Pop alcătuiește paza avionului. Pilotul cere un vas pentru a scurge uleiul din motorul avionului; un soldat din garda națională s-a dus la paznicul din marginea târgului, aducând un vas. Uleiul este dat în grija celor din pază care vor avea grijă ca a doua zi, de dimineață, să fie cald. Vasile Niculescu și Victor Precup sunt luați cu trăsura și duși în uralele mulțimii la „Castelul Mitropoliei”, unde se vor încălzi și odihni.

---

1) *“Liniile Aeriene Române - Album aviatic”*.

2) *Ibidem*.

3) *Ibidem*.

4) Ziarul „Unirea”, număr de propagandă, 11-12, p. 4.

## Prima solie



din Țara românească ne-a sosit azi (Sâmbătă) la ora unu d. a.

Locotenentul-pilot *Niculescu* din armata română și căpitanul *Precup*, originar din Transilvania, au sosit ca *doreptul*, împrăștiind Apelul pentru Blaj. Dânsii au plecat dela Bacău și au parcurs drumul până la Blaj în 2 ore.

Lumea a alergat din toate părțile aclamând aeroplanul, cu cântecile românești.

După câteva virajuri peste oraș, aeroplanul a aterizat pe Câmpul Libertății.

Toată lumea a grăbit într'acolo, prin ghișă, zăpadă și iarbă, ca să strângă mâna fraților ce ne-au adus solia mântuirii.

El ne-au spus, că Armata Română a trecut Carpații — prin zăpadă de peste doi metri — și că vin, să ne îmbrățișeze cu dragoste de frați și să anunțe și locuitorilor străini de pe aceste plaiuri românești, că vin în numele păcii și a libertății tuturor neamurilor.

Dr. *G. Precup* și *Dr. V. Macaveiu* i-au salut, de binevenire.

Visul lui Vlaicu și al milioanei de Români s'a împlinit.

El a fost solia cea dintâiu, simbolul; „visul ne-implinit”, de care pomenea poetul.

Solia de azi e *realitatea*, biruința principiului național peste toate obstacolele de până acum.

Trăiască vestitorii acestei biruințe!

**Trăiască România Mare!**

Reproducere a paginii din ziarul „Unirea” în care este relatată sosirea avionului Farman 40 la Blaj. (Muzeul Aviației, colecția Fototecă, fond căpitan r. Niculescu Vasile)

Ajunși în oraș, căpitanul Precup predă vicarului Suciu cele trei scrisori. Misiunea a fost dusă la bun sfârșit. El și Vasile Niculescu pot mânca ceva, pentru ca apoi să se odihnească după acel zbor istovitor. Gazda lor le povestește calvarul trecut sub regimul austro-ungar, calvarul școlilor pedagogice românești îndrumate de Biserică și al gimnaziilor confesionale ortodoxe; calvarul profesorilor (preparandii) care fuseseră încorporați și trimiși pe front ca să lupte pentru Francisc Iosif I, împărat al Austriei și „rege apostolic” al Ungariei; umilința suferită de cei rămași din partea „comisarilor ministeriali” numiți de contele Appony Albert, în calitate sa de ministru al Cultelor și Instrucțiunii Publice; încercarea de „maghiarizare” a Gimnaziului din Blaj<sup>1)</sup>.

În acest timp, „... la câteva ceasuri după ce pe Câmpia Libertății, în chip simbolic aleasă ca loc de aterizare, un avion românesc adusese solia fraților moldoveni și munteni”<sup>2)</sup>, la sediul Mitropoliei începe cea de-a treia ședință a Consiliului Național Român din Blaj. S-a făcut „expunerea

1) Profesor dr. Mircea Păcurariu, „Politica statului ungar față de Biserica românească din Transilvania în perioada dualismului”, 1867-1918, Editura Institutului Biblic și de Misiune al Bisericii Ortodoxe Române, Sibiu, 1986, pp. 177-178.

2) Proces-verbal luat la Ședința plenară a Consiliului Național Român din Blaj ținută la 23 noiembrie 1918 în localul Patriei la orele 6½ seara.

situației după informațiile ce le-au adus cei doi aviatori: locotenentul Vasile Niculescu și căpitanul Victor Precup, care azi, la orele 1 au sosit cu un biplan din Moldova, din cartierul general de la Bacău”<sup>1)</sup>. Aflăm în continuare că „cercurile conducătoare (din România - n.a.) n-au fost deloc orientate despre situația de la noi și despre mișcările de aici. Toată lumea așteaptă să se declare neamul nostru (românii transilvăneni - n.a.) ce soartă vrea să-și construiască pe viitor”<sup>2)</sup>. Aceste aprecieri se constituiau într-un important argument privind utilitatea misiunii locotenentului Vasile Niculescu. În ședință se discută de asemenea, la punctul 3, „chestia (problema - n.a.) adunării naționale de la Alba-Iulia”<sup>3)</sup> care, în conformitate cu recomandările din mesajul lui Ion I.C. Brătianu, „trebuie să fie cât de impozantă, la care să fie de față păturile cele mai largi ale poporului”<sup>4)</sup>. De aceea era necesar să se facă „propagandă pe toate comunele în zilele dinaintea alegerii. Să se tipărească proclamații către săteni.”<sup>5)</sup> În finalul ședinței, doctorul Hodoș comunica faptul că „măine (24 noiembrie - n.a.) vor pleca îndărăt aviatorii Niculescu și Precup. Să-i rugăm să comunice tuturor din România că aici toată suflarea dorește unirea tuturor românilor.”<sup>6)</sup>

Importanța scrisorilor este relevată de graba manifestată în expedierea lor către destinatari. Un curier special trebuie să ducă scrisoarea adresată lui Vasile Goldiș, precum și cea semnată de I.I.C. Brătianu mai departe la Arad și o copie lui Andrei Bârseanu, președintele Consiliului Național Român din Sibiu. Cadetul Marcu va pleca la Arad<sup>7)</sup>. Documentele cunoscute nu menționează și numele curierului pornit spre Sibiu. Presupunem că au ajuns acolo prin intermediul fostului teolog Octavian Hodârnău: în memoriile sale acesta vorbește de o misiune a sa la Sibiu spre a duce lui Andrei Bârseanu „acte importante” închise într-un mic geamantan<sup>8)</sup>. Rămâne ca Vasile Suciș să răspândească notițele făcute după scrisoarea adresată lui Goldiș oamenilor de încredere din fruntea consiliilor de pretutindeni. Este evident că, odată cu aceste documente, a ajuns la Arad și la Sibiu vestea că mesagerul din Moldova a sosit pe calea aerului. Avionul și pilotul Vasile Niculescu erau interpretați ca fiind exponenți ai

---

1) Proces-verbal luat la Ședința plenară a Consiliului Național Român din Blaj ținută la 23 noiembrie 1918 în localul Patriei la orele 6½ seara.

2) *Ibidem*.

3) *Ibidem*.

4) *Ibidem*.

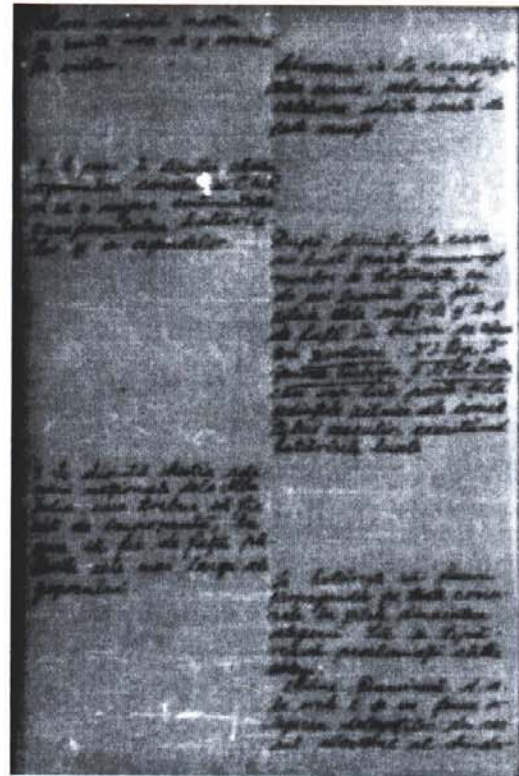
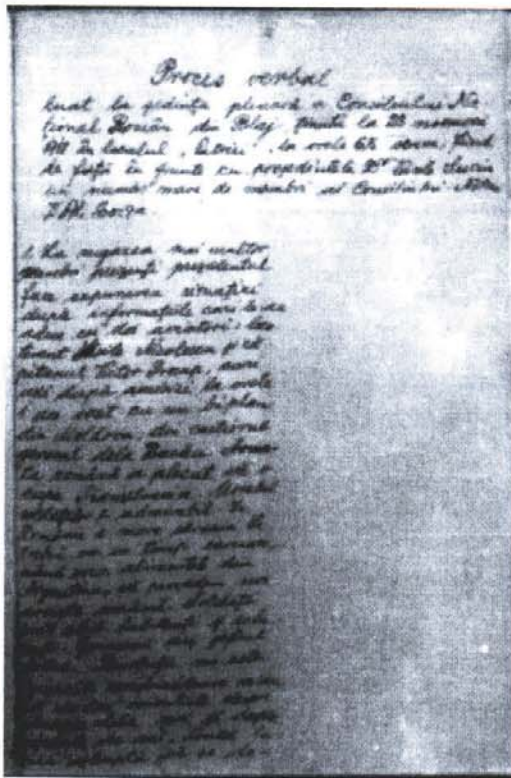
5) *Ibidem*.

6) *Ibidem*.

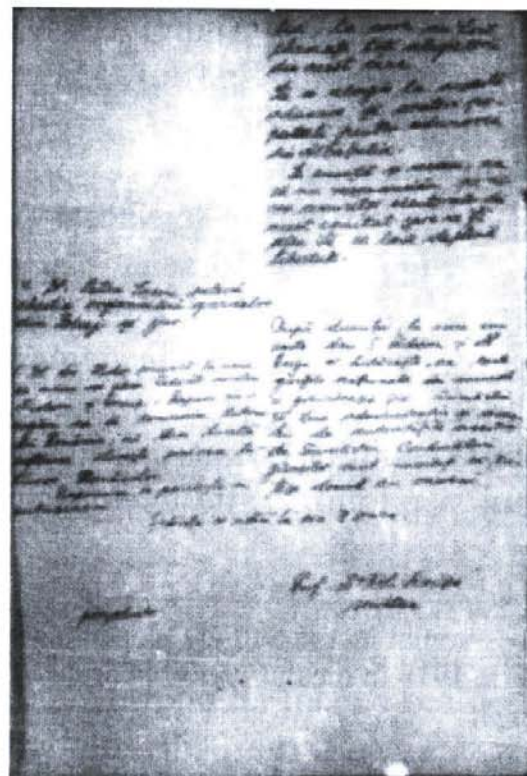
7) Vasile Netea, *op. cit.*, p. 103.

8) *Ibidem*, Octavian Hodârnău nu-și amintește precis ziua plecării spre Sibiu, dar discuția avută la întoarcere cu Vasile Suciș poate fi plasată în mod cert spre sfârșitul ultimei decade a lunii noiembrie, în zilele de 26 sau 27.

armatei române. Vasile Niculescu – primul militar român care a ajuns în inima Transilvaniei.



Facsimilul procesului-verbal încheiat în ședința Consiliului Național Român din Blaj în ședința din 23 noiembrie 1918, la câteva ore după sosirea locotenentului Vasile Niculescu împreună cu pasagerul său. (Muzeul Aviației, colecția Fototecă, fond Căpitan r. Niculescu Grigore Vasile)

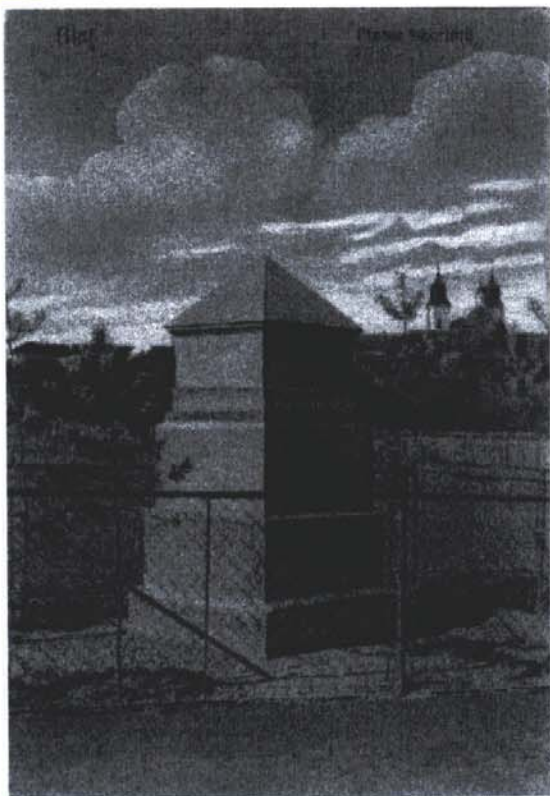


Toată noaptea „s-a lucrat la răspunsul ce trebuia să plece pe calea aerului înapoi”<sup>1)</sup>. Dimineața totul era gata. „Pe fața câtorva se cunoșteau

1) “Liniile Aeriene Române - Album aviatic”, nepaginat, probabil 1986, Locotenent-aviator Niculescu Vasile, Aeronautica Română, pp. 393-398 – fragmente.

urmele nopților nedormite și părul în dezordine”<sup>1)</sup>. În redacția ziarului blăjean „Unirea” se așteaptă scoaterea de sub tipar a numărului festiv.

Duminică, 24 noiembrie, Niculescu și Precup „au coborât pe Câmpia Libertății unde se afla avionul pentru plecare”<sup>2)</sup>. La venirea celor doi, „fiind îmbrăcați în haine groase și încălțăminte de blană, s-au apropiat de avion și după ce au constatat că avionul a dormit bine și că noi, soldații din gardă, ne-am făcut datoria din plin, locotenentul Vasile Niculescu merge pentru a cerceta terenul pe unde-și va lua zborul, după care s-a întors la avion și a încercat să tragă de elice care abia se mișca fiindcă la sosire uleiul a fost scurs într-un vas ca la plecare să-l pună înapoi fierbinte. Am fost rugați cei care am fost în gardă să încălzim uleiul la foc și urcându-se în avion a început așa fierbinte să-l treacă prin motor”<sup>3)</sup>. Totul este pregătit pentru decolare. „Aeroplanul român pleacă îndărăt la Bacău [...] la orele 11 a.m. în fața unui public imens din Blaj și jur. Doamnele și domnișoarele blăjene au încărcat pe aviatori cu admirabile buchete de crizanteme”<sup>4)</sup>.



Tânărul avocat Ionel Pop îi oferă locotenentului Vasile Niculescu o bucată de piatră de var. Cuvintele ce le rostește sunt gătuite de emoție: „Primiți din partea Blajului această amintire. E din Crucea lui Avram Iancu”<sup>5)</sup>. Pe bucată de hârtie ce însoțea piatra era scris: „Dragă Domnule Niculescu”, „Trecând Carpații în zbor, împreună cu Domnul Victor Precup, ca prima Solie a Mântuirii Noastre, ai aterizat eri 23 noiembrie n. pe Câmpia Libertății. Du, te rog, fraților noștri dragi toată căldura sufletului nostru: du-le chemarea noastră. D-ta ne vei fi pururi neuitat, și ca să-ți aduci din când în când aminte de aceia pe care sosirea D-tale i-a făcut fericiți, primește de la noi o amintire: o bucată de piatră. E o întruchipare a luptelor noastre seculare și a suferințelor noastre. E o bucată de piatră din vechea Piatră a Libertății ridicată în 1848 pe Câmpia de lângă Blaj, unde ați aterizat D-voastră. Ca nici măcar acest modest semn a dorinței libertății să nu-l avem, au aruncat în aer cu dinamită vechea piatră. Din trupul ei e bucată care îți va aminti de noi”<sup>6)</sup>.

1) „Liniile Aeriene Române - Album aviatic”, nepaginat, probabil 1986, Locotenent-aviator Niculescu Vasile, Aeronautica Română, pp. 393-398 – fragmente.

2) Muzeul Aviației, colecția Documente, fond căpitan r. Niculescu Grigore-Vasile, Scrisoare semnată de Radeș Eugen, martor ocular al evenimentelor, datată 24 august 1983, fila 4.

3) *Ibidem*.

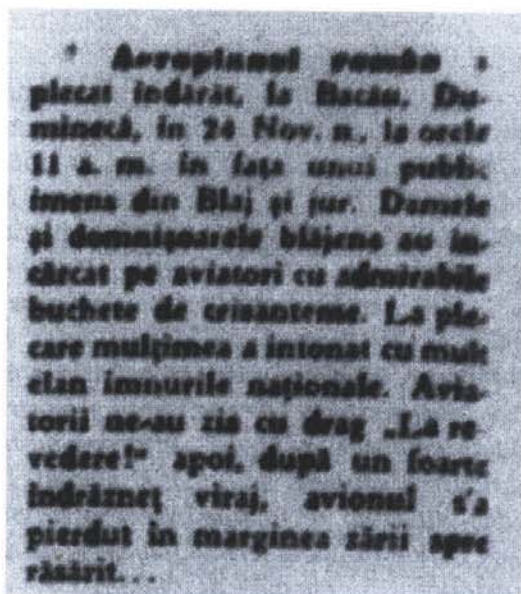
4) „Unirea”, număr festiv din 24 noiembrie 1918.

5) „Liniile Aeriene Române - Album aviatic”, nepaginat, probabil 1986, Locotenent-aviator Niculescu Vasile, Aeronautica Română, pp. 393-398 – fragmente.

6) *Ibidem*.

„La plecare mulțimea a intonat cu mult elan imnurile naționale”<sup>1)</sup>. Câtiva se iscălesc pe coada avionului. Primul gând al lui Vasile Niculescu este să-i oprească, de teamă să nu zgârie pânza. „Oh! nu!” – își schimbă intenția pilotul. „Din contră, să-i invit să se iscălească mulți, mulți. Toți câți erau acolo”<sup>2)</sup>. Atmosfera de pe Câmpia Libertății este comună aproape tuturor manifestărilor dedicate pregătirilor pentru Adunarea de la Alba-Iulia. Este o stare ce va influența deseori luarea unor decizii hotărâtoare pentru înfăptuirea Unirii. Faptul că Vasile Niculescu și Victor Precup sunt cei care au generat entuziasmul de la Blaj este evident, cum evident este și impactul pe care sosirea celor doi cu avionul îl va fi avut asupra delegațiilor din localitate și din zonele învecinate, care vor fi prezente la Alba-Iulia, pe 1 Decembrie 1918.

Echipajul își ia la revedere, apoi „după un foarte îndrăzneț viraj avionul s'a pierdut în marginea zării spre răsărit”<sup>3)</sup>.



Anunț publicat în ziarul „Unirea”, numărul din 25 noiembrie 1918, cu privire la plecarea echipajului Niculescu-Precup înapoi, către Bacău.

„Aeroplanul român a plecat îndărăt, la Bacău, Duminică, în 24 Nov. n. la orele 11 a.m. în fața unui public imens din Blaj și jur. Damele și domnișoarele blăjene au încărcat pe aviatori cu admirabile buchete de crisanteme. La plecare mulțimea a intonat cu mult elan imnurile naționale. Aviatorii ne-au zis cu drag „La revedere!” apoi, după un foarte îndrăzneț viraj, avionul s'a pierdut la marginea zării spre răsărit...”

În redacția ziarului „Unirea” se lucrează febril la numărul pentru ziua următoare. Un redactor pregătește rubrica de anunțuri: „S-a pierdut ieri, Duminică, înainte de amiază, pe Câmpia Libertății, în drumul spre piață, un guler de box negru. Acel ce-l va afla să-l aducă la Librăria dl. V. Suciș și va primi o remunerație.

Trupele românești înaintează tot mai adânc în țară.

Episcopul Demetriu Radu a restabilit în liceul din Beiuș ca limbă de propunere limba română, care de 30 de ani a fost suprimată”<sup>4)</sup>.

1) „Unirea”, număr festiv din 24 noiembrie 1918.

2) „Liniile Aeriene Române - Album aviatic”, nepaginat, probabil 1986, Locotenent-aviator Niculescu Vasile, Aeronautica Română, pp. 393-398 – fragmente.

3) „Unirea”, număr festiv din 24 noiembrie 1918.

4) *Ibidem*.



Efectul imediat al misiunii locotenentului Niculescu Vasile rezultă din conținutul îndemnului Consiliului Național de la Blaj din ziua plecării avionului: „Veniți cu miile, cu zecile de mii (reținem îndemnul din scrisoarea lui Ionel I.C. Brătianu – adunare impozantă) ... *E ziua când se va hotărî asupra sorții noastre pentru o veșnicie. Veniți și jurați că nedespărțiți vom fi și uniți rămânem de aici înainte cu frații noștri de pe tot pământul românesc sub una și nedespărțită cârmuire*”<sup>1)</sup>.

Vasile Niculescu și Victor Precup, cu greu, pe o ceață care i-a însoțit o mare parte din drum, ajung la Bacău. Aterizează. Pilotul oprește motorul. În jurul lor, liniște deplină; nimeni nu le vine în întâmpinare, nici măcar mecanicii. „... doar câțiva soldați veniră să bage avionul în hangar”<sup>2)</sup>.

N-au de ce să se supere; a fost, la urma urmei, o misiune ca oricare alta. Mulțumirea este în sufletul lor, acolo unde le-au rămas și imaginile cu miile de oameni ce-i aclamau pe Câmpia Libertății.

A doua zi decolează către Iași, pentru a preda Marelui Cartier General documentele primite de la Vasile Suciș și a raporta ce au văzut la fața locului.

În acest timp, la Alba-Iulia membrii Consiliului Național Român, precum și alți lideri din ambele formații politice s-au întrunit la Hotelul „Hungaria” pentru a lua în discuție și a da forma definitivă actului unirii și rezoluțiilor ce urmau a fi propuse adunării. Dezbaterile au scos în evidență două curente legate de unirea Transilvaniei cu România: un curent reprezentat de Vasile Goldiș avea în vedere o autonomie administrativă a provinciei „pe un timp trecător”<sup>3)</sup>; celălalt, având ca exponent pe Alexandru Vaida-Voievod, se pronunța pentru „integrarea imediată a Transilvaniei în viața de stat a României”<sup>4)</sup>. Un rol important în combaterea autonomiei l-a avut Ion Suciș, președintele biroului de organizare a adunării. Nu avem de unde să știm cât de mult a fost influențat de conținutul documentelor primite prin intermediul echipajului Niculescu-Precup; ceea ce cunoaștem cu certitudine este faptul că, la intervenția sa, s-a hotărât ca viitorul organ central provizoriu de conducere a Transilvaniei să nu poarte numele de guvern, ci de consiliu dirigent, iar conducătorii departamentelor să nu poarte titlurile de miniștri, ci de șefi de resort<sup>5)</sup>. Ce a urmat se cunoaște. De la una din tribunele amenajate la Alba-

---

1) Mircea Mușat, Ion Ardeleanu, „De la statul geto-dac la statul român unitar”, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1983, p. 626.

2) Muzeul Aviației, colecția Documente, fond căpitan r. Niculescu Grigore-Vasile, dosar „Personale - Mocanu M.”, nepaginat.

3) Vasile Netea, *op.cit.*, p. 137.

4) *Ibidem*.

5) *Ibidem*, p.138.

Iulia a vorbit și dr. Ionel Pop, încheindu-și cuvântarea cu urarea „*Trăiască România Mare!*”<sup>1)</sup>

Pe 2 decembrie, locotenentul Vasile Niculescu se reîntoarce la Bacău. Aici se încheie misiunea sa. Află din jurnale despre adunarea de la Alba-Iulia. Două zile mai târziu, avionul „Blaj” se prăbușește la marginea unei păduri din preajma Sibiului. Se pierde un simbol al istoriei României; din păcate, nu va fi singurul.

Locotenentului Vasile Niculescu i se întocmește foaia calificativă pentru anul 1918. Comandantul Grupului nu amintește despre misiunea de la Blaj. Eroare gravă. Foaia calificativă este refăcută ulterior; din grabă se greșesc datele, astfel încât, deși aceasta se referă la perioada de activitate de la 01 aprilie 1918 la 31 octombrie 1918, include și zborul din 10 noiembrie (?) care, normal, n-ar fi avut loc la data întocmirii documentului. O consemnare corectă a misiunii este făcută abia în foaia calificativă pentru anul 1923: „*Niciodată nu și-a reclamat imediat drepturile, din care cauză, datorită modestiei sale, a fost trecut cu vederea chiar după merite mari (frază subliniată). Citez astfel zborul făcut în Ardeal în iarna anului 1918, primul zbor de legătură Națională, când nici o altă legătură nu era posibilă. Expus la sacrificii mari și riscuri de a se pierde în munți, rezultatul acestui zbor a fost din cele mai reușite și publicat în toate ziarele. Modestul pilot încă până azi nu a fost recompensat*”<sup>2)</sup>. Semnează comandantul Grupului 1 Aviație Recunoaștere, locotenent-comandor Măicănescu Gheorghe - fostul camarad al lui Vasile Niculescu de pe front. „*Mențin Notele. Merită a înainta la excepțional*”<sup>3)</sup>. Semnează șef ierarhic superior - Carol.

Această notare probabil să fi fost făcută ca urmare a intervenției căpitanului Victor Precup către prințul moștenitor Carol, în grațiile căruia se pare că intrase. Altfel, cele afirmate erau corecte.

Vasile Niculescu își văzuse în continuare de zbor, fără să pretindă a i se recunoaște vreun merit legat de zborul din 23 noiembrie. În februarie 1919, aeronautica română este în doliu: departe de țară, în Italia, se stinge din viață Mircea Zorileanu.

Pe 23 iunie, într-o misiune de luptă din cele executate „împotriva bolșevicilor” peste Nistru, Vasile Niculescu cade prizonier împreună cu observatorul Ermil Gheorghiu. „*Numai grație prezenței de spirit - nota comandantul său de escadrilă - a putut scăpa cu viață și s-a reîntors prin*

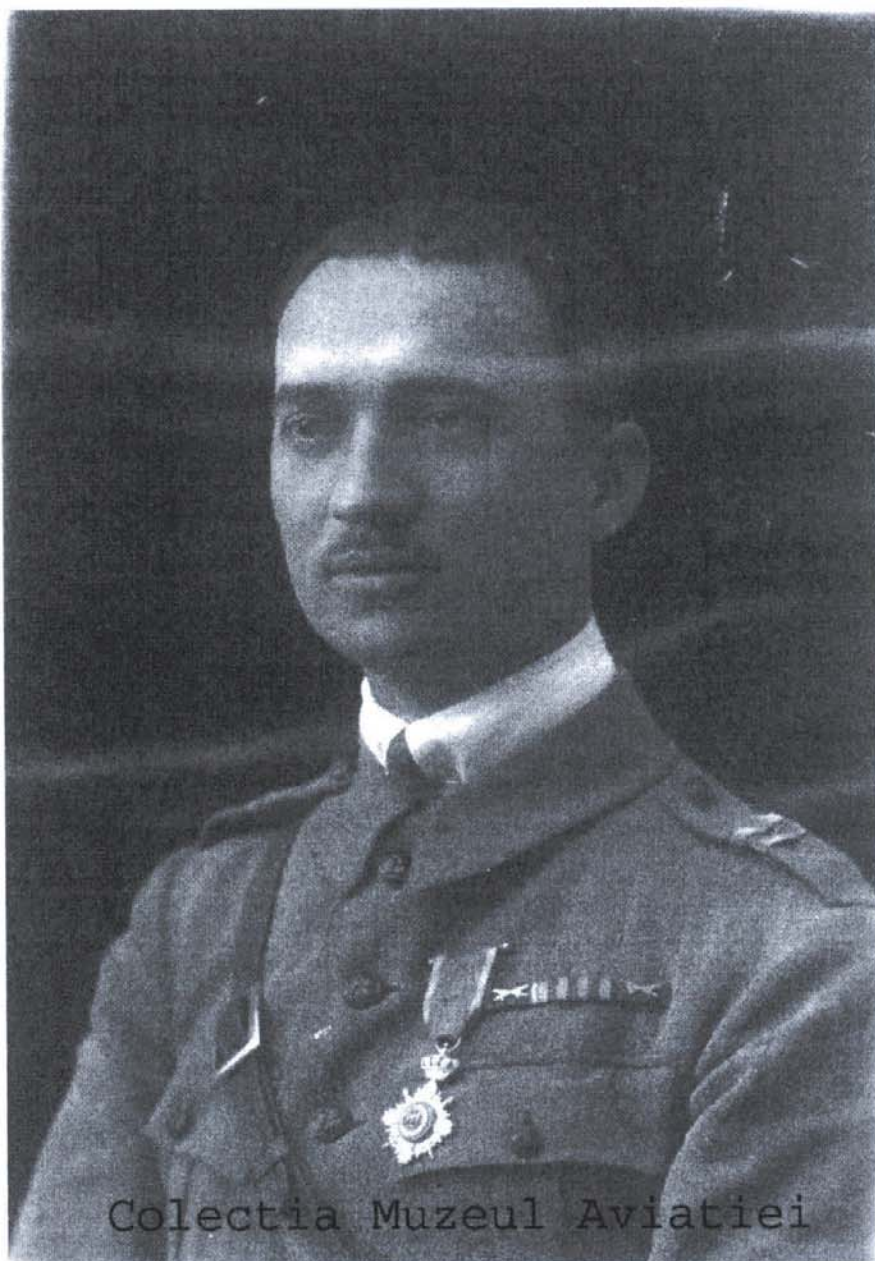
---

1) Vasile Netea, *op.cit.*, p. 155.

2) Arhivele Militare Naționale, Memorii bătrâni, litera „N”, căpitani, nr. 194, Memoriu al căpitanului rezervă Niculescu Grigore-Vasile, foaie calificativă pe anul 1923 (de la 1 februarie 1923 la 31 octombrie 1923).

3) *Ibidem*.

*schimb de prizonieri, aducând știri prețioase*"<sup>1)</sup>. Pentru această faptă și pentru comportarea sa pe front, în campania din 1917 este decorat cu Ordinul „Steaua României” cu spade în grad de cavaler cu panglică de Virtutea Militară <sup>2)</sup>.



Vasile Niculescu purtând Ordinul „Steaua României”. (Muzeul Aviației, colecția Fototecă, fond sublocotenent Dumitru-Cicerone Bădulescu)

---

1) Arhivele Militare Naționale, Memorii bătrâni, litera „N”, căpitani, nr. 194, Memoriu al căpitanului rezervă Niculescu Grigore-Vasile, foaie calificativă pe anul 1919 (de la 1 ianuarie 1918 la 31 octombrie 1919).

2) Înalt decret nr. 619 publicat în Monitorul Oficial nr. 254/1919 și Ordin de Zi nr. 1.731 din 1919.

În 1919 este numit comandantul Parcului nr. 1 din cadrul Grupului 1 Aeronautic – comandant, maior-inginer-aviator Ștefan Protopopescu. Un mediu care îi convine; își face timp să studieze „*motoarele și avioanele*”<sup>1)</sup>.

Este trecut în efectivele Rezervei Generale a Aeronauticii, comandată de maiorul Constantin Beroniade.



Vasile Niculescu se fotografiază împreună cu personalul Parcului Grupului I Aeronautic. În plan secundar, atelierul mobil al parcului, amenajat într-un vagon. (Muzeul Aviației, colecția Fototecă, fond sublocotenent Dumitru Bădulescu)

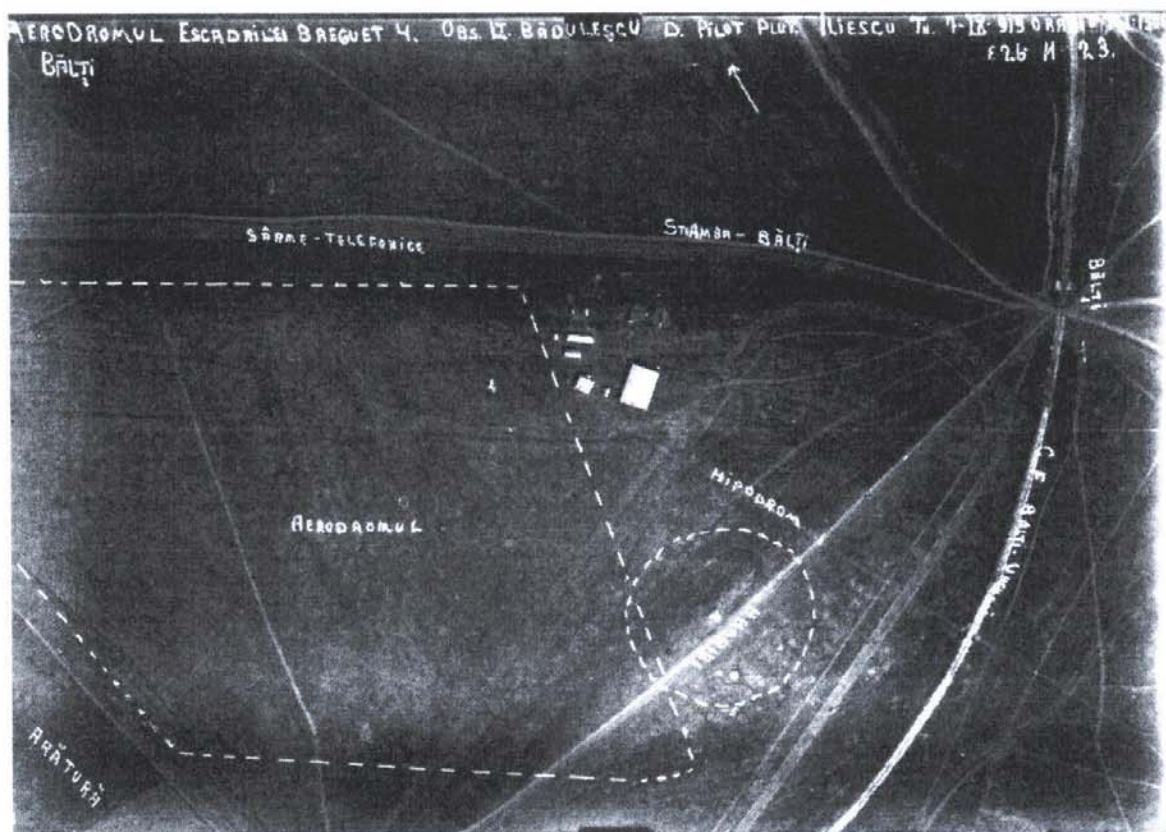
La 1 martie 1920, figurează în ordinea de bătaie a Grupului 1 Aeronautic (comandant, maior Ștefan Protopopescu) alături de căpitanul

---

1) Arhivele Militare Naționale, Memorii bătrâni, litera „N”, căpitani, nr. 194, Memoriu al căpitanului rezervă Niculescu Grigore-Vasile, foaie calificativă pe anul 1920 (de la 1 aprilie 1920 la 15 decembrie 1920).

Mihăilescu Gheorghe, Bâscoveanu Nicolae, Constantinescu Aurel, Gheorghiu Ermil, locotenentii Bădulescu Dumitru, Șerbănescu Gheorghe, Romano Petre, Moisescu Vasile, Alevra Leonel ... Organizat pe patru escadrile de recunoaștere, grupul este dislocat la Iași. Va fi una din primele unități ce vor primi în înzestrare avioane Breguette 14 achiziționate de statul român prin contractul Payot.

Este propus pentru a pleca în stagiu de perfecționare în Franța. „*Din cauza valutei*”<sup>1)</sup>, propunerea rămâne în hârtii. În compensație, este încadrat pilot în Escadrila B4 (Breguette 14) și propus pentru a lua comanda escadrilei ce urma să se înființeze la Bălți, în Basarabia. Face trecerea pe avionul Breguet 14 A2<sup>2)</sup>.



Imagine aeriană luată de către camaradul lui Vasile Niculescu, locotenent Dumitru Bădulescu, cu aerodromul de la Bălți / Escadrila Breguet 4. (Muzeul Aviației, colecția Fototecă, fond locotenent Dumitru-Cicerone Bădulescu)

1) Arhivele Militare Naționale, Memorii bătrâni, litera „N”, căpitani, nr. 194, Memoriu al căpitanului rezervă Niculescu Grigore-Vasile, foaie calificativă pe anul 1920.

2) *Ibidem*.



Vasile Niculescu în mijlocul camarazilor săi din Grupul 1 Aeronautic. (Muzeul Aviației, colecția Fototecă, fond locotenent Dumitru-Cicerone Bădulescu)

În aprilie 1921 este trecut pe picior de pace. Se căsătorește cu domnișoara Vera Iliuț. Darul de nuntă al șefilor săi - numirea la comanda Escadrilei 2 Recunoaștere / Grupul 1, dislocată la Cernăuți. Este detașat cu unitatea la Divizia 8 Infanterie, unde conduce cursurile Școlii de Antenă cu ofițerii acestei mari unități.

An de an, comandanții ierarhici propun avansarea sa la excepțional, pentru că *"îndeplinește condițiunea de a fi propus pentru înaintare"*<sup>1)</sup>. Dar avansarea nu vine. În schimb, este pedepsit cu trei zile de arest. Motivul: *"Întârziere din permisia de sărbătorile de Sfântul Paște"*<sup>2)</sup>. Abia în anul 1923-1924 a fost caracterizat de Consiliul superior al armatei: *"Merită a înainta în ordinea anuarului"*<sup>3)</sup>. N-au de unde să știe infanteriștii că printre cei care le-au fost îngeri păzitori la Mărășești s-a numărat și locotenentul

1) Arhivele Militare Naționale, Memorii bătrâni, litera „N”, căpitani, nr. 194, Memoriu al căpitanului rezervă Niculescu Grigore-Vasile, foile calificative pe anul 1919 (de la 1 noiembrie 1919 până la 1 aprilie 1920), foaia calificativă pe anul 1920 (de la 1 aprilie 1920 la 15 decembrie 1920), foaia calificativă pe anul 1921 (de la 15 decembrie 1920 până la 15 martie 1921), foaia calificativă pe anul 1921 (de la 15 martie 1921 la 31 octombrie 1921), foaie calificativă pe anul 1922 (de la 1 noiembrie 1921 până la 1 octombrie 1922).

2) *Ibidem*, foaia de pedepse, 2 mai 1922, comandantul Grupului 1 Aviație.

3) *Ibidem*, foaia calificativă pe anul 1922 (de la 1 noiembrie 1921 până la 31 octombrie 1922).

Vasile Niculescu. Nu vor să știe chiar dacă au în față hârtiile semnate de Comandantul Grupului 1 Recunoaștere, celebrul pilot locotenent-colonelul Capșa Ioan, de către inspectorul tehnic al aeronauticii, colonel Gheorghe Rujinski - nimeni altul decât fostul comandant al aeronauticii militare în campania din 1916. Aprecieri de genul „... a contat de la început în acest grup și a luat parte la luptele de la Mărășești, făcând bombardamente asupra liniilor inamice și a rezervelor sale”<sup>1)</sup>, și „a luat parte la luptele de la Cireșoaia, Runcu, zburând cu curaj și devotament”<sup>2)</sup>, au o relevanță minimă. Este avansată promoția sa; el nu. Trăiește o dramă ce nu poate scăpa șefilor săi, soției, prietenilor, dramă consemnată pentru posteritate drept „o mare lovitură morală”<sup>3)</sup>. „A continuat a munci stăruitor alături de colegii săi căpitani, fără a se plânge sau descuraja”<sup>4)</sup> – consemnează comandantul Grupului 1 Aviație Recunoaștere, locotenent-comandor Măicănescu. Nimeni nu știe însă ce se petrece în sufletul său. Ține conferințe în orașul Bălți despre aeronautică. Nu rostește un cuvânt despre meritele sale, despre misiunea de la Blaj. Par să fie înmormântate pe vecie în sufletul său schilodit.

Pe 24 noiembrie 1923 - ce coincidență! - la insistențele prințului Carol este avansat la gradul de căpitan<sup>5)</sup>.

În cursul verii aceluși an, pe lângă atribuțiile unui comandant de escadrilă, le îndeplinește și pe cele de „șef de pistă”. Se ocupă de antrenamentul piloților, „păstrând ordinea în timpul zborurilor - problemă dificilă în acele vremuri, cerând pedepsirea acelor care nu respectau prescripțiunile”<sup>6)</sup>. Păstrează „măsura dreaptă și de bun camarad”<sup>7)</sup>.

Datorită veleităților sale tehnice dispune pe tot parcursul anului de 5 avioane în capacitate de luptă; o performanță remarcabilă, atâta timp cât ministrul de Război este înștiințat că aviația nu mai are cu ce să zboare. Înjghebează în cazarmă, din te miri ce, o cancelarie și ateliere care adăpostesc două unități. Tolerant cu subalternii, suferă mai multe decepții din partea unora dintre ei care „nu au fost la înălțimea exemplului de muncă și demnitate ce-l dă căpitanul Vasile Niculescu în unitatea ce o

---

1) Arhivele Militare Naționale, Memorii bătrâni, litera „N”, căpitani, nr. 194, Memoriu al căpitanului rezervă Niculescu Grigore-Vasile, foaia calificativă pe anul 1921 (de la 15 martie 1921 până la 31 octombrie 1921); foaia calificativă a fost semnată de comandantul Grupului 1 Aviație Recunoaștere, locotenent-colonel aviator Capșa Ion.

2) *Ibidem*.

3) *Ibidem*, foaia calificativă pe anul 1923 (de la 1 februarie 1923 la 31 octombrie 1923).

4) *Ibidem*.

5) Înalt decret nr. 5.634/1923.

6) Arhivele Militare Naționale, Memorii bătrâni, litera „N”, căpitani, nr. 194, Memoriu al căpitanului rezervă Niculescu Grigore-Vasile, foile calificative pe anul 1923 (de la 1 februarie 1923 la 31 octombrie 1923).

7) *Ibidem*.

conduce”<sup>1)</sup>. Este povățuit să se schimbe, să fie mai dur; bunătatea se moștenește, nu se dobândește, așa că suportă consecințele: mustrare scrisă din partea comandantului Grupului 1 Aviație.

Anul 1924 se anunță pentru aeronautică „*sub auspicii cu totul noi*”<sup>2)</sup>. Se creează în Ministerul de Război Inspectoratul General al Aeronauticii, ca organ de comandă și instrucție<sup>3)</sup>. Prințul Carol, moștenitorul tronului, este numit să conducă acest nou organism. Acesta urmărește să acorde autonomie școlilor pregătitoare de aeronautică, instituții ce funcționau pe lângă școlile militare de geniu și pe lângă Inspectoratul General al Aeronauticii.

Comandant al Centrului de Instrucție al Aeronauticii este numit locotenent-colonelul Ion Capșa. Acesta își formează o echipă de colaboratori capabili să pună pe picioare structura ce urmează să se înființeze; pe lista sa figurează și numele fostului subordonat Vasile Niculescu.

Pe 18 iunie 1924, zboară în formație până la Bălți. Sprijină „*acțiunile de luptă*” ale Diviziei 14 Infanterie în cadrul manevrelor militare desfășurate în Basarabia. Zboară în formație cu două avioane Brandenburg, pilotate de sergenții Negreanu și Chesler, pe care le însoțește până la Tecuci. Este una din ultimele sale misiuni într-o unitate de luptă.

Pe 2 iulie, este detașat la Centrul de Instrucție al Aeronauticii - Școala de Observatori Aerieni, Antenă Radiotelegrafie și Fotoaeriană. Trei luni mai târziu îi sosește mutarea în comandamentul Școlilor Aeronautice<sup>4)</sup>. Pe 10 octombrie se prezintă la post. Tot mai des, în notările de serviciu apar expresiile: „*unul dintre cei mai desăvârșiți zburători ai aviației noastre*” și „*acest ofițer face cinste zburătorilor și armei lor*”<sup>5)</sup>.

---

1) Înalt Decret Regal nr.2057 din 23 iunie 1924.

2) General-maior de aviație inginer Gheorghe Negrescu, *Din amintirile unui vechi aviator*, Editura Militară, 1977, p. 182.

3) Muzeul Aviației, Registrul Istoric al Grupului 1 Aviație, fila 66.

4) Înalt decret nr. 3.293/1924.

5) Arhivele Militare Naționale, Memorii bătrâni, litera „N”, căpitani, nr. 194, Memoriu al căpitanului rezervă Niculescu Grigore-Vasile, foile calificative pe anul 1924 (de la 15 mai 1924 până la 31 octombrie 1924).





Vasile Niculescu, primul din dreapta, primind vizita generalului Hențescu - 1924. (Muzeul Aviației, colecția Fototecă, fond locotenent Dumitru-Cicerone Bădulescu)

Este promovat ajutor al directorului de studii. Uită nedreptățile făcute în legătură cu avansarea sa. Este mulțumit de sine, mulțumit de viață. Iar, ea, viața, îl „răsfață” în continuare.



Căpitan Vasile Niculescu; fotografie realizată pentru legitimația militară. (Muzeul Aviației, colecția Fototecă, fond căpitan r. Niculescu Vasile)



## Capitolul VI

### ■ Golgota

La 1 martie 1925, este trimis pentru stagiul în aviația cehoslovacă<sup>1)</sup>; la plecare primește și misiunea de a studia organizarea aviației din această țară. După șase luni revine la școală. Este numit la comanda escadrilei de elevi cu însărcinarea expresă de „a se ocupa de formarea morală de viitori ofițeri de aeronautică”.<sup>2)</sup>

I se propune să ia comanda unei școli de pilotaj ce ar urma să ia ființă la Buzău<sup>3)</sup>. Câți din piloții aeronauticii române din acea perioadă ar fi refuzat această propunere?

Puțini. Printre ei - Vasile Niculescu. Peste ani de zile, rememorând acest moment din cariera sa, va arăta motivul ce l-a făcut să respingă tentanta propunere: „... *Mi-am dat seama că e grea răspunderea ce mă aștepta și că temperamentul meu nu va corespunde greutăților inerente și cu siguranță că m-ar fi distrus. Am refuzat; s-au supărat. Dar eram prea conștient de ceea ce sunt și m-am ținut de hotărârea mea. Teama de a mă compromite era mai tare decât îmbietoarea ofertă*”<sup>4)</sup>. Vasile Niculescu ne dezvăluie prin aceste rânduri cu câtă luciditate analizase oferta primită punând în balanță, pe un taler, aptitudinile, experiența și atitudinea necesare ocupării unei asemenea funcții, pe celălalt taler, acel „*ceea ce sunt*”. Poate că, mai târziu, după ce va fi pensionat, într-un dialog cu sine, va regreta că nu a acceptat funcția. Cert este că în 1976 va refuza să participe la o activitate în Școala Militară de Ofițeri de Aviație ce funcționa la ... Buzău, interpellându-i pe organizatori, foști colegi, astfel: „De ce tocmai la Buzău v-ați hotărât să sărbătoriți jumătate de veac de la absolvirea noastră?”<sup>5)</sup>

Începe să aibă probleme cu vederea. Zborurile în cabinele deschise ale avioanelor, frigul îndurat, stresul își spun cuvântul. Se numără printre cei

---

1) Arhivele Militare Naționale, Memorii bătrâni, litera „N”, căpitani, nr. 194, Memoriu al căpitanului rezervă Niculescu Grigore-Vasile, foile calificate pe anul 1925 (de la 1 noiembrie 1924 la 1 noiembrie 1925).

2) *Ibidem*.

3) Muzeul Aviației, colecția Manuscrise, fond căpitan r. Niculescu Grigore-Vasile, scrisoare către comandor r. Pavlovschi Mihai datată 20 iunie 1976, fila 1; probabil că propunerea viza numirea căpitanului Niculescu Vasile la Comanda Școlii de perfecționare a piloților pentru avioane de război, școală ce a fost înființată în 1927 la Buzău.

4) Muzeul Aviației, colecția Manuscrise, fond căpitan r. Niculescu Grigore-Vasile, scrisoare către comandor r. Pavlovschi Mihai datată 20 iunie 1976, fila 2.

5) *Ibidem*.

norocoși. Mircea Zorileanu și alții ca el au murit la scurt timp după încheierea războiului. Cauza: boli incurabile căpătate pe timpul și din cauza serviciului. N-are încotro și apelează la medicul școlii. Verdictul este dur: **nu mai poate zbura**. La aflarea verdictului, atitudinea sa are ceva din drama pescărușului din poemul lui Baudelaire. Este ironizat de „*marinarii*” ce-i pregătesc sfârșitul. Sosește ordinul de îndepărtare din aeronautica militară. O plecare ce este „*mult simțită și regretată*”<sup>1)</sup>. Comandantul Școlilor și Centrelor de Aeronautică, locotenent-colonel Stoicescu, propune să fie readus în aeronautică și întrebuințat în serviciul de birou, unde „*se va comporta, desigur, mult mai bine ca cei străini de armă*”<sup>2)</sup>. Nu se aprobă. Consiliul superior al Armatei format, în mare majoritate, din cadre din infanterie hotărăște că nu se poate. Ura viscerală față de aviație și aviatori este în plină expansiune. Cât de ușor și iresponsabil poate fi distrusă o carieră, poate fi distrus un om cu tot cu speranțele sale! Vasile Niculescu suferă „*o depresie accentuată nervoasă*”<sup>3)</sup>. Urmează aproape două luni de concediu medical. Soția face tot ce poate pentru a-l păstra în lumea reală.

În octombrie 1926, este mutat la Cercul de Recrutare Rădăuți<sup>4)</sup>. După un an de activitate, colonelul Gheorghiu, comandant al centrului de recrutare, consideră că „*a făcut o achiziție excelentă*”<sup>5)</sup> prin mutarea lui Niculescu „*în parohia sa*”. Cum să nu, atâta timp cât în acel prim an la Cercul de Recrutare Rădăuți, fostul pilot lucrase la biroul adjutantură, la biroul mobilizării industriale și agricole, comandase plutonul trupei cercului, a condus secția recrutări și a fost ajutorul șefului biroului mobilizare. Soarta sa este hotărâtă acum de Inspectoratul General II armată și Comandamentul Teritorial Corp 4 Armată.

Necazurile sunt atenuate de nașterea primului său copil, Sorin Victor (născut 17 septembrie 1926). Cere să fie confirmat în noua specialitate. Este refuzat. Nu are decât o singură variantă: cere mutarea în serviciul frontului. Astfel, va putea să urmeze cursul pregătitor pentru ofițeri superiori. Pentru 15 zile este mutat în Regimentul 96 Infanterie<sup>6)</sup>. Nu se poate adapta în noua unitate; solicită să revină la centrul de recrutare.

---

1) Arhivele Militare Naționale, Memorii bătrâni, litera „N”, căpitani, nr. 194, Memoriu al căpitanului rezervă Niculescu Grigore-Vasile, foile calificative pe anul 1926 (de la 1 noiembrie 1925 la 1 noiembrie 1926).

2) *Ibidem*.

3) *Ibidem*.

4) Ordinul Ministrului de Război M.R. nr. 37.368/1926, Ordin M.R. al Seviceiului personal nr. 23.441/1924 completat cu alineatul C-4T NR.37.374.

5) Arhivele Militare Naționale, Memorii bătrâni, litera „N”, căpitani, nr. 194, Memoriu al căpitanului rezervă Niculescu Grigore-Vasile, foile calificative pe anul 1926

6) Muzeul Aviației, colecția Documente, fond căpitan r. Niculescu Grigore-Vasile, Carnet militar al ofițerului de rezervă Niculescu Grigore-Vasile.

În iunie 1931, fostul prinț moștenitor Carol se întoarce intempestiv în țară, adus în zbor cu avionul de către pilotul francez Alouette. Totul fusese instrumentat de fostul pasager al lui Vasile Niculescu, Victor Precup, ajuns acum la gradul de colonel.

Devenit rege, Carol I face o reparație morală pentru aviatorii români ce luptaseră în Primul Război Mondial, atâția câți mai rămăseseră. Căpitan Vasile Niculescu și alți camarazi sunt decorați cu abia înființatul Ordin „Virtutea Aeronautică”. El primește cea mai mică clasă a ordinului - Crucea de Aur, la care i se adaugă două barete<sup>1)</sup>. I se acordă dreptul de a purta „Furajera Mihai Viteazul” și „Furajera Virtutea Aeronautică”<sup>2)</sup>. Se numără printre membrii fondatori ai Asociației Cavalerilor Ordinului „Virtutea Aeronautică”<sup>3)</sup>. Este decorat cu Ordinul „Regelui Ferdinand I”, în grad de Cavaler<sup>4)</sup>.

Nedreptățile împotriva sa continuă. Propunerea pentru a urma cursul ce îi dădea dreptul de a fi avansat se lovește de ipocrizia Șefului Direcției personal din Ministerul Apărării. I se refuză dreptul de a urma acest curs pe motiv că „*nu mai poate fi înaintat în grad*”<sup>5)</sup>. „Veșnicul” căpitan Vasile Niculescu trudește până la epuizare în birourile Cercului de Recrutare Rădăuți. „*Este un prea bun ofițer – scria în 1933 inspectorul cercului, colonel Gheorman M. , sub toate raporturile serviciului, într-un cerc de recrutare*”<sup>6)</sup>. Ce păcat că toată lumea vedea în acest om ceea ce era el de fapt, dacă toate calitățile sale se pierdeau printre hârtiile unui centru de recrutare! Este numit șef al Biroului 2 Mobilizare și Rechiziții. I se naște al doilea copil, o fetiță, care va fi botezată Daniela. La serviciu are mult de lucru; trebuie să se îngrijească de încartiruirea a peste 400 de persoane: generali, ofițeri, atașați militari participanți la Manevrele Regale<sup>7)</sup>. I se încredințează și conducerea Biroului 3 mobilizare. Își face declarația de avere: solda gradului și o casă cu grădină situată pe strada Ferdinand I, unde „*duce o viață retrasă în sânul familiei*”<sup>8)</sup>.

---

1) Muzeul Aviației, colecția Monitorul Oficial, Monitorul Oastei, Codul Hamagiu, Înalt Decret nr. 339.

2) Muzeul Aviației, colecția Documente, fond căpitan r. Niculescu Grigore-Vasile, Carnet militar al ofițerului de rezervă Niculescu Grigore-Vasile.

3) Ordinul Ministrului Apărării nr. 55 din 21. 06. 1932.

4) Muzeul Aviației, colecția Documente, fond căpitan r. Niculescu Grigore-Vasile, Carnet militar al ofițerului de rezervă Niculescu Grigore-Vasile.

5) Arhivele Militare Naționale, Memorii bătrâni, litera „N”, căpitani, nr.194, Memoriu al căpitanului rezervă Niculescu Grigore-Vasile, foile calificative pe anul 1931 (de la 1 noiembrie 1930 până la 31 octombrie 1931).

6) *Ibidem*.

7) *Ibidem*.

8) Arhivele Militare Naționale, Memorii bătrâni, litera „N”, căpitani, nr.194, Memoriu al căpitanului rezervă Niculescu Grigore-Vasile, foile calificative pe anul 1931 (de la 1 noiembrie 1930 până la 31 octombrie 1931).

În Vinerea Mare din 8 aprilie 1934, jurnalele din Rădăuți relatează pe larg despre arestarea complotiștilor care plănuiseră suprimarea regelui și a metresei sale, Elena Lupescu. Vasile Niculescu este surprins să afle, în capul listei, pe colonelul Victor Precup. În urma unei instrucțiuni sumare, Precup este condamnat la 10 de temniță grea<sup>1)</sup>. Vasile Niculescu încearcă să-și explice gestul celui care îi fusese coechipier în noiembrie 1918; se zvonește printre colegii de la Cercul de Recrutare că motivul ar fi fost amestecul „Duduei” în politica României. Înainte de detenție, Precup este degradat în curtea cazărmii Malmaison în fața a numeroase cadre militare aduse din mai multe garnizoane. Reacția acestora a fost contrară celei scontate de organizatori: militarii prezenți la degradare au pactizat cu condamnatul<sup>2)</sup>.

Pe 10 decembrie 1936, i se naște al treilea copil, Magdalena. Opt zile mai târziu, moare primul născut - Sorin<sup>3)</sup>. Lui Vasile Niculescu Dumnezeu cu o mână i-a dat, cu alta i-a luat. Nu poate înțelege cu ce a greșit pentru a fi pedepsit în acest mod. Pare epuizat moral. Este absent la primirea „Semnului Onorific 25 de ani”<sup>4)</sup>. Se speculează starea sa psihică. Primește 15 zile de arest „*pentru faptul că a luat parte la o manifestație incompatibilă cu rezerva și disciplina ce stă la bază, disciplina militară*”<sup>5)</sup>. Este forțat să-și ceară demisia din cadrele active ale armatei<sup>6)</sup>.

Pe 31 iulie 1937, îi parvine aprobarea de pensionare<sup>7)</sup>. Are abia 46 de ani. Se împacă greu cu soarta sa; de fapt, nu se va împăca, definitiv, niciodată. Adună în sufletul său amarul neîmplinirilor ce-i marchează cariera. Peste numai câțiva ani, un colonel, comandant al Cercului Teritorial Rădăuți, dând dovadă că știe să-și aprecieze oamenii din subordine, va sintetiza într-o foaie calificativă dimensiunile nedreptății făcute căpitanului Vasile Niculescu: „*Ofițer foarte inteligent - consemna colonelul Opreția - și foarte capabil. Este păcat că a pierdut posibilitatea să fie înaintat în grad, căci calitățile lui personale și caracterul, precum și*

---

1) Ioan Scurtu, Gheorghe Buzatu, *Istoria românilor în secolul XX*, Editura Paideia, p. 285.

2) *Ibidem*.

3) Arhivele Militare Naționale, Memorii bătrâni, litera „N”, căpitani, nr. 194, Memoriu al căpitanului rezervă Niculescu Grigore-Vasile, foaie matricolă.

4) Înalt Decret nr. 3.414 din 31 decembrie 1936 / Monitorul Oficial nr.64 din 18 martie 1937.

5) Acuzația viza participarea sa la manifestația din Cernăuți cu ocazia funeraliilor fruntașilor legionari Ion I. Moța și Vasile Marin, ce au avut loc pe 8 februarie 1937 în Catedrala Mitropolitană. Ulterior, s-a dovedit că nu a existat nicio legătură între Vasile Niculescu și mișcarea legionară, curiozitatea și starea sa psihică fiind motivațiile prezenței la funeralii.

6) Arhivele Militare Naționale, Memorii bătrâni, litera „N”, căpitani, nr. 194, Memoriu al căpitanului rezervă Niculescu Grigore-Vasile, foaie de pedepse.

7) Ordinul ministrului Apărării Naționale nr. 14.321 din 1937.

*cunoștințele sale în orice domeniu trebuia să-i deschidă o carieră frumoasă*<sup>1)</sup> (s.a.).

Se dedică picturii, sculpturii. Construiește aparate de radio, devine apicultor. Confeccionază o mașină de tors cu pedală<sup>2)</sup>, se ocupă de educația celor două fiice. Fostul său coleg și camarad de front, Nae Cicei, este numit comandantul aeroportului din Cernăuți; la doi pași de Rădăuți. Pași pe care Vasile Niculescu nu-i poate face. Ar însemna să-și irite rana ce stă să se închidă.

În octombrie 1939, este concentrat, un an mai târziu, deconcentrat. Vine războiul; România luptă alături de foștii dușmani din Primul Război Mondial împotriva foștilor aliați din Antanta. Pe 29 iunie 1940 este mobilizat<sup>3)</sup>. O lună mai târziu, România semnează arbitrajul - dictat prin care cedează Ungariei partea de nord-vest a Transilvaniei și abandonează 2,3 milioane de locuitori, majoritatea români. Nu este greu de închipuit ce sentimente contradictorii a trăit în acele momente căpitanul Vasile Niculescu. Cu siguranță că i-au revenit din memoria vizuală miile, zecile de mii de soldați români căzuți pe câmpurile de luptă în Primul Război Mondial la Sibiu, Brașov, pe valea Jiului, la Argeș, Mărăști, Mărășești, Oituz, în Dobrogea, mutilații de război întâlniți de el prin gări, pe bulevarde sau în fața bisericilor; camarazii piloți, observatori aerieni, meseriași și soldați morți pentru înfăptuirea idealului național. Acum, să cedezi ceea ce s-a împlinit prin jertfă, fără să opui cea mai mică rezistență, fără să tragi un foc de armă, dacă nu pentru a riposta la samavolnicie, măcar, înțelept să fii, pentru istorie: să nu se spună vreodată că s-a dat de bunăvoie ceea ce de drept era al nostru. Unde este armata română ce are o singură rațiune în a exista pe timp de pace, să apere la nevoie integritatea țării? Zborurile sale din 23 și 24 noiembrie; ce rost au mai avut ele? Mai târziu, se va motiva lipsa de reacție din acele zile de tristă amintire prin faptul că s-a încercat salvarea României ca stat. Vasile Niculescu, ca de altfel mulți alți români ce luptaseră în Primul Război Mondial, știa foarte bine că atunci, cu siguranță mai mult ca acum, a fost amenințată existența României ca stat, ca națiune. Nu are cum, nu poate să ignore pe cei vinovați de drama României Mari; oricine îi încredințează devine aliatul său.

Pe 11 septembrie depune jurământul de credință față de regele Mihai I. Este numit comandantul apărării pasive din județ. I se propune să facă cerere pentru gradul de maior; refuză. Este numit în funcția de șef al

---

1) ) Arhivele Militare Naționale, Memorii bătrâni, litera „N”, căpitani, nr. 194, Memoriu al căpitanului rezervă Niculescu Grigore-Vasile, foaie calificativă pe anul 1942 (de la 1.11.1941 la 31.11.1942).

2) Muzeul Aviației, colecția Manuscrise, fond căpitan r. Niculescu Grigore-Vasile, notă a fiicei eroului, Magdalena Bălan, nedată.

3) Înalt decret nr. 2.135.

Biroului 4 rechiziții din Cercul Teritorial Rădăuți. În zonă se înmulțesc atrocitățile împotriva evreilor. Sunt acuzați de situația în care se află țara. Gravă acuzație; rămâne să fie și probată. Dar cine mai are discernământ? Suferă oamenii nevinovați. Se zvonește că la Vicovul de Sus soldații au ucis mai mulți evrei<sup>1)</sup>.



Carnetul militar al ofițerului de rezervă Niculescu Vasile. (Muzeul Aviației, colecția Documente, fond Vasile Niculescu)



Pentru faptul că era cavaler al Ordinului Virtutea Aeronautică, Vasile Niculescu beneficia de două călătorii simple gratuite cu trenul. (Muzeul Aviației, colecția Documente, fond Vasile Niculescu)

În perioada guvernării legionare deține funcția de prefect al orașului Botoșani. Îi repugnă tot ceea ce se întâmplă în jurul său. Nu este lumea lui. După patru luni va fi schimbat din funcție.

Din aprilie 1942, conduce și Biroul 3 Mobilizare a teritoriului. Ține evidența celor mobilizați pe loc, inspectând lunar întreprinderile industriale de pe teritoriu. Din iunie și până în octombrie 1944, comandă Compania I de premilitari, contingentul 1946. Are în responsabilitate și Apărarea

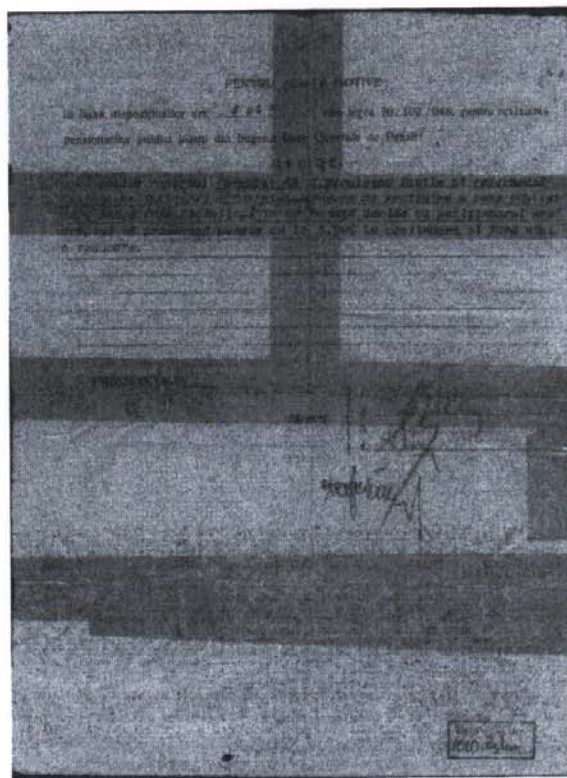
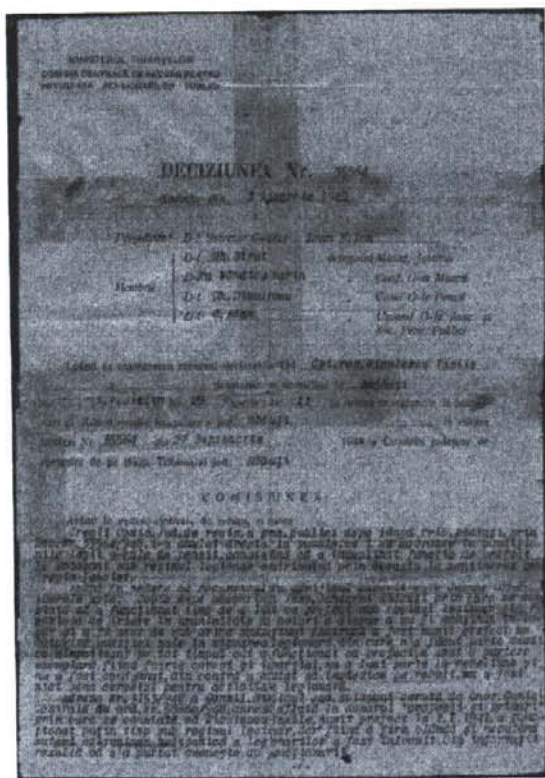
1) Radu Ioanid, *Evreii sub regimul Antonescu*, Editura Hasefer, București 1998, p. 57.



Pasivă<sup>1)</sup>. Se dedică muncii sale cu un devotament merit să-l facă să se sustragă mizeriei umane ce bântuie țara de la un capăt la altul.

Pe 16 septembrie 1944, depune un nou jurământ de credință față de același rege. Pe 21 ianuarie 1945 este deconcentrat<sup>2)</sup>.

În 1948, este acuzat oficial pentru faptul că a deținut funcția de prefect în timpul guvernării legionare. Este internat în lagăr. Simte că viața sa este sfârșită. Hotărârea judecătorească îl lasă fără pensie, fără orice mijloc de subzistență. Face recurs. În noiembrie 1948, se pronunță sentința definitivă: „Comisia de triere, în unanimitate de voturi; a dispus a nu fi menținut în lagăr și a fi scos de sub orice acuzațiune pentru că a fost numit prefect nu datorită poziției sale în mișcarea legionară din care n-a făcut parte decât ca simpatizant. Pe tot timpul cât a funcționat ca prefect a avut o purtare exemplară, fiind foarte corect și imparțial; nu a luat parte la rebeliune și nu a fost condamnat; dimpotrivă, a căutat să împiedice pe rebeli; nu a fost nicicând cercetat pentru activitate legionară”<sup>3)</sup>.



Decizia Comisiei Centrale de Recurs pentru Revizuirea Pensiilor Publice prin care Vasile Niculescu reprimește pensia de 5.985 lei. (Muzeul Aviației, colecția Documente, fond Vasile Niculescu)

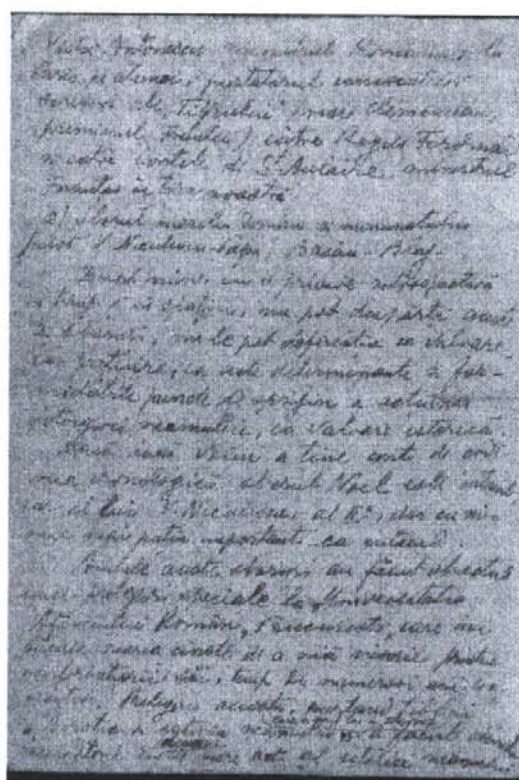
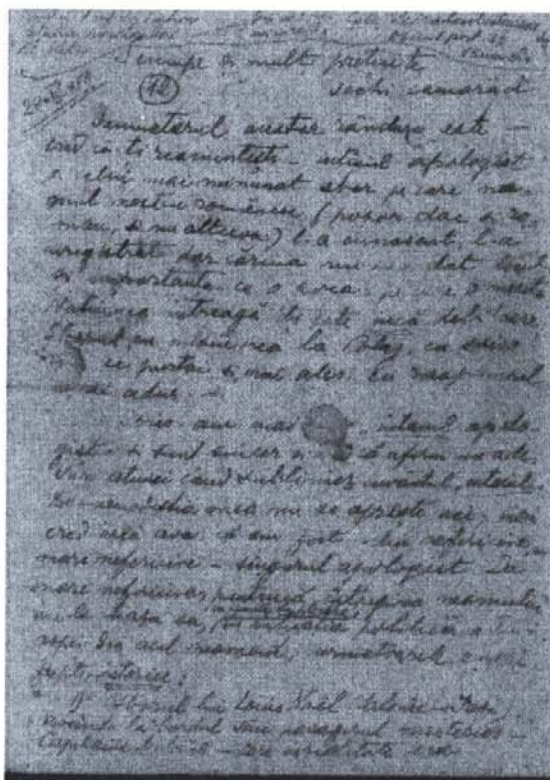
1) Arhivele Militare Naționale, Memorii bătrâni, litera „N”, căpitani, nr. 194, Memoriu al căpitanului rezervă Niculescu Grigore-Vasile, foaie calificativă pe anul 1944 (de la 1 noiembrie 1943 până la 31 octombrie 1944).

2) Ordinul Marelui Stat Major nr.588.190 din decembrie 1944.

3) Muzeul Aviației, colecția Manuscrise, fond căpitan r. Niculescu Grigore-Vasile.

România se reface după război. Sunt demolate statui; altele le iau locul. O istorie ia locul alteia. Secvențe trăite de el cu ani în urmă. Vasile Niculescu crede că acest popor suferă din cauza refuzului de a-și asuma propria istorie. Între cele două războaie au fost uitați ei, acum este întins un lînțoliu opac peste aviatorii din războiul ce abia s-a sfârșit. Uneori, înainte de a vedea lumina, trebuie să trăiești în întuneric. Dar ce se întâmplă atunci când, văzând lumina, uiți de calvarul întunericului?

Andrei Popovici încearcă să-l contrazică. În 1958 îi expediază o scrisoare în care vorbește în termeni elogioși despre rolul pe care l-a avut Vasile Niculescu în derularea evenimentelor din preajma unirii de la 1 Decembrie 1918.



Facsimilul scrisorii generalului Andrei Popovici (Muzeul Aviației, colecția Manuscrise, fond căpitan r. Niculescu Vasile)

Victor Precup este eliberat din pușcăria de la Doftana și reabilitat; ajunge să dețină funcții importante în Ministerul Apărării. Lui Niculescu îi trece prin minte să-l caute, apoi renunță la idee. Ce ar mai putea să-și spună? Ce ar putea să-i ceară pentru el?

În iulie 1967 află, din întâmplare, adresa lui Ionel Pop; prin intermediul revistei „Magazin” îi expediază o scrisoare datată 6 august<sup>1)</sup>. Abia pe 1 noiembrie primește răspunsul de la vechea sa cunoștință de la Blaj: „Da, mult stimată Domnule <<Lt. pilot>> – prima rândunică a

1) Muzeul Aviației, colecția Manuscrise, fond căpitan r. Niculescu Grigore-Vasile, Scrisoare Ionel Pop către Vasile Niculescu, datată 1 noiembrie 1967, fila 1.

marei eliberări, da, sunt același Ionel Pop, care la 23 noiembrie 1918 a alergat într-un suflet (cât îl purtau atunci grabnic picioarele tinere) să vă primească și să vă îmbrățișeze pe Câmpia Libertății din Blaj unde ați aterizat!”<sup>1)</sup>. Corespondența cu profesorul Pop este scurtă. Niculescu constată că amintirile lor comune se rezumă la câteva ore petrecute la Blaj  
2)



Vasile Niculescu (stânga) alături de fostul său elev de la Centrul de Instrucție al Aeronauticii, Mihail Pavlovski. Fotografia a fost realizată la Piatra-Neamț în 1965. (Muzeul Aviației, colecția Manuscrise, fond căpitan r. Niculescu Vasile)



Doctorul Ionel Pop. Fotografie expediată lui Vasile Niculescu în anul 1967, la vârsta de 78 de ani. (Muzeul Aviației, colecția Fototecă, fond căpitan r. Niculescu Vasile)

Este invitat să participe la aniversarea a 40 de ani de la absolvirea școlii speciale de pilotaj de către prima promoție. „*Mă reîntorc pentru o clipă - mărturisește Vasile Niculescu - în trecutul îndepărtat pe care îl credeam înmormântat*”<sup>3)</sup>. Revederea cu o parte din foștii săi colegi și elevi îi face o plăcere deosebită: „*Încă sunt - consemnează el puțin mai târziu - sub impresia neuitatelor ore petrecute împreună, după un salt de peste patruzeci de ani. Sunt de neuitat.*”<sup>4)</sup>. Drumul de la Rădăuți la București și înapoi îl epuizează<sup>5)</sup>.

1) Muzeul Aviației, colecția Manuscrise, fond căpitan r. Niculescu Grigore-Vasile, Scrisoare Ionel Pop către Vasile Niculescu datată 1 noiembrie 1967, fila 1.

2) *Ibidem*.

3) Muzeul Aviației, colecția Manuscrise, fond căpitan r. Niculescu Grigore-Vasile, Scrisoare către Mihail Pavlovski datată 14 octombrie 1967, fila 1.

4) *Ibidem*, Scrisoare către Mihail Pavlovski datată 28 octombrie 1967, fila 1.

5) *Ibidem*, fila 2.

Amenajează un mic atelier unde repară ochelari, stilouri, genți. Lucrează pentru ca să-i treacă timpul și ca să întârzie cât mai mult „*anchilozarea minții, a gândirii*”<sup>1)</sup>. În ordinea lucrurilor din atelier intervine micul său nepot, pe care îl aduce adesea pe la el. „*Scule, piese, diferite mărunțișuri și resturi de materiale*”<sup>2)</sup> pe care nu se îndură să le arunce sunt „*terenul de activitate*”<sup>3)</sup> al nepotului. „*Încarcă din ele în câte o pungă, le cară acasă pentru ca apoi să nu le mai dea nici o atenție*”<sup>4)</sup>. Copilul îi face oficiul de a-l scăpa de lucrurile inutile.

Încearcă să lege o corespondență cu foști colegi aviatori. Nu are noroc. „*Am avut - mărturisește el cu tristețe - un scurt schimb de corespondență cu regretatul Alecu Cernescu. La a doua scrisoare nu mi-a mai răspuns. Se vede că nu mai era. Am amintiri comune și cu Jienescu (Gheorghe - n.a.) la Tecuci. Fie-le țărâna ușoară și să se odihnească în pace. [...] La fel și cu Gică Iacobescu. Nu mi-a mai răspuns la o scrisoare. Era și el plecat dintre noi.*”<sup>5)</sup>

Simte nevoia de liniște și singurătate. Face bilanțul trecutului său. Regretă că ar fi putut face atâtea și nu a făcut, „*trecând nepăsător și inconștient pe lângă ele*”<sup>6)</sup>. Îl macină „*o iremediabilă melancolie ca aceea a lui Topîrceanu*”<sup>7)</sup>. Însăilează câteva versuri pe care le numește, poate prea pretențios, „epigramă”: „*Este trist că-mbătrânesc, timpul trece fără milă. Dar, mai trist că mă prostesc și de mine mi-este silă!*”<sup>8)</sup> Rămâne o enigmă de unde poate veni această silă de sine, singura explicație plauzibilă fiind aversitatea față de neputințele bătrâneții. Peste iarnă, este obligat să-și părăsească locuința, luând drumul către Piatra-Neamț, la copii. Ei sunt cei care se opun dorinței de singurătate a părintelui lor. De altfel, casa din Rădăuți, pe care o împarte cu sora sa, este foarte friguroasă. Îi promet că vor lua o cameră în Piatra-Neamț unde să stea el singur; asta până își vor face o casă pentru a locui împreună<sup>9)</sup>.

---

1) Muzeul Aviației, colecția Manuscrise, fond căpitan r. Niculescu Grigore-Vasile, Scrisoare către Mihail Pavlovschi datată 28 octombrie 1967, fila 1.

2) Muzeul Aviației, colecția Manuscrise, fond căpitan r. Niculescu Grigore-Vasile, Scrisoare către Mihail Pavlovschi datată 21 iunie 1968, fila 1.

3) *Ibidem*.

4) *Ibidem*.

5) Muzeul Aviației, colecția Manuscrise, fond căpitan r. Niculescu Grigore-Vasile, Scrisoare către comandorul r. Pavlovschi Mihail datată 27 decembrie 1971, fila 3.

6) Muzeul Aviației, colecția Manuscrise, fond căpitan r. Niculescu Grigore-Vasile, Scrisoare către comandorul r. Pavlovschi Mihail datată 21 iunie 1968, fila 1.

7) *Ibidem*.

8) Muzeul Aviației, colecția Manuscrise, fond căpitan r. Niculescu Grigore-Vasile, Scrisoare către comandorul r. Pavlovschi Mihail datată 20 iunie 1976, fila 1.

9) Muzeul Aviației, colecția Manuscrise, fond căpitan r. Niculescu Grigore-Vasile, Scrisoare către comandorul r. Pavlovschi Mihail datată 21 iunie 1968, fila 1.

23 febr.

Dragul meu Mișă,

De ce nu te-ai răzvrătit până acum?  
Aici eu nu știu de țară, am avut  
născutarea ta de vedere permanentă și  
am uitat de toate lucrurile și de  
apăsător - până azi - deși pe lângă  
dar te rog să ai în minte că  
ești pentru mine și pentru aceluia  
și pentru toate celelalte. Și pentru  
toate.

— fotografiile mi-ai făcut multe plăceri  
pe măsură ce mă gândesc la trecutul  
dimpnă.

Te văd și în avion în avion văd că  
cât de rău sunt la somn și la răzvrătit  
și călătoria și îndrăgesc și scurte  
scapătăle mele și multe și mă gândesc  
în al meu atelier. Lăsați, în multe  
pece pentru că scrieți. Lucrul mi-  
măi ca și în trecut timpul și  
să scrieți și eu mult scrieți.

Filă din scrisoarea expedită  
fostului său elev „Mișă”  
Pavlovski la data de 23 februarie  
1968. (Muzeul Aviației; colecția  
Manuscrise, fond căpitan r.  
Niculescu Grigore-Vasile)

Din când în când primește scrisori de la foștii camarazi, de la prieteni, necunoscuți. Majoritatea vorbesc despre misiunea lui de la Bacău la Blaj. Vede din ce în ce mai prost. Se descurcă cum poate ajutat, de cele două fiice. Se revede cu unul din foștii săi elevi din Centrul de Instrucție al Aeronauticii. Acordă câteva interviuri pentru unele publicații; un locotenent-colonel din aviație îi înregistrează povestea despre zborul din 23 noiembrie 1918. Află că i se spune „pilotul Unirii”. Pâlpâie o speranță că numele lui nu va fi uitat.



## Capitolul VII:

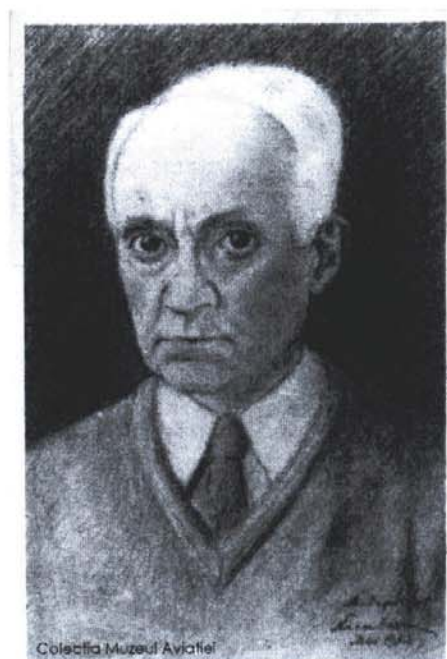
### ■ Autoportret

Motto: „A mai murit unul dintre aceia ce confundau mormântul cu tranșeea și-aveau drept haină zilnică drapelul.”

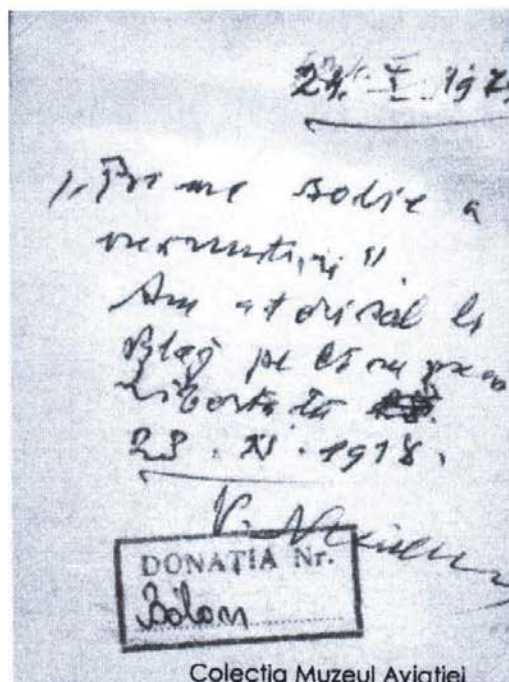
Pierde, rând pe rând, două ființe dragi: sora și una din fiicele sale.

Simte că i se apropie sfârșitul. Într-o scrisoare emoționantă adresată foștilor camarazi, Pavlovschi și Oiță, îi roagă să-l ierte dacă le-a greșit cu ceva, ca „să moară împăcat”<sup>1)</sup>. I se solicită să scrie câteva rânduri pe spatele fotografiei ce reproduce în alb-negru autoportretul. Șovăie, mâna îi tremură, ochii se încețoșează. Prima solie a .... Următorul cuvânt nu se mai deslușește. Ce a vrut să scrie? Lasă posterității sarcina de a descifra semnificația zborurilor sale din 23 și 24 noiembrie 1918.

Se stinge din viață la Rădăuți, la 24 aprilie 1981. Doi ani mai târziu, conducerea Nucleului Muzeului Aviației ia inițiativa de a solicita organelor locale din Rădăuți ca strada pe care locuise eroul aviator (Stadionului) să primească numele său.



Autoportret realizat de Vasile Niculescu în anul 1972.  
(Muzeul Aviației, colecția Fototecă, fond căpitan r. Niculescu Vasile)



Ultimul mesaj scris al căpitanului Vasile Niculescu către generațiile viitoare ale României. Scrisul său este evident marcat de boala ce-i măcina vederea.  
(Muzeul Aviației, colecția Manuscrise, fond căpitan r. Niculescu Vasile)

1) Muzeul Aviației, colecția Manuscrise, fond căpitan r. Niculescu Grigore-Vasile, Scrisoare către comandorul r. Pavlovschi Mihail datată 19 iulie 1979, fila 1.





## GALERIE FOTO



Foto pagina 14



**Foto pagina 15**

# **Frați Români,**

**Bucurați-vă!**

**România a intrat în război.**

**Alături de Anglia, Franța, Italia și Rusia ea a pornit ca să vă desrobească de jugul unguresc.**

**Ceasul mântuirii voastre a sunat.**

**Visul nostru de veacuri se va împlini.**

**De acum s'a sfârșit cu prigonirile. Veți putea vorbi limba voastră în liniște, vă veți putea neturburați închina în bisericile voastre. Veți fi un popor liber stăpan pe pământul lui.**

**Împreună cu Românii din Regat și cu cei din Bucovina nu veți mai fi decât un singur suflet, o singură țară.**

**Din această zi locul vostru nu mai e în armata Austro-Ungară.**

**Parasiți rândurile ei.**

**Veniți sub tricolorul român.**

**Veniți fără întârziere să luptăm cu toți la oală pentru fericirea voastră și a noastră.**

**Veniți să înfăptuim România Mare.**

**Biruința ne așteaptă.**

***Trăiască Neamul Românesc!***

**Foto pagina 16**



**Foto pagina 31**



**Foto pagina 36**

## Prima solie



din Țara românească ne-a sosit azi (Sâmbătă) la ora unu d. a.

Locotenentul-pilot *Nicolescu* din armata română și căpitanul *Precup*, originar din Transilvania, au sosit cu aeroplanul, împrăștiind Apelul pentru Blaj. Dânsii au plecat dela Bacău și au parcurs drumul până la Blaj în 2 ore.

Lumea a alergat din toate părțile aclamând aeroplanul, cu culorile românești.

După câteva virajuri peste oraș, aeroplanul a aterizat pe Câmpul Libertății.

Toată lumea a grăbit într'acolo, prin ghiață, zăpadă și tină, ca să stringă mâna fraților ce ne-au adus solia mântuirii.

Ei ne-au spus, că Armata Română a trecut Carpații — prin zăpadă de peste doi metri — și că vin, să ne îmbrățișeze cu dragoste de frați și să anunțe și locuitorilor străini de pe aceste plaiuri românești, că vin în numele păcii și a libertății tuturor neamurilor.

Dl. *G. Precup* și Dr. *V. Macaveiu* i-au salutat, de binevenire.

Visul lui Vlaicu și al milioanei de Români s'a împlinit.

El a fost solia cea dintâiu, simbolul; „visul ne-implinit“, de care pomenea poetul.

Solia de azi e *realitatea*, biruința principiului național peste toate obstacolele de până acum.

Trăiască vestitorii acestei biruințe!

**Trăiască România Mare!**

## Proces verbal

luat la pedinta plenara a Consiliului Na-  
tional Roman din Blaj tinuta la 23 noiembrie  
1918 in localul „Lăzii”, la orele 6 1/2 seara, fiind  
de fata in frunte cu prezidiinta D<sup>r</sup> Tiberiu Iancu  
un numar mare de membri ai Consiliului. S-au  
D. P. Bozga.

1. La rugarea mai multor  
membri prezenti prezidiinta  
face expunerea situatiei  
dupa informatiile care le au  
adesea cei doi aviatori: lec-  
torul M. Nicolae si ca-  
pitantul Victor Group, care  
au dus dupa ambarcaziuni la orele  
si au scos cu un biplan  
din Moldova, din castorul  
general dela Bacau. Arma-  
ta romana a plecat sa o-  
cupa Transilvania. Soldatii  
romani si admirabil. In  
Romania si mare succes. In  
fapti ca in timp roman,  
pina sau elimentele din  
Magyarina, si puterea noi  
romana romana. Soldatii  
sunt albi latrasi si cal-  
bani. Romanii au putut  
sunt. Soldatii nu este  
prezenta conducitorii sau  
si de la orientate depe  
stanga dela noi si dela  
partea de noi, unde la  
sua orientate si se sta-



Foto pagina 48



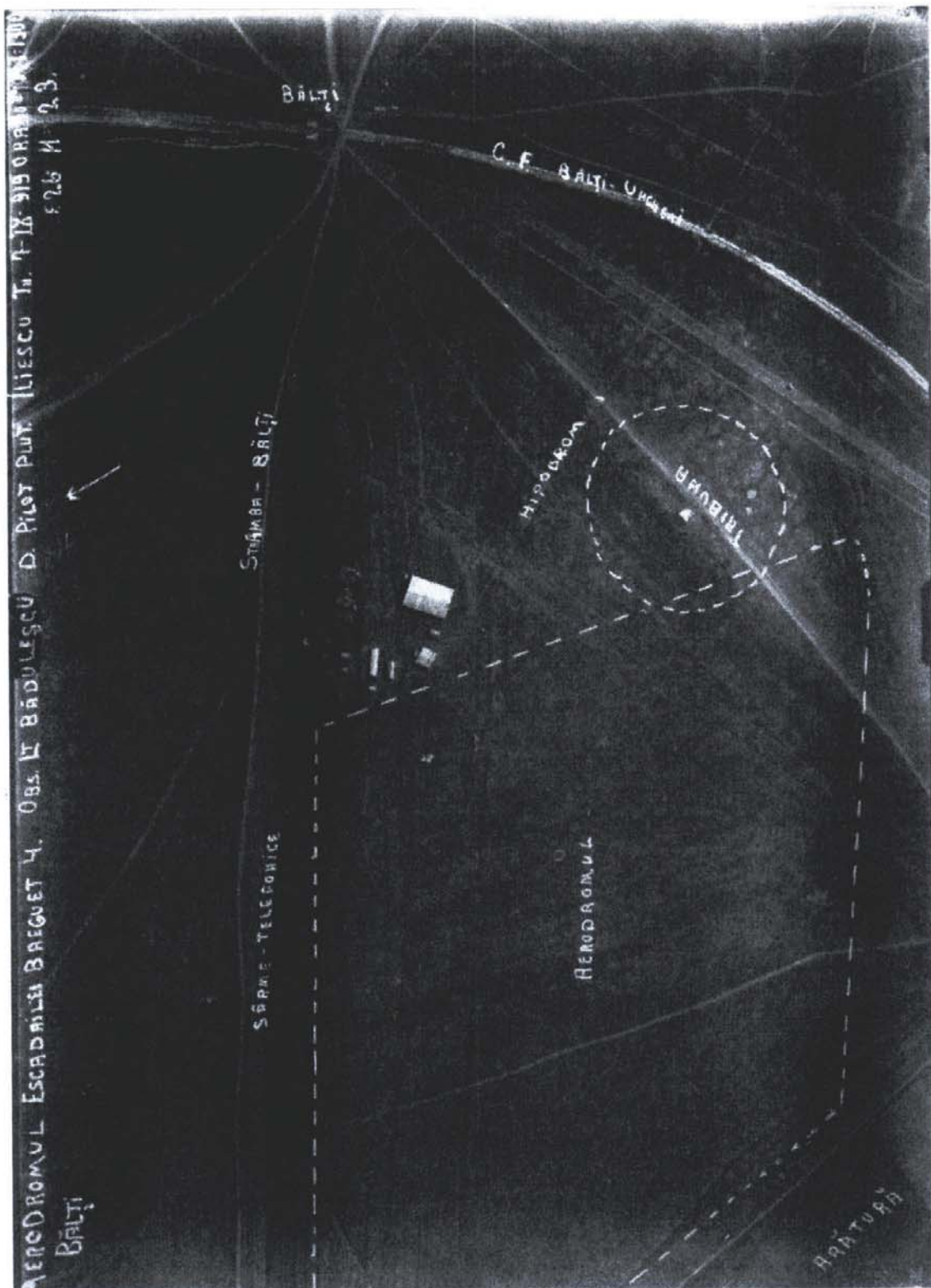


Foto pagina 50



Foto pagina 54

MINISTERUL APĂRĂRII NAȚIONALE

CORPUL DE TRUPĂ SAU SERVICIUL

*Coroul de Rezervă Podest*

Model E1

CARNETUL NR. 3

AL

OFITERULUI DE REZERVĂ

Numele

*Niculescu*

Prenumele

*Vasile*

Gradul

*Captan*

C. 31064/6765 M. O. Încriminarea Națională

**Carnetul ofițerului de rezervă Niculescu Vasile**

I. Starea civilă

1. Numele și pronumele *Niculescu Vasile*

2. Corpul de trupă *Comandamentul de Rezervă Pădărit*

3. Gradul *Capitan*

4. Profesiunea civilă *Pensionar*

5. Ultimul domiciliu \*) *Pădărit Str. Reg. Independenței*

6. Născut la *Tâlceni* în anul *1901* luna *ianuarie* și

Județul *Bacău* Płasa *-*

7. Fiul lui *Eugene* și al *Jurina*

domiciliat la *Măhni* plasa

Jud. *Bacău*

8. Căsătorit la *Pădărit* cu *Geneva Vona Stănt*

în *12 martie 1921*

9. Copii *2*

10. Venit în corp la *22/1/1926* dela *St. 9. 2. 9. d.*

11. Schimbări în starea civilă

\*) Se va înscrie în creșion spre a se putea șterge și scrie de titular noua adresă în caz de schimbare.

Ștampila corpului care a emis carnetul.




Foto pagina 60  
Carnetul militar al ofițerului de rezervă Niculescu Vasile



VI. Situația militară.

Corpurile de trupă și serviciile în care a executat serviciul sau a fost concentrat	Grade și funcțiuni	Datele înaintărilor în grad, numirilor în funcțiuni și diferitelor concentrări	N-rul înscutului Decret sau ordinelor în baza cărora s-au făcut înmatricule
St. Sibiu	Volontar	24/12/915	
Bancasa	Sabot	31/12/915	02524
St. Prg de rezerva	Caporal	11/12/916	o.z. 31
-	Sergent	10/12/916	o.z. 48
-	Plutonier	10/12/916	Decretul nr. 1000 din 10.12.1916 o.z. 51 o.z. 52 o.z. 53 o.z. 54 o.z. 55 o.z. 56 o.z. 57 o.z. 58 o.z. 59 o.z. 60 o.z. 61 o.z. 62 o.z. 63 o.z. 64 o.z. 65 o.z. 66 o.z. 67 o.z. 68 o.z. 69 o.z. 70 o.z. 71 o.z. 72 o.z. 73 o.z. 74 o.z. 75 o.z. 76 o.z. 77 o.z. 78 o.z. 79 o.z. 80 o.z. 81 o.z. 82 o.z. 83 o.z. 84 o.z. 85 o.z. 86 o.z. 87 o.z. 88 o.z. 89 o.z. 90 o.z. 91 o.z. 92 o.z. 93 o.z. 94 o.z. 95 o.z. 96 o.z. 97 o.z. 98 o.z. 99 o.z. 100
Corpul Armată	-	1/12/916	o.z. 101
-	-	15/12/916	o.z. 102
-	Sabot	1/12/916	o.z. 103
-	-	21/12/917	o.z. 104
-	-	1/12/917	o.z. 105

VI. Situația militară.

Corpurile de trupă și serviciile în care a executat serviciul sau a fost concentrat	Grade și funcțiuni	Datele înaintărilor în grad, numirilor în funcțiuni și diferitelor concentrări	N-rul înscutului Decret sau ordinelor în baza cărora s-au făcut înmatricule
Corpul Armată	Sabot	1/12/917	o.z. 106
-	-	20/12/917	o.z. 107
Corpul Armată	Sabot	1/12/917	o.z. 108
-	-	30/12/918	o.z. 109
-	-	23/12/919	o.z. 110
-	-	27/12/919	o.z. 111
Corpul Armată	-	1/12/920	o.z. 112
-	-	1/12/920	o.z. 113
-	-	1/12/921	o.z. 114

Carnetul militar al ofițerului de rezervă Niculescu Vasile

VI. Situația militară.

Corpurile de trupă și serviciile în care a executat serviciul sau a fost concentrat	Grade și funcțiuni	Datele înalțării în grad, înalțării în funcțiuni și a diferitelor concentrări	N-ului înaltului Decret sau ordinar în baza cărui s'au făcut mutațiile
Grupul I Armată 1 <sup>a</sup>	Capitan	24/11/1923	Decret 30 Exp. nr. 553/1923
-	-	2/12/1924	Decret 30 Exp. nr. 889/1924
St. Ș. S. P. Ș. A.	-	1/11/1924	Decret 30 Exp. nr. 1024
-	-	10/11/1924	Decret 30 Exp. nr. 1283
-	-	1/11/1925	Decret 30 Exp. nr. 3059/1925
-	-		Decret 30 Exp. nr. 3059/1925
-	-		Decret 30 Exp. nr. 3059/1925
C. R. Podăreț	Capitan	22/11/1926	Decret 30 Exp. nr. 3059/1926
-	-		Decret 30 Exp. nr. 3059/1926
-	-	24/11/1926	Decret 30 Exp. nr. 3059/1926

VI. Situația militară.

Corpurile de trupă și serviciile în care a executat serviciul sau a fost concentrat	Grade și funcțiuni	Datele înalțării în grad, înalțării în funcțiuni și a diferitelor concentrări	N-ului înaltului Decret sau ordinar în baza cărui s'au făcut mutațiile
C. R. Podăreț	Capitan		Decret 30 Exp. nr. 226/1919
Reg. 96 Inf.	Capitan		Decret 30 Exp. nr. 226/1919
C. R. Podăreț	Capitan		Decret 30 Exp. nr. 226/1919
-	-		Decret 30 Exp. nr. 226/1919
-	-		Decret 30 Exp. nr. 226/1919
-	-		Decret 30 Exp. nr. 226/1919
C. R. Podăreț	Capitan		Decret 30 Exp. nr. 226/1919

Carnetul militar al ofițerului de rezervă Niculescu Vasile



Foto pagina 60

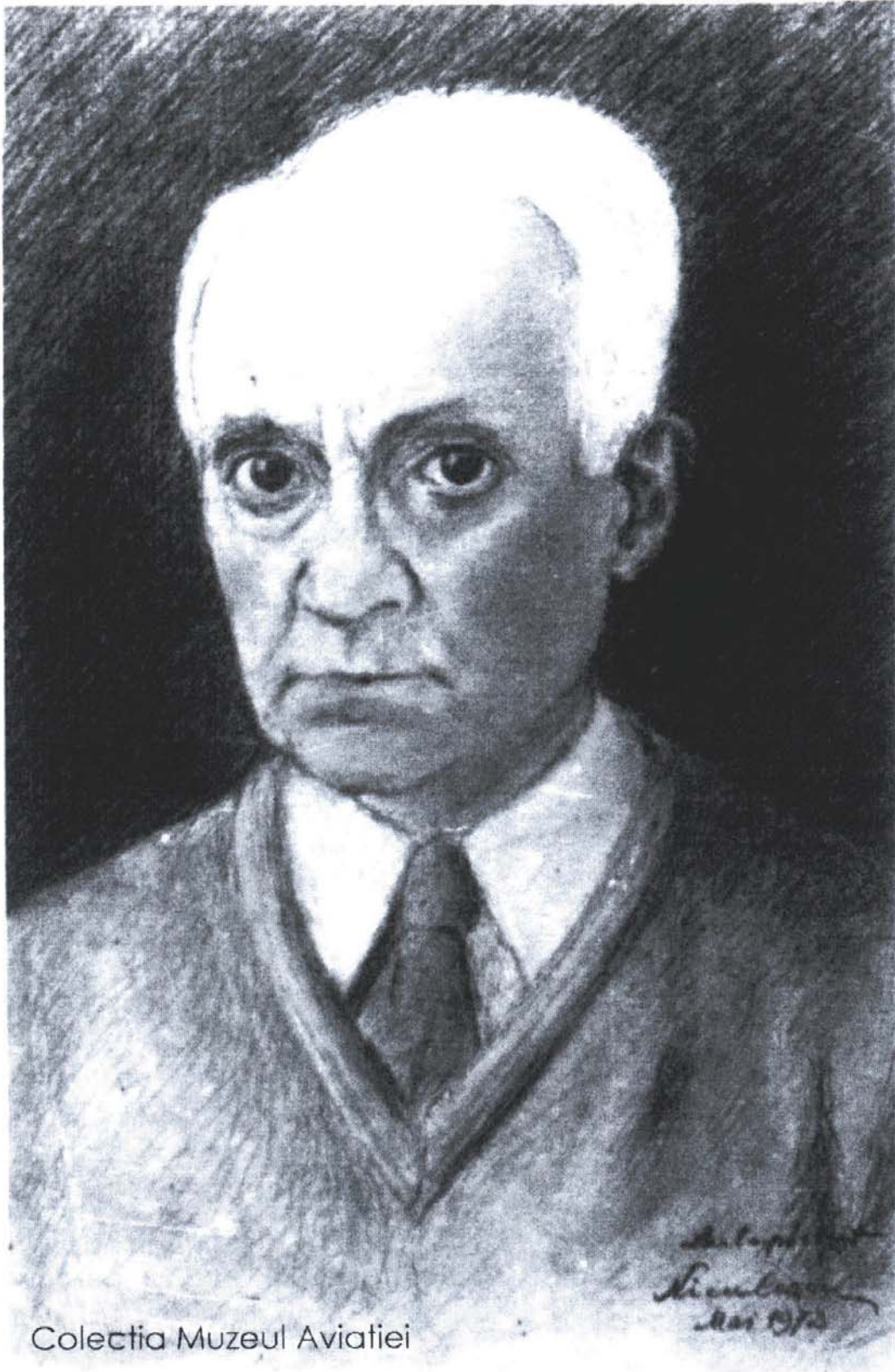




**Foto pagina 63**



**Foto pagina 63**



Colectia Muzeul Aviatiei

Foto pagina 66

24. I. 1929

1. Primele soldie a  
mormintii !!

Am a dorit sa le  
dau pe la ei cu praxa  
libertate la ~~...~~

23. XI. 1918,

*V. N. K...*

DONATIA Nr.  
Solon

Colectia Muzeul Aviatiei

Foto pagina 66

Dragă Popovici, cu cele mai frumoase amuzamente  
 n-ai să-ți iasă, te pomenește că în tot cămărașii  
 de față cu multe considerații n-ai să poți pentru că  
 ce a fost moartea - Acțiunea

Dragă Vanile cu ocazia acestor sărbători: Pleși  
 General de rezervă te pup. Goga Ștefanescu  
 După o zi. Revista de oct. 1974-926  
 Jun Jurey cu tot obryster  
 Submănuș

Escrie

După cum știți, năi căpitanii aviatori  
 ne întâlnim odată pe lună, adică ultimul  
 Duminică la un Restaurant unde avem un  
 palat de mese sau din după ploceșea focșină  
 și însoțim amintirile. Acum, la Vineri  
 la 26 noiembrie Ștefan Negrescu a împlinit 85  
 ani. S-au moștărit și alții în palat de luni la  
 Săptămâna Ștefan. Ca să nu fie singur s-au moștărit  
 pe Ștefan Ștefan și Nicolae Costel Jurey. A fost plăcut  
 și ei au rămas pe această țară. Măse

Văd că au fost degeț și nu s-a putut face de lucru.

**Scrisoare de la Pavlovschi**

(11)

28.5.1973

Mult Umale L. Niculescu

Astăzi 28.5.1973 sărbătorim  
pe L. G. Negrescu logu, cu ocazia  
după aceea a 85 ani, de glorioasă  
activitate și simbolul Asociației  
Măștre Românești, gîndurile noastre  
se îndreaptă către Arhiepiscopul eroul  
Său 1916-1919, cîruia îi trimitem  
cele mai calde urări de Sănătate  
și Amii Multei L. Negrescu  
ed. rez. bobru

Scrisoare de la M. Pavlovschi



**Album Bădulescu**





## Postfață

### Arc peste 90 de ani

*Lucrarea domnului comandor George-Paul Sandachi, comandant al Muzeului Aviației, despre traiectul meteoric, prin această viață, al pilotului Vasile Niculescu-Popa, este emoționantă, nu numai pentru un pilot care accede mai ușor la dramatismul neexprimat, dar ușor nuanțat, ascuns în spatele unor fraze din text, ci și pentru cei ce simt în piepturile lor bătând o inimă de ROMÂN.*

*Finalul lucrării m-a determinat să prezint, cu acceptul autorului, fapte ce demonstrează că activitatea pilotului Vasile Niculescu, temeritatea și patriotismul manifestat în executarea misiunii, de o excepțională importanță istorică, pentru realizarea Marii Uniri, cât și caracterul său, modestia și demnitatea cu care a înfruntat vicisitudinile vieții nu au fost acoperite de valul nemilos al indiferenței, al uitării sau al ascunderii adevărurilor istorice.*

*După 1990, când Aviația Militară a avut posibilitatea de a se elibera de balastul unor concepții și închistări ce ne erau străine, am putut solicita și organiza, în calitate de comandant al Centrului de Instrucție al Aviației Militare din Bacău, reeditarea, după 85 de ani, în 1993, a zborului Marii Uniri.*

*Regretatul general Ion Stan, comandantul Aviației Militare în acea perioadă, a îmbrățișat cu entuziasm ideea, fiind o premieră pentru vremurile noi în care am pășit, o posibilitate prin care unitatea națională, crezul și dorința românilor dintotdeauna să fie reafirmate, prin acest zbor comemorativ, mai ales că idei și manifestări naționaliste amenințau chiar integritatea țării.*

*Pregătirile pentru acest eveniment s-au realizat în colaborare cu Primăriile Municipiilor Bacău și Blaj, în scopul mediatizării și desfășurării activităților într-un context adecvat, fiind premergătoare manifestărilor naționale de la Alba-Iulia, pe 01.19 93.*

*Iată-ne și pe 23 noiembrie 1993, într-o zi de iarnă superbă, desprinsă parcă din relatările locotenentului Vasile Niculescu și ale martorilor oculari. Dimineata, prima „surpriză” au fost stratul gros de zăpadă depus în timpul nopții peste aerodrom și gerul ce a format gheață pe sub zăpadă. Personalul de întreținere a pistei, în stare de activitate, deja intrase în acțiune, pentru a se putea decola la ora planificată.*

*Pe platforma Aeroportului Bacău au început să se adune invitați, oficialități militare și civile.*

*Echipajul avionului AN-2 nr.31 cu care trebuia să se execute raidul, a fost ales din rândul celor mai experimentați piloți și tehnicieni și a fost format din:*

- maior Holtea Constantin - comandant de echipaj;*
- căpitan Hodea Romeo – pilot;*
- locotenent-major Turcu Cătălin – pilot;*
- maistru militar Dinu Ion - tehnic de bord.*

*Întrucât la Blaj și mai ales pe Câmpia Libertății nu existau posibilități de aterizare, am ales o modalitate inedită de transmitere a mesajului Primăriei Bacău către Primăria Blaj, prin parașutarea locotenentului-major Botezatu Eugen, pilot pe avionul MIG-21, dar și parașutist sportiv, cu frumoase performanțe în domeniu.*

*La bordul avionului AN-2 a mai fost admis un reporter de la postul TVR-1 local pentru filmări.*

*A urmat a doua „surpriză”, când mi s-a comunicat că nu vom primi aprobări de zbor din cauza condițiilor meteorologice. Am discutat cu generalul Stan Ion, prezentându-i condițiile reale și previziunea meteo pentru perioada de zbor, măsurile luate pentru asigurarea securității executării misiunii și...am primit aprobarea!*

*Avionul a fost pregătit cu minuțiozitate de către echipaj și echipa tehnică. A fost pornit, încălzit motorul și încercat la sol și s-a făcut plinul „ochi” cu combustibil. Toți și-au luat echipament special de iarnă, avionul nefiind încălzit în interior. Așteptau la bord aprobarea de pornire, dată prin radio, de la Punctul de Comandă. Dificilă a fost realizarea rulajului (deplasării) avionului de la locul de staționare la platforma Aeroportului Bacău, din cauza gheții. A fost necesar ca avionul să fie ajutat de tehnicieni și piloți, care țineau de planurile inferioare, astfel ca la un eventual derapaj să nu se intre cu aripile în malurile înalte de zăpadă înghețată ce străjuiau calea de rulaj.*

*Primarul Bacăului, domnul Ioan Liciu, a înmânat locotenentului-major Botezatu Eugen mesajul către Primăria Blaj și a urat echipajului drum bun și întoarcere victorioasă. A avut loc o mică ceremonie religioasă, iar fanfara a cântat imnul.*

*În aplauzele asistenței, avionul a intrat pe pista de decolare și, turând progresiv motorul, pentru a evita posibile derapări din cauza gheții și zăpezii, s-a desprins de la sol.*

*Echipajul a executat un tur de onoare deasupra orașului, cu o trecere la verticala asistenței și, după salutul prin balansarea aripilor, s-a înscris pe traiectul către Blaj. Asistența a intrat în sala de așteptare a Aeroportului, unde s-au prezentat diverse materiale legate de eveniment.*

*Singura legătură cu avionul era radio (poziția sa ne era dată de mijloacele de radiolocație).*

La 400 de metri altitudine, echipajul a intrat în primul strat de nori compact. Urma deci să se zboare peste Carpați în condiții de vizibilitate zero, zbor instrumental, în care își spunea cuvântul pregătirea minuțioasă a misiunii. La 1.300 de metri au ieșit din nori, continuând urcarea spre primul reper: Târgu-Mureș. Al doilea strat de nori era la 2.500 de metri și au zburat sub el, altitudinea permițându-le trecerea munților. Nu se vedea decât covorul alb-argintiu al norilor. Pentru un moment s-a zărit vârful Holmu, din munții Geamăna, la poalele cărora s-a născut locotenentul-major Turcu Cătălin, pilot în cadrul echipajului.

Trecând de verticala primului reper, s-a observat că plafonul inferior de nori începe să se „spargă”, așa cum de altfel prognozase meteorologul, iar prin „găurile” apărute printre nori se puteau vedea localități, cursuri de ape și căi de comunicație, permițând o bună orientare vizuală.

Trecând de travers Târnăveni, echipajul a început coborârea spre 1.200 de metri și, spre bucuria lor, au ieșit la verticala șoselei ce ducea spre Blaj.

În curând au zărit și orașul. În zona Blajului parcă era primăvară - nici urmă de zăpadă. Între Târnava Mare și calea ferată au localizat Câmpia Libertății, grupul statuar și mulțimea de sute de oameni adunați, așteptând sosirea avionului.

S-a ales o direcție dinspre care bătea vântul, făcându-se pregătirile pentru saltul „mesagerului”. Parașutarea s-a executat la „vizarea” experimentată a locotenentului-major Botezatu Eugen, care în funcție de elementele de zbor și-a calculat momentul saltului pentru a ateriza, cu parașuta tricoloră, în fața oficialităților. Echipajul a urmărit zborul planat al temerarului pilot-parașutist, executând viraje în jurul localității, iar, după ce a observat aterizarea reușită a acestuia, a coborât la înălțimea de 100 de metri și, trecând deasupra mulțimii entuziaste, cu salutul de rigoare, a început urcarea, prin viraj spre dreapta, pe lângă Crucea lui Avram Iancu, spre Bacău.

Locotenentul-major Botezatu Eugen, având asupra sa „mesajul”, cât și un săculeț poștal cu plicuri filatelice, a aterizat cât mai aproape de oficialități. În semn de omagiu, după aterizare, în ovațiile mulțimii, a îngenunchat și a sărutat pământul sfințit de eroii neamului.

Coincidență sau nu, locotenentul-major Botezatu Eugen este născut în luna noiembrie, pe meleagurile Fălticenilor ca și Vasile Niculescu, la o diferență de 75 de ani. A fost îmbrățișat cu multă căldură, brațele i s-au umplut de buchete de flori. A predat în mod solemn mesajul Primăriei Bacău, plicurile filatelice și, după terminarea manifestărilor, a plecat spre casă cu un ARO vechi, din dotarea Primăriei Bacău, în care, la trecerea munților, gerul i-a „mușcat” nemilos pe pasageri.

Zborul avionului spre casă a decurs în condiții bune. Echipajul a fost primit cu mult entuziasm pe platforma Aeroportului Bacău, înmânându-se

fiecărui diplome omagiale și medalia confecționată cu acest prilej. Deși primarul Bacăului a promis că membrii echipajului vor fi declarați „cetățeni de onoare”, aceștia au fost uitați, ca și pilotul Vasile Niculescu de-a lungul vieții sale.

Surpriza cea mai mare, pentru echipaj și nu numai, a fost faptul că după rularea avionului la locul de staționare, motorul s-a oprit singur și nu a mai vrut să pornească decât după ... câteva luni, pe bancul de încercare al unei uzine de reparații!! Avionul AN-2 a ieșit la „pensie”, încheindu-și cariera din punct de vedere tehnic. Motorul său, reparat, funcționează și acum, pe alt avion cu care zboară tot pilotul Turcu Cătălin și care, atunci când acesta mai „tușește”, îi aduce aminte să-și facă „datoria” ca în zborul de la Blaj, ce a durat 3 ore și 45 de minute.

Poate, cândva, acest zbor va fi trecut în rândul „raidurilor celebre” ale aviatorilor români, alături de eroicul raid efectuat de locotenentul Vasile Niculescu.

În 1995, trecându-se la organizarea și denumirile tradiționale din aviația noastră, la Bacău ia ființă Flotila 81 Aviație, având în componere grupurile de aviație de la Bacău, Ianca și Tecuci. Fiind numit comandant al acestei Mari Unități, pe baza legislației adecvate, am solicitat ca Flotila să poarte denumirea de „Locotenent Vasile Niculescu-Popa”, fapt ce s-a împlinit odată cu primirea, în mod festiv, în fața Prefecturii Bacău, a Drapelului de Luptă.

Din păcate, în anul 2000, în urma amplelor reorganizări din armată, Flotila din Bacău este desființată. Tradițiile ei sunt continuate acum de Baza 95 Aeriană, tot Mare Unitate de Aviație.

Oricum, rămâne în istoria Aviației Militare ca un semn de omagiu adus pilotului Vasile Niculescu. Tot ca un semn de omagiu este și înfrățirea realizată între orașele Bacău și Blaj.

Anul 2008 ne aduce posibilitatea sărbătoririi a 90 de ani de la zborul Marii Uniri. În acest scop, Asociația Română pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii (A.R.P.I.A. - Filiala Bacău), prin bunăvoința Statului Major al Forțelor Aeriene, în colaborare cu Primăria Bacău, Complexul Muzeal „Iulian Antonescu” Bacău și Muzeul Aviației, va desfășura o serie de activități care, în luna noiembrie, se vor finaliza prin organizarea unei expoziții aeronautice, editarea și difuzarea unei broșuri omagiale despre viața „pilotului Unirii”- Vasile Niculescu, culminând cu reeditarea raidului aerian Bacău – Blaj - Bacău, pe data de 23 noiembrie.

General de Flotilă Aeriană (r.)

Necolae PETRESCU,

Președintele A.R.P.I.A. - Filiala Bacău



**Înmânarea documentelor pentru Blaj de către  
Primarul Municipiului Bacău, domnul Ioan Liciu**



**Momentul saltului din avionul AN2 nr. 31  
al pilotului parașutist, locotenent-major Eugen Botezatu**



## Cuprins:

<b>În loc de prefață</b>	<b>5</b>
<b>Cuvânt înainte</b>	<b>7</b>
<b>Capitolul I: „Pregătiți un avion care să aterizeze la Blaj!”</b>	<b>9</b>
<b>Capitolul II: Pilot de front</b>	<b>19</b>
<b>Capitolul III: Pe cerul Basarabiei</b>	<b>33</b>
<b>Capitolul IV: Pregătirea misiunii de la Blaj și zborul</b>	<b>39</b>
<b>Capitolul V: La Blaj</b>	<b>43</b>
<b>Capitolul VI: Golgota</b>	<b>59</b>
<b>Capitolul VII: Autoportret</b>	<b>71</b>
<b>Galerie foto</b>	<b>73</b>
<b>Postfață Arc peste 90 de ani</b>	<b>97</b>

Episodul pilotului-locotenent aviator Vasile Niculescu-Popa din 23-24 noiembrie 1918 în misiunea epocală denumită suis-generis „Pilotul Unirii” de-acum 90 de ani - rămâne o marcă emblematică pentru aviația română și istoria Bacăului.

Prin editarea și publicarea acestei lucrări, ca și prin întreaga sa activitate, Filiala Bacău a Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii își îndeplinește cu succes misiunile sale de răspândire a adevărului despre aeronautica și astronautica națională și universală, prin popularizarea realizărilor, a istoriei și a contribuției românilor în afirmarea dezvoltării aviației și cosmonauticii, de susținere a fenomenului aeronautic și a manifestărilor ce privesc istoria, construcțiile și arta zborului, de implicare a tineretului în acest domeniu.

Îndemn A.R.P.I.A. Filiala Bacău, Baza Aeriană 95 și S.C. AEROSTAR S.A. să depună eforturi și pe mai departe, privind cunoașterea faptelor de vitejie ale acelor care s-au jertfit pentru binele națiunii române și să cultive în simțămintele tinerei generații sentimente și fapte pe măsura înaintașilor.

O lucrare care să nu lipsească din bibliotecile instituțiilor de învățământ și cultură, ale instituțiilor religioase și sociale, ale instituțiilor administrative, cel puțin de pe teritoriul județului BACĂU.

**Prof. dr. Jean CIUTĂ**

**Cetățean de Onoare al Municipiului Bacău**

