

1873: PRIMELE ASCENSIUNI AEROSTATICE, CU OM LA BORD, ÎN BUCUREȘTI

ing. Ioan Vasile Buiu

Cu siguranță că vestea inventării balonului cu aer cald la 1783, în Franța, va fi ajuns și la București, prin publicațiile străine cumpărate sau citite în străinătate și aici, de către protipendada locală, precum și prin intermediul relatărilor orale sau prin corespondență sau – mai târziu – prin presă și cărți, ale celor care văzuseră acolo, sau în alte țări ale Europei, ascensiuni aerostatice demonstrative sau cu oameni la bord. Pentru introducere, ne-am propus să ilustrăm, cronologic, modul în care au apărut și evoluat la noi informațiile și tematica aeronautică, pentru a se ajunge la un adevărat “fenomen aeronautic”.

Prima mențiune sau referire indirectă, într-un text tipărit românesc, cu privire la inventarea balonului cu aer cald și apoi a celui umplut cu hidrogen, a ascensiunilor și zborurilor efectuate cu acestea aparține Arhimandritului Grigore din București. Aceasta, în prefața la un Triod publicat în 1798, prefață dedicată Mitropolitului Dositei al Țării Românești, printre altele, admiră descoperirile oamenilor de știință și ale altor specialiști, care : “... *au orânduie pământul cu însemnare, brâne, delnițe, vârște, lăfimi, lungimi și alte mășuri asemenea ... au zburat iarăși în văzduh ca un vultur*”¹.

Un adevărat reportaj în versuri consemnează pățaniile grupului de vlahi (aromâni) din localitatea Săracu care, conduși de “învățatul” Pahomie au construit în anul 1803, la îndemnul guvernatorului imperial otoman Ali Pașa, un balon cu aer cald și au efectuat o încercare de ascensiune la Ianina. La desprindere aparatul s-a înclinat și a luat foc. (“Balonul” – poezie scrisă de poetul grec Vilara).²

*Primul român care a construit (în concepție și execuție proprie) un balon cu aer cald a fost “moldoveanul” Iordache Cuparencu (Kuparento, Kugaranto) care efectuează mai multe ascensiuni cu balonul său în Polonia (în 1806, la Varșovia și Vilno–Vilnius și în 1808, din nou la Varșovia). Majoritatea cronologiilor aeronautice actuale îl prezintă pe “aeronautul polonez Kuparento” care, la 24 iulie 1808 se salvează, cu parașuta din balonul său cu aer cald, incendiat.*³ Saltul respectiv este consemnat și introdus în circulația istoriografică pe plan mondial de cunoscuta publicație Jane’s All the World Aircraft 1917.⁴ Evenimentul este consemnat în Guinness Book of Aircraft⁵, la capitolele Balloons and

¹ Nicolae P. Leonăchescu, *Premise istorice ale tehnicii moderne românești*, vol. II, Editura Tehnică, București, 1996; p. 18.

² V. Papahagi, *O încercare de ascensiune în balon a unor aromâni din comuna Săracu în timpul lui Ali Pașa*. Ed. Datina românească, Vălenii de munte, 1936.

³ Ioan Vasile Buiu, *Români în aeronautică – Aeronautică în România: Iordache Cuparencu și Eduard Manfai – două cazuri inedite din sec. XIX* comunicare prezentată la “A III-a sesiune științifică de istoria tehnologiei” (Academia Română, CRIFS-DIT), București, 28-29 septembrie 1995.

⁴ Retipărit, în facsimil, sub titlul de *JANE’S HISTORICAL AIRCRAFT from 1902 to 1916, with “historical prefaces on war ballons and parachutes” by the Countess of Drogheda*; Jane’s: Mac Donald, 1972, p. 8.

⁵ Michael Taylor & David Mondey, *The Guinness Book of Aircraft – Record Facts and Feats*; Guinness Publishing, 1996, p. 16 și 65.

Airships (Baloane și dirijabile) și Parachutes / Kites and Gliders (parașute, zmee și planoare), cu următoarele calificări: Primul om care a supraviețuit distrugerii balonului său cu aer cald în zbor și respectiv Primul om care a sărit cu parașuta dintr-un aparat aerian și a supraviețuit.

Oricum, pentru noi, prin activitățile sale aeronautice de la Varșovia și Vilnius, **Iordache Cuparencu** a intrat deja în istoria aeronauticii române drept **primul român aeronaut**, care a efectuat, **acum două sute de ani**, ascensiuni cu un balon cu aer cald conceput și executat de el însuși.

Un alt român, aflat într-o călătorie de studii în Italia și, desigur, un spectator entuziast – Gheorghe Asachi – publică la Roma (în limba italiană)⁶ poemul “*În ocazia zborului aerostatic a Madamei Blanchard, întreprins la Roma, la 1811, când în ceri se vedea cometa cea mare*” (*In occasione del volo aerostatico dell'illustre Donna la Signora A. Blanchard – Sonetto di George A. Moldavo*).

Prima consemnare despre zborul unui balon pe teritoriul de astăzi al României, apare într-o condică de cheltuieli a familiei boierilor Roset-Roznovanu (Iași), cu referiri privind un spectacol organizat de ziua “cuconului” ocazie în care – printre multe alte distracții – un neamț lansează un **lufbalon**.⁷

În ceea ce privește Țara Românească și Bucureștiul, informațiile de care dispunem, până astăzi, ne arată că prima ascensiune, a unui aparat de zbor mai ușor decât aerul (balon cu aer cald), fără pasager, a avut loc în luna iunie 1818 pe dealul Spirii, credem că în prezența domnitorului Ioan Gheorghe Caragea, a fiicei sale – domnița Ralú și, desigur, a numeroși spectatori. Le redăm, în transcriere:

A. – *În leat 1818, iunie 26, într-o duminică seara au rădicat niște nemfi, cu meșesug, o bășică în slava foarte mare. De 1700 coți de pânză bășica, cu spirturi fiind innăuntru, cu o luminații mare, au aridicat-o din curtea domnească cea arsă. Și li s-au plătit de domnie tal<eri> 10.000 având prinsoare că dă nu va ridica-o să plătească nemfii banii îndoifi. Au luat nemfii și de la cei ce au intrat cât au put<ut>. Întâmplându-să această în zilele mării sale preainălțatului nostru domn Io Ioan Gheorghiu Caragea Vodă, în al șasilea an al domniei dintâiu.*

B. – *Leatul 1818, în zilele domnului nostru Io Ioan Gheorghe Caragea Voevod, cu sfat de opște au poruncit de au făcut o asmodie, ce se numia bășică, la casele lui Alexandru Vodă (Ipsilante), în deal, care arseseră de curându. Acea bășică era lungul de 4 stâneni, largul totasemenea, făcută din pânză de Brașov și îmbrăcată cu batistă: bucăți 90; într'insa un buriu cu spirtu, de cinci vedre, prins cu meșesugu. I-au dat fitil de jos și s-au înălțat în slavă, cât de abia se vedea. Părea că este un ișlic boeresc și într-insa ardea fitilul și lumina ca un luceafăr. Și s-au înălțat după loc și au căzut jos la sat unde se zice Căței, din josu Bucureștilor, în zi Dumineca tuturor sfinților, Iunie 9 zile.*

⁶ “Giornale del Campidoglio”, nr. 154, 26 decembrie 1811, p. 630. Textul integral al poeziei în limba română este publicat pentru prima dată de Mihail Kogălniceanu, în 1863 și mai recent în Gheorghe Asachi, *Opere*. Colecția “Scriitori români”, Editura Minerva, București, 1973, p. 66.

⁷ Gh. Ungureanu, *Veniturile și cheltuielile unei mari case boierești din Iași în anul 1816. Casa Roset-Roznovanu*. În Studii și articole de istorie, I, 1956, p. 133-134.
www.muzeulbucurestiului.ro / www.cimec.ro

Ambele înscrisuri au fost semnalate pentru prima dată de către istoricul Emil Vărtosu⁸ în 1936, primul fiind scris de: **Ceaușul Costache, de la biserica Amzei**, iar al doilea, de: **Un martor a cărui nume nu s'a păstrat, dar a cărui însemnare s-a găsit între hârțoagele mînăstirii Govora**. Informațiile cuprinse în cele două sunt complementare, dar există și o nepotrivire importantă, data evenimentului: *26 iunie și respectiv 9 iunie*, care în mod sigur nu provine dintr-o diferență de stil calendaristic (între 1 martie 1800 și 28 februarie 1900 – diferența între stilul vechi și stilul nou era de 12 zile).

Problema datării evenimentului este complicată și mai mult de un paragraf provenind dintr-o istorie a orașului București scrisă de D. Papazoglu, în care se spune:

Până a nu arde palatele clădite de Ypsilante, pe când Ion Caragea locuia în ele, au văzut românii pentru prima oară ridicându-se balonul de niște streini ce veniseră în București. Acest balon a trecut pe de-asupra Capitalei și a căzut la Cioplea, lângă Dudești. De atunci a rămas vorba la români: "de când cu bășica lui Caragea".

*Orășenii în superstiția lor ziceau că comedia asta a fost o urâtă prevestire, căci în urmă a ars palatul și la 1817 luna octomvrie a fost și un cutremur foarte mare după care a fugit Caragea.*⁹

Ținând seama de dificultățile transportului (la București se putea ajunge, în acea vreme, numai cu diligența, căruța sau carul), înclinăm să credem că balonul a fost construit la fața locului, de o trupă (echipă) ambulată. În afara unor notări manuscrise din epocă (reproduse mai sus) și a informației din lucrarea lui Papazoglu, nu dispunem însă până în prezent, de nici-un înscris oficial sau oficios privind acest eveniment. Un asemenea înscris probabil că ar putea să existe prin Condicele cancelariei domnești, dimensiunea evenimentului și participarea conducătorilor Principatului, ar fi necesitat, după opinia noastră, și o decizie a Divanului.

Prima menționare explicită, într-un text original, tipărit în limba română, a balonului - cunoscută până acum – o datorăm lui Ștefan Vasile Piscupescul (*Doctorul Politiei Bucurescilor, a Prințipatului Țării Românești*) care publică la București cartea de medicină *Oglinda sănătății și frumoseții omenesci – Mijloace și leacuri de ocrotirea și de îndreptarea stricăciunilor*.¹⁰ În capitolul intitulat "Văzduhul", acesta este definit ca "... aerul pământului, este abureala trupului lui, cu care să impresoare și să îmbracă ca oun veșmânt de jur împrejur ... acest văzduh dar, și de nu să vede, nu să miroasă, și nu să poate pipăi ..." Apoi, arată că: "*Mulți din Fisiografi, s'au călătorit întrânsul cu bășici de vânt, urcând la înălțimi cu un aer "mai curat, mai limpede și mai oușor de răsufat, de cât cel de din jos după fața pământului, ce este în toată vremea mai gros și însărcinat cu tot felul de afumegate putori ale lucrurilor lui;"*.

⁸ Emil Vărtosu, *Bășica lui Vodă Caragea*, în *Gazeta Municipală*, IV, nr. 156, 24 martie 1936, p. 2.

Înregistrări ulterioare semnalează pentru A: Muzeul de Istorie al Municipiului București: *Document nr. 25337, S.F. 2733/1957* – unde nu am reușit să-l regăsim. Pentru B: Biblioteca Academiei Române, *Manuscrise – Msx 4833 F 51; Miscelaneu*, citat în Gabriel Ștrempel: *Manuscrise românești – Vol 4*.

⁹ Extras reprodus în *Buletinul Societății Politecnice: XXXV (1921)*, nr. 3-4 Martie-Aprilie 1921, p. 292, sub titlul "*Pentru istoricul aeronauticii române*".

¹⁰ Ștefan Vasile Piscupescul, *Oglinda sănătății și a frumoseții omenesci*; București, În Tipografia de la Cișmea, 1829, p. 66-68.

La Iași, în 1929, curând după începerea apariției sale, *Albina Românească* publică din “Rossia”, două știri despre ascensiunile efectuate la Skt. Petersburg, de către aeronautul Robertson. În prima știre¹¹, se arată că balonul “*dumnealui Robertson*” ... “*părea că se poartă pe niște mâini nevăzute, plutind pe deasupra privitorilor, și cu repejune ridicându-se, până ce, ajungând ca un punct mic, se făcu nevăzut întru înălțime*”. A doua știre¹², prezintă cea de “*a treia călătorie prin aer*” făcută de D. Robertson în 31 august, când: “*De această dată au suit în balon cu numitul o persoană de parte femeiască*” și apoi: “*suinduse la înălțime au lăsat de acolo aceștii aeronotători un Parazol.*” În continuare, se spune că același “*aerovat*” a mai efectuat o ascensiune, la 5 septembrie, parcurgând într-un “*ceas și 25 de minute o depărtare de 35 verste*”, iar: “*În același siară la 8 ceasuri sau întors iarăși aeronotătoriul în oraș.*” Acestea sunt primele texte tipărite într-un periodic de limbă română cu referire la **a e r o n a u ț i , b a l o n ș i p a r a ș u ț ă !**

În anul 1832, *Albina Românească* va începe publicarea unui articol, în serial, intitulat: *Elemente sau începuturi de fizică, spre înțelegirea tuturor cetitorilor.*¹³ Rostul declarat este a explica cu cuvinte cât mai simple “*sciința aceasta care a fost numai de partea acelor învățați.*” Definind noțiunea de fluid, se ajunge la gaze și la “*fluidul aeriform ... cel mai folositor și cel mai mult este aerul ... statornic, greu, în stare de a se strânge foarte, elastic și nevăzut; el încungiuură lumea din toate părțile și învălitoarea ce o face se numesce Atmosferă..*” Aerul este compus din **Gazul Ocsigen seau acru** și **Gazul Azotic**. Continuă, în numărul următor¹⁴, arătând că “*o palmă cubică de aer ... trage o unție și giunăitate (11 dram: 11 greunț)*”, explicând și diferența de greutate dintre aerul cald și cel rece. Serialul va fi reluat după o lună, continuând cu prezentarea proprietăților aerului, posibilitatea rarefierii lui cu mașina **Pnevmatică (în forma tulumbei)** cu care se poate scoate tot aerul dintr-un “*clopot de steclă*”, operație ce se “*numesce a face dișert*”. Trece apoi la explicarea pe larg a bazelor pe care se întemeiază înălțarea mașinilor numite “**Globuri sau Baloane Aerostatice.**” Prezintă istoricul lor, începând cu frații Montgolfier și “*D. Șarl*”, arătând apoi că “*Pilatr de Rozie și marchizul d’Arlan ... sumeți aeroplutitori*”, care “*în o gondolă (caic) de Glob aninată ... sau suit în aer peste 5000 de stânjeni*”, operație care “*au pătruns pe privitori de teamă și uimire, ... atunci câteva femei au leșinat și cele îngreunate timpuriu au născut.*” Continuă cu “*Blanșar și americanul Jefri care au trecut peste mare dela Anglia la Franția*” și cu accidentul lui Pilatre de Rozier, care “*întrebuințând un glob cu gaz arzător, iar altul cu aer încălzit, cărbunii hotărâți a încălzi aerul, în flacără aprinzândușă sau împărtășit aerului arzător, carile detunând au omorât pe sumețul Rozie ce din înălțimi au căzut pe pământ.*” Subliniază apoi nevoia de a găsi “*chipul de a cârmi globul*” și arată că “*Blanșar au aflat o mașină spre a se putea fără întâmplare coborî din Glob și care se numește în limba Franțeză Parașiuț adică feritoare de cădere ... în forma unui cort de ploae, de care e aninat un panier*” în care aeronautul “*șede ca ca în gondolă*”, “*panierul fiind înfundat ca un caic să poată pluti pe apă*” până la sosirea unui ajutor.¹⁵

¹¹ Albina Românească, Eșii, nr. 11, 4 iulie 1829, p. 42.

¹² Albina Românească, Eșii, nr. 34, 22 sept. 1829, p. 134.

¹³ Albina Românească, Eșii, nr. 59, 28 iulie 1832, p. 236.

¹⁴ Albina Românească, Eșii, nr. 60, 31 iulie 1832, p. 240.

¹⁵ Albina Românească, Eșii, nr. 68, 28 avgust 1832, p. 271-272.

Și tot în același an, 1832, *Albina Românească* redă o știre despre ascensiunea efectuată cu balonul aerostatic la Varșovia de către “*madama Garnerin*”, care “*după ce au agiuns la înălțimea au părăsit Balonul și sau coborât cu cortul feritor de cădere, care i sar fi nemerit, deacă n’ar fi dat peste un plop, de unde zmintindusă unealta au căzut pe pământ și sau rupt un Brați.*”¹⁶

Primele informații tipărite despre lansarea în Țara Românească a unui balon le găsim în anul 1834, când în *Curierul Românesc* apare următorul anunț: *Artistul fizic Iosif și compania vor alerga în viteză pe aleia Colentina și vor înălța apoi în aer un balon, împreună cu un joc de artiști.*¹⁷ Anunțul, foarte laconic, nu a fost urmat de alte știri mai explicite.

Cu aproape cinci luni mai târziu, la Iași, cu ocazia întronării domnitorului Mihail Sturza, în ziua de 26 august 1834, “... *s-a slobozit un mare glob aerostaticesc din carile, după ce s-a ridicat la oare care înălțime, s-au împrăștiat foi cu versuri festive*”.¹⁸

La București, în 1836, *Muzeu Național* – gazetă literară și industrială, întemeiată de către Petrache Poenaru, menționează, într-un articol intitulat: *Oarecari aduceri aminte din Biografia lui Veniamin Franclin*¹⁹, următoarele:.....“*Acest Erou în șapte virtuozități se afla în Franța când s’a descoperit balonul aerostatic. Un om disprețuind aciastă iscodire zice înaintea lui: la ce trebuință este balonul ? Iar Franclin răspunse de ce trebuință este copilul care se nasce ?*”

Anul 1836 va aduce în atenția tuturor un important eveniment aeronautic. *Curierul Românesc* de luni 30 noembrie 1836 publică, pe mai bine de jumătate din cuprinsul său, (în limba română și în limba franceză – coloane paralele) o suită de știri referitoare la călătoria aeriană efectuată de aeronauții englezi Green, Mason și Holand, de la Londra până la Weilburg, în Germania. Prima știre de la Nasau, din 10 noiembrie: “*La 8 ale aceștii luni, între 7 și 8 ceasuri de dimineață, unii lăcuitori din orașul nostru au văzut trecând în văzduh un balon foarte mare care s’a lăsat la pământ la o legă și jumătate mai departe, aproape de moara numită Lehmul, în islazul orașului Nidershausen venea d’adreeptul de la Londra de unde pleaseră la 7 ale aceștii luni; ei au trecut canalul Manșii în direcția de la Cale, și urmară călătoria lor aeriană toată noaptea, fără a sci unde au să sosească. Această călătorie în balon este una din cele mai lungi ce s’a făcut până acum și s’a săvârșit cu norocire. au făcut’o mai puțin decât în 19 ceasuri.*” Urmează știrea care descrie plecarea de la Londra, pentru: *trecerea cea primejdioasă a canalului britanic.*” A treia știre dă Noi amănunturi despre pregătirea și derularea călătoriei: *În luntrea balonului se afla multă povară ca să o cumpănească, vre o câteva butoaie cu rachiu și cu vin, multă cafea, păsări jumulte gate ș.c.l., o mașină pentru făcutul cafelii și ori ce putea trebui spre întâmpinarea foametei și a frigului.*” Urmează două alte știri: de la “*6 ceasuri și jumătate*” și de la “*8 ceasuri după amiază*”, referindu-se la apropierea și apoi la trecerea peste “*Duvr*”, către a cărui primar (“*Prezidentul magistratului orașului*”) aeronauții au trimis un mesaj de

¹⁶ Albina Românească, Eșii, nr. 78, 2 octomv. 1832, p. 312.

¹⁷ Curierul Românesc, București, Anul VI(1834), Duminecă 15 Aprilie, No. 2, p.40.

¹⁸ Albina Românească, Eșii, anul V-VI(1833-1834), 2 septembrie, p.293.

¹⁹ Muzeu Național, An I (1836), Miercuri 22 Iulie, p. 86-88. Citatul se află pe pag. 87.

salut “ ... de la țările văzduhului.” Se menționează: “Această notă s’a trimes printr’un apărător de cădere (parașută, n.n.) și s’a primit la Witefield lângă Duvr.” Suita de știri se încheie cu însemnarea: “Vitejii călători au sosit la Vailburg întru bună sănătate (vezi art. de mai sus dela Nasau).”²⁰ Și, după câteva săptămâni, *Curierul Românesc* publică o știre din Franța referitoare la pregătirile care se fac pentru ca: “Balonul care a trecut de la Londra la Vailburg să se înalțe luni la 18 dechembrie, la curtia casarmii din mahalaoa poasonier” ... “cu zece persoane într’nsul. Amândoă soțietățile de gaz își pun toate silințele ca să izbutească lucrarea.”²¹

Ascensiunile și zborurile lui Green stârnesc un interes deosebit, reflectat în cele mai importante periodice românești (Albina Românească, România, Gazeta de Transilvania), mai ales prin recordul stabilit în 1836, așa cum am văzut mai sus, când: “*printr-un aerostat (balon, bășică), a trecut prin aer, pe sus, strămtoarea mării din Englitera în Franța*”. *Albina Românească* va publica, în acest context, timp de aproape un an de zile, următoarea suită de știri aeronautice:

• **17 ianuarie.** Știre din Franța despre “ . . . *acea depe urmă înălțare a balonului aerostatic de urieșă mărime , se va înființa în 9 Ghen.; de va fi priitori vântul. Scoposul D. Grin este a trece în Anglia. .. Prețul locurilor în luntrea balonului urieș, este 1800 lei pentru un om , și 900 pentru o femeie.*”²²

• **24 ianuarie.** “*Deosebite întâmplări au urmat D. Grin la 228 înălțare cu balonul aerostatic de uriașă mărime. Între altele D. Grin sau rănit foarte la mână, descălecând din balonu, carile s-au coborît numai la 8 mile departe de Paris; între călători să afla asemenea D. Alecsandru Duma (scriitorul vestit).*”²³

• **4 februarie.** “*D. Ș. Grin cu al său balon urieș au sosit la Londra dela Paris.*”²⁴

• **11 februarie.** Știre din “Mare Britania”: “*Cunoscutul Aeronot (înotător în aer) d. Gren după înturnarea sa la Londra de la Paris, au priimit vizită de la Duca de Braunsvaig, carile iau propus ai împrumuta pentru o foarte mare somă de bani al său balon urieș, spre a face în trânsul o preumblare pân la America.*”²⁵

• **14, 18 și 25 martie.** Se publică în extenso raportul d-lui Mason (unul din cei trei aeronauți) asupra “*Voiajului englezilor prin aer, dela Londra la Vailburg, în Germania ... din luna noembrie trecut*”. În text apar și unii termeni noi ca: “*povara listului (povară de ori ce materie care să ia în vre o corabie, când aceasta nu are acea trebuincioasă pentru plutire); ... , chemare cu “bucium de vorbit” (portavoce, n.n.); . . . , “Gondola (caicul aninat de Balon în care șad călătorii).*”²⁶

• **28 martie.** Știre din Franța despre “D. Demanjeo carile de demult să îndeletnicește de a găsi un chip spre a putea ocărmui Balonul prin ceri”, a primit “... o *Patentă pentru*

²⁰ Curierul Românesc, București, Anul VII(1836), Luni 30 Noembrie, No. 80. P. 318-320.

²¹ Curierul Românesc, București, Anul VII(1836), No. 87, Vineri 25 Dechembre, p. 353

²² Albina Românească, Eșii, VIII (1837), 7 Ghenari, No. 5, p. 21

²³ Albina Românească, Eșii, VIII (1837), 24 Ghenari, No. 7, p. 32

²⁴ Albina Românească, Eșii, VIII (1837), 4 Fevruari, No. 10, p. 43

²⁵ Albina Românească, Eșii, VIII (1837), 11 Fevruari, No. 12, p. 54

²⁶ Albina Românească, Eșii, VIII(1837), 14 Mart, No.21, p.96; 18 Mart, No.22, p.104; 25 Mart, No.24, p.111-112

direguirea Balonului ... cu ajutoriul vaporului (aburului) ... sistemă, răzămătă pe oarecare legi firești, este foarte ușoară a se practisi."²⁷

• **6 iunie.** Știre din "Mare Britania" despre cele două ascensiuni efectuate la Londra la 4 mai. Prima – balonul cu 10 persoane a coborât după 35 minute la "26 mile Engleză de la capitalie"; al doilea balon a coborât după 40 minute, între călători aflându-se și "*momîța Giacomo*" pe care "... din aer au coborâto cu feri-cadul (un fel de cort cu carile la întâmplare să coboară din sus umblătorii de aer)." ²⁸

• **13 iunie.** Știre din "Mare Britania" privitoare la "*O noă călătorie aerostatică nau fost favorisitoare, balonul lovindusă de o punte de fier, au dat gios pe madama Braham din o înălțime de 50 palme, stălcind și rânindo însă fără primejdie.*"²⁹

• **12 august.** Articol detaliat despre: *Călătoria prin aer a D. Grin și nenorocita întâmplare a companionului său D. Koking, urmată la 12 Iuli 1837. "D. Grin a făcut la Londra o cercare cu unealta p a r a ș i u t (în forma unui cort de ploae) prin care aeroplutitoriul la întâmplare, fără primejdie să poată cobori din aer pe pământ." ... "El au aninat de gondolă (caicu) parașiuta, în care șădia D. Koking ... " După mai multe aruncări de lest pentru câștigarea unei înălțimi mai mari, Koking (care era inventatorul noului tip de parașută) s-a desprins de balon. După ce au ajuns la o înălțime de 26,720 palme și după ce "perdirea Gazului sau sporit până la 100,000 putini", cu "... burduhul balonului ... lărgit", la "un frig cumplit de 4 grade" au început să coboare. Apoi "... au aruncat angherea ... și niște oameni au tras de odgon", balonul ajungând la 28 mile englezești de Londra. "A doa zi au auzit D. Grin și Spențer de soarta companionului lor. D. Koking era în vârstă de 60 ani învățat și prețuit om. El sau găsit pe pământ cu toate coastele sfărmate, având o tăetură peste ochiul drept și fața atât de zmintită încât nu sau putut cunoaște nici de ai săi. Ospătarul [hanului de pe locul] ... de unde au căzut, a avut neomenie, de a arăta nenorocitul pe bani ... "*³⁰

• **15 august.** O nouă știre din "Mare Britania": "*Asupra morții D. Koking, pricinuite de nenorocita cercare a parașiutului, Jiuri de la Coronirs au hotărât următoarele: "Răposatul au murit prin o întâmplare nenorocită, în urma struncinăturilor pricinuite de a sa cădere dintru Balon, în parașiutul iscodit de dânsul." A fost pedepsit ". . . proprietarul locului pe care a căzut D. Koking, fiindcă sub cuvântul de a face o colectă pentru văduva acestui nenorocit el au arătat trupul cel mort fieșcărei persoane ce plătea 6 Pențe.*"³¹

• **16 septembrie.** Tot o știre din Marea Britanie despre ascensiunea făcută de "*Madama Graham*" în folosul văduvei "*nenorocitului Koking*". "*Soama banilor nu era foarte mare din pricina nepriinciosului timp dar înălțarea au urmat bine. Madam Graham sau coborât două ori în parașiut iscodit de Garnerin, și în altul de Koking. Acele cercări au avut fericit rezultat.*"³²

²⁷ Albina Românească, Eșii, VIII (1837), 28 Mart, No. 25, p. 115

²⁸ Albina Românească, Eșii, VIII (1837), 6 Iunie, No. 44, p. 193

²⁹ Albina Românească, Eșii, VIII (1837), 13 Iunie, No. 46, p. 201

³⁰ Albina Românească, Eșii, VIII (1837), 12 Avgust, No. 63, p. 269-270

³¹ Albina Românească, Eșii, VIII (1837), 15 Avgust, No. 64, p. 273

³² Albina Românească, Eșii, VIII (1837), 16 Septemvri, No. 73, p. 307

• **28 octombrie.** Știre despre “*Proprietarii grădinelor de la Vocs-hal și D. Green*”, care pregătesc “*încă o mai mare călătorie prin balonul urieș de la Nasau*”, având ca pasageri “*o soțietate de cavaleri carii au voit a plăti cheltuielile călătorii*”, pe traseul Anglia-Scotia.³³

În următorul an, 1838, periodicul bucureștean *România* abordează și el tematica aeronautică, consacrandu-i cel puțin 6 prezențe în lunile februarie-octombrie:

• **21 februarie.** “... în anul trecut D. Green Englezul printr'un aerostat (balon, bășică) a trecut prin aer pe sus strămoarea mării din Englitera în Franța ... Gazetele spunea cu mirare că călătoria aceasta n'a avut nici o urmare primejdioasă ... Domnului Green nu i s'a întâmplat nimic, dar un muncitor din satul Șarni a pășito cât de bună.” Acesta a apucat funia cu ancoră aruncată de aeronaut la coborâre, balonul l'a ridicat “de vreo câteva picioare în sus, acesta ostenit căzu jos și își frânse două coaste.”³⁴

• **18 mai.** “ Cu venirea primăverii, iarăși s'a ațâțat în Englitera gustul plimbărilor prin văsduh. O soțietate a făcut un aerostat (luft balon) care are 200 picioare circonferența și este de 130 picioare înalt ... s'a făcut cercare a'l umplea, după un plan de curând aflat, încât să nu fie nici decum primejdie că se va aprinde . . . umplut . . . putea să ridice 120 funji.”³⁵

• **6 august.** Știre din “Maria Britanie” referitoare la înălțarea în 17 Iulie, la Londra, a balonului cel mare “*Nasau Balon*” cu “*D. Green și încă alte 6 persoane înlăuntru. Aflarea de față a mareșalului Sult făcuse să se aduneca la 10000 persoane la aciastă pravelișce.*” Madam Graham vroia să-l întrecă pe D. Green cu balonul său numit “*Victoria Balon*”. Vântul a rupt însă înainte de lansare o funie de pe balon și “... *Ladi Graham ar fi căzut iarăși dacă n'ar fi apucat o și n'ar fi dat o jos un om dela Poliție.*” Un oarecare Adams s-a suit în balon, care s-a ridicat lovindu-se de galeriile grădinii din care a plecat, a dărâmat coșurile câtorva case, încât “... de mirare este cum a putut scăpa Adams ... fără să se omoare.” Balonul “*se află într'o stare foarte rea încât nu este nădejde, că Ladi Graham va putea face vre o altă cercare cu dânsul.*”³⁶

• **22 septembrie.** Articol detaliat despre ascensiunea lui Green cu balonul Nasau, la o înălțime de 18-20.000 picioare, unde au întâlnit zone de îngheț, zăpadă și apoi aer cald. “*O altă băgare de seamă a D. Green . . . nici el nici tovarășii săi, în cele mai înalte regioane n'au simțit cea mai mică greutate la răsufare*” așa cum “*după Humboldt*” se întâmplă la urcarea pe munții înalți.³⁷

• **27 septembrie.** Știre despre călătoria cu balonul, din 11 septembrie, a aeronauților “*Ruș și Green*”. “*Corăbierii acescia din aer, s'au scoborât cu norocire jos după ce au ajuns la o înălțime de 27,000 picioare*”, unde “gerul era atât de simțitor, încât Dlui Green iau înghețat mâinele și picioarele.” Călătoria urma să fie repetată la 14 septembrie. O altă călătorie în aer “*mai puțin norocită*” a D. Viz, căruia, la 13.000 de picioare, i-a scăpat tot

³³ Albina Românească, Eșii, VIII (1837), 16 Octomvri, No. 85, p. 359

³⁴ România, 1838, Luni 21 Febr., Nro. 44, p. 176

³⁵ România, 1838, Miercuri 18 Mai, Nro. 116, p. 463

³⁶ România, 1838, Sâmbătă 6 August, Nro. 183, p. 723-724

³⁷ România, 1838, Joi 22 Sept., Nro. 221, p. 883-884

gazul din balon, “care se lăsa în jos cu o iuțeală nespūsă. Spre norocire . . . corăbieru a putut să desfacă umbrela pentru scoborâre, și a ajuns la pământ fără să se vatăme.”³⁸

• 20 octombrie. “La 2 Oct. D. Green **Hristofor Columb al firmamentului**, după cum îl numește gazeta *Globul*” a făcut o nouă călătorie cu balonul, întovărășit de șase oameni. La coborâre, spre a nu cădea în mare “au trebuit să arunce jos nu numai greutatea acea (lestul, n.n.) ci or ce alt lucru greu, precum merindele trebuincioasă, sticlele cu vin, și chiar o parte din hainele lor.”³⁹

Și la Brașov, *Gazeta de Transilvania*⁴⁰ relatează despre ascensiunea din 4 septembrie 1838, când “D. Green să înălță cu globul aerostatic mai sus de cât ori care altul până acum, corabia aceasta de aer au rămas ca trei pătrare de ceas în înălțime ... de aproape patru miluri”. Aici, “corabia de aer din pricina mișcării văzduhului s’au perdut mai jumătate din puterea ce o ridica, încât fu nevoit călătorul să arunce jos mai jumătate din povoaara ce avea.” După ce au trecut printr-o zonă de ninsoare, “mai însus au dat de o căldură astfeliu încât toată zăpada se topi de pe dâșii – aici argintviul din barometru au căzut de jumătate”.

Terminologia aeronautică apare și în preocupările lingvistice, fapt demonstrat și prin apariția la București, în anii 1840 și 1841, a unui *Vocabular Franțezo-Românesc*⁴¹ întocmit de Petrache Poenaru (Director al școalelor naționale), F. Aaron și G. Hill (profesori la Colegiul Sf. Sava). El conține și unii termeni aeronautici pe care îi traduce și îi explică, ca de exemplu: **Aéronaute** – “aeronaut, cel ce înnoată, plutește în aer cu aerostat sau balon”; **Aérostât** – “aerostat, balon sau bășică plină cu un fel de aer mai ușor de cât cel obicinuit, cu care se poate ardica cineva în văzduh”; **Ballon** – “balon, bășică umflată cu aer; balon aerostatic – bășică mare umflată cu un fel de gaz mai ușor de cât atmosfera noastră, cu care se poate înălța cineva în văzduh”; **Parachute** – mașină făcută în formă de umbrelă și hotărâtă să oprească un trup de a cădea prea tare pe pământ; ș.a.

Evoluțiile tehnologiei aeronautice preocupă în continuare. Astfel, în 1841, *Foaie pentru minte, inimă și literatură* publică un articol de Gh. Barițiu *Balonul de aer*, în care se comentează și problema dirjării balonului: “Era o grea problemă a face ca balonul de aer să poată fi purtat după voia corăbierului ca și vasele plutitoare – pe apă. Din Englezi și din Franțozi nu lipsiră bărbați mai vârtos de la Napoleon încoace, cari își bătură capul pentru asemenea aflare interesantă. De curând cetim în foile publice, cumcă Domnul C. (S) și Fiul său ... ar fi aflat mijlocul de a purta balonul slobod în aer”. La “cercarea în curtea școalei militărești la Paris”, după ce au pus “minunatul mehanism în lucrare” au efectuat mai multe manevre de întoarceri, urcări și coborâri “după voia corăbierului”. După trei ceasuri, aeronautul “între strigătele de plăcere a privitorilor se slobozi tocma la locul acela de unde se înălțase.”⁴²

³⁸ România, 1838, Marți, 27 Sept., Nro. 225, p. 898-899.

³⁹ România, 1838, Joi 20 Oct., Nro. 245, p. 978.

⁴⁰ *Gazeta de Transilvania*, Brașov, 8 oct., Nro. 15, 1838, p. 59.

⁴¹ P. Poenar, F. Aaron, G. Hill: *Vocabular Franțezo-Românesc după cea din urmă ediție a Dicționarului de Academia Franțuzească, cu adugare de multe ziceri, culesse din deosebite dicționare*, Tomul întâiu (A-H), București, 1840; Tomul al doilea (I-Z), București, 1841; În tipografia Colegiului Sf. Sava.

⁴² *Foaie pentru minte, inimă și literatură*, Nr. 17, Duminică 27 Aprilie 1841, p. 136

În 1841, *Icoana Lumei* (Iași) publică, în două numere consecutive ⁴³, articolul *Baloane aerostatici* semnat cu inițialele C.N. (atribuite lui Costache Negruzi) inclusiv cu două gravuri – un balon în curs de umflare și o descindere cu parașuta. Din cercetările noastre rezultă că acestea pot fi considerate drept primele imagini ale unui balon și a unei parașute publicate într-un text tipărit în limba română. Arătând că *“aflarea aerostatelor sau a baloanelor în 1783”* a făcut *“multă impresie, strălucire și încântare, dară până acum nimic nou produs în adevăr folositoriu”*, articolul prezintă istoria lor și principiul pe care se *“reazimă teoria baloanelor”*. Astfel *“Frații Montgoși, manufactori din Anonai, sunt cei întâi care au pus în lucrare [și] îi făcură pentru acest sfârșit o învălitoare sferică ca a unui glob de 35 palme în diametru seau 110 palme în împrejurime, cuprinzând 22000 palme cubice. Ea era de părete căptușită cu hârtie și trăgea 500 livre (funți) în partea de jos iau lăsat o bortă supt care au ars paele ... [intrând] în învălitoare ... aer încălzit.”* Arată apoi cele mai importante călătorii efectuate cu baloanele, inclusiv accidente. Lui *“Carol ... iau venit în minte a închide în o învălitoare ușoară un gaz adecă aer idrogen ... de 15 ori mai ușor de cât aerul atmosferic.”* Pentru prepararea lui *“mai întâi se pun furțuri de fer în poloboacii ce se înfundează după ce sau pus în trânsele acrime de potasă suptietă cu apă. Apa se descompune, ocsigenul se unesce cu ferul și idrogenul merge în balon prin țevii.”* Tratează pe larg despre *“parașiută (cortel de coborât în aer), închipuită de Garnerin”* care a sărit cu ea la 1802. Dar *“parașiuta grămădea aerul de desuptul său carele scăpând când de la o margine când de la alta producea cumplite sgâlțieturi, care din norocire nau adus nici un rezultat supărători. De atuncea sau obișnuit a face în centrul parașiutei ca un ogeac înalt de un metru, prin care aerul să poată [scăpa] fără a se supune împotrivirei, ci micșorării repezițiunei coborârei.”* În final, articolul tratează pe larg despre fabricarea baloanelor de piele, din *“pelița intestinului (mașile sau măruntaele) drept al bouului”*, iar ca dimensiuni *“Un balon de trei palme în diametru nu trage fiind peste tot lustruit decât două unții, iar dacă este umplut cu idrogen poate avea o greutate de la 6 la 7 unții.”* Gazul *“idrogen”* se obține din *“acrime de pucioasă (vitriol), două părți apă ... și puind în această amestecare și fărământuri de fînc (un metal),..”*

Almanahurile, publicații periodice cu caracter enciclopedic, având o largă circulație în toate provinciile românești, răspunzând dorințelor publicului lor cititor, se implică și ele în difuzarea cunoștințelor și infirmațiilor cu subiect aeronautic. Îl putem menționa în acest sens pe Mihail Kogălniceanu care publică în *Almanacul pe 1842* ⁴⁴ un articol intitulat: *Cercări făcute de om, spre a zbura în aer cu aripi*. Începe cu Dedal și Icar, amintind apoi de scitul Avaric pe săgeata sa cu aripi, aripile cu fum ale Kapnovaților, Arhitas din Tarent, Roger Bacon *“din al XIII-lea veac”*, zborurile lui B. Dante din Perugia și ale lui Boloni (sec. 16 Franța). Trece la zborul lui Francesco Gusman din Lisabona (1745), dar care amenințat de inchiziție fuge din țara sa. Apoi încercările de zbor efectuate de *“abatele Deforj”* la 1772, Bakerville din Paris la 1773 ș.a. În 1797 tânărul Kale se accidentează lansându-se cu un ornitopter, dar scapă cu viață. Jacob Degen din Viena, la 1808, face lansări reușite cu aripile

⁴³ *Icoana Lumei* (Foae pentru îndeletnicirea Moldo-Românilor), Eșii, Anul I, 25 Maiu 1841, No. 21, p. 166-168; I Iunie 1841, No. 22, p. 174-176.

⁴⁴ *Almanach de învățătură și petrecere, anexă la Calendar pentru poporul românesc pe anul 1842*, Publicat de Mihail Kogălniceanu, Iașii, La Kantora Foi Sătești, 1842, p. 25-30.

sale *“lungi de 22 palme și late de 8 palme ... dar acest aeronotător era ajutat de un mic balon”*. Povestește apoi legenda bisericii *“Trii Ierarhilor construită de Vasile Vodă al Moldaviei”* spre a adăposti moaștele Sf. Paraschiva. *“Arhitectul Trisfêitelor”* nu reușește însă să ridice zidurile decât după ce îngroapă în ele femeia și copilul său. La sfințirea bisericii, Vodă află și poruncește ca arhitectul să fie urcat pe acoperiș, fără a se mai putea coborî. Acesta își face aripi, zboară de pe acoperiș, dar o furtună îl prăbușește în apele Bahluiului, unde moare. Și acestui text i se poate atribui o prioritate: este primul text tipărit în limba română cu referire la istoria aparatelor de zbor mai grele decât aerul, de tipul omopterelor.

Referiri la un prim balon construit de un “amator” apar într-o scrisoare trimisă de Dimitrie Sturdza, la 11 octombrie 1842, tatălui său Alexandru Sturdza la Iași, în care îi relatează că a construit, împreună cu profesorul său D-l Kormann, *un balon din 4 kg de hârtie de Moldova*, cu inscripția următoare: *“Acest balon s-au lucrat la satul Miclăușeni și s-au slobozit la octombrie 1842. Cine va găsi acest balon și îl va aduce la numitul sat, va lua doi galbeni.”*⁴⁵

La Iași, în 1842, apare “Broșura I (din 4 tomuri, 8ș Mare)” din *Lecșicon de conversație – publicat de o soțietate literară, supt direcția Agăi G. Asachi*. Sunt explicați termeni ca: *aerobași, aerodinamică, aerometrie, aeronautica, aerostat, aerotrager*. Articolele consacrate acestor termeni au fost redactate de: *Sardariul Samuil Botezato, Stolnicul I. Albinețu și Doctorul I. Stamati*. Pentru prima oară apare într-un text tipărit în limba română definiția unui aparat de zbor mai ușor decât aerul:

*“Aerostat, balon aerice, se numește o mașină care este menită a se sui în sus, pentru că a ei speșifică greutate, este mai ușoară decât aerul. Cea întâi cercare au făcuto Stefan Montgolfier la 1872. Acesta luând în băgare de samă suirea fumului în sus, îi veni în minte, că prin aprinderea unor hârtii într’un mic balon de matasă se subție aerul și se împuținează speșific greutatea. Cercarea s’a nimerit, și balonul se sui până la sufitul casei. După aciasta împreună cu fratele său Josef Montgolfier, începu mai cu râvnă a face cercări, ..[ei] au fost aflătorii M o n t g o l f i e r e l o r .” ... “Baloanele aerice numite Ș a r l i e r e , au numele lor de la profesorul Șarl din Paris, care umple balonul cu’n gazu idrogen foarte ușor.”*⁴⁶

Cu peste zece ani mai târziu, în 1844, în *Vestitorul Român* apare un mic reportaj, relatând despre balonul aerostat înălțat de Ioan Nicolini “pirotecnic și aeronaft desăvârșit” în “Grădina cu cai” din București.⁴⁷ Mărimea acestui aerostat a fost de *48 picioare înălțime și de 96 circonferență, mai îndoită de cât cea ce făgăduise D. Nicolini ... [și care] ... a*

⁴⁵ Scrisoarea este reprodușă în facsimil în cartea: Ion N. Iacovachi, Ion V.T. Cojocaru: *Traian Vuia – Viașă și operu*, Editura științifică și enciclopedică, București, 1988, p. 12-13. Dimensiunile de 7,128 m lungime și 14,256 m lățime, indicate de autorii cărții pe p. 13 și 14, par mult exagerate pentru ca balonul respectiv să fi putut fi realizat din cele 4 kg. de hârtie folosită.

⁴⁶ *Lecșicon de conversație – publicat de o soțietate literară, supt direcția Agăi G. Asachi* Broșura I (din 4 tomuri, 8 Mare), Iași, 1842, p.55-56.

⁴⁷ *Vestitorul Român*, București, Anul 8-lea, 1844, N. 61, Sămbătă 5 Avgust, p. 242. Pentru prima dată apar, într-un text tipărit în limba română, dimensiunile de bază ale unui balon de demonstrație.

ajuns la înălțime socotită cu aprocsimație ... peste două mii cinci sute metre, adecă mai nalți de cât muntele Olimp. Sa văzut curat patru-zeci și două minute ...

Se pare că același aeronaft *Sinior Nicolini*, conform ziarului ieșan *Albina Românească* urma să dea la 1 maiu 1837, la Copou un spectacol cu înălțarea unui **urieș balon aerostatic**.⁴⁸ Nu s-au aflat detalii, dar persoana lui Nicolini apare din nou în septembrie 1847, cu ocazia inaugurării podului de lemn peste Olt, când *“s-a chibzuit a să da acolea și o artifiție pentru petrecerea și mulțumirea opștii aceluși oraș și a celor ce vor asista la această solinitate.”*⁴⁹ În acest scop Departamentul din Lăuntru alocă 150 galbeni împărătești, din care jumătate vor fi dați înainte lui Ioan Nicolini.⁵⁰ Sunt solicitați 16 cai de poștă *“pentru mergerea d-lui Nicolini împreună cu oamenii săi și obiectele trebuincioase pentru artifișurile ce, după cum s-a chibzuit, este a se face la Slatina cu prileju sărbării săvârșirii podului peste Olt.”*⁵¹

O preocupare mai constantă și mai de lungă durată o va manifesta ziarul bucureștea *UNIVERSUL*–*noutăți din toată natura, cultura, literatura*, care va publica în perioada 1845-1847, cu o relativă regularitate, știri, informații și articole cu subiecte din aeronautică, din care cităm:

- **15 iulie 1845.** Știre despre cea de a 300-a ascensiune făcută de *“Vestitul Grin, cel mai mare de acum aeronaut sau călător prin aerele atmosferei în sus...”*. La fel, despre ascensiunea de la Constantinopol, făcută de *“vestitul Komaski ... ci s'a făcut nevăzut”*, dar *“Să zice că s'ar fi aflat îngheșat într'un rău al Austriei.”* Se reamintește despre Icar *“carele sburând cu aripi ceruite se înecă în marea Icarie”*, despre Montgolfier *“nemuritorul născocitor al Balonului sau corabiei de călătorit prin atmosferă ... mort ars de gazul balonului în 1799”* și despre *“Madama Montgolfier”* moartă la 111 ani.⁵²

- **19 august 1845.** La Londra, în seara de 4 august, aeronautul Green a efectuat a 305-a ascensiune cu *“balonul uriaș Nasau ... care coprinde la 26 mii piceoare patrate”* și din care *“să aprinse focuri de artifiție adevărat uimitoare”*. *“La 28 Iulie [d. Green] a luat în balon cu sine 10 oameni, cel mai mare număr ce sa suit acum în atmosferă.”* O altă știre relatează despre *“un foc de artifiție ne mai auzit încă”* ce a avut loc la Paris la 27 iulie – sărbătoarea națională, și la care au asistat 400 mii de privitori.⁵³

- **26 august 1845.** *“D. Grin descrie cum i s'a părut lumea când s'a suit până spre nori cu balonul”*, la o înălțime de *“4-5 mii de picere prin aer.”* Știrea adaugă: *“La 5 August iar s'a mai înălțat cu balonul, a 306-a oară, din care de 21 de ori noaptea.”*⁵⁴

- **16 septembrie 1845.** Știre despre ascensiunea făcută la Milano de către *“Vestitul Arban”* până la o *“înălțime unde termometrul Reumur arăta numai un grad de căldură”*, și de unde *“s'a pogorât sănătos la 59 mile departe de Milano”*.⁵⁵

⁴⁸ Albina Românească, Eșii, VIII (1837), p. 141

⁴⁹ Arhivele Statului București, MLP 52/1847, f. 98

⁵⁰ Idem, f. 95

⁵¹ Idem, f. 94

⁵² Universu, București, I(1845), No. 2, Duminică 15 Iulie, p. 5-6

⁵³ Universul, București, I(1845), No. 7, Duminică 19 August, p. 25-26

⁵⁴ Universul, București, I(1845), No. 8, Duminică 26 August, p. 29

⁵⁵ Universul, București, I(1845), No. 11, Duminică 16 Septemvrie, p. 41

• **7 octombrie 1845.** Din nou o știre despre despre “*D. Arban, vestitul aeronaut (călător prin aer)*” care “*la 21 septembrie, din Verona Italiei unui lume de vre o 20 mii de oameni, s’a înălțat săzând într’un paner atârnat de gura balonului*”, ajungând la “*4500 metre în aere; p’acolo în termometru căldura arăta două grade Reumur; după aceea s’a coborât sănătos în jos, lăsându-se pe un coteț de găini la 34 mile departe de de Verona.*”⁵⁶

• **28 octombrie 1845.** Știre despre pățania unui proprietar “*nu departe de Bruscele (Belgia)*” pe lângă a cărui casă a trecut, noaptea “*un balon mare ... d’acui gură s’au fost atârnat trei arapi făcuți și umpluți cu materii pucioase, spre detunare*”. O altă întâmplare de lângă Viena, cu balonul D. Lemman, pe care doi țărani de unde coborâse au socotit “*că e un om căzut din lună*”; iar la “*Sevilla (Ispania), p’o femee aeronautu, cu balonul, ... țărani socotindo de o vrăjitoare, fărămară balonul ... și abia a scăpat ruptă și despuiată.*”⁵⁷

• **4 noiembrie 1845.** Se rememorează *Întâea cale în aere* din 1783, a lui Montgolfier “*... salutată cu o ecstasă de bucurie și de mirare ...*” și cu o poezie, care e reproducă în limba franceză și tradusă în română. Nota se încheie cu mențiunea “*Credeau că s’a aflat corabia spre a sbura prin aere, ceva ce însă nici acum încă nu s’a putut, neputându-se cârmii balonul, ca corabia pe ape.*” Mai sunt adougate două informații cu caracter istoric: “*Balonul fu umplut gaz idrogen, întâia dată de Carol, căci este de 14 ori ușoru decât aerul atmosferic.*” și “*La 1804 Ghelisc s’a suit la cea mai mare înălțime spre cer: 22 de mii de picere.*”⁵⁸

• **17 martie 1846.** O notă despre *Înălțimea norilor* – arătând că “*La 1804 D.D. Biot și Ghelisc s’au suit cu balonul până deteră de nori, la 3765 picioare în sus; apoi se urcară până la 6156 picioare înălțime de la pământ. Scoborând pe la 3756 picioare deteră iarăși de nori. Aceasta este deci adevărata lor înălțime peste fața pământului.*”⁵⁹

• **5 mai 1846.** Cu titlul *Călătorie peste nori* se prezintă ascensiunea de la Viena a unui balon uriaș: “*32 picioare gros, 50 picioare înalt și umplut cu 1715 picioare idrogen, trăgând o greutate de 900 pfunduri*” cu D. Lemman “*înălțat acum a 32 oară în atmosferă*” și cu “*12 mii privitori ce urmărea*”. De la 200 picioare “*s’au lansat o ploae de poezii – Aeronautul la locuitorii Vienei.*”⁶⁰

• **9 iunie 1846.** O scrisoare din cer – relate de la 23 mai din Viena, unde “*faimosul Lemman, însoțit cu fiesa de 17 anișori, și D. Naterer, iarăși făcu o măreață călătorie peste nori, cu uriașul balon “Vulturul Vienei”.* “*De pe atmosfera de sus a trimis în jos o scrisoare legată greu*” – adresată locuitorilor Vienei. “*Pe la 6 ceasuri seara mă înălțasem până la 8 mii 200 de picioare, o mie de stâneni peste pământ, pe unde termometrul era supt nul și nevânt de tot*”, descriind în continuare impresiile sborului.⁶¹

• **28 iulie 1846.** Articolul *Școală aeronautică* în care se arată că “*Niciodată aeronautica sau călătoria cu balonul, nu a fost atât de îngrijită ca supt Napoleon. El*

⁵⁶ Universul, București, I(1845), No. 14, Duminică 7 Octomvrie, p. 53

⁵⁷ Universul, București, I(1845), No. 17, Duminică 28 Octomvrie, p. 65

⁵⁸ Universul, București, I(1845), No. 18, Duminică 4 Noemvrie, p. 69-70

⁵⁹ Universul, București, II(1846), No. 12, Duminică 17 Martie, p. 45

⁶⁰ Universul, București, II(1846), No. 19, Duminică 5 Maiu, p. 73

⁶¹ Universul, București, II(1846), No. 24, Duminică 9 Iunie, p. 93

întemeiase o școală pentru această știință, și companie de aeronauți pe lângă artileria sa.” Se arată că balonul a fost folosit în bătălia de la Fleurus, iar în 1815 francezii *“închiși la Antverpa înălțară un balon încuragiați că le va veni ajutor, și isbutiră.”* Se descrie apoi cu multe detalii balonul pentru care *“la 1804 dec. în 4 Grin luă 23500 de franci să facă un balon de încoronare”* pentru Napoleon, cu multe *artificii de toate culorile și care ducea o coroană împărătească de 3000 de sticle colorate*” balon care a sburat de la Paris la Roma, cu multe peripeții la coborârea sa.⁶²

• **27 octombrie 1846.** Un scurt rezumat al sborurilor cu balonul, sub titlul de *Aeronautica: Minunata călătorie cu balonul s'a aflat de frații Montgolfier, la 1783. De atunci și până acum, la 500 de aeronauți, împreună toți socotind peste 3000 de ori, s'au înălțat în atmosferă, din carii mulți s'au suit peste o sută de ori în aere, și Grin, bătrânul, în Londra, în anii trecuți, s'a ardicat a 360 oară. Din toți acestia de la 1783, până astăzi, numai 10 s'au nenorocit, și din carii 9 de neesperiență, sau neștiință.*⁶³

• **8 decembrie 1846.** *“Cârma balonului sau trăsura aeree”*, un articol în care se comentează problema dirijării aerostatelor: *“Sborul este dar al paserilor, cu care trufașul om rămâne învins până și de nisce muscuțe.”* Apoi omul văzu că balonul *“e o jucărie a vânturilor ce l duc ori încotro vor de suflă”*. O gazetă din Belgia anunță că *“Doctorul Van Henke spune că a aflat mijlocul cum să cârmue balonul”*, folosind curenții atmosferici care sunt orientați în straturi pe toate direcțiile, fiind *“gata să facă și probă ... că, mânăuirea balonului, este atât de lesne, încât și o femeie poate cârmui un balon fără nici o greutate.”*⁶⁴

• **16 februarie 1847.** O notă despre *Originea balonului* care pleacă de la observația *“geniosului Montgolfier”* că o rochie pusă la uscat deasupra unor cărbuni aprinși s-a ridicat până la tavan – dându-i ideea de *“balon ce a înnemurit numele lui”*. Se arată, în continuare, că în 1812 *“când Napoleon sosise la Mosca cu nenumărate oscirii”*, rușii au făcut un balon uriaș *“implit cu gloanțe și materii detunătoare care trebuiau să pocnească sus în aer la un timp cuviincios, detunând și trăsind peste armia francezilor”*, dar care nu a fost terminat până la intrarea *“oscilor [franceze] în cetățuia Voronțov, unde sdobriră cu picioarele această mașină cu adevărat infernală.”*⁶⁵

• **9 martie 1847.** *Aeronautica* – o trecere în revistă a unor propuneri. Prima, referitoare la *“Marele problem de a călători prin aere încă tot îndeletnicește pe învățați carii se încoragiază de noile descoperiri”* – raportul cetit de D. Babinet la Academia de științe din Paris, referitor la propunerea Dr. Van Heke, care *“cu o cunoștință ecsactă a cursurilor aeree ... un balon se poate cârmui, înălțându și pogorându prin aceste felurite cursuri, ducându ori încotro ar voi aeronautul”*. A doua, prezintă o propunere a *“D. Veus, cetățean din Statunite”* de folosire a unui balon uriaș, cu *“un diametru de 100 picioare lung; va putea căra 33 mii de livre, și, afară de greutatea sa, va avea o putere să care 21 mii de livre de bombe, tunurile și alte materii arzătoare, detunătoare și prăpăditoare.”*⁶⁶

⁶² Universul, București, II(1846), No. 31, Duminică 28 Iulie, p. 123

⁶³ Universul, București, II(1846), No. 44, Duminică 26 Octomvrie, p. 173

⁶⁴ Universul, București, II(1846), No. 50, Duminică 8 Dechemvrie, p. 196

⁶⁵ Universul, București, III(1847), No. 7, Duminică 16 Februarie, p. 25

⁶⁶ Universul, București, III(1847), No. 10, Duminică 9 Martie, p. 32

• 16 martie 1847. "*Aeronave – sau corabie prin aere, un balon cârmuit ... cu elice...*", o notă arătând că "D. Latoș în Paris" a făcut o "probă într'o sală de 60 picioare, de față cu o mulțime de persoane, isbutind cu mulțumirea tuturor. După atâtea încercări genioase, oare va fi sigură navigația cu balonul ? De și nu se poate încredința această minunu mult căutată și dorită de toți, însă se pare că nu e departe deslegarea acestui problem curios." Se relatează apoi despre discuția din "camera deputaților la Bruscele" unde D. Hepke a prezentat propunerea sa privind "*secretul și mijlocu de a cârmui balonul prin atmosferă*", urmare căreia a fost chemat la audiență la regele Belgiei.⁶⁷

În anul 1848, I.D. Negulici, publică la "Tipografia Colegiului" din București, un volum de 408 pagini intitulat: *Vocabularu român de toate vorbele străbune reprimite până acumu în limba română, și de toate quelle que suntu de a se mai primi d'acum înainte, și mai allesu în științe*⁶⁸, în care, printre altele, explică și termenii de: *aerostat, aerostatic, aerostier, eliciu/elice* ș.a.

Și tot la București, în anii 1850/1852, Julius Barasch, doctor în medicină și chirurgie, profesor de istoria naturală la gimnaziul național, publică (în trei volume și două ediții) cartea *Minunile naturii – Conversațiuni asupra deosebitelor obiecte interesante din Științele Naturale, Fizică, Chimie și Astronomie*. Arată că omul a născocit "*aeronotulu (balon de aer)*", cu care s'a ridicat în aer până la înălțimea norilor, într'o "*trăsură rotundă*"⁶⁹. Mai apoi, "*globul făcut de mușama tare*" l-a umplut cu "*gazul idrogen*" și i-a adougat "*o luntre ușoară ... legată de dânsulu dedesubtu, în care se află oameni și cai, câte o dată societăți întregi de oameni plimbându-se în aer, mașină care se cheamă "Aeronautu sau Balonu". Unii vor să-l combine cu "puterea vaporului" ca astfel să poată transporta "greutăți până la 800 maje" cu "o iuteală multu mai mare decât a locomotivei pe drumulu de feru" și pe lângă călătorii "... poate și bătălii se vor face în aeru."*⁷⁰

Aeronautica interesa și pe cititorii locali de limbă germană, Astfel, *Bukarester Deutsche Zeitung* publică, în 1854, articolul *Eugen Godard's Luftfahrt am 25 April 1854* (Călătoria aeriană, din 25 Aprilie 1854, a lui Eugen Godard).⁷¹

În 1856, la Sibiu, *Telegraful Român* prezintă cititorilor săi un consistent articol editorial, publicat în trei numere consecutive din luna octombrie, despre *Aeronautica sau corăbieria în aer – Însemnări istorice*.⁷²

Preocupările pirotehnice rămân și ele în interesul publicului, așa cum ne-o dovedește ziarul *România* (București) în 1857, anunțând un *foc de artificii lucrat de artileriștii români* în onoarea caimacanului Alexandru Ghica. Spectacolul urma să aibă loc la 29 septembrie cu ocazia deschiderii Divanului ad-hoc, lângă pădurea Băneasa. Într-un număr

⁶⁷ Universul, București, III(1847), No. 11, Duminică 16 Martie, p. 41

⁶⁸ Autorul și titlul ca în text. București la Tipografia Colegiului, 1848; p. 22 și 156.

⁶⁹ Titlul, ca în text. Ediția I-a: "În Tipografia lui Iosef și Iancu Moisi, Craiova, 1850"; Ediția II-a: București, Tipografia Colegiului Național, 1852. Tomul I, p. 107.

⁷⁰ *Idem*; Tomul III, p. 163-164

⁷¹ *Bukarester Deutsche Zeitung*, X(1854), p. 145-147.

⁷² *Telegraful Român*, Sibiu, Nr. 83, 20 octomvrie 1856, p.1; Nr. 84, 24 octomvrie 1856 p. 1; Nr. 85, 27 octomvrie 1856, p. 1-2.

următor se anunță că focul de artificii se amână din pricina ploii.⁷³ Anunțul este publicat și în *“Românul, ziarul politic, comercial, literar”*.

Tot în anul 1857, la București, Alecsie Marin – *Profesoru de Fizică și Chimie în Colegiu* – începe publicarea seriei noi a jurnalului ilustrat săptămânal **Muzeulu Naționalu**, continuând periodicul cu același titlu înființat în 1837 de către Petrache Poenaru. Primul număr al noii serii, începe cu o gravură (1/3 pagină) prezentând un balon sferic, cu nacela sa în care este schițat un om. Legenda figurii este *Înălțătură a lui Gay-Lussac*. Pe pagina 2, primul articol publicat este intitulat *Esplorațiune a atmosferei*⁷⁴, nesemnat, dar pe care îl atribuim lui Alexe Marin. Începe prin prezentarea: *Aerostați sau baloni sunt niște globi de materie ușoară și impermeabilă, care, umpluți de aerul cald; sau de gazu hidrogenu, se înalță în atmosferă, în virtutea usurității lor relative, precumu se înalță fumulu, vaporulu, etc. etc. Celu d’ântâiu balonu a fostu unu globu de pânză căptușitu de hârtie. Deschisu la partea inferioară, s’a umflatu cu aeru caldu, arzându de desubtu hârtie, lână, paie immutate*. Continuă apoi: *Baloni se iau de vânturi se ducu în bătea lor, și nu li se poate da direcțiunea voită. Mulți inventori s’au apucatu de soluțiunea problemului despre direcțiunea aerostaților; dar toți și au perdutu timpul și osteneala în deșertu până acumu. Așteptându pe omulu de geniu ... să ne ocupămu de domaniulu aeriloru, adică de câmpulu de umbletu ce baloni voru avea a petrece în toate direcțiunile, cându va agiunge cineva a guverna unu aerostatu cumu se guvernă o navă pe mare*. Pune în discuție și problema **balonilor ținuți** – baloanele captive – cu avantajele și dezavantajele lor, aducând exemple inclusiv din utilizarea lor militară (observarea câmpului de luptă în bătălia de la Fleurus de *oficierulu francesu Coutelle* ș.a.). Un pasaj deosebit de interesant pentru noi arată că: *..... Vestea de voiaji aceștia aeriani a lui Coutelle a agiunsu până la noi în România încă de pe la începutulu secolului, și în popululu nostru se vorbea p’atunci de baloni ca aparăți de resbelu: Bătrâni spunu că la 1812 Rusi evacuându țările române era îngrijiați de resbelulu ce începea cu Francia, și soldați loru ziceau că francesi batu din nori cu apă feartă*. Este relatată apoi pe larg *înălțătura aerostatică ce illustrulu Gay-Lussac făcu singuru, la 16 Septembrie 1804 ... până la 7016 metri*. Este prezentată pe larg, în continuare, problematica norilor, a tipurilor de nori, compoziția și formarea lor, influența lor și a vânturilor care bat în difiritele straturi ale atmosferei – *de care dependu circumstanciile de climatu ale timpuriloru noastre*.

În luna august 1858, revista *ISIS sau Natura* condusă de Dr. Barasch publică, în două numere consecutive, un articol despre: *Umblare cu aerostate sau baloane: Posibilitatea de a umbla în aeru într’un balonu sau Aeronautu, este bazată pe o lege fizică eculă cu aceia care face unu vasu să umble pe apă ... ca corabia și toate mărfurile care coprinde*. Descrie **baloanele care s’arată la noi în grădinile publice**, făcute ca *unu sacu mare de mușama de formă ovală, având gura lui în josu, pe care o țân peste unu focu de pae sau punu și focu pe un grătaru lângă gura sa*. Metoda mai perfectă a apărut când *Himiea a descoperitu gazulu idrogenu , de 14 ori mai ușoru de cătu aerulu*. Acum, baloanele pentru călătoria oamenilor

⁷³ România, București, I(1857), p.156, 164; Românu, I(1857), No. 15,Sâmbătă 28 septembrie/10 octombrie, p.4.

⁷⁴ *Esplorațiune a atmosferei*, în: Muzeulu Naționalu - diurnalu ilustratu septimanalu de Sciinții, agricultura, industrie, literatură și scoale, I-iulu Anu, Nr.I, 23 Octombriu 1857, p.1, 2-4.

sunt făcute ca *unu sacu mare sfericu (câte odată de mărimea unei case) ... cu o gaură care poate să se închiză cu șurupu (ventilu) ... sub care este atârnatu cu frânghie o luntre mică de nuele*. Descrie apoi manevrarea balonului cu ajutorul supapei și sacilor cu nisip. Aerostatele sunt folosite pentru *dese reprezentațiuni ... mai cu seamă în Parisu*, unde s'au distingatu în *aceasta D. Godart și D. Pinlevin*, care fac călătorii foarte îndrăsnitoare și periculoase. La fel și *Madame Godard* care sare din balon cu un fel de *parasolu (Parachute)*, așa cum a văzut și autorul la Paris. Prezintă apoi, pe larg, descrierea ascensiunii făcute de *Unu D. Silberstein, la Viena 19 Maiu anulu acesta, într'unu balonu cu celebrulu Berg*. Pe pagina 237 se publică și o gravură cu *O suire într'unu balonu*.⁷⁵

“Întâmplările” aeronautice din străinătate apar și ele din timp în timp, în presa locală. Ziarul *Românul* publică la rubrica “Felurimi” o corespondență din Statele Unite (Centralia, Illinois), relatând o serie de întâmplări legate de ascensiunea balonului aeronautului Brooks, de la 19 septembrie 1858.⁷⁶

Treptat însă, gustul pentru aeronautică, odată stârnit la publicul larg, va începe să preocupe și persoane din rândul celor mai instruiți și chiar pe oamenii de știință ai Bucureștiului vremii.

Un exemplu grăitor în acest sens îl va constitui un episod interesant, declanșat în 1866 pe care noi îl vom numi drept “cazul Nicu Movilă”. La jumătatea lunii aprilie 1866, ziarul *Românul*⁷⁷ publică următoarea scrisoare semnată Nicu Movilă:

Domnule Ministru,

Ieri am cititu, din norocire pentru mine, jurnalulu Le Temps, că unu englesu au rezolvitu problemulu navigațiunei aeriane, însă planulu seu nu'și -lu au publicatu încă, daru în curendu se speră că-lu va publica. Eu, Domnule Ministru, amu asemenea unu planu alu unui aparatu ce servă la resolvirea acestei probleme; modestia însă, sau ca să fie mai bine puzillanimitatea m'au făcutu a nu'lu publica închipuindu'mi că ca unulu ce nu am pênă acumu nici uă reputație în mecanică, dacă me voi prezenta în lumea mecanică de-o dată cu unu planu așa gigantescu, ca uă întreprindere care au sdrobotu pe cei mai celebri mecanici, apoi să nu concépă despre mine niște idei că suntu alienatu și să nu voiescă nici a mă primi să'mi aretu planul.

Așa daru, Domnule Ministru, asta e cauza că alaltă-eri, cându, ați bine-voitu a'mi asculta rugăciunea mea, v'amu vorbitu numai de motorulu electro-magneticu, adică că amu doritu mai ânteiu să-mi facu o reputație spre a avea creditu în sfera mecanică, pentru a mă prezenta cu planulu balonului aero-nautic; însă acumu suntu silitu a face toate posibilele spre a'mi declara acelu planu pentru ca în curându supuindu'lu și pe acela esamenulu persóneloru competente să'amu și eu dreptulu de a'lu explôta, ear nu numai englezulu despre care v'amu vorbitu.

⁷⁵ Isis sau Natura, București, An III(1858), No. 30 (15 Avgust 1858), p. 236-240; No. 31(22 Avgust 1858), p. 246-247.

⁷⁶ Românul, II(1858), No. 102, Joi 11/23, dechemvrie, p. 405.

⁷⁷ Românulu, Anulu alu decelea, Vineri 15 Aprilie 1866, p. 191.

Așa daru, vă rogu cu cel mai profundu respectu, Domnule Ministru, să bine voii a publica prin celu înteuu numeru în Onorabilulu jurnalulu Românulu, precum și în Monitorulu, nuvela că: unu elevu din scôla militară au elaboratu unu planu pentru rezolvirea problemulu navigației aeriene și în curându vomu publica și planulu acestui aparatu. Cauza pentru care vă rog se binevoii a da publicității acêsta, este ca să se știe pretutindeni că și eu amu elaboratu unu planu de acêstea înainte de a avea cunoștință despre planulu invenției făcute în Anglia.

Suntu Domnule Ministru cu celu mai profundu respectu al Domniei -Vôstre pré supusu, fidelu și recunoscătoru serv.

Nicu Movilă

Nu știm cum i s-a răspuns autorului dar, căutând în documentele de arhivă ale Ministerului de resort, am aflat că, la 30 Aprilie 1866, același bucureștean Nicu Movilă adresează Ministerului de lucrări publice, agricultură și comerț, o cerere în care arată că se ocupă de mai mult timp cu elaborarea a două planuri de invenții: 1. O mașină motrice electro-magnetică capabilă de a înlocui cu avantaje mari mașinile de vapori și putând a se întrebuința și spre a mișca diligențe și trăsuri particulare de orice forță, și 2. Planul unui pegaz servind a rezolvi problema navigației aeriene. Solicită a se numi o comisiune de persoane competente spre a mi examina aceste lucrări.⁷⁸ Ministrul decide: Se rânduește o comisiune compusă de DD profesori la facultatea de știință Fălcoianu, Bacaloglu, Orăscu, Marin și D. Berindei, D. Melic, DD Vairah, Bonnet, Costinescu, Iorceanu, Lupulescu, Capușineanu, pentru a cerceta aceste invențiuni cu rugăminte a face raport. , cerându-li-se să se întrunească în localul școalei militare pentru a examina lucrările petentului.⁷⁹ La 27 mai Bacaloglu raportează că, d. inventoru nu s-a arătat, în ziua destinată pentru aceasta și nici până astăzi, spunând ... cestiuni de felul acesta, ca a electromotoriloru cu effectu ceva mai însemnatu și a dirigerii aerostatelor, aparțin astăzi mai multu de domeniulu chimereleor, de cât la allu realității, de vreme ce este demonstratu că în starea actuală a cunoștințelor positive, soluțiunea acellor probleme este imposibilă.⁸⁰

Nu am mai găsit și alte informații despre acest “caz”, dar la 25 mai, ziarul *Românul*⁸¹ publică un decret regal prin care elevii clasei superioare din școala militară, se înalță la gradul de sub-locotenenți, în mai multe corpuri de armată. Dintre aceștia: *În corpulu flotilei – Movilă Nicolae* (singurul repartizat corpului flotilei), mai mult ca sigur tocmai acel Nicu Movilă care publica cererea sa către ministru – la 15 Aprilie 1866 – și despre care prof. Bacaloglu raporta că nu s-a prezentat să-și susțină invențiunile în fața comisiei rînduite în acest scop.

La puțin timp, după această primă propunere românească de invenție în domeniul aeronauticii (cunoscută de noi, până la această dată), profesorul Emanoil Bacaloglu de la Facultatea de științe a Universității din București (care întocmise referatul privitor la propunerea lui Nicu Movilă) își exprima regretul că Academia din Paris nu i-a editat în

⁷⁸ Arhivele Naționale ale României – D.A.I.C.; Fond MAD-REAZ, Dosar nr. 435/1866, f. 12.

⁷⁹ *Idem*, f. 13.

⁸⁰ *Idem*, f. 21.

⁸¹ *Românul*, Anulu alu decelea, Mercuri 25 Maiu 1866, p. 307.

1867 un articol despre locomoția aeriană.⁸² Într-adevăr, Academia de științe din Paris, consemnează în procesul-verbal al ședinței sale din ziua de luni 14 octombrie 1867 (sub președenția D-lui Chevreul), la punctul “Memorii prezentate”, următoarele: *M. Bacaloglo adresse à l'Académie une Note concernant une «proposition relative à la locomotion aérienne». (renvoi à la Commission des aérostats),* – în traducere: *D-l Bacaloglu adresează Academiei o Notă privind «o propunere referitoare la locomoțiunea aeriană».* (se repartizează la Comisia aerostatelor).⁸³

Fabricarea pe plan local a focurilor de artificii și a rachetele lor propulsoare aduce însă și necazuri, face accidente chiar cu victime. Revista *Familia* (Budapesta) publică în 1868 o știre din București: *În unu dispartamentu a arsenalului de pe dealulu Sbierei de langa Bucuresci, nisce lucratori militari preparandu focuri artificioase, prin frecarea prea grabnică, unu preparatu a esplotatu si asié au luatu focu și celelalte. Vre-o câțiva din militari au fostu ucisi, éra alții răniți greu. Ceva dauna mai însemnatu nu s'a întemplat, câ-ci laude braviloru pompieri, carora e de a se multiami că nu s-a aprinsu si arsenalulu cel mare.*⁸⁴

Și la București, odată cu progresele instrucțiunii publice, profesorul Emanoil Bacaloglu sesizând nevoia de manuale, cu deosebire în domeniul științelor exacte, elaborează și publică, în 1870, *Elemente de Fisica – pentru usulu scoleloru secundare și superioare și pentru studiu particular.* În capitolul 12 al acestui manual – *Diferite aplicațiuni ale presiunii gazelor,* autorul face o scurtă prezentare a aerostatelor:

*... basate pe principiile hidrostactice applicate la aeru. Ca să se înalțe, el ... trebuie sa cantareasca mai pucinu de catu unu volumu ecalu de aeru ... sa cuprindia unu gasu mai usiore de catu aerulu atmosfericu ... sa fie impermeabilu, de ess. de pandia ceruita ... gazulu dintr'ensu este seu hydrogen, seu vre unu hidrocarbure usiore, de ess. gazulu de luminatu seu in fine simplu aeru atmosfericu incalditu ... De ballonu se pote aterna unu cosiu de dimensiuni si de soliditate convenabile in catu sa se puna intr'ensu aeronauti. Arată apoi că Direcțiunea ballonului în medioloculu aerului presintă difficultati neinvinse pene acum, astu-feliu in catu ballonulu nu poate enca servi ca mediu de locomotiune ... doar ca obiectu de distractiune, sau cellu multu ... pentru a face diferite studii sciintifice in regiunile inalte ale atmosferei.*⁸⁵

Răspunzând însă unei tot mai intense nevoi de informare a corpului de specialiști autohtoni și chiar a unui public dornic de cunoștințe științifice de cultură generală, P.S. Aurelianu [*ingineru agricolu; directorele școlei de agricultură și silvicultură, etc.*, (1833-1909)] editează (împreună cu C.F. Robescu și Gr. Ștefănescu) “*Revista sciintifică. Diariu*

⁸² Florica Cimpan, *Bacaloglu*, Editura Tineretului, 1963, p. 133.

⁸³ *Compte Rendu des séances de l'Académie des Sciences.* Séance du Lundi 14 Octobre 1867 – Présidence de M. Chevreul; Tome Sixante-cinquième, Juillet-December 1867, p. 642. Paris, Gauthier-Villars Imprimeur-libraire des Comptes-Rendus des séances de l'Académie des Sciences.

⁸⁴ *Familia*, Pest'a, Sambat'a 15/27 Jun., Nr. 21, Anulu IV / 1868, p. 250.

⁸⁵ *Elemente de Fisica* de E. Bacaloglu, professore la Universitatea Bucuresci. Pentru usulu scoleloru secundare si superioare si pentru studiu particularu. Bucuresci. Typographia curții (Lucratorii asociati), 12, Passagiului Romanu 12. 1870.

pentru vulgarizarea științelor naturale și fizice”, în care publică și informații, cronici sau articole privind aeronautica. Astfel, în numărul său din 1 ianuarie 1871, la rubrica intitulată *Cronică* se anunță (printre altele, în final): *Rolul însemnatu ce au îndeplinitu voiagiurile aerostatice de la împresurarea orașului civilizației, de la începuturile bombardării acestei metropole a științelor, ne îndeamnă a publica uă lucrare specială asupra aerostatelor...*⁸⁶ În același număr publică partea I-a a unui amplu articol, semnat P.S. Aurelianu și intitulat *Despre aerostate seau baloane* însoțit de o stampă (XXII) cu trei figuri: Fig. 1. *Balonu ce se umple cu gazu idrogen*; Fig 2. *Paracăderea strânsă la partea stângă a balonului, și finută printr’uă fringhia care trece pe unu scripete și se leagă de luntrișoară. Îndată ce să dă drumulu acestei fringhii, paracăderea rămâne liberă în atmosferă*; Fig. 3. *Uă paracădere cându se coboară*. În text, mai folosește și alți termeni de aeronautică, ca de ex.: *direcțiunea aerostatelor, balonu și luntrișoara* ș.a.⁸⁷

La 15 ianuarie 1871, o nouă *Cronică* dedicată *celui d’întăiu aerostatu ce se poate dirija*, soluție prezentată Academiei de Științe din Paris, în ședința sa din 9 ianuarie 1871, de către D. de Beaumont.⁸⁸

În numărul său din 1 februarie 1871 revista publică partea a II-a a articolului *Despre aerostate seau baloane*, pe care îl încheie cu următoarea frază: *Speranță deară, și deacă nu noi cellu pușinu copiii copiiloru noștri voru avea fericirea să strebată oceanulu în acea navă aeriană, descoperirea modeștiloru fabricanți de chărția, frații Montgolfier*.⁸⁹

La 15 iunie 1871, o altă cronică aeronautică, în care spune: *Serviciurile aduse în ultimu resbellu de cătră baloane, au atrasu atențiunea oameniloru specialu asupra progresulu aerostațiunei*. În continuare prezintă informații despre o nouă serie de experiențe aerostatice, care se pregătesc la Bruxelles.⁹⁰

Cronica din 1 februarie 1872 prezintă *esperiența fizico-mecanică, de cea mai mare importanță pentru știință, ..., cu unu nou ballonu perfecționatu de către D. Ingineru Dupuy de Lome, ... înzestratu cu uă elice durabilă, adică cu unu mecanismu cu ajutorulu căruia se poate dirige balonulu după voie*. În final subliniază că: *Această cestiune a dirigierei aerostatelor, attātu de studiată, attātu de importantă pentru transportulu aerianu, deacă va fi resolvată într’unu modu practic, va fi una din celle mai însemnate conquiste alle științei moderne*.⁹¹ În același număr, la rubrica *Fapte științifice diverse* prezintă balonul aeronautulu rusu Domnu Seveljev – *pentru aprovizionare cu nutrimente pentru mai multe luni de zile, balon cu care, apoi, vrea să întreprindă o călătorie până la polulu Nordu*.⁹² Toate acestea, precum și informații apărute în alte publicații ale vremii, țineau cititorii la curent cu noutățile și întâmplările aeronautice tot mai frecvente din alte țări.

⁸⁶ Revista Științifică. Diariu pentru vulgarizarea științelor naturale și fizice, București, Annu I, No.22, 1 Ianuarie 1871, p. 337.

⁸⁷ Revista Științifică. Diariu pentru vulgarizarea științelor naturale și fizice, București, Annu I, No. 22, 1 Ianuarie 1871, p. 346-352.

⁸⁸ *Idem*, No. 23, 15 Ianuarie 1871, p. 354-355.

⁸⁹ *Idem*, No. 24, 1 Februarie 1871, p. 371-376.

⁹⁰ *Idem*, Annu II, No. 9, 15 Iunie 1871, p. 129-130.

⁹¹ *Idem*, No. 24, 1 Februarie 1872, p. 369.

⁹² *Idem*, p. 382.

Un aeronaut francez sosește la București !

Nu știm a cui va fi fost inițiativa, dar credem că nu a mai mirat pe nimeni anunțul publicat în luna iulie 1873 de ziarul *Românulu*, prin care face cunoscut că *D. Henri Beudet, aeronautu, va da Dumineca viitoare, la 15 Iuliu, la 5 ore séra, prima sa reprezentațiune de balonu, în grădina Puțulu-cu-apă-rece Kübler. D. Beudet a avutu succesu în diferitele orașe principale unde a datu reprezentațiuni. Începutulu la 7 ore séra. Biletele se găsescu la ...*⁹³

După o săptămână, în același ziar, un nou anunț: *D. Henri Beudet va da astăzi Duminecă [22 iulie, pe pag.1], totu în grădina Puțulu cu apă-rece (Kübler) a doua reprezentațiune de escensiune gimnastică și științifică cu balonulu, care a reușit atâtu de bine Dumineca precedinte. Începutul la 6 ½ ore precisu. ...*⁹⁴

Prin confirmarea primei ascensiuni – din 15 iulie 1873 – aeronautului francez Henri Bueudet îi revine meritul și cinstea de a fi primul aeronaut care s-a ridicat cu un aparat de zbor mai ușor decât aerul – un balon cu aer cald – în spațiul aerian al României de astăzi. Ținând seama da faptul că, până la cercetarea documentară efectuată de noi, turneul aeronautic al lui Henri Beudet la București a fost complet ignorat de cei care s-au ocupat de istoria aeronauticii în România, nu excludem însă, în principiu, posibilitatea ca și înaintea acestuia să mai fi existat și la noi ascensiuni cu om la bord. Noi nu am mai aflat altele, dar tema rămâne deschisă !

Tot pentru a doua ascensiune, un alt ziar bucureștean *Telegraful* publică (1/3 pagină) un anunț-invitație pentru *Înălțarea științifică, gimnastică, equestră și grotéscă pe un imensu balonu, în Grădina Kübler (La puțu cu apă rece) în ziua de Duminecă 22 Iuliu 1873 (st.v.). Începutu la 6½ ore precisu. O efectuează D. Henri Beudet, Aeronautu Serbărilor A.S. Kredivului din Egipt, același care la Cairo în 26 Ianuarie 1873, a fostu precipitatu din o înălțime de 950 de metri și care a fostu salvatu așa de miraculosu. Va cânta Musica militară, iar Spațiul locului Representațiunii conține 20.000 persoane. Biletele de intrare costau 4, 2 și 1 franc.*⁹⁵

Invitația va fi reînnoită, după o săptămână, în același ziar, printr-un scurt text intitulat *D. Henri Beudet, adresat către Cei care voescu se aibă o ideia despre voiajiulu cu balonulu, care făcea atâta impresiune și părea un miracolu până mai de-unezi; Cei care dorescu să veadă ce este acestu mijilocu de căletorie, care a fostu întrebuițatu, în ultimulu resbelu franco-germanu, cu multu succesu, făcându mari servicii; să meargă azi, Duminecă 29 Iuliu, în Grădina Kübler (puțulu cu apă rece), unde D. Henri Beudet, aeronautulu serbăriloru În. Seale Kredivul din Egipt se va înălța cu unu imensu balonu, pe unu trapezu. Textul se încheie cu un apel: D. Beudet e în dreptu dar se spere a găsi în publiculu Bucureșteanu, cu acéstă ocașiune, o recompensă egală cu știința, curagiulu și espunerea D-seale.*⁹⁶

Ce s-a mai întâmplat în continuare, aflăm din ziarul de limbă franceză *Le Journal de Bucarest*, care publică sub titlul de *Causeries*, un articol în care prezintă pe larg persoana D-

⁹³ *Românulu*, Anulu alu șapte-spre-zecele, Duminecă 15 Iuliu 1873, p. 625.

⁹⁴ *Românulu*, Anulu alu șapte-spre-zecele, Sâmbătă, Duminecă 21, 22 Iuliu 1873, p. 645.

⁹⁵ *Telegraful*, Duminecă 22 Iuliu 1873, Anul III, No. 422, p. 4.

⁹⁶ *Telegraful*, Duminecă 29 Iuliu 1873, Anul III, No. 442, p. 3.

lui Willemot, un francez din București, proprietarul unui magazin de diverse articole tehnice - inclusiv biciclete, profesor de dans și de mers pe bicicletă, electrician, vopsitor ș.a. Acesta a solicitat *D. Henri Beudet [... un aeronaut abil și curajos, aflat de câteva săptămâni la București și care nu numai că se înalță cu balonul, dar ... pe un trapez suspendat execută, la înălțimi vertiginoase, tururi de forță din cele mai îndrăznețe ...]* luna trecută - de ziua sărbătorii Schimbarea la Față - permisiunea de a-l înlocui, nu la trapezul acestuia ci în nacela sa, ceea ce i-a și fost acceptat în mod gratuit. *D Willemot a efectuat prima sa ascensiune. Noi i-am cerut să ne povestească impresiile sale și iată-le în întreaga lor simplitate:*

Primul meu voiaj în balon,

6/18 august 1873.

Este ora 7 fără un sfert. Balonul este ridicat între cele două antene ale sale. D. Hippolyte Beudet, fratele prea îndrăznețului aeronaut, este însărcinat cu umflarea, operațiune foarte importantă. El este la postul său, aproape de cuptor, în interiorul balonului.

La ora 7 fără 5 minute, balonul prezintă deja aspectul unei imense umbrele. Cincizeci de militari mențin cele 48 de laterale din care montgolfierul este format. La ora 7 eu intru în arenă, strigat din toate părțile: unii făcându-mi rămas-bunuri dintre cele mai serioase; alții î-mi urau călătoria plăcută; cei mai veseli î-mi cereau să fie moștenitorii mei.

D. Henri Beudet, însărcinat în mod special cu lansarea, î-mi prezintă coșul, numit nacelă, care trebuie ca în câteva minute să mă ridice la o înălțime de 1500 metri. D. prefect al poliției, care dorește să onoreze prin prezența sa ascensiunea mea, transmite anunțul că va sosi la ora 7 și 15 minute. Încă un sfert de oră de așteptare. Balonul încă se umflă, cu toate că prezintă deja o masă fermă și imobilă de 21 de metri înălțime și 15 metri în diametru, ceea ce dă o circonferință de 45 metri.

În fine, cele 15 minute s-au scurs. Balonul umfându-se în continuare, va trebui să atingă o înălțime mai mare și noaptea se apropie. Îngrijorarea pune deja stăpânire pe căpitanul meu, pentru care, în ce mă privește, am cea mai mare încredere. Rezultatul mi-a dovedit câtă dreptate am avut. Astfel vroia el să mă ridice până la cer și mă voi duce fără să-i fac cea mai mică obiecțiune (dar nu pe trapez, de exemplu).

În fine, D. prefect sosește, spre marea mea satisfacție, deoarece vedeam în interiorul balonului, o coloană de flacăra de șapte metri înălțime; ea prepara violenta smucitură, inevitabilă la plecare.

Cuvintele sacramentale: Atențiune ! Dați-i drumul ! se fac auzite, și iuată-mă lansat, sau mai bine zis înălțat, cu o rapiditate înspăimântătoare. În picioare în nacela mea, care avea o înclinație de peste 45 grade, din cauza oscilațiilor produse de către aerostat, făceam niște reflecții care nu erau toate de culoare roză.

Cu toate acestea căutam să mă arăt grațios și politicos; starea mea mă obliga totuși. Îmi țineam pălăria cu mâna dreaptă, ceea ce nu este tocmai în reguli, dar în asemenea momente poți greși mâna destul de ușor; iar eu aveam în mâna dreaptă un mic drapel tricolor, care îmi arăta că deși în România, eu eram totuși în Franța.

Muzica, de un efect magic în acest moment, cânta o arie națională. Aplauzele care-mi erau și mai armonioase, îmi dădeau curajul care a lipsit atâtor amatori în momentul

plecării. După ce am făcut micile mele exercitii de obișnuință și am aruncat câteva sute de prospecte, îmi vine fantezia de a privi în jos. Efect teribil ! Eram la 800 metri, perpendicular deasupra amicilor mei, a tinerei mele soții care trebuia cu siguranță să blesteme (am spus cu siguranță, deoarece o săptămână de căsnicie nu lasă nici-o îndoială) toate baloanele din lume și pe proprietarii lor, care îi răpeau soțul său la capătul a opt zile.

Câteva sforăituri ale balonului, câteva zdruncinături, mă anunțau că intram într-o nouă regiune atmosferică. Depășisem deja 1200 metri. Urcam în continuare. În fine vine momentul în care balonul a atins maximumul ascensiunii sale . Planam deci la 1500 metri deasupra Bucureștiului. Ah ! Dacă românii, tineri și vârstnici, ar ști cât este de frumoasă capitala lor, de la înălțime, ar face economii la birje (birje - în original) pentru a avea un balon la dispoziție, dar cu condiția ca balonul lor să fie condus de D. Henri Beudet, care a trecut de mult în rangul de "surugiu" (souroudjiou - în original) aerian de primă clasă.

Imaginați-vă aceste case cochete, înconjurate de grădini, aceste trei sute de biserici cu turnurile lor duble, argintate, văzute din zbor de pasăre, de la 1500 metri înălțime sub un soare care apunea. Academia, teatrul, hotelul Herdann, hotelul Gradovitz - acesta cu acoperișul său roșu, îmi făceau un efect mefistofelic în mijlocul modeștilor lor vecini - toate acestea îmi făceau efectul coloșilor de piatră lângă casele joase care, cu toate acestea, nu le lăsau să-și aibă farmecul lor. Un oraș, văzut de la această înălțime, este un spectacol grandios și terifiant. Pentru o clipă, am uitat că eu eram unul din acele mici puncte pe care le văd că se agită sub mine. Mai văd, de asemenea, în imaginația mea, această multitudine de străzi largi ca niște mici panglici, aceste linii de cale ferată, modesta Dâmboviță, care șerpuieste până se pierde din vedere, conducând excelenta sa apă pe o tavă de argint plină cu borcane de dulceată (Doulthchasse - în original); această liniște înspăimântătoare, despre care nimic nu poate să dea o idee; această cantitate nenumărată de iazuri de toate formele, înconjurând orașul. Această magnifică panoramă a fost de mai multe ori descrisă de către scriitori, chiar și de către poeți, cu un talent incontestabil, dar nici unul până acum nu a avut avantajul de a o face la 1500 metri deasupra modelului său.

Mă pierdusem în această contemplație, când am resimțit o sguduitoră violentă. Această sguduitoră, produsă de mobilitatea suportului, putea să fie foarte periculoasă de oarece, dacă nu aveai un picior de marinar, puteai foarte bine să fii asvârlit de la această înălțime și sfârmat la atingerea solului.

Sigur fiind că am luat direcția Dealul Spirii - plecasem din grădina Kübler (putzu cu apa rece - în original) - mi-am aruncat privirile spre drumul care alerga paralel sub mine. Timp de zece minute, l-am văzut dispărând sub trăsurile care mă urmăreau de jos. Un moment mi-a fost greu să disting dacă aceștia erau fânțe vii sau mici puncte albe produse de un efect optic. oamenii erau de mărimea unui degetar de cusut; trăsurile păreau ca niște omizi negre urcând pe o linie albă. La această distanțanu vezi nici-o mișcare a corpului uman; nu distingi nici chiar galopul cailor; totul alunecă și nu merge. Casele, de pe marginea drumului, se asemănau cu mici foi de hârtie lipite pe pământ.

Inspirația fericită pe care a avut-o D. Beudet de a-și arma aerostatul său cu o parașută, înconjurând mijlocul balonului, este un excelent protector și în același timp un indicator pentru coborârile rapid. Atunci când se deschide, este timpul să revii la tine-însuși

și să te pregătești pentru aterizare, care, la fel ca și plecarea, este momentul cel mai periculos.

Sgomotul începea să urce din ce în ce mai distinct pe măsură ce mă apropiam de pământ. Coborârea se efectua cu o mare rapiditate spre acoperișul unei case. Din fericire un nou curent de aer schimbă direcția balonului. Acesta este momentul în care nu trebuie să-ți pierzi capul, fără de care ai fi cu siguranță omorât de șoc. Eu am ținut cont cu seriozitate de avertismentele care mi-au fost date de către D. Henri Beudet, cu deosebire pentru evitarea șocului. Nu am văzut pe nimeni venind în ajutorul meu. Coborârea era așa de rapidă că am depășit cu mult trăsurile care mă urmau.

La aproximativ 150 metri de sol, eu m-am așezat pe marginea extremă a nacelei. În această poziție așteptam, cu ochii pe punctul unde vedeam că ar urma să aterizez. Arborii urcau așa de repede către mine încât s-ar fi putut spune că ieșeau din pământ cu o viteză înspăimântătoare. Mă apropiam din ce în ce mai mult de acest moment așa de temut de către aeronauți, cu atât mai de temut pentru mine încât era o încercare cu totul nouă și că balonul, în care mă urcasem era un simplu montgolfier, adică un balon umplut cu aer cald și nu cu gazul hidrogen. Încă 10 metri! Și nimeni care să mă ajute. În fine un șoc teribil, și sunt aruncat violent la pământ, întins pe partea de corp care î-mi permitea să văd fără să ridic capul unde eram cu câteva secunde mai înainte. O lovitură de coardă aruncase pălăria mea la peste patru metri. Mă ridicai, fără contuziuni foarte fericit, și am alergat imediat să mă prind de nacelă pe care balonul o ridicase din nou la o înălțime mai mare, descărcată de încărcătura sa. Și iată-mă proptit cu călcâiele pentru a opune rezistență la tracțiunea balonului care avea loc pe orizontală. În cele din urmă am putut ajunge la coarda de securitate care trebuia să întoarcă balonul pentru a face să iasă fumul [aerul mai ușor din balon n.n.].

Eram responsabil de pierderea balonului a cărui preț este de 5000 franci.

Două persoane au ajuns primele pentru a mă ajuta în încercătura mea. Inutil să spun că eram așteptat cu nerăbdare pe drum, pe care l-am depășit cu mult dincolo de linia căii ferate de joncțiune. Căzusem între un grup de arbori fără ca balonul să fi suferit cea mai mică avarie - aceasta spre marea satisfacție a Domnilor Beudet.

Fie ca ei să primească aici din nou mulțumirile mele; unul pentru a-mi fi umlat cu așa de multă precauțiune, celălalt pentru a-l fi lansat așa de bine. Și acum pentru-că eu cunosc așa de bine pericolul, mărturisesc că, dacă ași avea puterea, el l-ași împiedeca pe Dl Henri Beudet să se consacre la exercițiile sale așa de periculoase în vid, pe simplul său trapez.

Și dacă cineva va pune la îndoială exactitatea povestirii mele, nu pot să-i spun decât un singur cuvânt: Să meargă și el acolo să vadă ⁹⁷!

Și astfel, Marius Willemot a efectuat prima ascensiune cu un balon, a unui locuitor din București. Relatarea sa, publicată în *Journal de Bucarest*, este prima descriere completă a unei ascensiuni cu balonul, prima cu un aeronaut "local" la bord, efectuată de pe teritoriul și în spațiul aerian al României.

⁹⁷ *Le Journal de Bucarest*. Quatrième année, Nro. 311, Dimanche 24 Août 1873 (n.s.), p. 1-2

În luna septembrie 1873, după aproape patru săptămâni de la relatarea ascensiunii lui Willemot, în rubrica **Fapte diverse** a ziarului *Pressa*⁹⁸, apare o nouă descriere de ascensiune cu același balon al lui Beudet, acum însă datorită unui român: **d. Ioan Petrescu, funcționar la Primărie:**

FAPTE DIVERSE. “**D. Ioan Petrescu, funcționar la Primărie, ne rîgă a da publicității descrierea de mai jos despre ascensiunea sa în balonul d-lui Beudet, imflat cu aer cald, și înălțat mai săptămânile trecute.**

Până astăzi un Român nu a întreprins un atare voiagiu. Mulți au auzit de voiagiul meu și pentru a le satisface o curiozitate, cred că nu sunt rău venite oare-care detalie; – afară de aceasta din descrițiunea ce voi face se va vedea mai clar ce merit au ascensiunile pe trapeze ale renumitului aeronaut d. Henri Beudet.

Încă de la prima ascensiune a d-sale am ambiționat și eu a’l imita. Am comunicat ideia mea unora din amici: unii mă îndemnav, alții din contra mă disuadau. Am observat singur apoi dacă e ceva care să’mi inspire temere și negăsind de cât o plăcere a face un astfel de voiagiu, mă decisei a mă sui, și obținui cu ușurință de la d. Beudet favoarea de a’l înlocui în ziua menționată.

În acea zi un numeros public umplea grădina; anunțurile date în oraș că un Român se va sui, avuseseră cum am observat, un efect poate neașteptat. Pe la 6 ¼ începu preparațiunea călătoriei. D. Beudet cu oamenii săi umflă balonul, și după cererea mea îi dădu o forță mai mare decât cea ordinară. A insistat mult să mă însoțească în această călătorie, dar am refuzat cu totul. Balonul e bine umflat, timpul merge spre seară, lumea se îndeasă din ce în ce impacientă; în fine mi se adresează din toate părțile diverse cuvinte, și după vorbele « lachez-tout » ale d-lui Beudet, n’a trebuit de cât câteva secunde ca să mă văd deja separat de aceia în mijlocul căroră mă aflam. Impresiunile de cari am fost susceptibil în aste secunde nu le pot descrie, ori timpul a fost prea scurt spre a simți ceva, sau că emoțiunea m’a făcut pentru un moment a nu face alt decât a mă ține bine în coșul meu. Balonul se suia continuu cu o vitesă simțită. Întreaga călătorie am făcut-o stând în picioare. Cu cât mergeam mai sus, cu atât regiunile atmosferice prezentau ceva de plăcut. Eram însă în încurcătură. vreau să privesc odată în toate părțile, jos aveam de privit lumea, între care familia mea, în laturi Bucurescii spre a le admira aspectul la o bună înălțime. Dacă clătînările coșului ar fi fost mai puțin simțite, cineva ar fi putut observa mai liniștit: complimentele vizitatorilor s’ar fi făcut după regulile de etichetă de rigoare; buchetele de flori și porumbeii; s’ar fi aruncat la un moment mai favorabil.

Care îmi fu însă impresiunea când mă văzui de o dată izolat cu totul de lume ? Balonul mersese prea sus, întrecuse înălțimea ordinară de 1500 metri. Nu vedeam în toate părțile de cât un luci. Vârfuri de edificii înalte, nimic mai nu se zărea, pretutindeni aerul și nimic mai mult !

O clătînătură se simte la coș; câteva minute balonul ține o poziție staționară, în fine începe descensiunea. Mărturisesc că am regretat mult plăcerile ce simțisem când balonul a început, a cădea.

⁹⁸ *Pressa*, Marți 4 Septembre, No.191. Anul VI 1873, p. 2

Venind mereu în jos am început a vedea Bucurescii ca un ce cu totul confus; o masă uniformă.

Mai jos începeau a se distinge otelurile, edificiile. Capitala părea de o splendoare nedescrisă. Dâmbovița șerpuind mi se prezenta ca un șarpe călător, stradele un ce nediscingibile, oamenii alunecau pentru mine; căci umbletul nu'l puteam distinge.

Aș fi vrut să stau mult în această pozițiune spre a admira frumusețile ce aveam înaintea mea. Balonul se grăbea; însă aerul cald care'l făcuse a se sui, își perduse forța, și descindea cu o viteză pronunțată. Când am fost la o mică distanță, se distingea bine lumea care alerga în trăsură și pe jos spre a mă întâlni.

Balonul cădea mereu. Nu mai aveam timp nici de reflecțiuni nici de privit. Viteza de descensiune mergea crescând. De la 15 metri d'asupra pământului, balonul a căzut cu o viteză extraordinară jos. Dacă nu ași fi luat precauțiuni, un picior ar fi trebuit să'l scrântesc, dacă nu să'l frâng. Balonul având încă forță m'a târât puțin pe iarba din câmpul Cotroceni, unde am căzut, căci lumea era încă departe de mine, îndată însă sosiră oamenii d-lui Beudet, deschid supapa, restul de aer ese și totul fu terminat.

Un numeros public era aici spre întâmpinarea mea, aplaudând și adresându-mi vorbe vesele.

Țiu a mulțami d-lui Beudet pentru extrema amabilitate ce a avut de a-mi acorda favoarea de a mă sui în balon. Țiu încă și mai mult a constata că nu e puțin lucru a se sui cineva la o înălțime de 1500 metri pe un simplu trapez și a face încă în spațiu exerciții gimnastice”.

Prin ascensiunea sa, **Ioan Petrescu devine primul român aeronaut care s-a ridicat în aer și a navigat deasupra teritoriului de astăzi al României**, iar descrierea din *Pressa* – **primul reportaj aeronautic autohton, publicat în limba română**.⁹⁹ În lipsa menționării în articolul respectiv a datei ascensiunii lui Ioan Petrescu, noi o vom înregistra mai departe doar cu indicarea lunii august (st.v.), fără specificarea zilei.

Cine era Ioan Petrescu ?

Primul obiectiv pe care ni l-am propus în acest sens, a fost să aflăm dacă într-adevăr Ioan Petrescu era funcționar la Primărie și care era, de fapt, poziția lui ierarhică și profesională.

Căutând în fondurile de arhivă ale Primăriei Capitalei și în mod deosebit în cele din anul 1873, am ajuns la concluzia că în documentele păstrate cu mare grijă la Arhivele Naționale – Direcția Municipiului București, prima linie de căutare (și poate prima șansă ...), printre sutele de dosare și miile de file de file aferente, ar trebui să fie statele de plată a salariilor. Știută fiind grija contabililor pentru banii cheltuiți, am cercetat 8 dosare privind încadrarea și retribuțiile plătite de Primărie, salariaților în general și funcționarilor săi din principalele servicii, biruri ș.a.m.d. (la Oficiile stării civile, serviciului intern, corpului tehnic, serviciului tehnic, funcționarilor externi, serviciului cimitirelor, sergenților de oraș și

⁹⁹ *Pressa*, Marți 4 Septembrie, No. 191, Anul VI 1873, p.2.

subcomisarilor, personalului “Legiunii gardei civile” și, în cele din urmă, pe cei ai “comptabilității”).

Din statele de plăți examinate și specificate mai sus, prima mențiune privitoare la un funcționar cu numele de Ioan Petrescu apare în luna februarie 1873, pe statul de plată al *comisarilor comunali* la “culoarea de galben”, cu 12 zile lucrate și cu o retribuție brută de 68 lei, cuprinsă într-o acoladă cu un alt salariat M. Zamfirescu menționat cu restul de 18 zile. Acest M.Z. va apare în continuare, luna următoare, singur pe poziția respectivă.

Începând cu luna martie 1873, același **Ioan Petrescu** apare pe statul de plată¹⁰⁰ la **Divisia II Comptabilitate / Biroul 1 (venituri)** cu un număr de **25 dille servite** și cu o retribuție de 154,17 lei. Probabil că era retribuția netă, fiindcă în lunile următoare ale aceluiași an, apare cu 180 lei (mai) și 185 lei (iunie, iulie, august septembrie și octombrie - statele pe lunile noiembrie și decembrie 1873 lipsind din dosarele consultate).

În toate lunile în care l-am găsit menționat, **Ioan Petrescu** apare pe poziția 3 din statul de plată, după: 1) *Șeful divisei* și 2) *Capul biuroului 1*, pentru el specificându-se la aceeași poziție 3) **Țiitor de registre**. Această titulatură, într-un serviciu cu caracter evident financiar, indica în mod cert un *contabil* - din zilele noastre (de ex. în limba germană: *Buchhalter* = *țitor de cărți, de registre* = *contabil*, iar în limba rusă: *Buhhalter* = *contabil*, evident, un neologism preluat din germană. Interpretarea noastră este întărită și de faptul că la acest *Biurou 1(venituri)*, după primii doi menționați mai sus (capul biuroului și țitorul de registre), mai apar doar un *verificator*, un *arhivar* și doi *copiști*.

Căutând și în alte direcții, am avut satisfacția de a afla înscrise, în Procesul-verbal încheiat pentru **Ședința XXV dela 5/17 Martiu 1873 a Consiliului**¹⁰¹, la aliniatul **În Divisiunea comptabilităței** urătoarele:

În privința quellor-lalte La Biuroul 1^{iu} posturi, Consiliul încuviințează opiniunea Comisiunii, prin urmare:

D. Ioan Petrescu, quel-que a occupat mai 'nainte provisoriu postul de țitor de registre la servițiul percepțiunii contribuțiunilor, se trece tot provisoriu într'un asemenea postu la biuroul 1^{iu} în locul D^{lui} P. Georgescu, quare rămâne eliminat din servițiul primariei.

Primar, s.s. B. Vlădăianu

Același text, este inclus și în *Jurnalul N° 83 din 5/17 Martiu*¹⁰² al *Primăriei Comunei București*, reprezentând, de fapt, în terminologia de azi, decizia de încadrare a lui Ioan Petrescu, în postul în care îl vor găsi “întâmplările aeronautice” ce vor urma.

Concluzia celor de mai sus poate fi deci următoarea:

Într-adevăr, la **Primăria Comunei București** exista, începând cu luna februarie 1873, un funcționar cu numele **Ioan Petrescu**, contabil, la **Biroul de venituri**. Considerăm, în consecință, că el este una și aceeași persoană cu primul român aeronaut care s-a ridicat cu balonul în spațiul aerian actual al țării noastre. Afirmatia apărută în ziarul *PRESSA* privind poziția sa de funcționar la Primărie, este întărită și de faptul că, această publicație era și un organ de presă oficios al Primăriei.

¹⁰⁰ A.N.-Direcția Municipiului București. Fond PMB-Secretariat, Dosar Nr. 9/1873/Luna Martiu 1873

¹⁰¹ A.N.-Direcția Municipiului București. Fond PMB-Secretariat, Dosar Nr.1/1873, fila 125 și 126.

¹⁰² A.N.-Direcția Municipiului București. Fond PMB-Secretariat, Dosar Nr. 4/1873, fila 29

Nu este de loc exclus ca, tocmai poziția sa la biroul de venituri, să-l fi pus în contact direct cu “aeronautul Beudet”, știut fiind că din veniturile spectacolelor, demonstrațiilor și altor manifestări publice cu plată, care trebuiau să fie autorizate de Primărie, acestea îi revenea – contractual – o anumită parte din încasări.

Ca locuitor al Bucureștiului, pe un Ioan Petrescu l-am găsit menționat – în sursele pe care le-am putut consulta – cu titlul de funcționar (singurul, cu acest nume și cu această ocupație), pentru prima oară, în Anuarul României pe 1884, publicat la București, în limba franceză ¹⁰³: *Petrescu J. / fonct. / str. Poetului, 2*. Îl vom regăsi apoi în *Anuarul Național al României pe 1891-1892* ¹⁰⁴ cu următorul înscris: *Petrescu Ión, funcț. str. Poetului 4*.

Căutând pe hărți și ghiduri mai vechi ale Bucureștilor, am constatat că strada Poetului, menționată mai sus, exista și era situată în Suburbia Sf. Ecaterina, alături de străzile Păstorului, Profesorului și Sf. Ecaterina. Pe un Ghid dintre cele două războaie strada Poetului nu mai apare în locația respectivă, iar în prezent o stradă a Poetului există în zona Bucureștii Noi-Chitila, evident fără nici o legătură cu cea dinainte de 1900. La un interval de 5 ani, în *Anuarul general al României pe anii 1896-1897* ¹⁰⁵, *Petrescu Ioan, funcționar*, apare la o nouă adresă: *Strada Griviței nr. 184*. Distanța prea mare în timp, nu ne permite să avem certitudinea că ar fi aceeași persoană cu aeronautul din 1873, dar probabilitatea este totuși destul de mare. Suntem convingși că, o reluare a căutărilor la nivel de recensăminte, liste electorale, registre de stare civilă ș.a., vor putea aduce în mod sigur noi date despre aeronautul Ioan Petrescu.

Cine a fost Henri Beudet ?

În afară de pățaniile de care ar fi avut parte la festivitățile din Egipt, așa cum ele figurează pe anunțul difuzat în București, nu am reușit să aflăm despre Henri Beudet decât faptul că ar fi fost unul din elevii altui aeronaut-acrobat: Henri Blondeau.

Referitor la activitățile sale de după ascensiunile de la București, în rubrica **Ce e nou?**, din *Flacăra* lui Iosif Vulcan (revistă care apărea la Budapesta) am putut extrage o scurtă relatare: *Aeronautulu Bendet [greșală de tipar – Beudet, n.n.] s'a produsu duminica la 2 augustu in Budapesta. Dinsulu a umflatu balonulu cu flacara de paie, si suindu-se a facutu productiuni gimnastice inspaimantatorie*.¹⁰⁶ Este vorba, în mod cert despre același Henri Beudet, care efectuase, cu un an mai înainte, primele ascensiuni cu un om la bordul balonului, în București.

Dintr-un istoric al aeronauticii în Cehia (publicat pe Internet) am mai aflat încă o informație despre Beudet. Potrivit acesteia, la 13 septembrie 1874, francezii A. Sivel și Henri Beudet, au efectuat o ascensiune la Praga. Textul menționează că sub balon, aeronauții aveau fixată o bară la care făceau exerciții în zbor.

¹⁰³ *Annuaire de Roumanie 1884. Dixième Année*. Bucarest. Frédéric Damé, propriétaire-éditeur. 1 Str. Clemenței 1, 1884. Cap. *Adresses de Bucarest, par ordre alphabétique*, p. 93.

¹⁰⁴ *Anuarul Național al României. Almanach de adrese pentru comerț, industrie și administrațiunile publice din Bucuresci și Districte. 1891-1892*. Bucuresci., p 271.

¹⁰⁵ *Anuarul general al României pe anii 1896-1897*, p. 150.

¹⁰⁶ *Familia*, Buda-Pesta, 28 Iuliu st.v. / 2 Augustu st.n., Nr. 29, Anulu X, 1874; p.374

Dar, la mai puțin de patru luni după știrea privind ascensiunea–spectacol de la Budapesta, *Flacăra* lui Iosif Vulcan revine cu o ultimă veste despre *Aeronautulu Bendet* [greșală de tipar – Beudet, n.n.] *carele a facutu productiuni inspaimantătorie in mai multe orasie ale Europei, in fine o pați la München. Nenorocirea se intemplă in dîlele trecute. Curagiosul aeronautu cadiu de la o naltîme de 2000 de urme, si remase numai de câtu mortu.*¹⁰⁷

Cu privire la balonul sau baloanele pe care Beudet le-a folosit pentru ascensiunile sale de la București, anunțul din *Telegraful* (22 iulie s.v.) ne spune că Henri Beudet era în posesia unui număr de “*cinci magnifice și colosale Aerostate; două Mongolfiere, trei Aerostate cu hydrogen (baloane de mătase impermeabile).*” În lipsa altor informații credem că ascensiunile bucureștene au fost făcute cu unul dintre “Mongolfiere”, adică un balon cu aer cald, anunțul precizând că “*umflarea balonului se face printr-unu timpu de 10-12 minute*”. În epocă se realizau deja echipamente evolute care permiteau umplerea destul de rapidă a balonului cu aer cald produs la fața locului, utilizând combustibili locali (de ex. paie!). Ele erau de fapt niște cuptoare sau sobe care rămâneau la sol după umplerea balonului, sau chiar niște “sobițe” transportabile în nacelă, atunci când se dorea un zbor la o înălțime mai mare sau cu o durată mai mare. Avem certitudinea că Beudet a folosit prima variantă, cu o sobă specială, rămasă la sol, ipoteză argumentată prin următoarele:

- la ascensiunile proprii când Beudet executa, la trapezul suspendat sub balon “tururi de forță din cele mai îndrăznețe”, pendulările gimnastice ar fi putut înclina sau răsturna sobița (dacă nu cumva nacela și sobița lipseau total - bara trapezului fiind suspendată chiar de cordajul balonului);

- în cazul ascensiunilor celor doi “localnici”, așa cum menționează și Willemot și Petrescu, înălțimea maximă atinsă a fost de 1500 metri (înălțimea și durata ascensiunii erau limitate de răcirea treptată a aerului cald din balonul încălzit și umflat la sol), care determina încetinirea și apoi oprirea ascensiunii, precum și – în continuare – coborârea din ce în ce mai rapidă a balonului.

*

Ținând seama de poziția sa de prim aeronaut “local”, ridicat în spațiul aerian al României, precum și de activitățile sale aeronautice, pe care le va desvolta în continuare, am căutat să aflăm cât mai multe informații privind și persoana lui Marius Willemot. Primele le-am aflat în introducerea publicată de *Journal de Bucarest*¹⁰⁸ la relatarea lui Willemot despre ascensiunea din 6/18 august 1873:

... *D. Willemot dă lecții de dans și instalează sonerii electrice; D. Willemot o să vopsească astăzi bazinul și grupul de bronz din grădina palatului princiar și mâine va bate toba sau va pocni castanetele în orchestra teatrului francez; D. Willemot și-a construit în fanta dintre două case un magazin deosebit de cochet, unde veți găsi vârfuri de paratrăsnete și biciclete (D. Willemot dă și lecții de mers pe bicicletă); baterii electrice și storuri articulate...*

¹⁰⁷ *Familia*, Buda-Pesta, 27 Octomvrie st.v. / 8 Novembre st.n., Nr. 42, Anulu X, 1874; p. 508.

¹⁰⁸ *Le Journal de Bucarest*, Quatrième année, Nro. 311, Dimanche 24 Août 1873 (n.s.), p. 1-2

Printr-o informație curentă, publicată tot în 1874¹⁰⁹ și în care se relata o vizită regală la cele două școli militare din București (școala specială de infanterie și cavalerie și școala divizionară) a căror director era colonelul Slăniceanu, printre membrii corpului profesoral era menționat și M. Willemot – ca profesor de dans !

Dar, una dintre informațiile cele mai interesante și care ne va fi pus pe urma unor detalii mai precise privind identitatea lui Marius Willemot este cuprinsă în următorul pasaj din relatarea ascensiunii sale cu balonul lui Beudet:

... Eram la 800 metri, perpendicular deasupra amicilor mei, a tinerei mele soții care trebuia cu siguranță să blesteme (am spus cu siguranță, deoarece o săptămână de căsnicie nu lasă nici-o îndoială) toate baloanele din lume și pe proprietarii lor, care îi răpeau soțul său la capătul a opt zile¹¹⁰.

Ținând seama de datarea exclusiv în stil nou folosită de *Journal de Bucarest* și de faptul că ascensiunea lui Willemot fusese efectuată în 6 iulie – stil vechi, am demarat căutări privind căsătoriile din București, declarate sau încheiate în jurul acestei date. Primul rezultat a fost aflarea anunțului legal publicat în ziarul *Pressa*¹¹¹, (care cumula și rolul de oficios al Primăriei Capitalei) privind declarația de căsătorie:

PARTEA COMUNALĂ.

Declarațiuni de căsătorie făcute înaintea oficerilor de stare civilă din comuna Bucuresci, în cursul săptămânei de la 8 – 15 Iuliu curent 1973:

Circumscripțiunea I (colorea Roșia)

... D. Marius Villemont, flăcău, comerciant din suburbia Crețulescu, cu domnișoara Lucia Caroline Capman din suburbia Biserica Dómnei.

[Sublinierile ne aparțin.]

Având deja certitudinea locului și perioadei, în Colecția de registre de stare civilă a municipiului București, am aflat și documentul oficial de încheiere a acestei căsătorii în ziua de 26 iulie (st.v) 1873, din care vom reda doar două paragrafe pe care le considerăm a fi cele mai semnificative:

Registru Starii Civile pentru casatoriti. ¹¹² Cath – Protestantă

N^o 86

D. Marius Willemot cu Dra. Lucie–Caroline Chapman ambii juni

Din anulu una mie optu sute șapte deci și trei, luna Julliu, diua două deci și șesse, orele două spre dece din amedi.– Act de căsătorie a Dlui Marius Willemot, flăcău, în etate de ani trei deci și șesse, comerciant, născutu în comuna Toulouse, ținutul Francia, în anulu 1830 și șapte, și domiciliatu în Bucuresci suburbia Crețulescu, Callea Mogoșoe, N^o 39, fiu majore allu Dlui Scarlat Willemot, și al Dnei Adelaida S. Willemot domiciliată în comuna Bordeaux (Francia), care a consimțit la aqueesta

¹⁰⁹ *Le Journal de Bucarest*, Cinquième année, Nro. 359, Dimanche 8 Février 1874 (n.st.), p. 2

¹¹⁰ *Ibidem, Le Journal de Bucarest*

¹¹¹ *PRESSA*, Vineri 20 Iuliu, No.157, Anul VI – 1873, p. 3:

¹¹² *ARHIVELE NAȚIONALE ALE ROMÂNIEI – Direcția Municipiului București*: Colecția registrelor de stare civilă căsătorii-culoare de Roșu; Dosarul No. 10/1873; Registru pe anul 1873, fila 29 verso și fila 30 față/verso.

cassatorie prin actu autenticu, cu Dra Lucie Caroline Chapman, fată, în etate de douăzeci și opt trecuți, născută în Comuna Mancroft, Comitatul Norwich (Anglia) în anulul 1840 și cinci, luna Apriliu 27, fie majoră a Dlui Jón Eduard Chapman domiciliatu în Englitera, care a consimțit la aquesță cassatorie prin actu autenticu, și-a decedatei Elisa Chapman.– ...

...Tutoru aqestoru acte parafate de noi și oprite la aqestu Officiu spre assemnarea allăturate la registru precum și Cap. VI de sub titlu V din Cod. Civil se dau cetire de noi în audulu tutor aceloru de facia; Dupre care contractanți au declarat că voesc a lua în cassatorie unulu pe Dra. Lucie-Caroline Chapman, alta pe D. Marius Willemot și Noi Nicolae Radulianu, Officier Consilier Comunal din Bucuresci, Circumscripția I de Roșiu, am pronunciatu în numele legעי că contractanți suntu uniți prin cassatorie.

Tôte celle de mai susu s'au facutu în public în cassa Officiului aqestei Circumscripții in prezența ceruțiloru patru martori și anume: D. Cleman Jobin, de ani 42, palarier din Callea Mogoșoe ' 41, D. J.-Eugene Le Menier, de ani 33, comerciantu, aqueasu Calle, ' 41, amici ai sociului, D. Pierre Hurrier, de ani 41, friser, din aqueasu Calle, ' 11 și D. Constant Gautier, de anni 55, rentier, din aqueasu Calle ' 11 – amici ai sociei – Cei doi dintâi din partea sociului éra cei doi din urma din a sociei și dupre ce am dat cetire aqestui act în audul tutor celloru de facia, soci și martori lu am subscris împreună cu toți aqestia.

[Sublinierile ne aparțin.]

Căutând și informații suplimentare despre activitatea de comerciant sau profesiunea lui Willemot, am aflat doar o pagină de reclamă, în Anuarul

general al României pe 1874, publicat la București, în limba franceză și pe care o redăm în traducere:

Casa Willemot

Brevetată de A.S. Prințul Domnitor / București, Calea Mogoșoaei 39.

Telegrafe de apartament

Se recomandă prin specialitatea sa de sonerii electrice. D. Willemot este importatorul acestui sistem în România. Reputația sa pe drept cucerită, este fructul unei perseverențe constante.

D. Willemot nu a fost timp prea lung singurul promotor al acestui sistem avantajos, dar concurența nu a servit decât să facă să fie apreciată și mai mult Casa sa.

Primele sale sonerii au fost instalate în 1867 la palatul A.S. Prințul Domnitor. De atunci, au apărut cinci concurenți. Instalațiile făcute de acești prețiși electricieni au trebuit să fie refăcute sau cel puțin reparate de D. Willemot, a cărui Casă este singura care a obținut, grație excelenței sistemului și experienței fondatorului ei, brevetul de furnizor al A.S. Prințul Carol I al României. Casa Willemot furnizează și pentru Grand Hotel, Grand Hotel du Boulevard, Hotel Concordia, Hotel Union, Hotel Oteteleşanu, Banca României, Societatea Financiară, Băncile J. Poumay, J. Joanid și Vlasto, etc. D. Willemot a mers până la Galați și Brăila pentru a repara inexperiența imitatorilor săi. LaMagazinul Willemot, Calea Mogoșoaei 39 (Biserica Crepulescu) de toate în ceeace privește electricitatea și incuietorile de siguranță zise Fiché. ¹¹³

¹¹³ ANNUAIRE GENERAL OFFICIEL DE ROUMANIE comprenant un guide de l'étranger et un dictionnaire d'adresses, accompagné d'une carte de Roumanie et d'un plan de Bucarest. Bucarest, Bureaux de L'Annuaire Général 27, Callea Mogoșoi 27. 1874, Imprimerie A. Manesco; pagină nenumerotată.

Toate sursele citate mai sus, sunt concordante privind ocupația de comerciant a lui Marius Willemot și nu am găsit nici-o mențiune documentată asupra faptului că acesta ar fi fost un salariat al Societății de gaz din București, așa cum se va afirma ulterior, într-un articol mai vechi¹¹⁴ și se va repeta până în zilele noastre.

Am considerat importante informațiile de mai sus, ținând seama și de faptul că următorul an aeronautic românesc – 1784 – va fi dominat de aeronautul “bucureștean” Marius Willemot, de întâmplările legate de balonul “Mihai Bravul”, pe care Willemot îl va achiziționa și aduce din Franța la București, precum și de ascensiunile efectuate cu acest balon, ascensiuni care au consacrat și prima “echipă” de aeronauți români.

În final, putem afirma că ascensiunile aeronautice efectuate în vara anului 1873, în București, de către aeronautul francez Henri Beudet și apoi de către cei doi localnici: francezul Marius Willemot și românul Ioan Petrescu, constituie prima serie de evenimente aeronautice majore pe teritoriul românesc, cu o influență deosebită asupra dezvoltării interesului public și preocupărilor pentru aeronautică. Readucerea lor în atenție și introducerea lor în circuitul istoriografic național, credem că este o justă reparație și un îndemn pentru toți cei care și-au propus eliminarea “petelor albe” din istoria aeronauticii române.

1873: The First Aerostatic Ascensions with Man on Board, in Bucharest

SUMMARY

The news about a balloon able to fly using warm air, having been invented in France, in 1783, must have reached the Romanian provinces fast. Iordache Cuparencu has entered the history of aviation as the first Romanian who built and used a balloon with warm air, two hundreds years ago. According to the present data, the first balloon with warm air, without man on board, was launched in Bucharest in 1818. The aeronautic ascensions due to the French Henri Beudet and then to the French Marius Willemot and the Romanian Ioan Petrescu, represent the first series of major aeronautic events on the Romanian territory.

The article presents the history of the first Romanian attempts at coping with the immense progress achieved by the West, concerning the flying technologies.

¹¹⁴ dr. Nicolae I. Angelescu, Balonul “Mihai Viteazul”, în: *Buletinul Muzeului Militar Național*, Nr. 5-6, Anul III, 1939-1940, p.117-119.