

Avioanele
Regelui



Prefață

Volumul *Avioanele Regelui*, ediția 2024, se prezintă ca încheiere a unui arc peste timp, la șapte ani de la trecerea la cele veșnice a Regelui Mihai I al României, reamintind publicului larg despre o pasiune care l-a însoțit pe Rege de-a lungul întregii vieți.

Prezenta ediție, îmbogățită față de precedenta – emisă într-un tiraj foarte limitat, de numai 92 de exemplare, cu ocazia aniversării vârstei de 92 de ani a Regelui –, aduce în fața publicului larg informații inedite despre avioanele pe care Regele Mihai le-a pilotat, dar și despre parcursul său în aviație.

Posesor al unui brevet de Pilot de Turism și de Transport, Regele Mihai a fost un desăvârșit pasionat al zborului, lista din carnetul său de zbor începând la 6 iunie 1934, la vârsta de puțin peste 12 ani, cu un zbor de aclimatizare pe ruta Băneasa–Ploiești–Băneasa într-un avion Junkers 52.

De-a lungul vieții, Regele a avut ocazia să piloteze o multitudine de aparate de zbor, de dimensiuni variate, care au dovedit amplitudinea experienței sale, în cele mai variate condiții. Menționez aici impresionanta aeronavă B-17 Flying Fortress din dotarea forțelor armate americane și britanice, precum și avionul de pasageri DC-4, cunoscut în întreaga lume.

Avioanele, ca și mașinile, erau un subiect de discuție mereu plăcut Regelui, ca și, pe bună dreptate, de laudă. Îmi amintesc poveștile sale

despre modalitățile, destul de dure pentru zilele noastre, în care a fost învățat să piloteze pe baza instrumentelor de bord: odată ce avionul era la altitudine, instructorul obtura geamurile din carlingă cu ajutorul unor placaje și destabiliza aeronava, cerând apoi elevului regal să restabilească traiectoria corectă. Din asta, Regele învățase importanța, dar și încrederea pe care putea să și-o pună în instrumente, și în general în legile fundamentale ale fizicii.

Mai târziu, această experiență i-a servit și ca sursă de venit, Regele fiind cofondatorul unei companii de subansambluri electrice pentru avioane, pe care le și testa. Fiecare prototip era montat în avionul companiei, iar Regele, însoțit mereu de inginerul mecanic responsabil, îl „provoca” în diferite configurații de zbor.

Pilotajul i-a oferit Regelui și o libertate de acțiune, atât în țară, cât și în exil. În țară, își amintea mereu cu mândrie cum reușea să le dea pierdute pe iscoadele trimise de Carol al II-lea, mai apoi de guvernul comunist, ca să îi urmărească fiecare pas, urcându-se pur și simplu la bordul avionului, pentru a ajunge în orice colț al țării și a lua pulsul situației reale. În exil, este cunoscut că a pilotat de mai multe ori avionul care l-a dus în diferite vizite oficiale, în special în Marea Britanie și Grecia, unde Familiile Regale locale îl primeau cu brațele deschise. Fabricile de avioane au fost puncte importante din deplasările sale în SUA.

Cred, de asemenea, că aviația și pilotajul, prin natura lor concretă, bazate pe știință și pe atenția completă acordată momentului „acum”, au contribuit la formarea Regelui așa cum l-am cunoscut: un om mereu atent la toate detaliile, realist, concentrat pe locul și misiunea în care se afla, și care nu își permitea niciodată evadări în ipoteze, ci acționa

mereu numai pe baza faptelor direct cunoscute. Un om de o corectitudine desăvârșită, pentru care fenta, șmecheria, delăsarea nu existau nici măcar ca ipoteze.

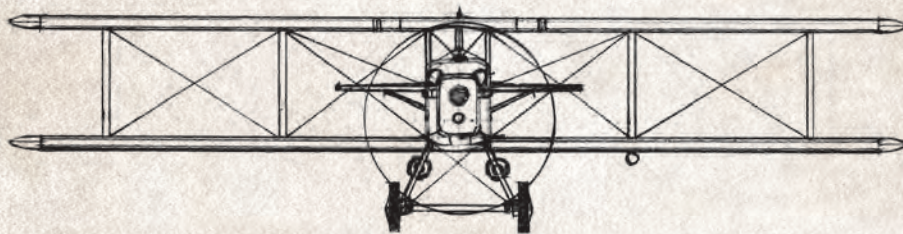
Chiar și după ce vârsta nu i-a mai permis să piloteze, Regele a continuat să urmărească domeniul aviatic, fiind abonat toată viața la revista *AOPA Pilot* din SUA. Prilej foarte bun pentru comentarii și amintiri asupra exemplorilor pozitive și negative din revistă, dar și de continuare a corespondențelor prietenești cu camarazi ai aerului din întreaga lume.

Volumul de față acoperă o lacună, completând seria privind pasiunile Regelui printr-o tratare nouă a pilotajului, pasiune, dar și profesie, ca una dintre acele „brățări de aur“ pe care nimeni, indiferent de loc și de regim, nu i le-a putut lua.

Sper ca în paginile sale, cititorii să găsească nu numai detalii tehnice și istorice interesante, ci și, printre rânduri, să descopere vitalitatea, dragostea și profesionalismul pe care Regele le-a pus în slujba Zborului.

București,
20 septembrie 2024

IOAN-LUCA VLAD



POTEZ-15

Constructor: Potez

Țara: Franța

An: 1923

Motor: 1 x Lorraine Dietrich 12Db V-12;

CP/kW: 400/300

Echipaj: 2

Anvergura aripilor: 12,68 m

Lungime: 8,72 m

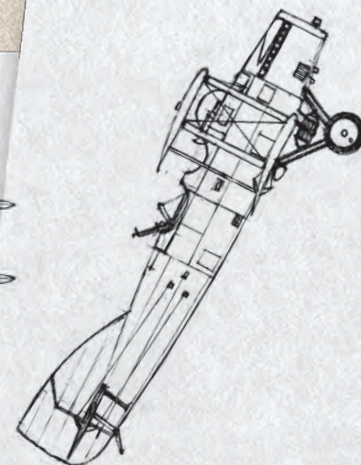
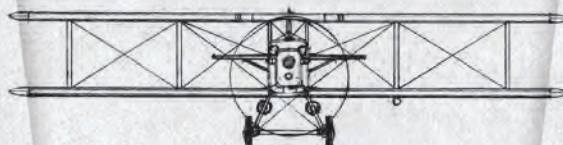
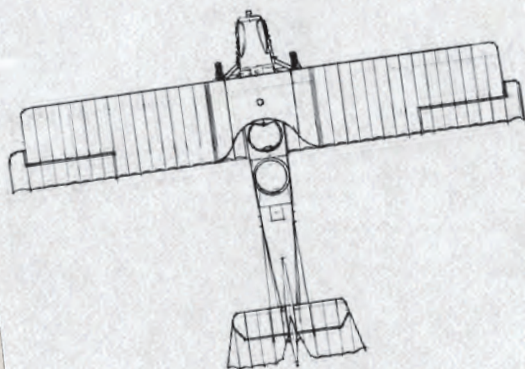
Înălțime: 3,20 m

Masă proprie: 1487 kg

Masă maximă autorizată la decolare: 1920 kg

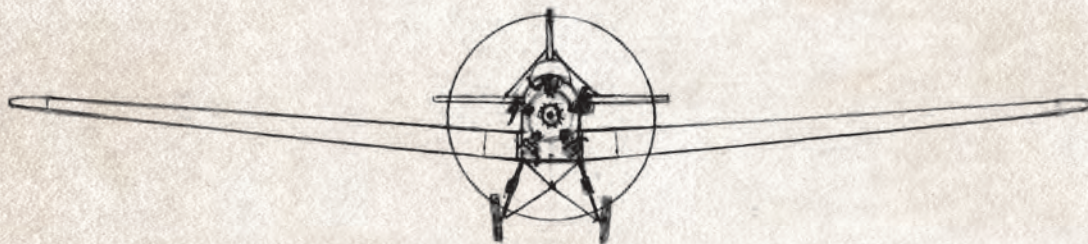
Viteză maximă: 202 km/h

Rază de acțiune: 510 km





România a importat 120 de exemplare și a produs 208 la IAR Brașov.
Locotenent-comandorul Gheorghe Bănciulescu, unul dintre cei mai iluștri piloți din istoria aviației române, împreună cu căpitanul aviator Romeo Popescu, la 20 august 1926, a străbătut o distanță de 2 300 de km în 13 ore și 20 de minute la bordul unui Potez-15, botezat „Vlaicu“.



MESSERSCHMITT M-23

Constructor: Bayerische Flugzeugwerke

Țara: Germania

An: 1928

Motor: 1 × Siemens & Halske Sh 13;

CP/kW: 150/112

Echipaj: 2

Anvergura aripilor: 11,80 m

Lungime: 6,35 m

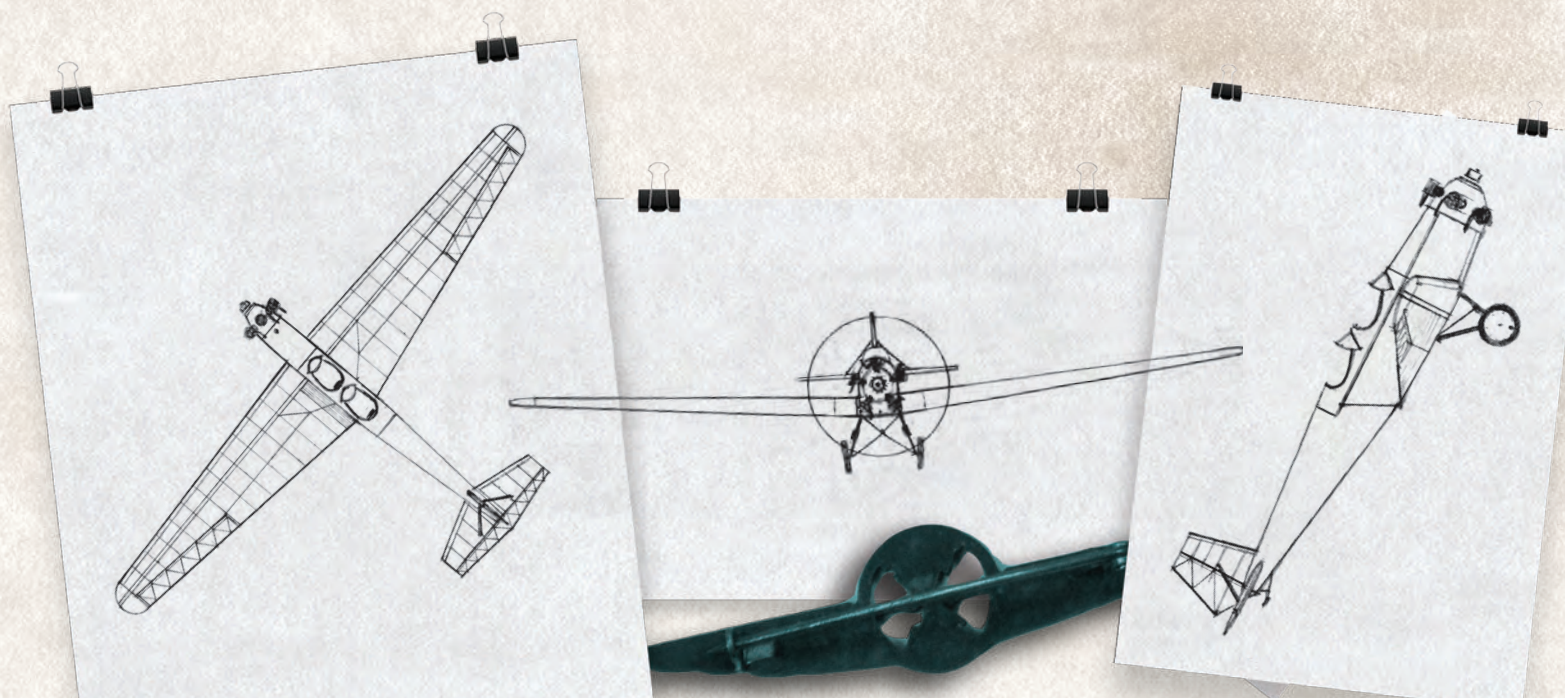
Înălțime: 2,30 m

Masă proprie: 370 kg

Masă maximă autorizată la decolare: 670 kg

Viteză maximă: 185 km/h

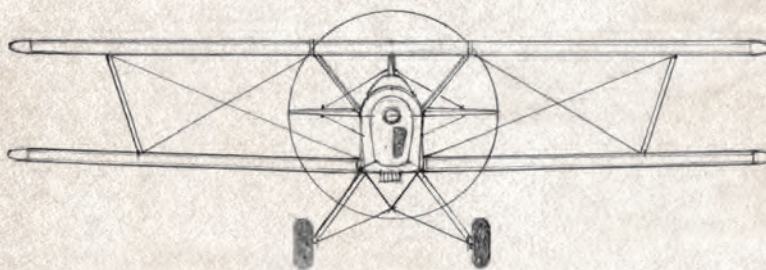
Rază de acțiune: 1000 km





Fabrica ICAR București a achiziționat licența și a produs acest avion în România. Cu o structură de lemn și echipat cu un motor Siemens Halske SH 13b de 80 CP, este primul avion fabricat la ICAR.

Asociația Română pentru Propaganda Aviației (ARPA) avea în dotare zece avioane de acest tip, reunite sub denumirea „Escadrila Argintie“, formațiune care a executat nenumărate zboruri de agrement cu cei dornici să primească „botezul zborului“.



FLEET F-10 G

Constructor: Fleet (Consolidated Trainers)

Țara: SUA

An: 1928

Motor: 1 × Kinner K-5; CP/kW: 110/82

Echipaj: 2

Anvergura aripilor: 8,53 m

Lungime: 6,32 m

Înălțime: 2,39 m

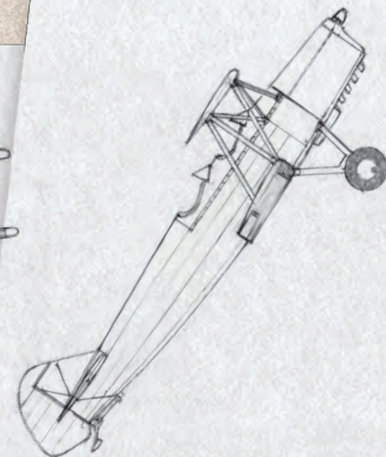
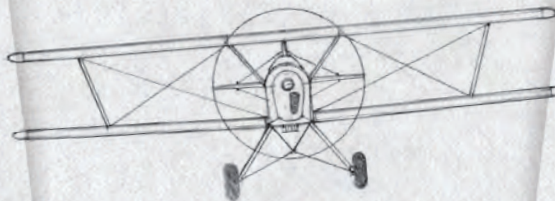
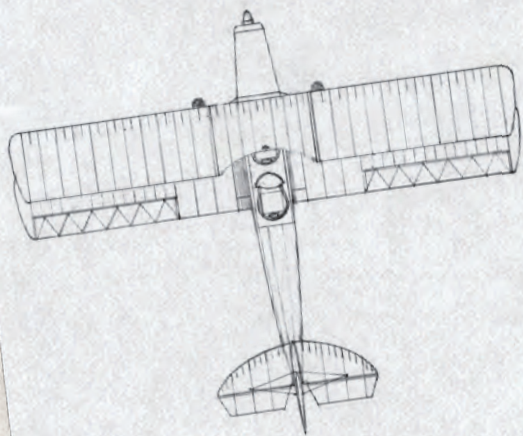
Masă proprie: 482 kg

Masă maximă autorizată la decolare: 826 kg

Viteză maximă: 182,7 km/h

Altitudine: 3700 m

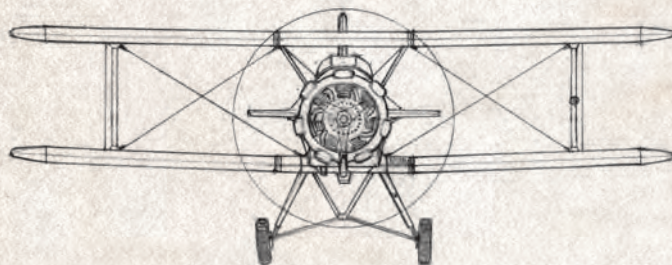
Autonomie: 2 h





*Regele Mihai, alături de Mircea Ionițiu,
coleg de Clasă Palatină și secretar particular (1944–1947).*

România a achiziționat licența de fabricație și, în anul 1936, începe producția avionului la IAR Brașov, sub denumirea IAR F-10 G, construindu-se 95 de exemplare. În 1937, producția este transferată la ICAR București, unde se realizează 210 avioane sub denumirea ICAR F-10 G. În 1939, producția este transferată la SET București, unde se realizează încă 80 de exemplare sub denumirea SET F-10 G.



BÜCKER BÜ 133 JUNGMEISTER

Constructor: Bücker Flugzeugbau

Țară: Germania

An: 1935

Motor: 1 × Siemens-Bramo Sh 14A;

CP/kW: 160/119

Echipaj: 1

Anvergura aripilor: 7,32 m

Lungime: 6,02 m

Înălțime: 2,20 m

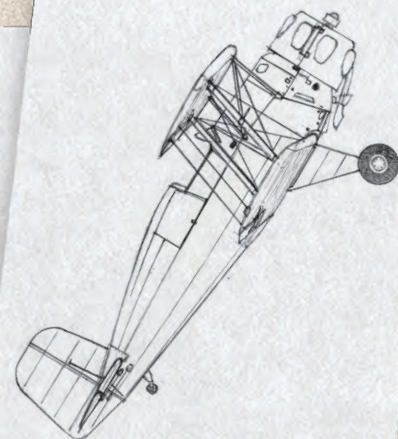
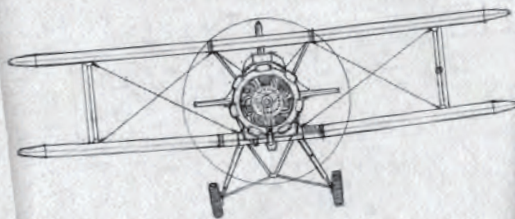
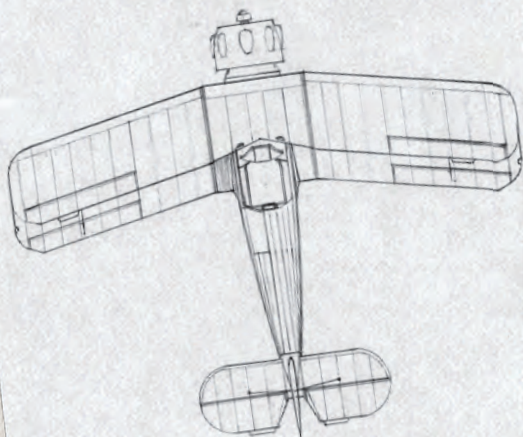
Masă proprie: 420 kg

Masă maximă autorizată la decolare: 585 kg

Viteză maximă: 220 km/h

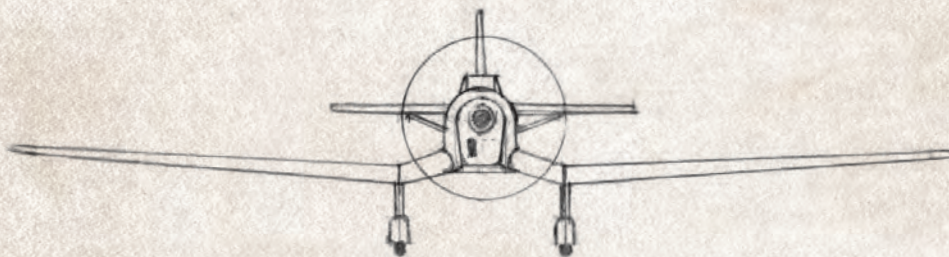
Altitudine: 5600 m

Autonomie: 2,5 h





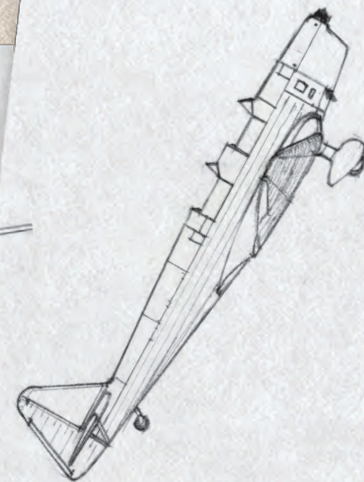
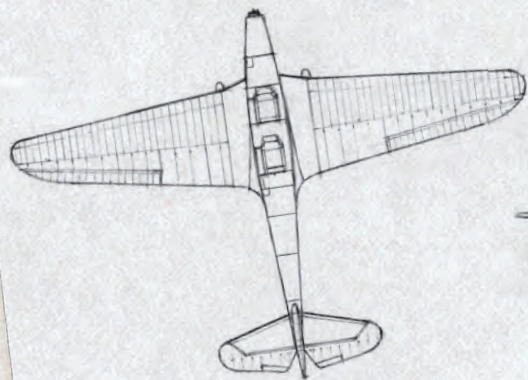
Pilotul român Alexandru Papană duce un astfel de avion în Statele Unite. În 1937, zboară cu acest avion la Cleveland Air Races. Mike Murphy preia avionul și câștigă în 1938 și 1940 American Aerobatic Championships. Este cumpărat ulterior de celebrul Beverly „Bevo“ Howard, care participă și câștigă cu el edițiile din 1946 și 1947 ale campionatului american de acrobație. În 1971, Bevo moare într-un accident cu Jungmeister-ul adus de Papană, dar avionul este restaurat și donat muzeului Smithsonian.



KLEMM KL-35

Constructor: Klemm
Țară: Germania
An: 1935
Motor: 1 × Hirth HM 60R;
CP/kW: 80/100-60/75
Echipaj: 2
Anvergura aripilor: 10,40 m

Lungime: 7,50 m
Înălțime: 2,05 m
Masă proprie: 460 kg
Masă maximă autorizată la decolare: 750 kg
Viteză maximă: 212 km/h
Altitudine: 4350 m
Raza de acțiune: 665 km





Regele Mihai, în carlingă, împreună cu instructorul de zbor Traian Udriski.

Un avion Klemm Kl-35, având indicativul „TIM“, inscripționat pe fuzelaj, a fost cumpărat (din bani personali) de Regele Mihai, pentru antrenament, la începutul carierei sale de pilot. Avionul apare în acte începând cu data de 23 septembrie 1943. Acest avion a purtat numărul de înmatriculare oficial YR-MIH.



Regele Mihai și Regina-Mamă Elena, hangarul de la Vărădia.



Regele Mihai, hangarul de la Vărădia.



curteaveche.ro

ISBN 978-606-44-1781-7



9 786064 417817

CURTEA  VECHE