DOI: https://doi.org/10.59295/DIA.2024.3.16
CZU: 629.73(478-25)
Orcid ID: 0000-0002-5993-1235

AVIAȚIA ÎN CHIȘINĂUL INTERBELIC



Ion Valer XENOFONTOV

Doctor în istorie, conferențiar universitar, cercetător științific coordonator la Facultatea de Istorie și Filosofie a Universității de Stat din Moldova.

Domenii de interes: istoria războiului sovieto-afghan, istorie militară, istoria medicinii, mentalități, istorie urbană, studii de istorie orală, cercetări enciclopedice.

A publicat circa 500 de articole și studii științifice, inclusiv volume pe teme de istoria românilor și universală contemporană, în țară și străinătate. Cele mai recente volume: *Az Afganisztáni háború* (1989–1989)/ Fordította: Bandi István, Budapest, Zrínyi Kiadó, 2024; *Istoria contemporană.* Dicționar enciclopedic, Chișinău, Editura USM, 2023 (coautor); *Profesorul Vladimir Potlog (1927–2022): Povestea vieții*. Studiu de istorie orală, Chișinău, Lexon-Prim, 2022, (coautor); *Războiul din Afghanistan (1979–1989) în memoria participanților din RSS Moldovenească*. Ediția a II-a, revăzută și adăugită, Ed. Lumen, Iași, 2020; *Războiul sovieto-afghan (1979–1989). Studiu de istorie orală. Percepții. Documente*. Ediția a doua, revăzută și adăugită, Ed. Lumen, Iași, 2020 etc.

Aviația în Chișinăul interbelic

Rezumat. Având la baza izvoare istorice inedite, de arhivă, presa, autorul prezintă o componentă inovativă a infrastructurii, mobilității și comunicării inovative de epocă, și anume utilizarea aviației în Chișinăul dintre cele două conflagrații mondiale. S-a analizat istoricul domeniului aviației, venit din zona militară. În câmpul de cercetare au fost incluse investițiile financiare, dezvoltarea infrastructurii, a tehnologiei, a implicării administrației centrale și a celei locale în evoluția aviației civile. S-a abordat subiectul rutelor, a timpului de executare a zborului, a prețului biletelor de avion, a categoriilor sociale ce apelau la serviciile aviației. Un accent aparte s-a pus pe personalitățile care s-au manifestat în domeniul aviației. A fost scos în evidență faptul că aspectul internațional, de îmbunătățirii a relațiilor dintre state a vizat, implicit, și proiectarea de noi trasee aeronautice. Constatăm aplicarea unui marketing comercial in domeniul vizat orientat și adaptat la cererile și strategiile de atragere atat a consumatorului intern, cat și a celui extern.

Cuvinte cheie: aviație, infrastructură, comunicare, Aeroportul Chișinău, Nadejda Russo, interbelic, Basarabia, România.

Aviation in Interwar Chișinău

Abstract. Based on unique historical sources, archives, the press, the author presents an innovative component of the infrastructure, mobility and innovative communication of the era, namely the use of aviation in Chișinău between the two world conflagrations. The history of the aviation field, coming from the military area, was analyzed. The research field included financial investments, infrastructure development, technology, central and local government involvement in the evolution of civil aviation. The subject of the routes, the time of the flight, the price of the plane tickets, the social categories that called on the aviation services was addressed. A special emphasis was placed on the personalities who manifested themselves in the field of aviation. It was highlighted that the international aspect, of improving relations between states, implicitly also targeted the design of new aeronautical routes. We find the application of commercial marketing in the targeted field oriented and adapted to the demands and strategies to attract both the consumer internal as well as external.

Keywords: aviation, infrastructure, communication, Chișinău Airport, Nadejda Russo, interwar, Bessarabia, Romania.

Primele menţiuni despre zboruri de aeronave în Basarabia datează din perioada imperială, din ajunul Marelui Război. Chişinăul, văzut din avion, era considerat „uimitor de frumos!" [1, p. 3]. Calea aeriană asigura o mobilitate rapidă a populaţiei.

În urbe, cursele cu avionul au fost realizate iniţial de către armată. În toamna anului 1919, maiorul Protopopescu a plecat, de la Chişinău, în zbor cu un avion „Nieport" pentru a inspecta escadrila de aviatori de la Bălţi. Era însoţit de căpitanul Constantinescu pe un alt avion de aceeaşi marcă. În zborul său de reîntoarcere de la Bălţi spre Chişinău, în noapte, aviatorii s-au rătăcit, iar „lumina oraşului ar fi fost singurul reper" pentru a-i scoate din cerul înstelat. Camarazii acestora au încins un foc pentru a crea un punct de reper pentru avioanele rătăcite pe cerul înstelat [2, p. 12-17].

Începând cu 25 octombrie 1920, luni, ora 07:00, un avion transporta corespondenţa militară cu caracter urgent între Chişinău–Iaşi. Cu primirea şi expedierea întregii corespondenţe a fost împuternicit comandantul Diviziei III Chişinău. În fiecare luni, miercuri şi vineri sosea de la Bucureşti la Iaşi, între orele 11:00 şi 13:00 un avion care aducea corespondenţa de la toate ministerele pentru autorităţile civile şi militare din Moldova, Basarabia şi Bucovina. Corespondenţa era primită de la aviatorul ofiţer, venit de la Bucureşti, care o repartiza pentru Basarabia Diviziei III şi o preda câte unui ofiţer aviator de la Grupul I Aviaţie. Acesta pleca cu un avion la ora 15:00 la Chişinău. Corespondenţa pentru autorităţile civile din Basarabia se carta în întregime pentru Chişinău, de unde se transmitea structurilor vizate. Divizia a III-a pentru Chişinău urma să îngrijească ca pe terenurile de aterizare în zilele de luni, miercuri şi vineri între orele 14:00 şi 16:00 să se găsească câte un ofiţer care să ia în primire corespondenţa adusă şi să predea în schimb corespondenţa pentru Iaşi. Avionul de la Chişinău se reîntorcea chiar în aceeaşi zi la Iaşi. Corespondenţa se preda imediat ce sosea ofiţerul de cartare a Trupelor de Est. Era cu desăvârşire interzis să se întrebuinţeze acele avioane în alte curse, decât ceea ce s-a ordonat de către comandamentul care l-a trimis. Primirea şi predarea corespondenţei se finaliza prin forme prevăzute de serviciul de cartare [3, f. 363-364 v.].

În istoriografia sovietică se afirma aleatoriu că aviaţia civilă în Chişinău a fost instituită în 1944, realitate eludată însă de datele istorice [4, p. 125]. Ori, aviaţia civilă în urbă a fost organizată la începutul anilor 1920. La 23 februarie 1921 a fost emis Decretul regal potrivit căruia s-a declarat de utilitate publică fondurile necesare pentru infrastructura şi exploatarea liniilor de navigaţie aeriană pe parcursul Bucureşti–Galaţi–Chişinău. Terenul expropriat de sub aeroport avea o suprafaţă de 61 ha [5, f. 171]. Planul aeroportului Chişinău din 1922 includea: Uzina electrică, hangar, canton de administraţie, staţia de benzină, centrul de aterizare [6]. O atenţie aparte a fost acordată dezvoltării infrastructurii aeroportului. În vara anului 1926, Direcţia aviaţiei civile a Ministerului de Război a solicitat Primăriei Chişinău să prevadă lucrări urgente de executare a unei şosele, începând de la ieşirea nordică a oraşului (Baia Dobromirov) şi trecând prin Râşcanovca până la aeroport. Şoseaua avea o lungime de cca 2 500 m [7, p. 2].

În 1930, Camera de Industrie şi Comerţ de la Cetatea-Albă a oferit o subvenţie de 10 000 lei pentru întreţinerea aeroportului din Chişinău [8, f. 5].

La 28 septembrie 1930, ora 10:00, au fost convocaţi prefecţii de judeţe şi preşedinţii Delegaţiunii Comisiilor Judeţene în scopul înfiinţării şi organizării liniilor aeriene din Basarabia şi amenajarea aeroportului din Chişinău. La conferinţă au luat parte şi generalul Rujinschi, directorul aeronauticii de pe lângă Ministerul de Industrie şi Comerţ. Şedinţa a fost prezidată de V.N. Florescu, secretarul general al Directoratului III Chişinău. Generalul Rujinschi a vorbit despre importanţa liniilor aeriene şi a solicitat reprezentanţilor judeţelor să prevadă în bugetele judeţene suma de 3 mil. lei pentru cumpărarea avioanelor şi întreţinerea lor. Se propunea ca suma să fie acoperită prevăzându-se o cotă de 2% din bugetul fiecărui judeţ. Sumele urmau să fie vărsate prin Directoratul Ministerului Local

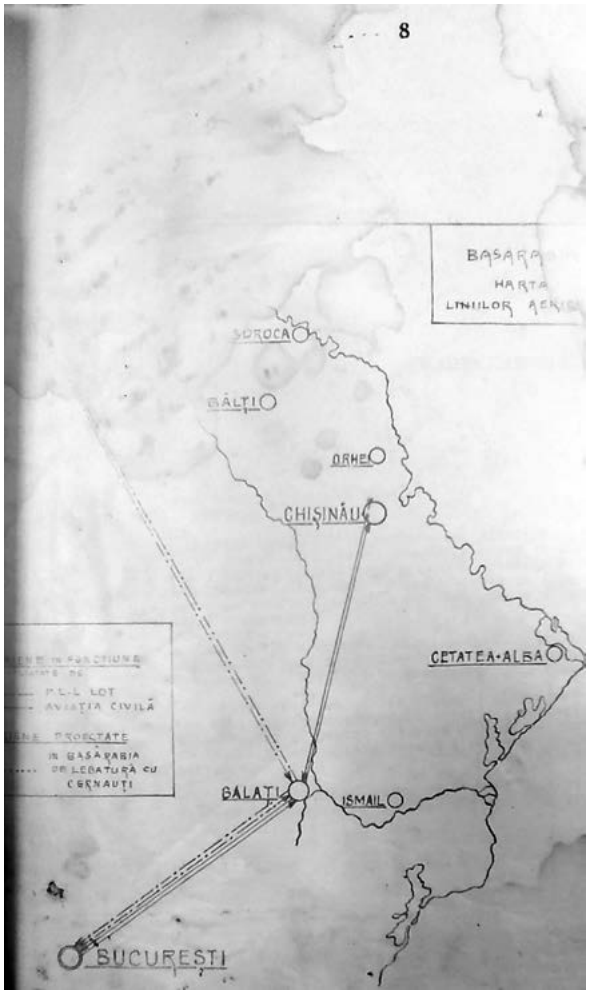


Fig. 1. Harta liniilor aeriene din Basarabia, 1930 [11, f. 8].

III Chișinău Asociației Române pentru Aviația Civilă. Avioanele urmau să fie în proprietatea județelor și trebuiau să fie întrebuințate doar în Basarabia [8, f. 24-24 v., 48].

Potrivit cercetărilor realizate de Mihai Tașcă, în anul 1930, Direcția Aviației Civile din București a proiectat legătură aeriană dintre Chișinău și principalele urbe ale României întregite, dar și în centrele județene din Basarabia. Prețul unui avion varia între 200 000 și 1 mil. lei. Pentru primul an de zbor s-a planificat un buget total de 28,9 mil. lei. Legătura aeriană cu orașele din afara provinciei se realiza prin rutele Chișinău–Galați–București și retur, precum și ruta Chișinău–Cernăuți. Linia aeriană Chișinău–București, cu o scurtă escală la Galați, se realiza timp de 2,5 ore, comparativ cu 11 ore parcurse cu trenul rapid.

Pentru zborul din interiorul Basarabiei, proiectul prevedea deschiderea a trei linii aeriene, cu centrul la Chișinău: 1) Chișinău–Cetatea-Albă; 2) Chișinău–Bălți–Hotin; 3) Chișinău–Orhei–Soroca. Se preconiza deschiderea a unei rute noi: Chișinău–Ismail. Fiecare rută aeriană dispunea de un avion, al patrulea urma să rămână în rezervă la Chișinău.

Taxa pentru 1 km de zbor s-a stabilit de 4 lei, la care s-a adăugat 100 lei taxa fixă de bilete. Pentru linia Chișinău–Cetatea-Albă biletul costa 700 lei (distanța 150 km x 4 + 100). Costul unei curse complete tur-retur era de 2 224 lei. Pentru cursa Chișinău–Bălți–Hotin costul biletului era: până la Bălți de 500 lei (100 km x 4 + 100), iar de la Bălți la Hotin 600 lei, în total – 1 100 lei. Costul unei curse complete era de 4 071 lei. Un zbor până la Orhei costa 260 lei, iar biletul de la Orhei la Soroca costa 500 lei, în total, biletul la cursa Chișinău–Soroca costa 760 lei. Costul unei curse complete era de 2 224 lei. Prețul biletului pe ruta Chișinău–Ismail constituia 900 lei. Costul unei curse tur-retur era de 2 965 lei. La 16 septembrie 1939 un bilet Chișinău–București, clasa I, costa 928 lei [9, f. 719]. Pentru biletele dus-întors se acorde o reducere de 25% [10].

Cursele urmau să fie realizate cu avioane de transport cu trei-patru locuri pentru pasageri, cu motoare a căror putere era de cca 200-250 CV. Scopul acestor zboruri era să se ajungă în orice colț al Basarabiei, dus-întors, într-o singură zi. De acest avantaj puteau beneficia persoanele de rang înalt, se furniza corespondența oficială, persoane care desfășurau activități de business, populația.

Potrivit dispozițiilor primite la 6 august 1930 de la Direcțiunea Aviației Civile din București, Aeroportul Chișinău oferea o reduce de 25% senatorilor, deputaților, corpului diplomatic acreditat pe lângă Guvernul României, funcționarilor statului, ofițerilor și subofițerilor. Călătoriile gratuite erau acordate doar de Direcțiunea Centrală, urmând a se face o cerere cu 48 de ore înainte de data călătoriei [11, f. 16].

La 9 august 1930, administrația Aeroportului Chișinău (comandantul Aeroportului era M. Cătuneanu) solicita conectarea Aeroportului la rețeaua electrică a orașului. Se argumenta faptul că iluminatul electric era necesar nu doar pentru



Fig. 2. Participanți la un show-aviatic din Chișinău, 10 septembrie 1936 [6].

traficul de călători, ci și pentru interesul general de stat, deoarece la aeroport aterizau aproape zilnic avioane. Punctul electric cel mai apropiat de aeroport se afla la o distanță de 200 m. Anterior, Primăria refuzase cererea motivând că Uzina Electrică era supraîncărcată [11, f. 9-11].

Între 1930 și 1940, comandant al Aeroportului Civil din Chișinău a fost Alexandru Vlădicescu, născut la 7 iulie 1891 la Buzău, participant la războiul pentru întregirea României (1916–1918), decorat cu „Crucea Comemorativă" și „Victoria" [12, p. 140]. La 4 mai 1931, a fost întocmit procesul-verbal de recepționare a lucrărilor de instalare a luminii electrice (în sumă de 30 420 lei) la Aeroport între inginerul Leonid Torn, inspector industrial și Alexandru Vlădicescu, comandantul Aeroportului [9, f. 113].

A existat o inițiativă de organizare a unei școli specializate în domeniul vizat, avându-se în vizor instructori-piloți de la Iași sau Galați. În octombrie 1931 au fost donate 50 000 lei de Comitetul Expoziției de Aerochimie pentru înființarea unei Școli de Pilotaj la Chișinău. Despre situația acestor bani nu se cunoștea nimic în aprilie 1933 [11, f. 133-135].

Începând din 1 ianuarie 1932, soldul creditor al contului Aeroportului Chișinău a fost depus fără nicio dobândă la „Banca Basarabiei" [11, f. 78].

Peste un an, în 1933, s-a solicitat aprobarea ca plugul de nivelat al Prefecturii să lucreze o porțiune de teren la aeroport pe care urma să se construiască o platformă pentru avioane [13, f. 94]. La 1 mai același an s-a solicitat Primăriei Chișinău ca din sera municipiului să se ofere câteva răsaduri de flori pentru a fi plantate în jurul aerogări [13, f. 128].

Între 1933 și 1934, din personalul Aeroportului Chișinău făceau parte: Al. Vlădicescu, comandant; Nicolae Bercea, magazioner; St. Volovici, șef de hangare; Luca Vladimir, meteorologist; Ioan Streche, radio-telegrafist; Gh. Stoiceascu, agent sanitar, servant de avion, trei gardieni de aeroport, șofer. Asigurarea pazei de către un singur om a fost considerată insuficientă de aceea se solicita ajutorul unui soldat jandarm. Dacă comandantul Aeroportului locuia într-un apartament cu trei camere pe str. Schmidt, nr. 129, atunci o bună parte din angajați locuiau în localul de pe teritoriul Aeroportului. Pentru adăpostirea și întreținerea avioanelor, dar și a personalului erau utilizate următoarele materiale: 55 000 kg de lemn de încălzit birourile și instalații necesare întreținerii avioanelor (fiind



Fig. 3. Alexandru Vlădicescu, comandantul Aeroportului Civil din Chișinău (1930–1940) [12, p. 140].

necesare încă 27 500 kg), 1253 l de benzină (fiind necesare încă 2 000 l). Erau necesare 100 kg de ulei Gargoil Ha, 50 kg de ulei gargoil C. În vederea asigurării chiriei localului pentru birouri și administrația aeroportului erau necesare 34 000 lei. Întreținerea localurilor solicita 10 000 lei, curentul electric pentru postul TFF – 30 000 lei. Veniturile erau preconizate din arendarea terenului, adunări și serbări aeriene [11, f. 45, 83, 73, 138]. Căpitanul Al. Vlădiceascu, comandantul Aeroportului din Chișinău, solicita Direcției Aviației Civile permisiunea de a cumpăra un automobil „Buich" în 10 rate lunare a 7 500 lei [13, f. 1].

În toamna anului 1934, administrația Aeroportului Chișinău solicita Primăriei Chișinău repararea șoselei ce ducea la aeroport, în dreptul trecerii la nivel al căii ferate, precum și în dreptul celor două poduri de lemn. Liniile aeriene urmau să se deschidă, circulația automobilelor pe șosea urma să fie intensă și insuportabilă în situația existentă [13, f. 9].

În vara anului 1935, în contextul îmbunătățirii relațiilor sovieto-româno-cehoslovace s-a mizat pe stabilirea traficului aerian începând cu luna august la cursa regulată Moscova–Kiev–Chișinău–Cluj–Praga [14, p. 248].

La 22 iunie 1938, Primăria Chișinău a intervenit la Ministerul de Interne ca să aprobe deschiderea unui credit extraordinar de 30 000 lei pentru a servi la acoperirea cheltuielilor de transport și de cazare a ofițerilor aviatori, delegați ai Ministerului Aerului. Aceștia erau delegați pentru a lua măsuri de amenajare a terenurilor de aviație solicitate urgent de Marele Stat-major în vederea asigurării măsurilor necesare procesului de mobilizare [11, f. 57].

În spațiul aerian al Chișinăului se organizau diferite spectacole ale aviației, fapt ce atrăgea atenția citadinilor curioși. Duminică, 30 iunie 1938, la aeroportul Chișinău a avut loc un miting al aviației organizat de Societatea ARPA (Asociația Română pentru Propaganda Aviației), structură instituită în 1927. La eveniment a participat Nadejda (Nadia) Russo-Bossie (1901–1988), prima aviatoare din Basarabia, premiată la raidul aviatic Praga–Zlin–Kosice–București–Belgrad–Arad–Ujhorod–Bratislava–Brno–Praga organizat de Aeroclubul Cehoslovaciei, start căruia a avut loc la 26 august 1938 l-a care s-au inclus aviatori din Cehoslovacia, Iugoslavia și România, în total 35 de avioane din care nouă românești [15, p. 254]. Aviatoarea a făcut zborul deasupra Chișinăului și împrejurimi cu aeroplanul său, la procurarea căruia a contribuit în parte și cetățenii Chișinăului [16, f. 25]. În aprilie 1939, Nadejda Russo a mai vizitat pentru câteva zile Chișinăul. Aviatoarea tocmai obținând brevetul de pilot pentru PSV – zborul fără vizibilitate, ce-i permitea să zboare în străinătate [17, p. 2]. În iulie 1939, Primăria Chișinău a alocat 10 000 lei un ajutor bănesc pe numele Nadejdei Russo pentru procurarea de benzină și alte materiale necesare în vederea perfecționării acesteia în domeniul aviației [16, f. 23a, 26]. În vara aceluiaș an, Nadia Russo s-a clasat pe locul zece la concursul Cupa „Aurel Vlaicu" destinată piloților de gradul II, disputat pe itinerarul București–Galați–Chișinău–Buzău–Craiova–București. Traseul de 1 075 km la care s-au înscris 19 echipaje prevedea trecere pe deasupra monumentului dedicat inventatorului și pilot român. Între 1938 și 1939, Nadia Russo a execute numeroase zboruri, însumând peste 6000 de ore în care s-a aflat la masa propriului

său avion, fiind absolventă în această perioadă și a cursurilor școlii de zbor fără vizibilitate [15, p. 254-255].

Refractari la noile mijloacele de transport, românii erau convinși de Societatea Anonimă Română de Transporturi Aeriene că în primele nouă luni ale anului 1938 au fost realizate de cei mai buni piloți curse interne și externe cu cele mai moderne aparate pe o distanță de 1,2 mil. km „fără cel mai mic incident" cu „confort, rapiditate, siguranță" [18, p. 2]. În pofida acestui fapt, numărul pasagerilor era unul relativ redus. Astfel, în perioada 15 mai – 15 iunie 1939, cu avionul, prin aeroportul din Chișinău au sosit 81 de pasageri și au plecat 104 [19].

În 1940, Biroul Aeroportului Civil din Chișinău, aflat în subordinea Ministerului Aerului, se afla pe str. Schmidt, nr. 129 [18, p. 7].

Așadar, Chișinăul a putut beneficia de noile inovații de epocă – aviație – în timpul administrației românești. Utilizată inițial în scopuri militare, aviația, treptat, s-a extins și în domeniul civil. S-a mizat pe dezvoltarea infrastructurii ansamblului format din terenul, clădirile și instalațiile necesare decolării, aterizării, manevrării, adăpostirii și întreținerii avioanelor. Constatăm aplicarea unui marketing comercial în domeniul vizat orientat și adaptat la cererile și strategiile de atragere atât a consumatorului intern, cât și a celui extern.

Referințe bibliografice:

1. Gala Galaction. *În vacanță*. În: România, an. I, nr. 68, 14 august 1938.

2. Protopopescu. *Un voiaj emoționant*. În: Renașterea Moldovei, an. 1, nr. 1, 1 aprilie 1920.

3. Direcția Generală Arhiva Națională a Agenției Naționale a Arhivelor (infra: DGAN a ANA). F. 723, inv. 1, d. 43.

4. Кишинев. Энциклопедия. Главный редактор А.И. Тимуш, Кишинев, главная редакция Молдавской Советской Энциклопедии, 1984.

5. ANA, DGAN, F. 1404, inv. 1, d. 844.

6. Юрий Швец. Старый кишинёвский аэропорт. Disponibil: https://oldchisinau.com/transport-kishinyova/staryy-kishinyovskiy-ayeroport/ (acecsat: 10 octombrie 2024).

7. *O șosea până la aeroport*. În: RN, an. III, nr. 29 (252), 5 iulie 1926.

8. ANA, DGAN, F. 327, inv. 9, d. 1.

9. ANA, DGAN. F. 1401, inv. 2, d. 2.

10. Mihai Taşcă. *La Unirea Basarabiei cu România. Zbor cu avionul spre Hotin și Cetatea-Albă în 1930*. În: Timpul, Disponibil la: https://timpul.md/articol/la-unirea-basarabiei-cu-romania-zbor-cu-avionul-spre-hotin-si-cetatea-alba-in-1930-21354.html (accesat: 25.02.2023).

11. ANA, DGAN. F. 327c, inv. 9, d. 1.

12. Figuri contemporane din Basarabia, Chișinău, Editura Arpid, 1939, p. 140.

13. ANA, DGAN. F. 1731, inv. 1, d. 1.

14. *Traficul aerian între URSS, România și Cehoslovacia*. În: Universul, 28 mai 1926. Apud: Vlad Darie, *Cronica Basarabiei, 1918–1944: mărturii din presa timpului și imagini de epocă*, Chișinău, Tipogr. Ed. „Universul", 2012.

15. Radu Coroamă, Șerban Constantinescu. *Aviatoarea Nadia Russo-Bossie (1901–1988) nume de referință în istoria feminină a zborului cu motor din România*. În: Acta Moldaviae Meridionalis, XXV-XXVII, 2004–2006.

16. ANA, DGAN. F. 1404, inv. 1, d. 951.

17. *Basarabia*, 21 aprilie 1939.

18. *Anuarul Chișinăului pe anul 1940*/ alcăt.: Al. Terziman și I. Kalughin. Ch.: Editura „Arpid", 1940, p. 2.

19. Activitatea aeroportului Chișinăului. În: Basarabia, 17 iunie 1939.