

Alin Spânu¹



Paul Teodorescu-1932

AVIAȚIA ROMÂNĂ ÎN ANALIZA LOCOTENENTULUI-COLONEL PAUL TEODORESCU, ȘEF DE STAT MAJOR LA INSPECTORATUL GENERAL AL AERONAUTICII (1925)

Carierea ascendentă a generalului Paul Teodorescu² a cuprins, între altele, și funcția de șef de Stat Major al Inspectoratului General al Aeronauticii (I.G.A.), în perioada iulie 1923-octombrie 1926. În prima zi a anului 1926 locotenent-colonel Paul Teodorescu a înaintat o „Dare de seamă asupra situației Aeronauticii la finele anului 1925”, afirmând că „o datorie de conștiință și de onoare m-a determinat să întocmesc această lucrare”³ (**Anexa**). Motivul era că, deși pe hârtie I.G.A. avea mai multe structuri subordonate, practic nu exista decât Direcția Superioară a Aeronauticii.

Din acest motiv, coordonarea și corespondența cu structurile subalterne – Comandamentul Trupelor Aeronautice, școlile și centrele de instrucție, unitățile etc. – erau foarte greoaie.

I.G.A. a purtat această denumire din 1 aprilie 1923, când prințul moștenitor Carol a fost numit inspector general al Aeronauticii, însă abia la 23 iunie 1924, prin Înaltul Decret Regal nr. 2057, a fost oficializată. La finalul anului 1923 colonelul Gheorghe Rujinski⁴, șeful Direcției Superioare a Aeronauticii, a întocmit o dare de seamă privind evoluția acestei arme din 1920 și până la 1 aprilie 1923. Teodorescu a constatat că, până atunci (1923), „un program de dezvoltare a Aeronauticii nu exista”⁵. Imediat după înființarea I.G.A. se înaintează către guvern, Ministerul de Război, Marele Stat Major și Consiliul Superior al Apărării Țării memorii și proiecte privind dezvoltarea aviației. În decembrie 1923 memoriul privind organizarea forței aeriene a propus trei variante, care difereau doar din punct de vedere al numărului de avioane achiziționate – între 1.300 și 2.050. Toate propunerile aveau la bază un program pe 5 ani, care cuprindeau inclusiv mărirea personalului navigant și nenavigând, investiții în infrastructură și achiziții de echipamente⁶.

O dată cu numirea lui Teodorescu ca șef de Stat Major, acesta a continuat și aprofundat programul inițial, iar în primul rând a crescut numărul de elevi din toate școlile subordonate. La Școala de pilotaj, în 1925, au fost primiți 328 de elevi, număr considerat necesar pentru acoperirea necesităților. La capitolul infrastructură s-a renunțat la barăcile de lemn devenite impropii și s-a adoptat câte un tip unic de pavilion din cărămidă și beton: de dormit, de administrație, magazie, atelier, hangar etc. Până la finalul anului 1925 au fost finalizate 24 hangare de beton, 6 hangare fier-lemn, 8 hangare magazii, 41 pavilioane pentru administrație, studiu și dormit.

Programul de achiziție 1925-1929 pentru aparate de zbor avea în vedere achiziția totală a 390 avioane de recunoaștere-observație, 450 avioane de vânătoare, 270 bombardiere și 20 hidroavioane. La data întocmirii dării de seamă, sosiseră în țară 120 aparate de recunoaștere-observație și 50 de vânătoare, însă nu intraseră în dotare deoarece anumite divergențe au lăsat „recepționarea în suspensie”⁷.

I.G.A. s-a preocupat și de elaborarea unei noi legi a Aeronauticii, care a fost definitivată la începutul anului 1925 și trimisă pentru eventuale observații la Ministerul de Război, Marele Stat Major, Inspectoratele nr. 1, 2 și 3 de Armată și Consiliul Superior al Oștirii. Cu avizele pozitive proiectul legislativ a fost depus în Parlament și trebuia dezbătut în primăvara anului 1925, însă a

fost amânat pentru sesiunea din toamnă. La capitolul Concluzii șeful de Stat Major al I.G.A. a menționat care au fost progresele pe acest palier: organizarea eficientă a structurilor, atât pe verticală, cât și pe orizontală (comandament unic, crearea Statului Major al Aerului, a Serviciului intendenței, a școlilor de profil, profesionalizarea procesului de învățământ etc.); creșterea efectivelor în școli, raportul fiind între anii 1923 și 1925: la Școala de pilotaj 48/328, piloți brevetați 158/312, observatori brevetați 29/90 etc. A fost introdusă o uniformă specifică armeei „pentru formarea spiritului de corp”⁸, s-au mărit primele de zbor și s-a introdus «prima tehnică», pentru „atragera elementelor mai bune”⁹. A fost cristalizată o doctrină proprie prin instrucțiuni și regulamente, în număr de 21, dintre care 8 erau finalizate. Ca fapt divers, să consemnăm două elemente care arată dezinteresul decidenților politico-militari, după război, față de această armă: Teodorescu a propus ca la instrucție să se efectueze și trageri din avion, acestea fiind „primele după război”¹⁰ (!?); la capitolul Disciplina a impus, între altele, un control administrativ al unităților, „care nu erau verificate de la 1916”¹¹ (!?).

În încheiere, locotenent-colonel Paul Teodorescu consideră că în perioada 1 aprilie 1923-1 ianuarie 1926 aeronautica națională a dovedit „un real progres”¹² față de perioada anterioară. Desigur că liderii armeei aeriene care s-au zbatut și au avut un sprijin superior (Casa Regală, Ministerul de Război, Marele Stat Major, guvern) au reușit să impună o dezvoltare pe toate palierele (achiziții, dezvoltare școli și infrastructură). Din păcate, problemele financiare nu au permis finalizarea integrală a nici unui program de achiziții pentru aeronautică¹³, ceea ce, pe termen mediu și lung, a cauzat pierderi umane și materiale ireparabile.

Anexa

1 ianuarie 1926

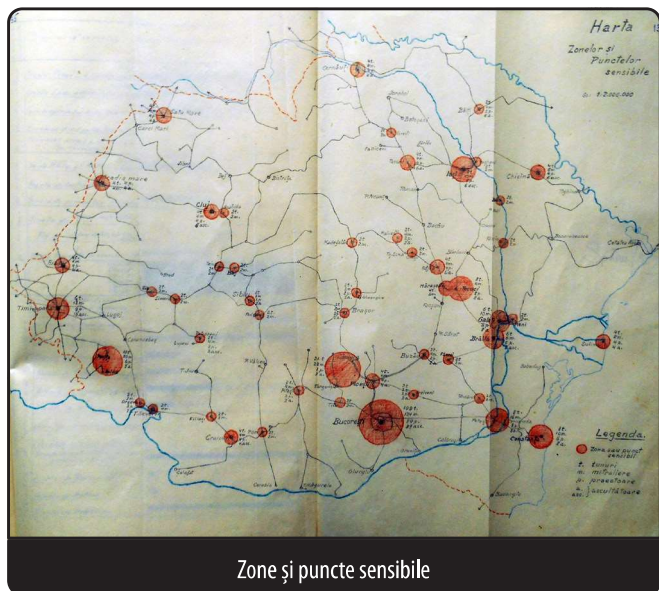
DARE DE SEAMĂ ASUPRA SITUAȚIEI AERONAUTICII LA FINELE ANULUI 1925

Cap. I. Organizare

A) Organizarea generală

Organizarea actuală a Aeronauticii este aceea prevăzută prin Înaltul Decret nr. 3983/1925, ca rezultat al referatului nr. 564 din 25 octombrie 1925 al acestui Inspectorat (anexa nr. 1¹⁴).

Până la această dată, deși atribuțiile Inspectoratului General al Aeronauticii, de la înființarea lui, 23 iunie 1924, erau aceleași – tehnico-administrativă, de



Zone și puncte sensibile

comandament și de învățământ –, totuși Inspectoratul nu dispunea decât de un singur organ: Direcția Superioară a Aeronauticii, pentru atribuțiile tehnico-administrative. Pentru celelalte două atribuții nu există nici un organ intermediar, numeroase unități și școli depinzând direct de Inspectorat, ceea ce făcea un comandament foarte greu. Propunerea făcută prin referatul nr. 564/925 a avut de scop de a remedia acest neajuns, completând organizarea deja existentă prin alte două organe intermediare corespunzătoare atribuțiilor de comandament și de învățământ. Astfel, s-a ajuns ca Inspectoratul General al Aeronauticii să dispună astăzi pentru executarea celor trei atribuții ale sale de trei organe în subordine și anume:

- 1) Direcția Superioară a Aeronauticii, pentru studierea și rezolvarea chestiunilor tehnice și administrative.
- 2) Comandamentul Trupelor de Aeronautică, pentru conducerea, instrucția și pregătirea de război a unităților aeronautice.
- 3) Comandamentul Școlilor și Centrelor de Instrucție de Aeronautică, pentru formarea și pregătirea întregului personal al Aeronauticii.

Funcționarea Inspectoratului General al Aeronauticii, ca rezultat al acestei organizări, a fost hotărâtă prin Directivele Generale nr. 11.211/925 (anexa nr. 2¹⁵), care urmau să se aplice de la 1 ianuarie 1926. Aeronautica cuprinde: comandamente, unități, școli și stabilimente.

I) Comandamente

Inspectoratul General al Aeronauticii, care purta această denumire de la 1 aprilie 1923, o dată cu numirea A.S. Regale ca inspector general al Aeronauticii, a fost de fapt creat prin Înalt Decret nr. 2057/23 iunie 1924 și cuprinde:

- Direcția Superioară a Aeronauticii, la București;
- Comandamentul Trupelor de Aeronautică,

propus de Inspectoratul General al Aeronauticii cu nr. 564 și 641/925 și creat prin Înalt Decret nr. 3983/925, la București;

- Comandamentul Școlilor și Centrelor de Instrucție ale Aeronauticii, creat prin același înalt decret, la Băneasa.

II) Unități

- Grupul 1 Aviație Recunoaștere, Iași, prevăzut de Ordinea de Bătăie a Armatei, anexă la Instrucțiunile de aplicare a Înaltului Decret nr. 1764/1923;

- Grupul 2 Aviație Recunoaștere, Cluj, idem;

- Grupul 3 Aviație Recunoaștere, Galați, luat ființă prin modificările propuse de Inspectoratul General al Aeronauticii aduse Ordinii de Bătăie de mai sus, anexa 4 la Instrucțiunile de aplicare a Înaltului Decret nr. 1764/1923;

- Flotila de Luptă, Pipera;

- Grupul de Aviație pentru Marină, Anadalchioi, prevăzut în Ordinea de Bătăie a Armatei arătată mai sus;

- Grupul de Aerostație, fortul Pantelimon;

- Regimentul Artilerie Antiaeriană, București, trecut sub ordinea Inspectoratului General al Aeronauticii pe ziua de 1 august 1923, prin aprobarea Ministerului de Război pe referatul Inspectoratului nr. 4652/923.

III) Școli

- Școlile Pregătitoare și Speciale ale Aeronauticii propuse prin referatul Inspectoratului General al Aeronauticii nr. 434 din 1 noiembrie 1924 și create prin Înalt Decret nr. 3761/1 noiembrie 1924, la Cotroceni.

- Școlile de Pilotaj și Antrenament, Tecuci și Centrul de Instrucție, Băneasa, reorganizate și constituite ca unități corp aparte prin același înalt decret.

- Școala Tehnică a Aeronauticii, Mediaș, transformată și reorganizată din Școala elevilor meseriași (prevăzută în Ordinea de Bătăie a Armatei, Înalt Decret nr. 1764/923) prin același înalt decret.

- Școala de Tir și Bombardament Aerian, propuse de Inspectoratul General al Aeronauticii cu nr. 641/925 și creată prin Înalt Decret nr. 3893/925, la Mamaia.

IV) Stabilimente

- Arsenalul Aeronauticii, Cotroceni, prevăzut de Ordinea de Bătăie a Armatei, anexă la Instrucțiunile de aplicare a Înaltului Decret nr. 1764/1923;

- Depozitul Central de Materiale al Aeronauticii, Cotroceni, idem;

- Depozitul de Muniții al Aeronauticii, propus de Inspectoratul General al Aeronauticii cu nr. 641/925 și creată prin Înalt Decret nr. 3893/925, la Bateria 7/8.

B. Organizarea interioară a comandamentelor, unităților, școlilor și stabilimentelor

I. Comandamente

a) Organizarea interioară a Inspectoratului General al Aeronauticii se arată în Anexa 3¹⁶;

b) Organizarea interioară a Direcției Superioare a Aeronauticii, în Anexa nr. 4¹⁷ (proiect);

c) Organizarea Comandamentului Trupelor de Aeronautică, în anexa nr. 5¹⁸.

d) Comandamentul Școlilor cuprinde un birou de adjutantură și un birou de instrucție.

II. Unități

a) Organizarea unui Grup de aviație-recunoaștere, în anexa nr. 6¹⁹.

b) Organizarea Flotei de luptă, în anexa nr. 7²⁰;

c) Organizarea Grupului de Aerostație, în anexa nr. 8²¹;

d) Organizarea Regimentului Artilerie A.A., în anexa nr. 9²².

III. Școli

a) Organizarea Școlilor pregătitoare și speciale, în anexa nr. 10²³;

b) Organizarea Școlii de pilotaj, în anexa nr. 11²⁴;

c) Organizarea Școlii tehnice, în anexa nr. 13²⁵;

d) Organizarea Centrului de instrucție, în anexa nr. 12²⁶ (proiectul pentru 1926 în anexa nr. 12bis²⁷);

e) Organizarea Școlii de tragere și bombardament, în anexa nr. 14²⁸.

IV. Stabilimente

a) Organizarea Arsenalului Aeronauticii, în anexa nr. 15²⁹;

b) Organizarea Depozitului Central de Materiale Aeronautice, în anexa nr. 16³⁰;

c) Organizarea Depozitului de Muniții al Aeronauticii, în anexa nr. 17³¹.

[...]

D. Programul de dezvoltare a Aeronauticii

La sfârșitul anului 1923 starea aeronauticii era cea descrisă de colonelul Rujinski în darea sa de seamă intitulată „Dare de seamă asupra situației Aeronauticii la finele anului 1923”, înregistrată cu nr. 58 din 27 august 1923. Un program de dezvoltare a Aeronauticii, relativ la dotarea cu material, formarea personalului, organizarea unităților și construirea de localuri, nu exista. După o scurtă orientare și intrare în ambianța acestei arme, Inspectoratului General al Aeronauticii înaintea guvernului, Ministerului de Război, Marelui Stat Major și Consiliului Superior al Apărării Țării, următoarele lucrări și studii:

a) Memoriu relativ la înființarea și organizarea forței aeriene, din 15 decembrie 1923, propunând trei variante în ceea ce privește numai aviația:

- varianta I-a, cu 1300 avioane;
- varianta II-a, cu 1545 avioane;
- varianta III-a, cu 2050 avioane.

b) Proiect de organizarea și dezvoltarea Aeronauticii, cu nr. 53 din 12 martie 1924, pe 5 ani (1924-1929 inclusiv), cuprinzând materialul de aviație, aerostație, apărare antiaeriană și construcțiile respective, pe baza variantei I-a, aprobată de guvern.

c) Proiect de organizarea și dezvoltarea Aeronauticii pe 5 ani (1924-1928), cuprinzând recrutarea și formarea personalului, pe baza variantei I-a.

d) Proiect de tabele de efectiv în legătură cu programul de dezvoltare pe 5 ani.

Pentru dezvoltarea Aeronauticii s-a stabilit următoarea ordine de urgență:

1) Formarea personalului.

2) Echiparea terenurilor de aterisaj (infrastructură).

3) Dotarea cu material.

4) Constituirea și organizarea unităților.

1. *Formarea personalului* a format grija de competență și în acest scop s-au creat următoarele școli:

a) Școlile pregătitoare și speciale de ofițeri naviganți și mecanici, pentru a se forma, prin școli proprii, cadrele necesare acestei arme, tinzându-se astfel a reduce recrutarea ofițerilor necesari aeronauticii din celelalte arme. Pentru anul 1925-1926 efectivul școlilor a atins: 39 elevi combatanți, 46 elevi mecanici, 42 elevi ingineri T.T.R., 102 ofițeri școala specială.

b) Școlile de pilotaj și antrenament, a căror efectiv a sporit progresiv, primindu-se în anul școlar 1925-1926, 328 elevi piloți, efectiv socotit necesar pentru încadrarea unităților la sfârșitul anului 1926.

c) Școala tehnică, pentru a pregăti meseriași specialiști de aeronautică, primindu-se în acest an 75 elevi.

d) Centrul de instrucție, însumând diferitele școli de specialități necesare aeronauticii, a brevetat 30 ofițeri observatori, 18 meteorologiști, 26 radiotelegrafiști, 30 fotografi laboranți.

e) Școala de tir și bombardament aerian, pentru dezvoltarea și întreținerea aptitudinilor de tragere din avion a personalului navigant, participând la stagii 42 de ofițeri și reangajați.

2. *Echiparea terenurilor de aterisaj* era de prima urgență și necesitate, toată aeronautica (oameni și material) fiind cazate în barăci de lemn, devenite nelocuibile din cauza timpului. S-a studiat și adoptat un tip unic de pavilion de dormit, de pavilion de administrație, de magazie, de atelier și de hangar. De asemeni, s-a hotărât ca fiecare din terenuri să fie echipat cu un pavilion de administrație, 2-3 pavilioane de dormit, un atelier, o magazie, 4-6 hangare. Pe baza acestui program s-au realizat până la sfârșitul anului 1925 următoarele clădiri: 24 hangare beton, 6 hangare fier-lemn, 8 hangare de pânză de campanie, 41 localuri cu pavilioane de studii, de dormit, de administrație, magazii,

castele de apă etc., 5 ateliere, 3 uzine.

3. *Dotarea cu material ce rezultă din programul de dezvoltare pe 5 ani este următoarea:*

a) Aviație

Eșalonare în timp	Avioane rec. și observ.	Avioane vânătoare	Avioane bombardament	Hidroavioane
1925	160	80	10	
1926	160	80	10	
1927	30	50	150	20
1928	20	170	60	
1929	20	70	40	
Total	390	450	270	20

b) Aerostația

1925 – 2 companii aerostație;

1926 – 6 companii aerostație;

1927 –

1928 – 6 companii aerostație;

1929 – 6 companii aerostație.

Total: 20 companii aerostație

c) Apărarea antiaeriană

An	Baterii, tunuri	Baterii proiectoare	Baterii mitraliere	Baterii ascultare	Observații
1925	-	-	-	-	Existent la 1 ianuarie 1925: 17 bat. tunuri, 1 bat. proiect., 3 bat. mitral.
1926	5	-	-	-	
1927	6	2	3	2	
1928	6	2	3	2	
1929	9	3	4	3	
Total	26	7	10	7	

Din acest program s-a realizat în anul 1925:

- Aviație: 120 avioane recunoaștere, 50 avioane vânătoare (aduse în țară, recepționarea în suspensie);

- Aerostație: 3 companii aerostație (balon și trăsură macara).

Pentru anul 1926 s-a comandat:

- Aviație: 100 avioane Spad cu motoare Lorraine 450 HP, 100 motoare Lorraine 450 HP;

- Aerostație: 8 baloane cu 4 trăsuri macarale;

- Artilerie A.A.: 1 baterie piese 76,5.

În total, la finele anului 1926 se va găsi realizat, probabil din creditele extraordinare ale anilor 1924 și 1925: 120 avioane recunoaștere, 150 avioane vânătoare, 8 baloane cu 4 trăsuri macarale, 1 baterie artilerie a.a.

4. *Constituirea și organizarea unităților.* Prin programul de dezvoltare pe 5 ani s-a urmărit următoarea

organizare, care trebuie să se realizeze treptat până la sfârșitul anului 1926:

A. Aeronautica armatelor

Aviația:

a) Grupuri de observație, câte un grup de fiecare Corp de Armată, dispunând de câte o escadrilă divizionară și o escadrilă la Corpul de Armată;

b) Grupuri de recunoaștere îndepărtată, câte un grup de fiecare armată;

c) Grupuri de vânătoare de protecție, câte un grup de fiecare armată.

Aerostația: Grupuri de aerostație, câte un grup de fiecare Corp de Armată.

Artileria A.A.: Regimente de artilerie a.a., câte un regiment a trei grupuri de fiecare armată (material hipo și auto).

B. Aeronautica Marelui Cartier General

a) Unități de apărare antiaeriană pentru apărarea punctelor sensibile ale teritoriului (forță de circa 2 regimente artilerie a.a.).

b) Unități de vânătoare de protecție, pentru același scop. În anexa nr. 19³² se arată această organizare, care poate fi, eventual, adaptată în raport cu evoluția materialului și întrebuițarea aeronauticii.

S-au realizat ca unități pentru aeronautica armatelor:

- 3 grupuri de recunoaștere;

- 1 grup de vânătoare de protecție;

- 8 companii aerostație complete și 4 baloane rezervă;

- 1 baterie antiaeriană hipomobilă.

E. *Legea Aeronauticii*

Anexa 19bis³³ arată proiectul acestei legi, care a fost supus Comitetului Consultativ al Aeronauticii și admis sub această formă cu procesul verbal nr. 5/1925. Expunerea de motive alăturată legii justifică dispozițiile principale ale acestei legi. Acest proiect de lege a fost trimis Ministerului de Război (Cabinet), Marelui Stat Major (Cabinet), Inspectoratelor 1, 2 și 3 de Armată, respectiv cu nr. 192-195 conf. din 8 mai 1925, pentru a fi studiat în vederea discuțiilor din Consiliul Superior al Oștirii. Proiectul urma să fie depus în Parlament în sesiunea din primăvara anului 1925 sau cel mai târziu în sesiunea din toamna anului 1925.

[...]

Cap. XI Concluzii

Pe baza documentelor enunțate, perioada de la 1 aprilie 1923-1 ianuarie 1926 marchează față de trecut următoarele progrese pentru Aeronautică:

1. *Organizare*

a) Realizarea comandamentului unic, prin gruparea aviației, aerostației, apărării antiaeriene, aviației civile

și a meteorologiei sub conducerea unei singure persoane.

b) Crearea Inspectoratului General al Aeronauticii și organizarea lui cu comandamente și servicii în subordine, corespunzătoare atribuțiilor sale, așa ca să poată funcționa.

c) Crearea Statului Major al Aeronauticii, cu birourile respective și cu specializarea ofițerilor de stat major în chestiuni de aeronautică.

d) Crearea Serviciului intendenței cu un corp de verificatori, specializat în material de aeronautică.

e) Reorganizarea interioară a comandamentelor, unităților și stabilimentelor, în raport cu nevoile actuale.

f) Reorganizarea școlilor deja existente pe baze moderne: cu cadre profesionale permanente, cu programe apropiate scopului, cu material de studiu, cu săli de practică, cu biblioteci și cu clădiri proprii.

g) Crearea școlilor cu caracter specific aeronautic:

- Școala de ofițeri combatanți și ofițeri mecanici;

- Școala specială pentru ofițeri combatanți și ofițeri mecanici;

- Școala de ofițeri de rezervă personal navigant;

- Școala de tir aerian și bombardament;

- Școala de acrobație.

h) Crearea Depozitului de muniții și a unei instalații de revizuire pentru punerea în valoare militară a bombelor rămase de la germani sub cerul liber.

2. Proiecte, studii și programe

a) Proiecte și studii de bază relativ la dezvoltarea și organizarea viitoare a Aeronauticii;

b) Program de dezvoltare a Aeronauticii pe timp de 5 ani, cuprinzând:

- program anual de materiale de tot felul;

- program anual de clădiri;

- program anual de efective;

- program anual de credite.

c) Proiect de organizarea Aeronauticii la sfârșitul realizării programului pe 5 ani.

d) Proiect de lege relativ la organizarea Aeronauticii.

3. Efective

a) Sporirea efectivelor de elevi în toate școlile, în raport cu nevoile viitoare. Efectivul Școlii de Pilotaj a fost ridicat de la 48 în 1923, la 328 (dintre care 70 ofițeri) în 1925. Efectivul Școlii de meseriași a crescut de la 254 în 1923, la 350 în 1926.

b) Sporirea efectivelor de ofițeri, trupă, meseriași și specialiști, realizându-se o încadrare mai bună. Efectivul de ofițeri s-a ridicat de la 353 în 1923, la 518 în 1925, iar cu elevii din școli la 641 în 1926. Efectivul piloților brevetati, de la 158 în 1923, la 312 în 1925, iar cu elevii din Școala de pilotaj probabil la 463 în 1926. Efectivul observatorilor brevetati, de la 29 în 1923, la 90 în 1925, iar cu elevii din Școala de observatori probabil la 120 în 1926.

4. Personal

a) Formarea personalului obișnuit în școlile din țară.

b) Formarea personalului tehnic superior (ingineri, specialiști și specializați) în școlile respective

din Franța. În anul 1923/1924 s-au trimis 3 ofițeri; în 1924/1925 – 14; în 1925/1926 s-a prevăzut trimiterea a 19 ofițeri din care 6 sunt plecați. Numai pentru ingineria aeronautică se găsesc actualmente în Franța 9 ofițeri, în fiecare an trimițându-se 4-5 ofițeri.

c) Definitivarea meseriașilor prin crearea corpului de meseriași militari, realizându-se continuitatea și specializarea într-o branșă.

d) Reluarea antrenamentului personalului navigant activ și de rezervă (numai observatori) prin trecerea de probe anuale care să valorifice calitatea de personal navigant.

e) Mărirea primei de zbor și acordarea de prime tehnice pentru personalul tehnic (ingineri și meseriași) pentru atragerea elementelor mai bune.

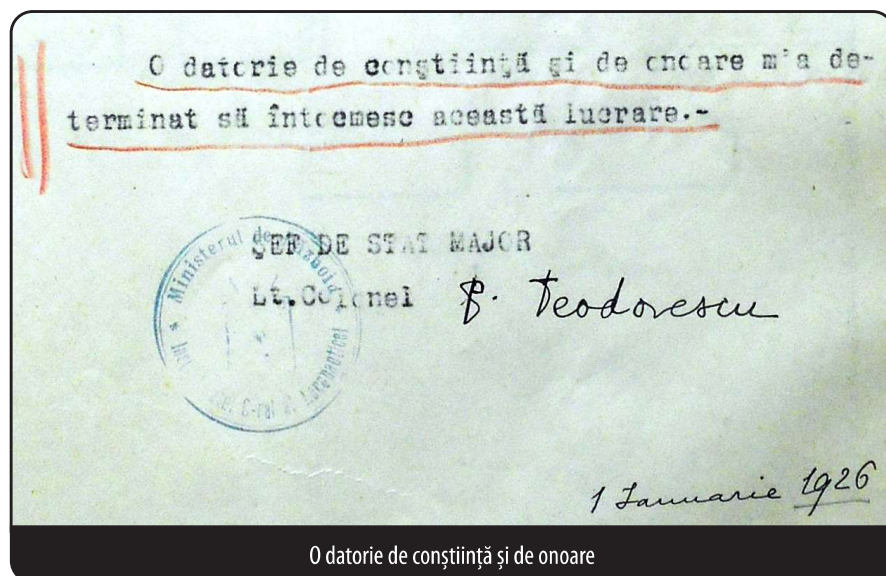
5. Disciplina

a) Eliminarea din aeronautică a elementelor dizolvante.

b) Încadrarea mai bună a micilor unități cu ofițeri, instructori și reangajați tereștri.

c) Măsuri pentru disciplina zborului, redactându-se „Regulamentul Instrucției și Disciplinei zborului”.

d) Adoptarea unei uniforme, absolut indispensabilă pentru formarea spiritului de corp și a



disciplinei în această armă, compusă din ofițeri de toate armele.

e) Verificarea administrativă a tuturor unităților, care nu erau verificate de la 1916.

6. Instrucție

a) Formarea unei doctrine prin regulamentele necesare armeei care, prin programul întocmit, urmează să fie terminate în cursul anului 1926. Din 21 regulamente, 8 sunt tipărite, sub tipar sau în manuscris, restul sunt în curs de redactare.

b) Înființarea de biblioteci în școli și unități cu cărți și reviste de specialitate, aduse, cea mai mare parte, din străinătate.

c) Înființarea de ateliere în școli pentru partea tehnică-aplicativă.

d) Instrucția ofițerilor prin: directive, conferințe și aplicații, trimise de Inspectorat.

e) Participarea Aeronauticii cu 10 plutoane la manevrele a 10 divizii, în câmpurile de concentrare.

f) Executarea de raiduri în străinătate și în interiorul țării, individuale și în formație, printre care se citează următoarele:

- Raidul în formație (3 avioane) București-Praga-Varșovia-București;

- Raidul în formație (12 avioane) înconjurul Transilvaniei, într-o singură zi;

- Două raiduri individuale înconjurul României Mari, într-o singură zi.

g) Executarea de trageri aeriene din avion (sunt primele după război) și de trageri antiaeriene în câmpul de tragere al Aeronauticii de la Mamaia.

7. Operație

Pentru apărarea teritoriului s-a executat recunoașterea a 44 puncte sensibile, întocmindu-se pentru fiecare schița, planul de foc și fixându-se mijloacele antiaeriene necesare pentru apărare.

8. Material

a) Armarea cu material nou (avioane, baloane) a 15 escadrile de recunoaștere, 5 escadrile vânătoare, 6 companii aerostație și 3 baloane de rezervă.

b) Dotarea Școlii de Pilotaj cu 30 aparate (Hanriot și Morane) de școală, 25 de transformare Proto, construite la Arad, 43 aparate de școală Brandenburg, construite în Arsenalul Armatei de la Cotroceni și 30 aparate Brandenburg pentru școala de antrenament în unități.

c) Aducerea a 100 parașute de avion pentru siguranța vieții personalului navigant și limitarea accidentelor.

d) Aducerea a 200 costume de zbor, cu sistem electric de încălzire, pentru păstrarea sănătății personalului navigant, care suferea de consecințe grave din cauza răcelilor.

e) Comenzi:

- 4 tunuri apărare antiaeriană cu 2000 proiectile;

- 100 avioane vânătoare Spad cu motor 450 HP;

- 100 motoare Lorraine 450 HP;

- 69 motoare Jaguar, de rezervă;

- 120 mitraliere de avion Vickers;

- diferite aparate de bord și de tragere antiaeriană trebuie să sosească în cursul anului 1926.

f) Revizuirea a 25.000 bombe de avion din 100.000 rămase sub cerul liber de la germani. Stocul întreg va fi revăzut în cursul anului 1926, realizându-se astfel cu 80 milioane lei bombe în valoare reală de 1.200.000.000 lei (75 milioane costând numai pulberea).

9. Infrastructura (clădiri, terenuri)

a) Construcții: 24 hangare în beton armat; 6 hangare în fier-lemn; 8 hangare demontabile de companie, model Bessonneau; 41 pavilioane (de dormit, de administrație și de studii, magazine, castele de apă etc.); 5 ateliere; 3 uzine. S-au înlocuit astfel, aproape în întregime, barăcile de scânduri care, pe lângă aspectul

nemilităresc, deveniseră din cauza timpului cu totul nelocuibile.

b) Recunoașterea a 79 terenuri de aterisaj, necesare în timp de război, întocmindu-se în același timp schița sau fotografia fiecărui teren.

c) Completarea echipării terenurilor de aterisaj ale aviației civile de la Turnu-Severin, Băneasa, Galați și Chișinău.

d) Deschiderea primei linii de navigație aeriană națională București-Galați, funcționând timp de 2 luni în modul cel mai regulat, cu două curse pe zi (pasageri și poștă).

Această dare de seamă arată că, în anii 1923-1925, prin:

- Organizarea Comandamentelor și Școlilor;

- Mărirea efectivelor elevilor și școli și, în general, a întregului personal navigant;

- Întocmirea programelor de dezvoltare a aeronauticii, de acord cu Marele Stat Major și executarea unei părți din aceste programe,

S-au pus bazele fundamentale ale organizării moderne a aeronauticii noastre și s-a trasat drumul de urmat în viitor. Rămâne să se completeze această organizare și să se desăvârșească programul început.

Comparând perioada dinainte de 1 aprilie 1923, descrisă de colonelul Rujinski în darea sa de seamă, înregistrată la nr. 58/1923, cu perioada de la 1 aprilie 1923, data creării Inspectoratului General al Aeronauticii, sub conducerea A.S. Regale Principele Carol, și până la 1 ianuarie 1926, descrisă în această dare de seamă, se constată un real progres.

O datorie de conștiință și de onoare m-a determinat să întocmesc această lucrare.

Șef de Stat

Major

Locotenent-colonel /ss/ P. Teodorescu

(Arhivele

Naționale

ROMANIAN AVIATION IN THE ANALYSIS OF LIEUTENANT-COLONEL PAUL TEODORESCU, CHIEF OF STAFF AT THE GENERAL INSPECTORATE OF AERONAUTICS (1925)

Abstract: On January 1, 1926, Lieutenant-Colonel Paul Teodorescu submitted a "Report on the situation

of Aeronautics at the end of 1925", stating, "A duty of conscience and honour led me to draw up this work". He was concerned with aircraft purchases, infrastructure development, increasing the number of students at subordinate schools, drafting an Aeronautics law, creating a doctrine, and introducing a unique uniform for aviators. Teodorescu concluded that between April 1, 1923 and January 1, 1926, the national aeronautics showed "real progress" compared to the previous period.

Keywords: Paul Teodorescu, the General Inspectorate of Aeronautics, aviation, the analysis

NOTE

[1] Facultatea de Istorie, Universitatea din București

[2] General Paul Teodorescu (n. 28 iunie 1888, Bacău-d. 17 ianuarie 1981, Mănăstirea dintr-un lemn, Vâlcea) militar și om politic. Sublocotenent (1908), general de brigadă (1937), general de divizie (1940) și general de corp de armată în rezervă (1945). A fost trimis atașat militar în Franța, cu acreditări în Belgia și Spania (1932-1936), apoi a fost numit comandant al Școlii Superioare de Război (decembrie 1936-septembrie 1937), subsecretar de stat la Ministerul Apărării Naționale, ministrul Aerului și Marinei (martie 1938-mai 1940) și comandantul Diviziei de Gardă (iunie-septembrie 1940). A fost arestat la 18/19 decembrie 1948 la Timișoara și a fost condamnat la 3 ani închisoare corecțională, majorată după recurs la 5 ani. Membru corespondent al Academiei Române (1938), a lăsat o bogată bibliografie de specialitate. Pe larg despre viața și activitatea sa, a se consulta: *Generalul adjutant Paul (Pavel) Teodorescu (1888-1981). Vocația creativității* (coord. prof. univ. dr. Valentin Ciorbea, P.S. dr. Emilian Lovișteanu, c-dor. dr. Marian Moșneagu), Editura Ex Ponto, Constanța, 2013; Valentin Ciorbea, *Generalul adjutant Paul Teodorescu (1888-1981). Dimensiunile creativității*, Editura Academiei Oamenilor de Știință din România, București, 2023.

[3] Arhivele Naționale Istorice Centrale (în continuare: ANIC), fond Institutul de Studii Istorice și Social-Politice-XII (în continuare: ISISP-XII), dosar 169, f. 54.

[4] General Gheorghe Rujinski (n. 20 mai 1879, Băția, Neamț-d. 1 august 1945, București) a absolvit Școala Militară de Ofițeri (1899), Școala Superioară de Război (1910-1912) și Cursul de observatori aerieni. A evoluat la gradele de sublocotenent (1899), maior (1916), locotenent-colonel (1917), colonel (1919) și general de brigadă în rezervă (1929). Din 15 august până în 17 octombrie 1916 a fost comandantul Corpului de Aviație, apoi loctiitor. Subșef de Stat Major la Diviziile 3 și 7 Infanterie (1917) și șef de Stat Major la Divizia 10 Infanterie (1 iunie 1918). A condus Direcția Superioară a Aeronauticii între 1920-1924. A fost promotorul înființării Asociației Române pentru Propaganda Aviației/ARPA, al cărei președinte a fost ales încă de la înființare (30 martie 1927).

[5] ANIC, fond ISISP-XII, dosar 169, f. 8.

[6] Pentru mai multe detalii a se consulta: Luminița Giurgiu, *Primul program de dezvoltare a aeronauticii în perioada interbelică (1924)*, în *Centenarele aeronauticii militare române. Doctrină, instruire și înzestrare. Tradiție și continuitate. Personalități, acțiuni militare* (coord. gl. lt. dr. Cărnă Fănică, c-dor. drd. Marius-Mihai Oatu, c-dor. dr. Marius-Adrian Nicoară, lt. c-dor. Daniel Stan), Editura Centrului Tehnic-Editorial al Armatei, București, 2014, p. 401-406.

[7] ANIC, fond ISISP-XII, dosar 169, f. 11.

[8] *Ibidem*, f. 50.

[9] *Ibidem*, f. 49.

[10] *Ibidem*, f. 51.

[11] *Ibidem*, f. 50.

[12] *Ibidem*, f. 54.

[13] Pentru mai multe detalii a se consulta: Luminița Giurgiu, *Al doilea program interbelic de înzestrare a aeronauticii, în Forțele Aeriene ale României. Doctrină, instruire, înzestrare – 10 ani de apartenență la Alianța Nord-Atlantică. Tradiție și continuitate, personalități, acțiuni militare (1910-1947)*, coord. gl. mr. Laurian Anastasof, c-dor. drd. Marius-Mihai Oatu, c-dor. dr. Marius-Adrian Nicoară, c-dor. dr. Jănel Țanase, lt. c-dor. Adrian Spînu, Editura Centrului Tehnic-Editorial al Armatei, București, 2015, p. 332-339.

[14] Nu se publică.

[15] Nu se publică.

[16] Nu se publică.

[17] Nu se publică.

[18] Nu se publică.

[19] Nu se publică.

[20] Nu se publică.

[21] Nu se publică.

[22] Nu se publică.

[23] Nu se publică.

[24] Nu se publică.

[25] Nu se publică.

[26] Nu se publică.

[27] Nu se publică.

[28] Nu se publică.

[29] Nu se publică.

[30] Nu se publică.

[31] Nu se publică.

[32] Nu se publică.

[33] Nu se publică.