

Ascensiuni aerostatice la București, 1905-1907:

locotenentul Eugen Assaky – primul aeronaut român brevetat,
prințul George Valentin Bibescu și balonul “România”

dr.ing. Vasile Buiu-

După ascensiunile aerostatice efectuate la București în anii 1873 și 1874, cu balonul “Mihai Bravul”, următoarele manifestări aeronautice de amploare au avut loc în Capitală abia în a doua jumătate a anului 1889. Studiile și lucrările de istorie a aeronauticii publicate în țară, nu fac nici-o referire la ascensiunile aerostatice efectuate, în 1889, la București, de către Căpitanul Edouard Spelterini – aeronaut elvețian și gimnasta acrobată Leona Dare – de origine nord-americană, cărora li se vor asocia pe rând și personaje locale, care astfel au completat lista aeronauților români¹. Leona Dare, venea de la Moscova, unde ea și aeronautul francez Leroux, la aterizarea balonului lor după o ascensiune publică, au fost atacați de țărani ruși fanatici. După refacere, la București, Leona Dare va fi însoțită de aeronautul elvețian Edouard Spelterini, prima ascensiune a balonului având loc în grădina Cișmigiu la 8 octombrie, în prezența unui numeros public și a oficialităților. Sub nacela balonului era atârnat un trapez, de care era suspendată cu dinții gimnasta. Din totalul încasărilor de 7330 lei, jumătate a venit primăriei capitalei, pentru construcția asilului de noapte. Și la a doua ascensiune 15 octombrie 1889) lansarea s-a făcut din Cișmigiu, pe lângă Spelterini și Leona Dare, în nacelă aflându-se și ziaristul Paul Haritin (Ciculescu) care va publica impresiile sale în mai multe ziare. Cea de a treia ascensiune: tot din Cișmigiu, în ziua de 22 octombrie 1889, alături de Spelterini, Dare și Haritin, în nacelă aflându-se și căpitanul Orezeanu din regimentul 2 geniu. Evoluțiile balonului și acrobațiile Leonei Dare, suspendată cu dinții de trapez, au putut fi văzute de *întreg Bucureștiul*, străzile fiind *împânzite de mulțime*. La a patra ascensiune – ultima din Cișmigiu – pe lângă Spelterini și Leona Dare, în nacela balonului s-au mai urcat Alecu Popovici și pentru a doua oară – căpitanul Orezeanu. Șirul evenimentelor aeronautice nu se va încheia însă cu cea de a patra ascensiune. Lui Spelterini îi sosește la București un nou balon, mai mare (1600 m³), *construit special pentru ascensiuni științifice*. Se renunță la lansarea din Cișmigiu, în favoarea curții uzinei de gaz de la Filaret, unde – teoretic – debitul mai mare de gaz ar fi trebuit să permită o umplere mai rapidă a

¹ Ioan Vasile Buiu, *Ascensiuni cu balonul la București: 1889 – Turneul căpitanului Spelterini și al acrobatei Leona Dare*, publicat în: Complexul Muzeal Arad: *Istoricul Liviu Mărghitan la a 70-a aniversare*. Editura Ramina, Arad 2007, p.232-256.

balonului. Ascensiunea se va face la 8 noiembrie 1889, balonul fiind condus de Spelterini și având ca pasageri pe ziaristul Paul Haritin, pe Grigore Bălăceanu și pe locotenentul de geniu Văitoianu. Călătoria balonului se va încheia – în „străinătate” – lângă Turtucaia, după ce urcaseră până la 3000 m înălțime și au trecut în zbor Dunărea. Noaptea și-o petrec în plin câmp și vor pleca din Turtucaia a doua zi, cu vaporul care îi duce la Smarda (Giurgiu) și apoi cu trenul la București. Derularea călătoriei aeriene și peripețiile nopții de după aterizare vor fi descrise în presă de Paul Haritin, iar după aproape un an, lt. Văitoianu va publica și el o relatare despre ascensiunea respectivă, alăturând articolului respectiv o hartă a traseului aerian urmat de balon și diagrama înălțimilor.

Desigur, pe lângă succesul de public deosebit, prezența unor ofițeri ai armatei române la două din ascensiunile lui Spelterini, evidențiază și interesul pe care îl prezenta balonul aerostatic pentru armate, în primul rând ca un potențial mijloc de observare aeriană, atât pentru supravegherea mișcărilor de trupe cât și pentru dirijarea tragerilor de artilerie.

Din cercetările noastre rezultă că, primele preocupări concrete pentru baloane în armata română sunt legate de Căpitanul Ferichide și de preocupările lui pentru balonul lenticular. În concluziile desprinse din studiul efectuat arătăm că nu am reușit să aflăm care a fost finalul acestui caz și nici eventualele efecte ale acțiunii respective². Vor trece însă aproape 10 ani până când problema utilizării baloanelor în armata română și a înființării primei subunități de aerostație militară va fi readusă în actualitate. În câteva lucrări contemporane de istorie a aeronauticii române, acest moment este legat de persoana locotenentului Eugeniu Assaky, care este implicat nominal în acest context. Astfel:

- ampla lucrare *Istoria Aviației Române*³ [1984], preluând (corect) anul 1893 pentru înființarea primei subunități de aerostație militară din armata română, adaugă: „... la comanda căreia a fost numit locotenentul Eugen Asaki”. Informație inexistentă în textul referinței indicate la subsolul paginii respective și fără a se face vre-o nouă trimitere la sursa ei;

² Ioan Vasile Buiu, *Contribuții la istoria aeronauticii în România. Teză de doctorat susținută la Universitatea Tehnică din Cluj-Napoca la 12 noiembrie 2007. Conducător științific: Prof. dr. ing. Horia Colan, Membru corespondent al Academiei Române*

³ [***] *Istoria aviației române*. Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1984, p. 64 – 65. La scrierea acestui volum de 744 pagini au contribuit 14 autori (între care un singur civil) și 31 colaboratori (dintre aceștia 16 erau militari)

- într-un articol publicat în 1990 referitor la primele acrostate ale armatei române și apoi într-o carte a aceluiași autor apărută în anul 2003: *Istoria aeronauticii militare române*⁴ este reluată textual aceeași aserțiune ... In anul 1893, locotenentul Eugen Asaki, care studiasă în Franța problema ascensiunii baloanelor, a fost numit la comanda primei subunități de aerostație militară care făcea parte din Regimentul nr. 1 geniu din București. Afirmările autorului sunt completate în pagina 178 a aceleiași lucrări, unde se afirmă: ... Preocupări în ceea ce privește studierea întrebuirii baloanelor în acțiuni militare ofensive le-a avut și locotenentul Eugen Asaki, primul ofițer aerostier român, care a studiat în Franța problemele privind organizarea și dotarea aerostației.

Numele ofițerului respectiv mai fusese citat cu câțiva ani mai înainte de Matei I. Oroveanu⁵, cu privire la conferința pe care E.A. urma să o susțină la cel de al 4-lea Congres al Asociației române pentru înaintarea și răspândirea științelor. Congresul era organizat la Craiova, sub președenția lui St. Hepites, deschiderea fiind programată pentru ziua de 25 septembrie (8 octombrie) 1905, în aula Liceului Carol I din Craiova. Printre titlurile înscrise în program, este menționat și : Assaky, Locotenent de artilerie, Ce înrăurire a avut și va avea asupra diferitelor ramuri științifice invențiunea balonului. Cu proiecțiuni⁶. Menționând că nu a putut găsi textul acestei conferințe, autorul face constatarea că: ... în diverse lucrări se spune că primul ofițer aerostier român ar fi fost locotenentul Gărdescu, iar în altele că locotenentul Eug. Assaky... adăugând „Precizarea documentată se impune.”

Observând că din anul 1981 și până acum situația informațiilor și confuziilor despre Eugeniu Assaky a rămas neschimbată, ne-am propus să elucidăm „cazul respectiv”.

Căutând, așa cum era și normal, în evidențele militare publice – *ANUARUL ARMATEI ROMÂNE* – spre surprinderea noastră nu am găsit înregistrat nici-un ofițer român (activ sau în rezervă) cu numele de Assaky Eugeniu, pe perioada 1890-1905. Am dublat informația din [1981] privind conferința de la Congresul A.R.P.I.R.S. din 1905, cu o sursă din presa

⁴ Valeriu Avram, *Istoria aeronauticii militare române 1910-1916* Tiparg, 2003, p. 27, 178.

⁵ Matei I. Oroveanu, *Începuturile creației tehnice aeronautice românești 1880-1918*, Editura Militară, București, 1981, p. 222.

⁶ *Asociația română pentru înaintarea și răspândirea științelor. Programul celui de al patrulea Congres ce se va ține la Craiova*. Tip. Carol F. Göbl & fii, București 1905. [Textul conferințelor respective nu este cunoscut].



vremii⁷, unde am regăsit-o menționată, ca titlu și inclusiv pe autorul ei ... *locotenentul Assaky din artilerie*.

Mergând mai departe, primul și cel mai important rezultat a apărut din cercetarea fișierului alfabetic al Bibliotecii Academiei Române, unde la numele de Assaky Eugeniu găsim următoarea înregistrare:

Importanța și necesitatea aerostației la armate.

Conferință însoțită de proiecțiuni electrice ținută la Cercul militar din Capitală în ziua de 8 aprilie în prezența M.S.Regelui și A.S.R. Principele Ferdinand, de

Locotenentul Eugeniu Assaky

Din Regimentul II Artilerie cetate

Diplomat al școlilor de aerostație din Viena

Institutul de Arte Grafice „Carol Göbl”: 16, Strada Doamnei 16. 1904

Plecând de la aceste date – *locotenent și Regimentul II Artilerie cetate* – am reluat căutarea în Anuarul Armatei Române, anii 1905 și 1906, pentru arma artileriei, unde, la ofițeri activi, l-am aflat înscris pe *locotenentul ASACHE Eugeniu*, cu gradul și locația respectivă, fără să mai rămână vre-un dubiu că ar fi una și aceeași persoană cu acela căutat de noi. Explicația celor două scrieri diferite nu poate fi decât una singură: având în vedere trimiterea sa la școlarizare în Austro-Ungaria, locotenentul a obținut probabil aprobarea de a-și scrie numele într-o manieră mai „apusean” ASSAKY în loc de ASACHE, spre a evita orice eroare în pronunția corectă a numelui său într-o limbă străină. Mai mult ca sigur că în dosarul personal al ofițerului, de la Arhivele militare, să se găsească înscrisuri demonstrând această ipoteză, practică uzuală la acea dată, consacrată oficial prin următoarea formulare: *Prin decizia ministerială No. ... din... [gradul, numele și funcția] ... s'a autorizat a se semna pe viitor și tot ast-fel să fie înscris și în controalele armatei*. Dovada în acest sens este faptul că, în *Monitorul Ōstei* din septembrie 1901, în documentul care aprobă atașarea unor ofițeri români, inclusiv E.A., pe timp de doi ani în armata austro-ungară, acesta este înscris, în lista locotenenților, cu numele de *Asaki Eugeniu din regimentul 2 cetate*⁸. Inerția administrativă

⁷ *Tribuna* [Craiova], Anul X, No. 385, Duminică 18 Septembrie 1905, p. 3.

⁸ *Monitorul Ōstei*, 1901 Septembrie 24, No. 46 [Partea Oficială], p. 780: [Marcel stai-major general al armatei] *Atașarea, pe timp de doi ani, în armata austro-ungară, a mai multor ofițeri din arma infanteriei, cavaleriei și artileriei*. „Prin înalta rezoluție a M.S. Regelui, pusă pe raportul D-lui ministru de războiu ad interim No. 2.408, s-a aprobat atașarea, pe timp de doi ani, în armata austro-ungară, cu începere de la 18 Septembrie anul curent, a ... și a locotenenților ..., Asaki Eugeniu din regimentul 2 cetate, ...”.

și redacțională au făcut ca, în Anuarele pe anii 1902-1906, să nu apară numele modificat.

Pentru noi, cele mai relevante sunt însă datele personale ale locotenentului Asache (Assaky) Eugeniu, așa cum apar ele înscrise în Anuarele din 1901⁹ și până în 1906 (inclusiv):

ASACHE EUGENIU	1874 Oct.3	născut
Reg. 2 cetate	1894 Iulie 1	elev
(20/26 Clas. Sc. Spec. A și G 1899)	1896 Iulie 1	s.-locot.
	1900 Apr. 7	locot.

Din aceste date rezultă în mod clar că, în anul 1893, având doar 19 ani și nefiind nici măcar intrat ca elev în școala militară, Eugeniu Asache (Assaky) nu putea fi numit la comanda primei subunități de aerostatică militară. Este de neînțeles și regretabil că autorii lucrărilor contemporane nouă, citate mai sus, nu au cercetat și avut în vedere nici Conferința lui Assaky din aprilie 1904 și nici Anuarele Armatei Române, surse ușor accesibile și edificatoare.

Assaky – primul român cu diplomă de aeronaut !

Așa cum am văzut, armata română mai trimisese ofițeri ai săi în străinătate pentru deprinderea cunoștințelor necesare utilizării baloanelor. În primul rând, e vorba de Ion Gărdescu și probabil, ulterior, de alți ofițeri pe care nu-i știm, dar ei au fost școlarizați de fumizorii materialelor respective, aplicându-și cunoștințele astfel însușite exclusiv pentru folosirea baloanelor captive, în operațiuni de recunoaștere și de observare a câmpului de luptă.

Locotenentul Eugeniu Assaky este **primul ofițer român** despre care aflăm că a parcurs o școlarizare aeronautică completă (teorie și practică, ascensiuni cu baloane captive, ascensiuni și zboruri cu baloane libere), obținând calificarea și o diplomă de aeronaut corespunzătoare.

În conferința sa, mai sus citată, pe care a susținut-o la Cercul Militar din București, în prezența Regelui, a principelui moștenitor și bineînțeles a conducerii militare superioare și a colegilor săi, locotenentul Assaky a prezentat un raport complet asupra școlarizării și practicii aeronautice pe care a efectuat-o timp de doi ani. Vom reda, pe scurt, principalele idei expuse de autor în această conferință:

⁹ *Anuarul Armatei Române 1901*. Locotenenți artileria, p. 407. Ultimul Anuar în care am mai găsit înscris numele lui Asache Eugeniu este cel pe anul 1906, înscrisurile fiind identice cu cele din 1901.

- A plecat din țară , cu o aprobare de concediu pe doi ani, pentru efectuarea unui stagiu în armata austro-ungară, fiind repartizat de către Ministerul de război „Imperial și Regal” la Regimentul de artilerie de asediu și cetate „Kaiser No.1” din Viena;
- A urmărit – pe lângă aerostație – încă două specialități practicate în regimentul respectiv: calea ferată îngustă (ecartament german de 1 m) pentru deservirea artileriei grele și proiectoarele electrice;
- Serviciul aerostatic frecventa școala din aprilie – în paralel cu practica până după Manevrele „Imperiale și Regale”, când se dădea un examen. Se urmau cursuri de: teoria conducerii balonului, meteorologie, chimie, citirea hărților, utilizarea instrumentelor de măsură necesare pentru ascensiunile captive și libere, conservarea materialului, construcția de baloane, joc de război, regulamente aplicate la exerciții cu trupa („380 de soldați cu 80 cai”) înhâmarea și exerciții cu parcul de campanie;
- În complectarea anului I , participă la manevrele desfășurate în Vestul Ungariei, manevre la care se trimiteau 4-5 ofițeri din fiecare secțiune;
- **Absolvă anul I , efectuând 4 ascensiuni libere și 150 captive;**
- În concediul de vară pleacă la Paris unde vizionează materialul francez de aerostație. În drum, la ducere, studiază la München secția de aerostație bavareză și fabrica de baloane captive-smeu (Drachen-Balon) de la Augsburg, iar la întoarcere Batalionul de aerostație de la Berlin, unde asistă la exerciții de telegrafie fără fir între baloane;
- Conform aprobării stagiului său de către împăratul Francisc Iosif, este însumat cadrelor Școlii de aerostație, cu care face instalații și lucrări de alimentare cu hidrogen și apoi observațiuni și recunoașteri. La Roma, examinează producerea hidrogenului pe cale electrolitică și construcția deosebită a baloanelor italiene.
- Execută, în intervalul respectiv, încă 4 ascensiuni libere și 170 captive, însumând **11 ascensiuni libere și 320 ascensiuni captive**, în diferite puncte ale Europei. **”Cea mai înaltă altitudine ce am atins a fost la 23 Decembrie 1902 o înălțime de 5964 ”, iar cea mai mare distanță parcursă este Wiena–Prielöpe în Bosnia, cu o viteză de peste 100 klm. la oră.”**

După examenele teoretice și practice ale anului II și rezultatele celor doi ani, o comisie specială îi acordă **Diploma de aeronaut** (“Brevet” în terminologia curentă) , iar din partea colegilor și profesorilor școlii primește în dar o sabie de onoare, sabie pentru care, conform regulamentelor militare, Regele îi aprobă dreptul de a-o purta.

În acest fel, locotenentul **Eugeniu Assaky (Asache – N.N.) devine primul aeronaut român diplomat** (cu diplomă). În cele ce urmează vom prezenta, pe baza unor informații publice din epocă, câteva dintre principalele activități aeronautice – în special realizarea și ascensiunile balonului “România” – la care E.A. a participat, cu calificarea și experiența câștigate la Școala militară de aerostație de la Viena.

Înființarea unui Aero-Club la București

Istoria balonului "România", ne spune presa vremii, a început:

...în urma unei conferințe asupra aerostației, pe care a ținut-o anul trecut, înaintea suveranului, în localul clubului militar din Capitală, d. locotenent Eugeniu Assaky. [când] s'a hotărât înființarea în București a unui aero-club, care fu pus sub patronajul M.S. Regelui și sub președenția principelui Valentin G. Bibescu, un fervent amator al tuturor sporturilor moderne. Conferința ținută de d. locotenent E. Assaky avușese darul de a interesa în mod superlativ pe M.S. Regele și pe numeroasa asistență care a ascultat-o¹⁰.

Anterior, ziarul *Dimineața*¹¹, anunțând prima ascensiune a balonului "România" scria și el:

Aflăm cu plăcere despre înființarea unui aero-club de către persoane din elita noastră. Această societate este mult binevenită și de un interes general, având scopuri naționale înalte, pregătind elemente curagioase pentru cazuri grele, elemente care să dea concursul lor armatei; apoi este de un interes științific superior, servind la toate studiile meteorologice, etc. etc.

Înființarea Aero-clubului a fost salutăată și în presa militară românească de specialitate, printr-un articol intitulat: *Chestiunea baloanelor la noi și înființarea unui aero-club în București*¹², în care, autorul – *Locotenentul Gabriel Negrei* – din Ministerul de Războiu, spune următoarele:

...Serviciul de aerostație la noi este într'o stare cu totul neglijată din cauza lipsei de fonduri: în cât orice militar și patriot trebuie să se îngrijească pentru eventualitatea unui războiu. Un grup de patrioți Români bine cunoscuți ai capitalei, civili și militari, au avut ideea de a pune temelie unui club de aerostație. ...Ministerul de războiu a încurajat înființarea clubului Român de aerostație; acelaș lucru a făcut câteva persoane marcante din Capitală prin subscripții bănești. ... Cu banii strănși, cu materialul ce are încă regimentul de geniu și cu cel ce se va cumpăra, se va instala lângă Filaret o stațiune aerostată compusă din un balon captiv pus la dispoziția publicului pentru ascensiuni de plăcere și amatorilor pentru a se deprinde cu conducerea baloanelor. Din beneficiile ce se vor strânge se va mări

¹⁰ *România Ilustrată*, Anul III, No. 11, Noembrie 1905, p. 310-311.

¹¹ *Dimineața*, Anul II, Nr.616, Miercuri 19 Octombrie 1905, p.2.

¹² *Revista Artileriei*, No. 4 (Aprilie) 1905, p. 339-342.

opera prin instalarea unei fabrici de hidrogen și pri trecerea la excursiuni libere cu balonul.

Prima acțiune majoră a Aero Club-ului, a fost comandarea și achiziționarea unui balon sferic nou, pe cheltuiala principelui George V. Bibescu. Principalele informații despre acest balon, botezat „ROMÂNIA”, au fost publicate într-un articol intitulat „Între cer și pământ- ascensiunile balonului „România”¹³, semnat – evident, cu un pseudonim – MONTGOLFIER și le redăm, pe scurt:

- A fost fabricat la Augsburg – în Germania (Bavaria) – construcția lui durând 40 zile, efectuându-se sub „direcția și controlul” locotenentului Assaky, reprezentantul cumpărătorului. Costul balonului a fost de 18.000 franci (exclusiv transportul).
- Capacitatea nominală a balonului: 1500 m³, un diametru exterior maxim de 12 m.
- Supapa de siguranță a balonului, de un sistem perfecționat, cântărește 15-20 kg.
- Nacela balonului avea o formă patrată „de o mărime de un metru și jumătate”, din paie împletite, căptușită cu pluș, având patru scaune mobile și cutii din paie pentru păstrarea diferitelor aparate științifice. Greutatea ei este de 175 kg, în nacelă încap „cu înlesnire” 4 persoane.

Din aceeași sursă vom reda, în continuare, și cele mai importante relații despre cele două ascensiuni, efectuate cu acest balon în anul 1905.

Prima ascensiune a balonului „ROMÂNIA”

Prima ascensiune a balonului „ROMÂNIA” a fost programată pentru ziua de miercuri 19 octombrie 1905, la orele 2 d.a., pe un teren deschis din fundul curții Uzinei de gaz de la Filaret, unde uzina fixase o taxă de 2 lei/persoană. Din cauza diametrului mic al țevii de alimentare cu gaz aerian, la ora 4 d.a. balonul nu se umflase nici pe jumătate, astfel că ascensiunea a fost amânată pentru a doua zi. Balonul a fost ancorat (imobilizat) cu saci de nisip, iar peste noapte a fost priveghiat de jandarmi și de soldații de la geniu.

Joi, 20 octombrie 1905, la ora 7⁰⁰ dimineța s-a continuat umflarea balonului, operațiune care la ora 9⁰⁰ era complet încheiată. Cu o oră mai târziu, la ora 10⁰⁰ „totul era gata”. În nacela balonului fuseseră amplasate următoarele: *aerometru; psihometru aspirator; barograf; câteva aparate fotografice speciale; numeroase ochiane ș.a.; 2 porumbei călători „de ale mâncării, câteva sticlufe cu coniac și șampanie”.*

Balonul era ținut de „vre'o 50 soldați”. Pe rând, în nacelă, s-au urcat patru persoane: locotenentul Eugen Assaky, locotenentul Paul D. Moruzzi, maiorul Demetriad – din marină, principele Valentin G. Bibescu.

¹³ *România ilustrată. Anul III, No. 11, Noiembrie 1905, p. 310-313*

Decolarea în prima ascensiune a avut loc deci joi 20 octombrie 1905, orele 10⁰⁰ dimineața din curtea Uzinei de gaz de la Filaret. Printre spectatori se remarcă și *d. Ion N. Lahovari, ministrul de domenii ... și soțiile îndrăzneșilor aeronauți*. Urcarea, aproape pe verticală, a fost accelerată prin golirea treptată a doi din cei 14 saci cu balast (nisip), luați în balon. Din relatarea ulterioară a locotenentului Assaky, balonul a trecut întâi pe de-asupra Bucureștiului, pe lângă pulberăria de la Dudești și pe deasupra fortului „Câțelu”, unde o sentinelă, (mai vigilentă, sau mai speriată ... N.N.) trage două focuri de armă, care trec pe lângă balon, fără să-l atingă. Erau la 520 m, urcă la 580, unde temperatura era 15⁰ C. La ora 12:25 ...*dăm drumul porumbelului „Vântul” cu o telegramă către M.S.Regele*. La ora 1:45 ating cea mai înaltă altitudine 960 m. După dejunul frugal pe care îl luaseră, în balon, *principele Bibescu a continuat cu explorările sale științifice, ridicând și numeroase fotografii*¹⁴ a forturilor, a râurilor și diferitelor ape, sate și pozițiuni topografice... În momentul descinderii am dat drumul și la al doilea porumbel „Zmeul”, prin care anunțăm descinderea. La orele 3 și 32 s'au început preparativele pentru descindere cu aparatele ventil, coarda de direcție și panoul de deschidere.

În timpul acestui zbor s-aparcură o distanță de cca. 80 km în peste 5 ore, aterizarea efectuându-se la ora 3³⁰ p.m. în fața satului Săpunari, din Ialomița, în prezența a peste o mie de țărani veniți de prin împrejurimi. La sosirea în București, aeronauții primesc o telegramă de la M.S. Regele prin care acesta ne felicită întreprinderea și bumul ei rezultat.

„Cu această ocazie știu să menționez că reușita bună a ascensiunii se datorește în deosebi prințului Bibescu, care și-a dat toate eforturile, făcând tot odată multe sacrificii pentru isbânda acestei prime încercări a aerostației române”.

A doua ascensiune a balonului „ROMÂNIA”

Ascensiunea a doua¹⁵ a balonului „ROMÂNIA” a avut loc duminică 30 octombrie 1905, ora 2 p.m., cu următorii participanți: Valentin G. Bibescu, locotenentul Assaky, căpitanul Gorsky, Niculescu-Ianca. Spectatori mulți (... *afluență enormă de public ... timpul foarte frumos și călduros...*) asistă la decolarea, urmată de o acțiune publicitară: ... *la vre-o 60 de metri, aeronauții au aruncat un mare număr de pachete din renumita ciocolată*

¹⁴ Din datele pe care le cunoaștem până acum, avem certitudinea că fotografiile făcute, în această primă ascensiune cu balonul „România”, de către principele George Valentin Bibescu sunt primele fotografii aeriene efectuate la noi în țară.

¹⁵ Dimineața Anul II, Nr. 621, Luni 24 Octombrie 1905, p. 2 și No. 629, Marți 1 Noiembrie 1905, p.2.

Cailer pusă la dispoziția d-lor de agenția de publicitate „Internațională”. Ajuns la cca. 300 m, balonul ia direcția NV și apoi NE, survolând întreaga Capitală: peste strada 11 Iunie, calea Rahovei, Palatul Justiției, Dâmbovița, Casa de Depuneri [CEC], Cișmigiul (aici deja se afla la 450 m înălțime), apoi străzile Popa-Tatu și Buzzești, Șoseaua Mogoșoaia, Herăstrăul și apoi Chitila, Buftea până aproape de Periș. Cu același echipament ca și la prima ascensiune, aeronauții au mai luat cu ei patru porumbei călători și 9 saci cu balast (nisip). În traversarea Bucureștiului constată că oamenii și toate vehiculele se distingeau admirabil, ba în unele locuri vorbeam cu trecătorii. Mai apoi însă ...Abia ieșisem din București și pe șosele sau la marginea satelor observam grupuri de săteni cu armele la umăr gesticulând, uitându-se la balon și având o mină cu totul ostilă. Unii din ei chiar ne luau la ochi, cu intențiunea de a omori „dihania aia de pasăre galbenă”, precum a numit balonul când am descins. Ajunși aproape de Periș constată o temperatură de 2 gr. sub zero. În timpul zborului său, balonul a atins o altitudine maximă de 2500 m, iar distanța parcursă a fost de cca. 40 km. Aterizarea a avut loc la ora 5⁴⁰ p.m., lângă Periș „pe câmpul numit Polizoiaia”. Din discuțiile avute de reporterul ziarului Dimineața cu locot. Assaky, pot fi reținute și câteva informații interesante:

- Balonul dezumflat era „gari” în curtea administrației domeniilor principelui Bibescu, de pe cheiul Dâmboviței, unde Assaky avea la dispoziție o echipă de 10 soldați de geniu, ... pe care vrea să-i formeze astfel ca să fie utili regimentului în această direcție;
- Pentru ascensiune își exprimaseră dorința de urcare în balon și două doamne: principesa Bibescu și d-na locot. Moruzzi;
- Umflarea balonului costa vreo șapte sute de lei, în afară de alte cheltuieli;
- E posibil ca balonul „România” să fie donat armatei, urmând ca apoi societatea [Aero-Club-ul] să cumpere alt balon, prin subscripții.

Ascensiunile din 1906 ale balonului „ROMÂNIA”¹⁶

Din datele găsite de noi, o primă ascensiune în anul 1906 a avut loc **Duminecă 26 martie, orele 11:15** de la Filaret, cu participarea următorilor: *căpitan Urlășeanu, locotenentii Moruzzi și Asachi și d. St Theodoreanu*. Balonul a ajuns până la o înălțime de 2200 m și a aterizat lângă Zimnicea.

Următoarea ascensiune era programată pentru **vineri 16 iunie 1906 ora 5⁰⁰**, dar a trebuit să fie amânată cu aproape două ore din cauza presiunii scăzute a gazului de iluminat (în presă apar trei ore diferite pentru momentul

¹⁶ – *Universul*, Anul XXIV, Luni 27 Martie 1906, p.2.

– *Dimineața*, Anul III, Nr. 848, Duminecă 18 Iunie 1906, p.2.

– *Universul*, Anul XXIV, No. 164, Duminecă 18 Iunie 1906, p.2.

– *Universul*, Anul XXIV, Joi 22 Iunie 1906, p.1.

decolării: 6²⁰, 7¹⁰ și 6³⁵ seara). În nacelă s-au urcat locotenentul Assaky și Niculescu Ianca. Se urcase și „d. Katzigara dar a fost reținut de niște împrejurări neprevăzute”.

În intenția echipajului era efectuarea unui zbor de două zile, cu o pregătire corespunzătoare, sperându-se a se ajunge în Bucovina sau mai departe. Mișcările balonului erau „dirijate de locotenentul Assaky”, pe la orele 1⁴⁵ noaptea balonul aflându-se deasupra munților dintre Comarnic și Sinaia. Sâmbătă dimineața erau la o altitudine de 2000 m, iar la ora 12⁰⁰ zburau între Câmpina și Ploiești în direcția Galați. La ora 4⁰⁰ d.a. sunt la o înălțime de 600 m, ocolesc Mizilul și din nou în direcția Ploiești. Continuă zborul până la Ghergani, iar apoi aterizează în comuna Potlogi, la o distanță de 4-5 km de gara Titu. Înălțimea maximă atinsă pe timpul ascensiunii a fost de 3100 m, la orele 2³⁰ ziua dincolo de Câmpina, la o temperatură de 15° C. Durata completă a zborului a fost de 32 ore.

Cu privire la ascensiunile din anul 1907, am aflat informații¹⁷ despre o singură „înălțare”, care a avut loc în ziua de 15 iunie, sub forma *primului Rallye-Auto român*, o competiție de automobile în care câștigătorul era cel care ajungea primul la locul de aterizare a balonului. În balon s-au urcat: *Prințul George Bibescu, Președintele Aero-Clubului, Nicu Arion și Cantemir Câmpeanu*. Balonul a urcat până la 1600 m, în direcția Cotroceni, Ciorogârla, Bolintin și a coborât *pe marginea unei porumbiște în apropiere de satul Roșu*. Câștigătorul Rally-ului a fost *Jean Cămărășescu cu [automobilul] Darraq de 16 cai putere*, care a luat premiul I. Premiul II a fost luat de *Maximilian Tonolla cu De Dion de 30 cai putere*. *Celelalte automobile părăsiseră lupta*.

Un tabel anexat prezintă, sinoptic, detaliile ascensiunilor menționate mai sus.

BUCUREȘTI, 1905 – 1907: ASCENSIUNILE BALONULUI „ROMÂNIA”

Data ascensiunii Locul decolării Gazul utilizat Numele balonului (Proprietarul balonului)	Ocupanții balonului: <u>Aeronaut</u> <u>conducător</u> Aeronauți pasageri	Date cu privire la zbor
--	--	--------------------------------

¹⁷ *Revista automobilă*, Anul II, Nr. 18, Iunie 1907, p. 5-6.

<p>Joi 20 octombrie 1905 București – Filaret / Uzina de gaz [gaz de iluminat] Balon "România" (Aero-Club Român, București)</p>	<p><u>Locot. Eugeniu</u> <u>ASSAKY</u> Locot. Paul D. MORUZZI Maiorul DEMETRIAD Principele Valentin G. BIBESCU</p>	<p><u>Decolarea:</u> joi, 20 octombrie 1905, ora 10³⁰ a.m., curtea Uzinei de gaz <u>Altitudinea maximă:</u> 960 m <u>Aterizarea:</u> joi, 20 octombrie 1905, ora 3³⁰ p.m., în fața satului Săpunari, jud. Ialomița <u>Distanța parcursă:</u> cca. 80 km, în 5 ore</p>
<p>Duminică 30 octombrie 1905 București – Filaret / Uzina de gaz [gaz de iluminat] Balon "România" (Aero-Club Român, București)</p>	<p><u>Locot. Eugeniu</u> <u>ASSAKY</u> Căpitan GORSKY Principele Valentin G. BIBESCU NICULESCU- IANCA</p>	<p><u>Decolarea:</u> duminică 30 octombrie 1905, ora 2 p.m., curtea Uzinei de gaz <u>Altitudinea maximă:</u> 2500 m <u>Aterizarea:</u> duminică 30 octombrie 1905, ora 5⁴⁰ p.m., lângă Periș, câmpul "țarina Polizoia"</p>
<p>Duminică 26 martie 1906 București – Filaret / Uzina de gaz [gaz de iluminat] Balon "România" (Aero-Club Român, București)</p>	<p><u>Locot. Eugeniu</u> <u>ASSAKY</u> Căpitan URLĂȚEANU Locot. Paul D. MORUZZI St. THEODOREANU</p>	<p><u>Decolarea:</u> duminică 26 martie 1906, ora 11¹⁵ a.m., curtea Uzinei de gaz <u>Altitudinea maximă:</u> 2200 m <u>Aterizarea:</u> duminică 26 martie 1906, ora 1⁰⁰ p.m., Zimnicea</p>
<p>Vineri 16 iunie 1906 București – Filaret / Uzina de gaz [gaz de iluminat] Balon "România" (Aero-Club Român, București)</p>	<p><u>Locot. Eugeniu</u> <u>ASSAKY</u> NICULESCU- IANCA</p>	<p><u>Decolarea:</u> vineri 16 iunie 1906, ora 6³⁵ p.m., curtea Uzinei de gaz <u>Altitudinea maximă:</u> 3100 m <u>Aterizarea:</u> sâmbătă 17 iunie 1906, ora 5³⁵ p.m., comuna Potlogi (4-5 km distanță de gara Titu)</p>
<p>Duminică 15 iunie 1907 București –</p>	<p><u>Principele George V.</u> <u>BIBESCU</u> Locot. Nicu ARION</p>	<p><u>Decolarea:</u> duminică 15 iunie 1907, ora 5⁰⁰ p.m., curtea Uzinei de gaz</p>

Filaret / Uzina de gaz [gaz de iluminat] Balon "România" (Aero-Club Român, București)	Locot. Cantemir CÂMPEANU	<u>Altitudinea maximă:</u> 1650 m <u>Aterizarea:</u> duminică 15 iunie 1907, în apropiere de satul Roșu
---	---	--

© Ioan Vasile Butu, 2008.

Summary

An outstanding part in the history of spatial conquest is held by the balloon ascensions. The article presents sequences from the early attempts of balloon flight in Bucharest, in the late 19th century.