

**“Dorea să treacă în zbor Carpații, să-i unească pe români”.**  
**Mărturiile lui Ion Ciulu, mecanicul lui Aurel Vlaicu**

**“He wanted to fly over the Carpathians, to unite the  
Romanians”. Ion Ciulu Confessions, the Mechanic of Aurel  
Vlaicu**

*Vasile Bogdan,  
T.V.R. Timișoara*

**Abstract**

*I received the solicitation to walk along the tracks of the Romanian and worldwide aviation pioneer, in order to bring him back in the memory of Romanians, in a propitious period for acknowledging national values and for cultivating pride towards the personalities who gave identity to this people. Among the personalities who have spoken to me about the Romanian aviation pioneer, there was Ion Ciulu, unknown, forgotten, but without a doubt the most important, because he was the mechanic of Aurel Vlaicu.*

**Key words:** *airplane, motor, pilot, mechanic, flight*

În anul 1982, la centenarul nașterii *Măistorașului lui Dumnezeu*, Aurel Vlaicu, Studioul de Radio Timișoara difuza un serial radiofonic de excepție. La inițiativa directorului studioului din acea vreme, prof. Nicolae Oprean, un intelectual rafinat și promotor de cultură, am primit îndatorirea de a umbla pe urmele pionierului aviației românești și mondiale pentru a-l readuce în memoria românilor, într-o perioadă fastă cunoașterii valorilor naționale și cultivării mândriei față de personalitățile care au dat identitate acestui popor. Nu eram la prima inițiativă de acest gen, în anii anteriori dedicasem spații substanțiale din programele studioului unor seriale despre Mihail Sadoveanu, George Enescu, Maria Tănase, Octavian Goga, Ciprian Porumbescu. Cu excepția celui din urmă, care a avea să fie un scenariu de Teatru radiofonic, celelalte aveau să pună reporterul în fața unor încercări inedite. Trebuia să străbat țara în lung și lat, să găsec locurile și oamenii cei mai reprezentativi care, prin amintirile și cunoștințele lor, să ne readucă vii în față personalitățile despre care vorbeam, să pătrundă în înțelegerea operelor lor, să contribuie la mai buna cunoaștere și simțire a acestora.

Pentru reporterul care eram, obișnuit a căuta subiecte, a pune întrebări, a redacta reportaje era o experiență cu totul nouă. Întâi pentru că îmi punea în față o documentare de un fel cu care nu mă mai întâlnisem. Trebuia să reiau lectura operelor lui Mihai Sadoveanu, dar cu mult mai multă aplecare decât o făcusem în facultate, cu creionul în mână pentru a afla personajele și locurile cele mai reprezentative pentru opera scriitorului, în cazul lui George Enescu să ascult o bună parte din compozițiile sale, să-i citesc, de fapt să ascult amintirile depănate într-un celebru interviu cu Bernard Gavoty. Volumele de versuri ale lui Octavian Goga îmi deveniseră nedespărțite, după cum cântecele Mariei Tănase îmi reveneau mereu, cu drag în memorie, pe buze, le fredonam mereu.

Mult mai dificilă s-a dovedit a fi cealaltă documentare, a găsi oamenii care să-mi evoce personalitățile cu pricina. Din fericire, avea să funcționeze frățietatea de breaslă și pretutindeni unde mă duceam aveam să găsesc oameni care puteau să mă ajute, să-mi ofere adrese, numere de telefon, să-mi spună unde ar fi bine să mă duc, cu cine să iau legătura, de la oamenii simpli, la cei de seamă ai vieții științifice și culturale. Vor urma săptămâni bune, pentru fiecare serial radiofonic în parte, de călătorii, de căutări, de telefoane, programări, vizite, înregistrări, goana după trenuri și autobuze, nopți în hoteluri mai mult sau mai puțin sordide.

Carnetul de reporter avea să se umple de cifre, nume, adrese, iar benzile înregistrate ale reportofonului, care cântărea vreo patru kilograme și-mi atârna tot mai greu pe umăr, se înmulțeau. Întors la studio, ascultam înregistrările, multe dintre ele le copiam pe hârtie, să le păstrez și astfel în memorie, pentru că, fatalmente, *verba volant scripta manent*. Le-am orânduit apoi după sens, după informații, păstrând o ordine tematică, o anumită logică a evenimentelor, am introdus pasaje scrise de mine în chip de comentator, completând acolo unde erau mai puține cunoștințe ori trebuiau să fie accentuate altele. Apoi au intrat în funcțiune foarfecele, ciopârțind banda, lipind-o altfel, după reguli pe care le cunoșteam numai eu. În final, copiam tot acel „ghiveci” pe o bandă de emisie, introduceam și muzica, pentru a sublinia atmosfera, și încheiam drumul cel lung ascultând cu emoție, la aparatul de radio, produsul atâtor zbatări și căutări.

V-am vorbit în principiu despre cum se realiza un asemenea serial radiofonic pentru a sublinia un adevăr, în pofida aprecierilor vehiculate azi, cum că am fi străbătut o perioadă aculturală în acei ani ai comunismului, la postul oficial de radio dintr-o localitate de provincie numită Timișoara iată că se împlineau acte culturale de o mare valoare, care străbat timpurile. Din păcate manelizarea programelor actuale de radio și televiziune nu mai

permite reluarea, redifuzarea acestora, benzile însă se află, din fericire, încă în Fonoteca Studioului de Radio Timișoara.

Dar să mă întorc la subiectul pe care vi-l propun atenției, la Aurel Vlaicu. Spre surprinderea mea, zilele trecute am regăsit un vechi caiet de notițe din acei ani, în care mi-am notat, pe scurt, firește, câteva date cu privire la căutările mele din acel an 1982 pentru realizarea acestui serial. Notațiile de atunci îmi reaminteau momentele celor trei deplasări făcute pentru realizarea serialului, două la București și unul în localități ardelenene, unde mai puteam afla mărturii despre zborurile efectuate de Aurel Vlaicu, Alba Iulia, Blaj, Târgu Mureș, Arad...

Între personalitățile care aveau să mă primească cu amabilitate și îmi vor vorbi despre pionierul aviației românești, s-au aflat academicianul Elie Carafoli, prof. Florin Zăgănescu, Constantin Gheorghiu, un istoric al aeronauticii, cosmonautul Dumitru Prunariu și alții. Între aceștia, neștiut, uitat de lume, dar fără îndoială cel mai important, a fost Ion Ciulu, fostul mecanic al lui Aurel Vlaicu. Îmi vorbise despre el prof. Florin Zăgănescu, mirat el însuși că acesta mai trăiește, îmi dăduse și adresa sa din București, strada Sergent Turturică, nr. 62, undeva în Ferentari, și numărul de telefon, 23.11.89. „Trebuie să aibă deja vreo 90 de ani, nu știu dacă mai este în toate mințile, dar merită să încercați. Dacă reușiți ceva dați-mi și mie de veste”, a adăugat acesta. Pontul era peste așteptări, așa încât nu am ezitat, și, cu prilejul primei deplasări la București, l-am sunat la telefon. Mi-a răspuns cu o voce uscată, da, sigur, îmi stă la dispoziție, când doresc să vin. Nu știam că întâlnirea noastră avea să mă marcheze, că va constitui cea mai importantă mărturie din întregul serial, aducând expresia vie a personalității eroului aerului atât de aproape de noi. Acum, după atâtea decenii, dau publicității interviul, cu speranța de a contribui la mai buna cunoaștere a lui Aurel Vlaicu, a împrejurărilor în care acesta a obținut remarcabilele sale performanțe aviatice.

În mijlocul Bucureștilor, casa aceea spoită cu alb, simplă și tăcută, este o imagine de vis. Ca și bătrânul povârnit de vreme. În cele nouă decenii de viață timpul i-a scris tâlcuri pe care numai drumul acesta trudnic le ascunde și ți le dăruiește cu zgârcenie. Dar vrea să-mi vorbească, tăcuse prea mult pentru a nu-mi vorbi, în sfârșit, mie, celui care mi-am amintit de el, cel care știa ceea ce uitase toată lumea, că, atunci, cândva, dincolo de negura anilor, fusese, modest și neștiut, mecanicul lui Aurel Vlaicu. Cum căzuse frumosul meteor, biografia lui Ion Ciulu s-a pierdut în anonim. Dar memoria nu iartă. Și iată-l brăzdat de vârstă, sclipitor, prea plin de amintire...

- Când ați început să lucrați împreună?

- Din toamna lui 1909, când Vlaicu s-a prezentat la Arsenalul Armatei pentru a-și construi primul său avion, numărul 1, cu motor. Și a venit la Arsenal pregătit cu planurile, trimise de la Ministerul de Război. A venit cu planuri și schițe și a început lucrarea. A dat schițe la atelierul de lemnărie, să se lucreze partea lemnoasă. Apoi a venit la mecanică și ne-a dat schițe pentru diferite piese. Eu am lucrat la tendoane prima dată, că erau făcute din sârmă, nu erau tendoane cumpărate de el, erau tendoane de sârmă îndoită, lipite cu alamă și le filetam. A trebuit să fac întâi scule pentru ele, apoi atelierul de focoase, unde erau strunguri mici, a făcut piulițe de alamă. Și încetul cu încetul am lucrat aparatul. La tendoane a lucrat cu mine și un bătrân, Ferencz Fergheș, iar la atelierul de încheiere Iancu Răjdănescu, acesta era om de vreo 50 de ani, om bătrân în meserie. Și așa că încet-încet aparatul a început să se închege.

- Ați mai realizat până atunci avioane?

- Nu. Acesta a fost primul avion care s-a făcut în țara românească. Deși înaintea lui Aurel Vlaicu venise și Henri Coandă în Arsenalul Armatei. Era un colonel Zamfirescu. Și pe urmă nu mai știu ce a mai fost, I-o fi dat statul ajutor sau nu, că pe urmă acesta a plecat în Anglia și a lucrat acolo. Pe urmă am lucrat cu Vlaicu până la 1 ianuarie. Pe 1 ianuarie Vlaicu a plecat la Paris să-și comande motorul.

- 1 ianuarie 1910?

- 1910. Și când s-a întors de la Paris a dat mi se pare și pe la Berlin de și-a comandat și coloana vertebrală, țeava de aluminiu. Când a venit în țară a improvizat un atelier de vopsitorie. Era un atelier mare și l-au închis cu scândură și cu sac și acolo am început montajul. La montaj lucram eu și cu Iordănescu, care era mai bătrân. Eu eram ucenic în anul trei atunci.

- Câți ani aveți atunci?

- Vreo 19. Și Iancu Iordănescu și moș Nicolau și un ucenic, Negoită Radu. Pe el îl trimitea să ia mâncare, altfel făcea curățenie pe acolo. Și așa că încet-încet a început să se înjghebeze avionul. Întâi a venit rombul din față, am început să montăm coloana vertebrală, pe urmă partea din spate, patina și am început să-l închegăm. Pe la sfârșitul lui aprilie, mai era gata avionul. Dar nu ne venise motorul. Motorul a venit foarte târziu din Franța, din ce cauză nu știu. Am montat motorul la avion, i-am făcut întâi proba acolo, în Arsenal, că se adunase tot Arsenalul la vâjâitul acela pe care îl făcea. Pe urmă l-am demontat, l-am suit într-un vagon de cale ferată și l-am dus la Cotroceni.

- Ce fel de motor era?

- Motor *Gnom*, rotativ, cu 7 cilindri, 50 de caiputere... Și l-am dus la Aerostație. Acolo era un hangar unde se umflau baloanele, alea captive, cu care se urcau în observație. L-am montat întâi jos. Era o groapă mare, adâncă, de vreo patru metri. Era un hangar mare. Acolo Vlaicu a făcut o platformă de scânduri și montam pe ea. Pe urmă am început zborurile. Întâi să facă rulaj pe câmp. Ba se defecta, ba una, ba alta, până l-a pus la punct. A fost foarte mult de lucru până l-a pus la punct. După aceea, într-o zi, pe 15 iunie, venise foarte multă lume printre care și personalități marcante de stat, era prințul Carol, însoțit de profesorul său Murgoci, Nicolae, Elisabeta și Mărioara, cu trăsura amândouă. Și când și-a luat zborul, fie din emoție, fie că nu a cunoscut, că era prima dată, pentru că până atunci făcuse zboruri la mică înălțime, un metru, un metru și ceva, a vrut el așa să urce deodată la 20 metri, aproape vertical. Când a văzut el că urcă la vertical, a oprit motorul, involuntar de voința lui sau mai știu eu de ce, că pe urmă avionul a alunecat pe dreapta, a căzut și s-a rupt. Am dat fuga, m-a luat prințul Carol cu mașina lui, și l-am scos de sub aripă. Când am ridicat aripa să-l scot am zis: „Ai pățit ceva Vlaicule?” „N-am pățit nimic dar mi-am făcut un cucui în cap”. El vorbea ardeleneste și asta era vorba lui. „Dar nu-i nimic. În două săptămâni va fi gata”. Pentru că el avusese grijă să-și facă piese de rezervă, că se aștepta că are să se mai strice ceva. Și m-am dus pe urmă la Arsenal cu trenul și am refăcut ce era stricat și pe urmă am venit înapoi, la Cotroceni. Pe urmă am început zborurile și nu s-a mai întâmplat nimic cu el.

- Și care erau performanțele acestor zboruri?

- Se ducea până la forturi, venea înapoi. Ba spre Chitila, în apropiere. El nu cunoștea prea bine poziția Bucureștiului. S-a exersat, a prins bine pilotajul avionului. Într-una din zile ne trezim că vine aviatorul Mola la Cotroceni, cu avionul. Și atunci s-au luat la întrecere, că era și prințul Bibescu, care avea un hangar alături de hangarul Aerostației. Acesta avea un aparat Bleriot. Erau puține aparate pe vremea aceea. Dacă era al doilea ori al treilea. Și a început o întrecere amicală, cum s-ar zice. Ei, dar Vlaicu i-a întrecut pe toți. Aparatul lui era mai bun. Fahrmanul era mai greoi iar Bleriotul era mai mic.

- Și prin ce era mai bun aparatul lui Vlaicu? Care erau caracteristicile lui?

- Avea motor bun și zbura mai repede. Fahrman zbura mai încet, că era o hardughie mare, ca o magazie. Bleriotul avea motor mic, de 30-35 cai putere. Pe urmă, sigur, Bibescu și-a adus și unul de 50 de cai putere, mergea mai bine... Pe urmă au venit de la Chitila la Cotroceni aviatorii sublocotenent Negrescu și cu sublocotenent Neculai Protopopescu. Când au

venit la noi, la manșă era sublocotenentul Protopopescu. Când au plecat de la noi s-au luat la întrecere. La întoarcere a luat comanda sublocotenentul Negrescu. Erau tineri. Și pe urmă hai să facă și Vlaicu o întoarcere la Chitila. A plecat el, am plecat și noi. Într-o bună zi vine cu mașina și cu artistul Zaharia Bârsan. „Ioane, bagă de seamă, mergem la Chitila. Uite, eu mă duc până la forturi și mă întorc puțin înapoi. La jumătate dacă oi face la stânga să știi că am plecat la Chitila. Îl iei pe Zaharia Bârsan cu mașina și veniți după mine. Așa a făcut. S-a dus până la forturi, apoi s-a întors înapoi, la jumătatea drumului a făcut la stânga și a luat-o spre Chitila. Îi zic lui Zaharia Bârsan: „Hai la mașină”. Că nu merg. „Domnule, așa a zis domnu Vlaicu”. Că am repetiție la teatru. „Domne, așa a zis și să mergem”. Am plecat. Până să ajungem acolo el ajunsese deja demult. Când am intrat pe poartă întrebăm: „Domle, a venit domnu Vlaicu cu avionu aici?” „A venit, domnule. Când s-a dat jos din avion, l-au ajuns sârmele din urmă și s-a dat de trei ori peste cap. Ca să fie mai frumos de cum a fost. (Râde) Ca un Făt Frumos din povești”. Acolo am stat până sâmbătă. Duminică zice: „Ei, Ioane, vreau să fac un zbor și să văd cum merge”. I-am dat drumul, a zburat. Dar doar a trecut gardul și a aterizat. Și tocmai erau niște buturugi acolo, dacă zbura mai lung dădea peste buturugi și rupea avionul. Am luat avionul și am venit la hangar. „Măi, Ioane, nu e bună benzina. Eu mă duc să iau benzină din oraș, cu ea pot să zbor. Ioane, bagă de seamă, eu mă duc, tu să controlezi avionul sârmă cu sârmă. Adică să nu-i taie careva vreo sârmă ori...” Și la comenzi să desfaci, să fie gata când viu eu, să le încercăm numaidecât”. A plecat Eu m-am prefăcut că șterg aparatul, că șterg sârmele, dar în realitate le controlam așa, cu unghia pe fiecare sârmuliță, toate sârmele de la aparat. Și când a venit: „Ei, Ioane, cum e?” „Gata, domnu inginer”. Am pus benzină, am schimbat uleiul și gata. Dar întâi a controlat și el aparatul, ăsta era felul lui, ardelenesc, să fie sigur, a controlat cablurile de la planul de atac și de la direcție. Alea de la direcție era mai ușor, că era deasupra, dar aia de la manșă, de ridicare și coborâre, era prin țevă o parte băgată și a fost mai complicat. El a pus siguranțele de la cabluri, că eu le pregăteam și pe urmă îl chemam pe el și el le punea. Apoi a zburat. La Cotroceni. Eu am luat trenul și am venit la București.

Asta a fost în anul 1910. Pe urmă am zburat în fiecare zi. Zbura singur. Venea doctorul Nicolae Lupu, care era permanent la Cotroceni cu servieta de medicamente, că dacă se întâmpla ceva... Ei, nu s-a întâmplat nimic.

Toamna aceea a luat parte la manevrele militare de la Slatina și a zburat din Slatina la Piatra Olt, ducând prima scrisoare pe calea aerului comandantului cel mare la manevrele militare.

Apoi ne-am reînapoiat la București și s-au terminat zborurile, că era octombrie, noiembrie. Eu m-am întors la Arsenal, iar el a încasat un premiu de 50.000 lei și cu banii ăștia și-a început construcția avionului la Școala de arte și meserii.

- *Aurel Vlaicu 2?*

- Da. Pe urmă m-a cerut prin Ministerul de Război, a venit un deputat, Dumitru Pătrășcanu, cu o cerere făcută de el și aprobată de Ministerul de Război și m-a luat de la Arsenal, să lucrez cu el la Școala de Arte și Meserii.

Ei, dar nu v-am spus. În timpul zborurilor pe care le făcea cu numărul 1, într-una din zile a plecat să zboare spre Gara de Nord și i s-a desfăcut o sârmă de la o bujie și a scurtcircuitat motorul. A oprit motorul și a aterizat prin Cărămidari, pe la Ciurel, într-o grădină cu curechi, cu varză.

- Îmi închipui ce surpriză pe localnici...

- Sigur... Zice: „Am distrus curechiul omului”... Era necăjit. Am luat soldații dela Aerostație și m-am dus înaintea lui acolo. Pe drum l-am găsit cu băieții din mahala, care se înghesuiau să împingă la avion. Am luat avionul și l-am dus la hangar.

Altă dată, a plecat de la Cotroceni spre Dealul Spirii. Ce s-a întâmplat nu știu pentru că ne-am pomenit cu niște bubuituri „Bu! Bu!” și un fum gros, galben alburii. Mi s-a făcut frică, când l-am văzut am crezut că a luat foc, dar pe urmă am văzut că a oprit motorul, a ieșit din fumul acela, a virat și a venit la Cotroceni. Vedeam cum venea, încet, încet, la aterizare. Ce se întâmplase? O piesă de la o supapă din capul unui piston se rupsese. Supapa asta avea două piese mici, foarte delicate, și s-a rupt una din ele. Am demontat motorul. Ne-am dus la hangar, iar luni am demontat motorul și am găsit piesa aia ruptă. „Ioane, mă duc la Chitila, să vedem, nu au ăia să ne împrumute cumva o piesă?” Nu își luase piese de rezervă pentru motor, n-avea nici bani pentru așa ceva. Pe vremea aceea nu erau așa galantoni, să dai bani afară din țară... Ei, și la Chitila nu a găsit piesa, dar eu, în timpul acesta, m-am dus la maestrul atelierului. „Domnule maistru, îi zic, piesa asta o fac eu”. „O faci tu, măi Ioane?” „Da, domnule maistru, o fac”. Era unul Dobrică Stoiculescu, un om bătrân foarte bun. „Domnule maistru, o fac eu”. „Bine, mă”, „O aduceți dumneavoastră la atelierul de fierărie, luați o bucată de oțel de șrapnel, nu orice oțel mergea, și o reduceți la 30 milimetri diametru”. „Bine”. A venit cu ea în atelier, i-a dat-o la strungarul Iliescu, a

redus-o la 30 milimetri și erau niște bucăți rotunde, cu o gaură la mijloc de atâția milimetri, de 3 milimetri și alta mai mare de vreo 7 milimetri, care erau niște bucușe formate, și încet a făcut-o. Eu am făcut un șablon după piesa asta, după piesa ailaltă, care rămăsese bună, și am trasat-o pe aia, și pe urmă m-am dus la maestrul de la atelierul de freze. „Domnule, să-mi tai piesa asta așa și așa”. Am stat acolo cu el lână mi-a tăiat-o cum a trebuit. Piesa asta era o parte de 2 milimetri jumătate, limba care intra în supapă, capul ei, și ailaltă era cu greutate, dar la mijloc era o greutate într-o parte și alta în altă parte, iar la mijloc venea un arc de tablă, care apuca piesa asta care comanda două piese, le ținea așa, în frâu, în jos. Când se deschidea supapa, se deschidea arcul. Și am făcut treaba și ceea ce a rămas de pe urma frezei am luat cu craizlaițerul, cioc, cioc, cioc, cioc și am făcut două piese gata. După ce le-am făcut, hai să le călesc, să le cimentez, cum s-ar zice. Am luat o găleată de ulei, m-am dus la forjă, am luat o țevă de vreo doi țoli, am turtit-o la un cap și am băgat piesele astea cu o sârmă în țeava asta acolo, la foc, la forje. Și le urmăream de afară, când s-a încălzit bine, s-a înroșit bine, le-am scos și le-am băgat în ulei. Gata. Le-am controlat dacă nu s-a strâmbat ceva, totul a ieșit în ordine. După ce s-a întâmplat asta, a doua zi a venit și Vlaicu, pe la două-trei. Că atunci se lucra 12 ore. Când a venit el, maestrul era în mijlocul atelierului. A venit amărât, a vorbit cu maestrul și maestrul i-a spus: „Ți-a făcut Ciulu piesele”. Când a auzit, s-a repezit la mine. M-a luat în brațe, m-a strâns și m-a sărutat. „Frate Ioane, îți mulțumesc”. Și de atunci am rămas frați, că frate îmi zicea și el și frate-său, toți. I-am iubit pe toți, că au fost oameni cumsecade. Ei, am montat piesele acelea la avion, însă m-a certat, că una din piesele alea pe care le-am făcut eu, ce mi-am zis, să o încerc eu să văd dacă nu se rupe, i-am dat cu dalta, cu ciocanul, dar el: „De ce ai stricat piesa asta?” „Păi, trebuia să știu și eu ce am făcut. Dacă nu era bună și pățeam la fel?” N-a mai avut ce să zică. Pe urmă ne-am dus la Cotroceni și ne-am reluat zborurile, până toamna. A venit treaba cu manevrele. Am fost și eu acolo, până în octombrie când m-am întors la Arsenal. Aparatul numărul 1 a rămas statului și statul i-a dat o recompensă de 50.000 de lei, cum vă spuneam, din care el și-a început construcția aparatului numărul 2 la Școala de Arte și Meserii.

- De ce credeți că a simțit nevoia să mai facă un avion?

- Pe ăsta l-a făcut mai perfecționat decât numărul 1. Acela era mai simplu, cu elice de aluminiu, care erau ca niște lopeți. Îmi pare rău că nu am fotografia. Era cu niște lopeți de aluminiu, de 80 centimetri lopata, așa lată. La alt model a făcut cu elice de lemn. Elicele de lemn erau confecționate de Magnani, care avea un atelier de tâmplărie.



- Și erau mai bune decât cele de aluminiu?

- Lemnul era mai ușor. Deși nu cu mult pentru că acesta le făcuse din lemn de pin cu lemn de ulm. Plăci suprapuse și încliate bine, pe urmă erau legate, fasonate, legate în pânză. Treabă complicată. De aceea, Vlaicu s-a mutat de la hotel pe strada Sculpturii, 20-22, așa ceva, ca să urmărească cum se lucrează. Se ducea și lucra la Magnani elicele. Pe urmă erau chituite, vopsite, șleruite și vopsite din nou, lustruite. Și de aceea erau cam grele. Că pe urmă a zburat cu elicele astea la Blaj. Primul zbor l-a făcut în țară și apoi la Blaj.

- Alte deosebiri între cele două avioane?

- Deci o dată chestia cu elicele. Pe urmă partea de jos a avionului, barca de jos era închisă cu pânză la numărul 2, și făcuse o capotă, așa, ca la mașină, în față, știi. Pe câtă vreme la numărul 1 era numai un cerc făcut așa, deasupra motorului, ca să arunce ulei, și în spate avea o tablă cu o sită, să nu arunce cu ulei prea mult peste el. Așa că la al doilea a făcut și capota, care venea până la scaunul lui. El intra în scaunul ăla și de acolo pilota.

- Un fel de cabină de pilotaj...

- Da, cabină de pilotaj.

- Cam cât ați lucrat la primul avion și cât la al doilea?

- Păi la primul am lucrat din toamnă până în mai, toamna lui '909, de prin noiembrie, până în mai '910. La al doilea, tot așa, din octombrie '910 până în primăvara lui '911. La ăsta i-a venit motorul ceva mai devreme. În timpul ăsta el și-a făcut un hangar separat la Cotroceni, nu mai era hangarul Aerostației, în care se mutase unul, Nicolae Ion, care avea și el un avion. Vlaicu a zburat, zbura bine, dar tot în împrejurimile Bucureștiului. O singură dată a vrut să se ducă la Giurgiu și, în loc să nimerească la Giurgiu a nimerit la Oltenița. Eu l-am urmărit, împreună cu Octavian Goga și Vlahuță mi se pare.

- În mașină?

- Eu eram cu motocicletă și ăștia erau cu mașina.

- Cu motocicletă lui Vlaicu?

- Da. Și pe drum mi s-a defectat motocicletă. În fine, am reparat-o și am ajuns la Giurgiu. Dar de la Giurgiu nu am mai putut să vin înapoi și am tras la Iancu Iordănescu, știi, ăla cu care am lucrat la aparatul numărul 1. Că acum era armurier la Regimentul 15 Artilerie Giurgiu. Am dormit la el și a doua zi m-am întors dar cu trenul, pentru că nu aveam nici bani pentru benzină.

- Iar Vlaicu a venit de la Oltenița la Giurgiu?

- Nu, s-a întors la București. Numai noi, cu Goga și Vlahuță am fost la Giugu, apoi s-au întors și ei.
- Avea mulți prieteni scriitori, artiști...
- Octavian Goga, Vlahuță, Chendi, Șt. O. Iosif, au fost, într-adevăr, foarte mulți...
- Îl sprijineau?
- Da, sigur că da.
- Ați fost de față la unele întâlniri dintre ei?
- Se întâlneau ei între ei... Ilarie Chendi venea mai des la Cotroceni, cu Șt. O. Iosif. Șt. O. Iosif avea ceva conflict în familie. Octavian Goga nu stătea în țară, el a plecat și când a zburat Vlaicu la Blaj. El l-a adus pe Vlaicu în țară. El a fost la Bințiți și a venit cu el în țară și l-a dat în primirea scriitorilor... Era Ilarie Chendi, Șt. O. Iosif, Vlahuță. Nu știu dacă și Caragiale, că știu că pe atunci era la Berlin. Când a fost la Blaj a venit și Caragiale pe acolo. Am fotografia cu ei acolo...
- Am înțeles din cele câteva referiri pe care le-ați făcut că Vlaicu lucra concret la realizarea aparatului, nu stătea să dea indicații.
- El făcea schițe și le da, desene. „Uite, lucrează piesa asta așa și așa”. Dar să puie el mâna, nu pune mâna, nu lucra. Lucram noi. El numai da indicații și venea și controla dacă e bine sau nu e bine. Spunea: „Uite, aici nu e bine”.
- Dar l-ați văzut și gândind, adică în momente în care el se gândea și venea cu tot felul de idei noi și mai schimba?
- Nu. Ceea ce a plănuțit odată era bun plănuțit. Când a început montatul primului avion atunci a pus o planșetă acolo, în atelier, și acolo trasa. Asta la montat, deschiderea de roți, cutare, cutare și apoi trasa pe desen, socotea, avea rigla de calcul la el, cu rigla de calcul trasa și făcea socoteala și ne dădea dispoziție, așa, așa să faceți. Și așa făceam.
- Atunci, în anul acela când s-a realizat primul avion l-ați observat cum gândea avionul, cum îl proiecta, cum îl visa, cum se străduia să-l facă mai bun ?
- Nu. El știa ce are de făcut. El a știut ce are de făcut de la început.
- Câți ani avea Aurel Vlaicu când a realizat primul avion?
- 28 de ani.
- Iar dumneavoastră 19.
- Da, 19 ani.
- Ce fel de om era atunci când l-ați cunoscut ?

- Un om foarte bun. Glumeț, deschis, prietenos cu orișicine. Nu se ținea mândru sau... vorbea cu orișicine, vorbăreț. Și câteodată, când mergea lucrul bine, mai trăgea câte o ardelenescă așa, o fluiera. (Râde)

- Ce fel de voce avea?

- Voce potrivită, mai mult o fluiera. Când eram la Cotroceni cânta și el după gorniștii care făceau școală pe acolo, pe câmpia Cotrocenilor.

- Și vorbea cu accent ardelenesc?

- Da, curat ardelenesc. Vorbea în dialectul ardelenesc. De aia nu se prea înțelegea el cu Miclescu (Râde), cu colonelul Miclescu. El vorbea dialectul ardelenesc, ăla nu știa ce spune, că avea oarecare neplăceri cu Miclescu.

- Avea o vorbă a lui, o expresie preferată pe care o mai țineți minte?

- Nu.

- Iar dacă încercați să vi-l închipuiți, sigur, fotografiile sunt în jurul nostru, cum arăta ?

- Era un bărbat frumos... Uite, trebuia să vă spun de la început cum a venit când a venit prima dată în Arsenalul Armatei. Era un tânăr înalt, brunet, cu pardesiu bleumarin trei sferturi. În cap purta o pălărie tare, joben, guler scrobrit, manșete, niște pantaloni dungați, la modă, mai strânși sus și jos mai largi și ghete în picioare. Pantalonii ăștia anul viitor mi i-a dat mie, el și-a făcut alții.

- Ținea să fie elegant.

- Da. Ținea foarte mult să fie elegant. Pe urmă... se purta foarte bine cu toată lumea, și cu copiii. Domle, era un om popular. Venea doar și el din popor.

- Și toată lumea îl iubea?

- Îl iubea. Era iubit și stimat de toată lumea, săracul de el.

- Să ne întoarcem la avionul *Vlaicu 2*. Am vorbit despre deosebirile dintre primul și al doilea avion...

- Elicea era îmbrăcată în pânză, acoperișul era de tablă până la scaun, până la spătar. Era un fel de mașină de automobil. În față mai închis și în spate mai deschis, unde intra el cu scaunul. Și rezervorul de benzină la fel, tot deasupra...

- Viteza era mai mare acum?

- Era ceva mai mare. Când am venit de la Blaj, de la zborurile pe care le-a făcut acolo, la Blaj, Sibiu și Brașov...

- Când a fost zborul de la Blaj?

- Cam în 15 august 1911, atunci a fost mi se pare primul zbor și pe urmă am trecut de acolo la Sibiu... La Blaj erau Serbările Asociației *Astra*, a

românilor din Transilvania, și la serbările astea l-au chemat și pe Vlaicu. Și în timpul ăsta s-au făcut serbările. Ne-a spus și nouă, mie și lui frate-său Ion, că au venit și toți flăcăii din satul lui, de acolo au venit la Blaj, care au lucrat cu el la planor, și părinții, și ei dormeau în hangar, sub avion, eu le-am spus: „Să nu fumați sau să umblați cu țigări, cu foc pe aici că îi”... Și eu dormeam afară, în hangar. Și un cetățean, badea Toader, care era om de pază, în ziua serbărilor ne-a spus: „Du-te, ia-l și pe fratele Ion să te duci, știi tu unde”. Ne-am dus și noi, dar ne-am întors, ce era să vedem. Acolo lume multă, petrecere...

- Cam câtă lume era?

- Peste 40.000 de români au fost. Și curgeau trenurile încărcate. Și el atunci când a zburat de s-a ridicat la vreo mie de metri, asta a fost cea mai mare înălțime a lui la care s-a ridicat atuncea, și a făcut un ocol deasupra Blajului, iar o doamnă din Comitet i-a dat o cutie cu flori pe care le-a aruncat. De sus. Și pe crucea de pe Câmpia Libertății, era sus, pe deal... „Aruncând din eter flori, pe câmpul eliberator / Iar pe cea din urmă floare pe crucea indicatoare. / Aci români mulți s-au jertfit, frate, pentru sfânta lor dreptate și libertate”. Asta-i o poezie pe care am făcut-o eu. O am. Și pe urmă a aterizat și am băgat avionul în hangar, acolo să-l omoare lumea. Fiecare să-l atingă. (Râde) În fine, l-am băgat în hangar cu chiu cu vai și pe el și pe urmă ne-am făcut că am spart hangarul în fund și a ieșit. Până a plecat s-a terminat, a ieșit prin spate. Și atuncea s-au terminat serbările și noi ne-am pregătit pentru plecarea la Sibiu.

- Cu ce a fost transportat avionul de la București la Blaj?

- Cu trenul. Am avut un vagon în care a fost transportat avionul. Demontat. Băgat într-o cutie, o cutie de lemn închisă ermetic și pusă la vagon, ambalat bine să nu se răstoarne cumva.

- Și la Blaj cât ați stat?

- Vreo săptămână.

- Și a fost singurul zbor acela?

- Da, primul zbor. Pe urmă am plecat la Sibiu. La Sibiu când am ajuns, până s-a montat hangarul, un inginer foarte bun ne-a făcut hangarul de lemn. Acolo am ajuns cu trenul. Când am ajuns noi la Sibiu noi am dormit la un hotel, hotel *Barbu* mi se pare, și avionul l-am montat în sala de dans a orașului. Dormeam eu și cu fratele Ion acolo, lângă avion și era închis avionul așa, de mese. Și pe urmă, când a fost gata hangarul, l-am dus la hangar, afară, la câmp. Pe câmpul de instrucție al ostașilor. Dar acolo au venit niște ploii și nu am putut să facem aproape nimic. Numai în ultima zi a șederii noastre acolo a zburat. A profitat de ocazie că s-au oprit ploile și a

făcut un zbor în fața autorităților superioare, ca să știe că nu s-au încasat banii degeaba. Știți, că s-au vândut bilete, dar populația nu a putut lua parte la zboruri din cauza ploii. A făcut zborul și pe urmă am demontat avionul și am plecat, ne-am dus la gară și am plecat la Brașov. Când am ajuns în gară eu am avut o discuție cu un ceferist ungur că de ce nu vorbesc ungurește. Eu nu știam, ce știam eu ungurește? Pe urmă i-a spus fratele Ion Vlaicu cică: „Nu știe, e din regat, e mecanicul lui cutare, nu știe să vorbească ungurește”. Atunci s-au lămurit lucrurile. Am plecat cu trenul la Brașov și acolo am montat avionul ăsta, am făcut hangarul pe o câmpie acolo și tot așa, și acolo au început ploile, cât am stat pe acolo, s-a mai vizitat avionul de către cetățeni, dar când a apucat ca să zboare a venit o furtună domle, de credeai că rupe pomii din pământ. Totuși Vlaicu a zburat, cu toată furtuna asta a zburat. M-am consultat cu el: „Domn inginer, virați contra vântului, dacă e ceva...” Și așa a făcut, a zburat în circuit și a zburat contra vântului. Când se ducea cu el la 100 de metri, când venea cu el la 30 de metri de pământ, uite-așa, așa făcea cu el (îmi arată cu mâna). Și a aterizat în niște porumb. La aterizare a rupt roata din stânga și planul de atac, de direcție, din stânga iar l-a rupt. Pe urmă de acolo am terminat, am adus avionul cu oamenii la hangar, l-am demontat și l-am băgat la cutie și am venit la București. La București l-am montat din nou, am refăcut avionul, tot ce s-a stricat. După ce am refăcut avionul am stat până la 1 ianuarie, n-am mai zburat că începuseră vânturile. A mai zburat el ceva, dar prea puțin, că pe urmă a fost timpul rău, era prin octombrie, noiembrie și apoi am mai stat până la 1 ianuarie la el. La 1 ianuarie l-am părăsit.

- Definitiv?

- M-am întors la Arsenal unde mi-am depus examenul de ucenic, că eram în anul IV acuma, mi-am depus examenul de ucenic, mi-am luat examenul și, la 2 februarie, era zi de sărbătoare, m-am dus la el cu o coală de hârtie de 1 leu, mi-a făcut certificat. „Domn inginer, îmi dați și mie un certificat? Am reușit examenul”. „Bine”. Mi-a dat un certificat și am plecat de la el. Eu am rămas în Arsenal. Că eram omul Arsenalului, el m-a împrumutat, cum s-ar zice. Primăvara m-am pomenit cu un bilet: „Ioane, aș vrea să...dacă poți vino dimineață și scrie dacă nu poți... Vino dimineață pe la mine, aș vrea să te angajez necondiționat că ai fost mai înainte. Dacă nu poți, scrie pe o hârtie și las-o la poartă. Dar eu aș vrea să vii chiar de mâine, că de Paște plecăm la Cernăuți”. M-am dus la maestrul atelierului. „Bine, du-te de vezi ce e și să-ți vezi de treabă”. M-am dus la el. Ce se întâmplase: el angajase un mecanic, dat de Magnani, tot un tânăr, dar tineri de-ăștia scrântiți la creier, și într-o zi când zbura el atunci, era prin martie, aprilie,

așa ceva, el a luat motocicletă lui Vlaicu, s-a suit pe ea și a căzut cu ea într-un șanț și a rupt motocicletă. M-am dus la el: „Domne, am venit”. „Ioane, zice, uite, mecanic care l-am luat mi-a rupt motocicletă. Hai să-mi ajuți să o demontăm”. Am demontat-o cu el, m-am dus cu cadrul la un specialist, unu Dumitrescu, care era specialist în reparații de biciclete, de astea, de furci, mi-a reparat-o, am venit cu ea înapoi, am montat-o cu el. Zice: „Ioane, eu aș vrea să vii la mine”. „Domn inginer, eu nu mai pot să viu. Eu mă căsătoresc, tocmai eram în vorbă cu o fată, rămăsese gravidă și nu pot să mai viu, și părinții îmi spun să-mi văd de treabă și să mă mulțumesc cu leafa pe care o am la Arsenal. Ființa asta lucra și ea, avea servicii și ea și ne echipam amândoi”. „Ioane, tune dracu-n foiu tău, zice, muiere îți trebuie?”. „Ce să fac, domn inginer, asta-i treaba”. Eram singur în București și nu-mi plăcea să umblu hai-hui cu toate haimanalele. Eram liniștit. Mă duceam la locul meu, la casa mea și gata. Și așa că cu asta s-a terminat.

- După aceea nu v-ați mai întâlnit?

- Nu m-am mai întâlnit cu el, dar îl vedeam când trecea cu mașina, că își cumpărase o mașină, mașină mică și îl avea mecanic pe vărul său Miron, dar nu era mecanic băiatu, era țăran de acolo, de la țară. Era tâmplar de meserie, cunoștea și el puțin și îl avea pe el. Și când a venit din războiul din Bulgaria atuncea știu că s-a defectat... el a zburat deasupra Capitalei până la Palatul Regal și de acolo, când s-a întors, s-a defectat conducta de benzină, s-a dezlipit de la rezervorul de benzină și toată benzina a curs în spate, și el a aterizat încet tocmai pe la Malmaison, aicea unde erau cazarmile alea de artilerie. A aterizat acolo, într-o grădină. Și mă duc și eu și întreb: „Ce s-a întâmplat, domne?” „Uite, asta, asta, asta”. De atunci nu l-am mai văzut. Aia a fost ultima întâlnire când l-am mai văzut. Pe urmă, la moartea lui.

- Ați fost la înmormântare?

- Da.

- Cum s-a petrecut de fapt moartea lui și cum a fost înmormântarea?

- A avut o înmormântare foarte frumoasă săracu... Cum a murit nu știu. Dacă nu eram cu el... Dar părerea mea este că el a căzut într-un gol de aer. Dacă a făcut un viraj cu aripa la verticală, a dat într-un gol de aer, gata. După cum scriu și ăștia care l-au urmărit, Magnani și cu Filișteanu, că s-a format coloana vertebrală în formă de Z. Și scrie acolo că au controlat toate comenzile, toate sârmele, totul a fost intact. Așa că asta a fost: golul de aer. Tocmai plouase în ziua aia pe Valea Prahovei pe acolo unde s-a întâmplat asta, plouase, și după ploaie întotdeauna sunt goluri de aer.

- El dorise să treacă Carpații chiar...

- Da, îl chemase mi se pare ăia de la Orăștie să treacă Carpații. Ce putea să facă el cu un avion mic ? El a vrut să treacă printre munți, pe calea ferată, că scrie generalul Negrescu o carte în care scrie că: „Când a văzut cotiturile alea pe acolo s-a reîntors înapoi”. Și acolo a căzut când a vrut să aterizeze. A căutat un loc de aterizare și atunci, când a făcut virajul ăla la vertical cu avionul, atunci a căzut într-un gol de aer și s-a prăbușit săracu.

- Și înmormântarea?

- P-ormă l-a adus de acolo la spitalul din Câmpina și de acolo l-au adus la București, aici.

- El a murit pe loc.

- Pe loc, sigur că da. Știu că era lovit aicea, mi se pare, la nas, avea o lovitură aici și mi se pare că picioarele erau strivite și o mână, știu că scrie în cartea aia a lui generalul Negrescu. Și de acolo pe urmă l-au dus la biserica Sf. Gheorghe, unde l-au ținut trei zile de l-a văzut populația.

- Multă lume a venit.

- Multă lume! Dacă coloana era la cimitirul Belu Militari și coada era la cheiul gârlei, la Dâmbovița, așa multă lume a venit. Și cu asta săracu s-a terminat. Și la o lună de zile a murit și bietul Negel, un prieten al lui, un sublocotenent săracu. Tot așa, la o lună mi se pare, și a luat un avion Fahrman și s-a dus cu el la Târgoviște și acolo, la aterizare, a căzut și a murit.

- Care erau condițiile lui materiale? Din ce și-a putut permite să construiască aceste două avioane?

- În primul rând i-a dat Ministerul de Război. Că dacă s-a construit în Arsenalul Armatei i-a dat curaj și acolo l-a făcut. Și pe urmă, Ministerul Lucrărilor Publice și ministrul Haret, ăsta l-a încurajat și l-a ajutat foarte mult. Îi dădea o pensie lunară de 300 de lei și Ministerul de Război iar 300 de lei, unu Morțoiu, unu de la Ministerul Instrucțiunii Publice, nu știu, nu mai îmi aduc aminte nici eu. Și cu banii ăia trăia el.

- Ați vorbit cu el sau, întâmplător, ați aflat de la alți oameni, care erau părerile lui despre aviație, de ce iubea atât de mult aviația, de ce dorea cu orice preț să se ridice în văzduh?

- A avut el plăcere să zboare. După cum spunea, ar fi vrut să schimbe avionul în elicopter. Îmi spunea: „Măi, Ioane, am să fac un avion cu aripi rotative”. Eu nu-l înțelegeam cum dracu o să facă aeroplanul și să se învâртеască aripile așa și să zboare aeroplanul? Elicopter era. Adică el vroia să-l transforme, să facă elicopter în locul avionului.

- Dar de ce vroia cu orice preț să zboare?

- Avea el pasiunea asta să zboare. Când a fost cu Caragiale de a dormit la profesorul Ciura, la Blaj, și a venit și Caragiale, și a făcut experiențe cu benzină. A luat niște benzină și i-a dat foc, cum a plesnit să vadă ce-i, dacă are tărie benzina aia. Cum a plesnit s-au speriat ăia care erau în casă acolo. (Râde)

- Și Caragiale?

- Și Caragiale, sigur că da.

- Când a avut loc de fapt primul zbor al lui Aurel Vlaicu cu avionul *Aurel Vlaicu 1*?

- Primul zbor a fost la Băneasa, la mitingul de aviație de la Băneasa când a zburat atunci prima dată în public.

- Când a fost asta?

- În octombrie mi se pare, '910. Toamna lui '910. Atunci a zburat în fața publicului bucureștean. Erau tribunele pline și am o fotografie într-o revistă în care el vorbea cu ministrul Arion. Și atunci a zburat. Știu că m-am dus eu cu maistrul Stoicu și am recunoscut întâi drumu de la Cotroceni, de la aerodrom, la Băneasa, pe jos, cum să meargă, știți, că ne-am dus cu avionu pe jos, noaptea. Ne-am dus cu el încet pe jos, montat complet, până acolo. Pe urmă a zburat cu el a doua zi, a fost primul zbor care s-a plătit. Era cam supărat el pe cineva care încasase ceva mai mulți bani (Râde) peste, ăștia care erau la casa de bilete. Și pe urmă de acolo iar ne-am întors...

- Cum a decurs zborul?

- Întâi și întâi a făcut, era cam vânt, a făcut un zbor de încercare. S-a ridicat cu aeroplanul, s-a lăsat jos și l-am readus la loc, și pe urmă a făcut zborul de plecare. A plecat, s-a dus cu avionul, s-a întors și a aruncat din avion flori pe tribunele populare, unde era populație.

- La ce înălțime s-a ridicat?

- La înălțime de vreo 2-300 de metri. La înălțimea asta zbura el mai mult. Și pe urmă a aterizat și ne-am întors a doua zi. Tot în seara aia, tot noaptea, ne-am întors la Cotroceni, tot pe jos, cu avionul, că el nu cunoștea drumurile pe atunci, că atunci s-ar fi dus cu avionul direct la Cotroceni. Cu asta s-a terminat și cu zborul de la București.

- Care era opinia lui despre Ardeal, despre Țara Românească, despre ideea asta de a de uni cele două țări?

- El a venit în Țara Românească expres, să construiască în Țara Românească avionul. Nu în altă parte. L-au rugat ungurii să-l construiască la ei, și nemții l-au rugat să-l construiască la ei, dar el n-a vrut, a venit în Țara Românească.



- El fiind român și considerând că este un drept al poporului român să aibă acest avion?

- Da. Așa că era un mare om.

- Fotografii dar și câteva piese foarte interesante dețineți aici, în casă, domnule Ion Ciulu. Despre ce este vorba?

- Este vorba despre niște piese ale machetei avionului *Vlaicu nr. 2* pe care eu vream să le fac, să le dau orașului Blaj, acolo unde a zburat, peste 40.000 de români au asistat la primul lui zbor acolo. Iar prima machetă a avionului nr. 1 mi-a fost luată și dusă în America și de acolo nu s-a mai întors. În '939. În '940 a fost expoziția la Paris și au vrut să mi-l ia și pe numărul 3, care l-am donat Muzeului Militar, însă inginerul Dumitru Leonida, care era directorul Societății generale de gaz și electricitate, unde eu am făcut servicii 40 de ani, nu m-a lăsat și mi-a zis: „Nu-l mai vezi după cum nu l-ai văzut nici pe numărul 1”. Așa că nu l-am mai dat.

- Câte tipuri de avioane a făcut Aurel Vlaicu?

- A făcut două tipuri, al treilea era tipul nr. 3, care avea piesele construite în Anglia, la casa Marconi.

- Și prin ce se deosebea de 1 și 2?

- Carlinga era aerodinamică complet și aripile nu mai erau drepte, dreptunghiulare, ovale, ci era în formă de daltă.

- Tot pentru ca să crească viteza tot timpul?

- Da. Și chiar comenzile, planurile din față nu mai era ca la nr. 1 și 2, planul din față era din două bucăți, unu în dreapta și unu în stânga carlingii, nu mai era în fața barei care era a coloanei vertebrale, iar în spate planul orizontal nu mai era triunghiular și invers, era tot ca partea din față, în sus mai înguste și în spate mai late, mai lungi.

- Deci el tot timpul studia și cerceta mai departe.

- De aia vă spusei că el urma să-l transforme în avion rotativ, cu aripi rotative, elicopter.

- Nu l-ați văzut niciodată citind, studiind?

- Nu, pentru că eu nu știu ce făcea acasă la el. (Râde) Eu eram la casa mea, el era la casa lui.