

## O istorie sumară a Aviației Române

1529. - Conrad Haas din Sibiu realizează *prima rachetă în trepte*.
1702. - Haiducul Gligor Pinteza construiește planeare cu roți învelite în piele de cerb.
1765. - Țăranul Constantin Nestor construiește un planor din lemn care se pare că a și zburat.
1818. - În prezența domnitorului Caragea are loc pe Dealul Spirii din București prima lansare a unui balon cu aer cald ("*Beșica lui Caragea*").
1875. - Prințul Grigore Sturdza construiește la Iași un planor cu care profesorul de gimnastică Spinzi realizează o lansare.
1880. - Gheorghe Vaarlam Ghișescu proiectează un balon dotat cu o direcție.
1883. - Gheorghe Ferikide proiectează un dirijabil sferic.
1884. - Ion Stoica construiește în Transilvania un aparat de zbor care imita păsările și un elicopter în miniatură.
1886. - Alexandru Ciurcu împreună cu francezul Just Buisson realizează primul motor reactiv care va propulsa o barcă pe Sena.
1893. - *Debutul armei aerului în România*: la București este creată prima subunitate de aerostație aeriană. În acest scop este achiziționat un balon din Franța.
- Mihail Brâncuș proiectează un dirijabil metalic umplut cu hidrogen și dotat cu un motor cu ardere internă.
1903. - La 16 februarie Traian Vuia prezintă la Academia și Științe din Paris proiectul unui "*aeroplan-automobil*". Proiectul îi este însă respins, fapt ce-l va obliga să decoleze după frații Wright.
1905. - Inginerii români Popescu și Boicescu, împreună cu mecanicul austriac Schwartz, realizează la Viena sistemul care v-a permite dirijarea zepelinelor.
1906. - La 2 februarie Traian Vuia prezintă publicului avionul Vuia 1.
- La 18 martie Traian Vuia reușește cu acest avion o primă decolare și zboară pe o lungime de 12 m la o înălțime de aproximativ 60 cm. *Primul zbor mecanic autonom din lume*.
1907. - Traian Vuia efectuează zboruri și încercări cu aparatul Vuia 2.
- Henri Coandă încearcă la Pirotehnia Armatei un motor rachetă pentru propulsia avioanelor.
1908. - Teodor Dobrescu proiectează la Slatina un *avion multiplan*.
1909. - Ernest Grünbaum realizează în România un model redus de avion care zboară.
- La București Giovanni Magnani construiește un aparat de zbor denumit *ornitopter*.
- Tache Brumărescu obține un brevet pentru un elicopter și un biplan monomotor cu trei elici.
- Aurel Vlaicu face la Bințiți primele încercări cu planorul construit de Henri August de Gorj.
- La 14 noiembrie Aurel Vlaicu începe la București, la Arsenalul Armatei, construcția primului său avion, Vlaicu 1.
- George Arion proiectează un avion cu elicea cuplată direct la motor.
1910. - George Valentin Bibescu obține la Paris un brevet de pilot, al 20-lea din lume. Tot el achiziționează din Franța patru avioane Farman, care vor constitui baza primei școli de aviație de la Chitila.
- La Chitila este inaugurat primul aerodrom din România.
- Aurel Vlaicu zboară pentru prima dată cu Vlaicu 1.
- Începe să funcționeze școala de aviație de al Cotroceni, sub conducerea lui George Valentin Bibescu.
- Aurel Vlaicu învinge pe G.V. Bibescu și pe M. Molla în concursul aviatic de la București.

- Henri Coandă expune la Salonul Aeronautic de la Paris *primul avion cu reacție din lume*. Ulterior va accidenta avionul într-o tentativă nereușită de decolare.
- Tache Brumărescu și Traian Vuia își expun la același salon de aviație avioanele și elicopterele lor.
- George Arion construiește la București *primul avion cu geometrie variabilă din lume*.
- Vasile Dumitrescu proiectează și brevetează *aeroplanul electric dirijabil*, care însă nu va mai fi construit. Tot el brevetează *avionul invizibil*, care emitea un câmp protector de ceață! *Primul avion stealth din lume*.
- Ion Niculae Vasiliu construiește la București un *aeroplan-elicopter* prevăzut cu 6 elici.
- Prima aplicație militară a avionului în România (și prima din lume?): Aurel Vlaicu (pe Vlaicu I) participă la manevrele militare din zona Slatina-Piatra Olt.
- 1911.** - Henri Coandă devine directorul tehnic la uzinele Bristol din Anglia, unde va proiecta o serie întreagă de avioane militare cu elice, multe din ele cu caracteristici revoluționare.
- Aurel Vlaicu zboară cu noul său avion Vlaicu 2.
- Ștefan Protopopescu obține primul brevet de pilot în România, la Chitila și devine primul pilot militar din Armata Română.
- Gheorghe Brișcu construiește mai multe machete de elicoptere.
- Ion Paulat începe construcția un hidroavion, nefinalizat însă din lipsă de fonduri.
- 1912.** - Este fondată la București Liga Națională Aeriană, condusă de George Valentin Bibescu.
- Locotenentul Gheorghe Caranda se accidentează mortal, prăbușindu-se cu avionul său la Cotroceni, prima victimă a aviației române.
- Aurel Vlaicu participă cu mult succes la concursul internațional de aviației de la Aspern - Austria cu avionul său Vlaicu 2 și câștigă cinci premii importante.
- Este inaugurat aerodromul și școala de pilotaj de la Băneasa.
- 1913.** - Legea privind înființarea și organizarea aviației militare românești.
- Aurel Vlaicu începe proiectarea și construcția *primului avion aerodinamic metalic cu inele de răcire a motorului*, Vlaicu 3.
- La 13 septembrie se prăbușește Aurel Vlaicu cu avionul său, Vlaicu 2, la Brănești, lângă Câmpina, cu prilejul unei prime tentative de traversare a Carpaților.
- Constantin Marinescu proiectează *primul airbus*, cu o capacitate de 15 pasageri.
- 1914.** - În Franța George Grămățescu încearcă unul din primele avioane monoplane.
- Ștefan Stănculescu proiectează la Craiova un *avion basculabil comandat*.
- Este terminat la Arsenalul armatei, de către colaboratorii lui Vlaicu, aparatul Vlaicu 3. Încercat în zbor se comportă mulțumitor.
- 1915.** - La 10 august se înființează Corpul de Aviație Român, sub comanda colonelului I. Găvănescu.
- 1916.** - În luna mai este înființat serviciul fotoaerian al aviației militare.
- La 16 august România declară război Austro-Ungariei. La puțin timp Germania și ulterior Bulgaria și Turcia declară război României. Aviația militară română ia parte la toate luptele, în Ardeal, la Sud de Dunăre și în Muntenia.
- Primele bombardamente aeriene suferite de București, efectuate de zepeline germane.
- Școlile românești de pilotaj militar sunt unificate și mutate, cu ocazia evacuării, la Bărlad, Botoșani și Odessa.
- În octombrie sosește în România misiunea militară aliată condusă de generalul Berthelot, care are ca scop și reorganizarea totală a aviației militare românești.
- La 17 decembrie se înființează Direcția Aeronautică, subordonată Marelui Cartier General al Armatei Române.

- 1917.** - La Sighișoara Hermann Oberth realizează proiectul unei rachete militare uriașe, în trepte, cu combustibil lichid. Proiectul nu interesează însă autoritățile militare austriece și germane.
- Intră în dotarea Armatei Române avioane moderne, Nieport și Bréguet-Michelin, de producție franceză, din păcate în număr insuficient.
  - Aviația militară română ia parte, cu mult eroism, la luptele de la Mărășești, Mărăști și Oituz, efectuând în special zboruri de recunoaștere dar angajează și lupte aeriene cu inamicul austro-german, net superior numeric și calitativ. În total 28 de aviatori români și-au pierdut viața în campaniile din 1916-1917.
- 1918.** - la naștere serviciul aeronautic sanitar al României.
- Traian Vuia, la Garches în Franța, începe, împreună cu francezul Yvonneau, construcția unor elicoptere.
- 1919.** - În cadrul tratatelor de pace de la Paris Nicolae Titulescu propune crearea unei companii de aviație transcontinentale, cu capital francez și românesc. Va fi creată Compania de Navigație Aeriană Franco-Română (CFRNA), prima de acest fel lume.
- La București ia naștere prima fabrică de avioane din țară, care se va numi la început, modest, Arsenalul aeronautic.
- 1920.** - La 23 aprilie ia naștere în mod oficial CFRNA - Compania de Navigație Aeriană Franco-Română.
- Înființarea Aeroclubului Regal al României.
  - Înființarea Direcției Aviației din cadrul Ministerului Comunicațiilor.
  - Se înființează prima bază de hidroaviație militară, la Constanța.
- 1921.** - Primele avioane fabricate industrial în România: 20 de copii după avionul german Hansa-Brandenburg.
- 1922.** - Liniile CFRNA sunt prelungite până la București-Istanbul.
- George de Bothezat efectuează în Statele Unite, la Dayton, primele încercări cu elicopterul său.
- 1923.** - Se înființează Inspectoratul General al Aeronauticii în cadrul Ministerului de Război.
- Mihail Filip brevetează în Franța un avion numit *stabiloplan*.
  - La ASTRA Arad începe producția de avioane.
  - În București, la inițiativa inginerului Grigore Zamfirescu, ia naștere Societatea pentru Exploatare Tehnică (SET), care va deveni ulterior o fabrică de reparat și construit avioane.
  - La uzinele ASTRA Arad este construit avionul Proto-1 (Astra-Șeșefski).
- 1924.** - La Constanța inginerul Radu Stoika construiește mai multe hidroavioane, în cadrul întreprinderii STC.
- La Arsenalul aeronautic de la Cotroceni sunt transformate bombardierele de Havilland DH-9 în avioane de pasageri.
  - Avionul Proto-2 la uzinele ASTRA din Arad.
- 1925.** - Aurel Biju și Eugen Sziklay participă la mitinguri aeriene cu parașute de concepție proprie.
- Fabrica ASTRA Arad este transferată la Brașov, unde ia naștere Industria Aeronautică Română (IAR).
  - Prima linie aeriană internă (București-Galați).
  - La Mamaia este organizată Școala de tir și bombardament aerian.
- CFRNA este desființată, în locul se crează o altă companie, Compania Internațională de Navigație Aeriană (CIDNA), unde România deține 19% din acțiuni.
- 1926.** - Asociația Română pentru Propaganda Aviației (ARPA).

- 1927.**- Primul tunel aerodinamic de concepție românească, realizat de Ion Stroescu.
- Serviciul Național de Navigație Aeriană (SNNA).
  - La Cluj, Iași și Galați sunt create ateliere de reparat avioane.
  - Romeo Popescu stabilește recordul național de altitudine: 9.403 m.
  - Gheorghe Bănciulescu devine primul pilot care zboară cu proteze la ambele picioare.
  - Hidroscala de la Mamaia de pe Siutghiol.
- 1928.**- La SET București este construit avionul de școală SET-3.
- Elie Carafoli și Ion Stroescu crează primul laborator de aerodinamică.
  - *Traian Burduloiu, Gheorghe Iacobescu și Mihail Negru efectuează raidul capitalelor europene.*
- 1929.**- Generalul italian (ulterior mareșal) Italo Balbo amerizează la Constanța cu o escadrilă formată din 35 de hidroavioane.
- Avionul Femic IX construit de inginerul româno-american George Femic.
  - Legiferarea aviației utilitare.
- 1930.**- În Franța Anastase Dragomir brevetează sistemul de salvare cu parașuta al piloților, adoptat ulterior pretutindeni în lume.
- Fondul Național al Aviației, care provine din vânzarea obligatorie a timbrului aviației.
  - Ionel Ghica stabilește recordul național de distanță, zburând 2.000 km, din Anglia până în Bulgaria.
  - Hidroscala de la Palazu Mare de pe Siutghiol.
  - Romeo Popescu stabilește un record național de durată, zburând aproape 21 de ore.
  - La 23 octombrie inginerul George Femic își pierde viața la un miting aerian desfășurat la Chicago.
  - Elie Carafoli și Lucien Vimoux realizează proiectul primului avion monoplan românesc cu aripă joasă, IAR-11 CV.
- 1931.**- Raid românesc pe ruta Paris-Calcutta (Traian Burduloiu, Radu Beller și George Valentin Bibescu).
- Congresul Federației Aeronautice Internaționale (FAI) desfășurat la București, sub președinția lui George Valentin Bibescu.
  - Motoplanorul M-3 construit de inginerul Radu Manicaticide.
  - Record mondial în parașutismul feminin: Smaranda Brăescu sare de la o altitudine de 6.000 m.
  - Romeo Popescu moare încercând să stabilească un record mondial de viteză cu avionul IAR-11CV.
  - Ionel Ghica efectuează raidul de mare distanță București-Saigon și retur (2 x 9.350 km) în 62 de ore și 25 de minute de zbor.
  - Legea Aeronauticii, care prevede înființarea Subsecretariatului de Stat al Aeronauticii, din care face parte și aviația civilă.
  - Record mondial de durată în circuit închis stabilit de România: 8 ore și 17 minute (Ionel Cociășu și Gheorghe Grozea).
  - Se înființează în București Întreprinderea de Construcții Aeronautice Românești (ICAR).
  - Record mondial de durată pentru hidroavioane (12 ore și 2 minute) stabilit de Mihail Pantazi.
- 1933.**- la naștere la Paris Air France, prin fuzionarea CIDNA cu alte companii franceze.
- *Stabiloplanul tip 4* al inventatorului Filip Mihail.
  - Primul zbor în România al unui planor remorcat de un avion, executat de EgonPastior la Sibiu.
- 1935.**- Record național de altitudine stabilit de Alexandru Papană cu un IAR 16: 11.631 m.
- Raid românesc pe ruta București-Kapetown, întrerupt la lacul Victoria (Petre Ivanovici și Irina Burnaia).

- Într-un spital din Cairo încetează din viață, în urma unei boli tropicale, marele aviator român Gheorghe Bănculescu.
- Trei avioane românești ICAR Universal execută un raid pe ruta București-Kapetown (23.000 km) și retur.
- SARTA (Societatea Anonimă Română de Transporturi Aeriene).
- Liga Aviatorilor Români.
- Traversarea Carpaților de două planeare remorcate de un singur avion (Valentin Popescu și Hubert Clompe).
- În dotarea aviației civile intră primul avion fabricat în România: ICAR Comercial, care putea transporta 5 pasageri.
- 1936.-** Marele as al acrobației aeriene, Alexandru Papană, se clasează pe locul întâi la campionatul mondial de acrobație aeriană, desfășurat în Statele Unite.
- Federația Aeronautică Regală a României.
- SARTA pune în exploatare linia București-Praga, cu escale la Cluj, Uzgorod și Piestany.
- Este înființat Ministerul Aerului și Marinei, în componența căruia intră și Comandamentul Forțelor Aeriene.
- Alexandru Papană câștigă în SUA Campionatul celor două Americi.
- 1937.-** Ministrul titular al Ministerului Aerului și Marinei devine inginerul Radu Irimescu.
- În locul societăților de transport aerian LARES și SARTA ia ființă o nouă societatea anonimă - Liniile Aeriene Române Exploatate cu Statul (LARES).
- Școala de parașutiști militari în cadrul Flotei 1 Aerostație de la Pantelimon.
- Hermann Oberth proiectează o rachetă înaltă de 24 m cu combustibil lichid care putea transporta 3,5 tone încărcătură utilă.
- Intră în dotarea LARES avioanele moderne de pasageri de producție americană Lockheed 10A Electra, Lockheed 14 (din 1938) și Douglas DC-3.
- 1938.-** Noul ministru al Aerului și Marinei devine Paul Teodorescu. Atât Radu Irimescu cât și Paul Teodorescu s-au preocupat constant de asigurarea importurilor pentru aviația militară română, în condițiile unui buget destul de restrâns.
- Cristea Constantinescu proiectează un elicopter cu rotor cu pas variabil.
- Concursul aviatic al Poloniei și Micii Antante (Cehoslovacia, Iugoslavia și România), desfășurat pe un circuit de 4.000 km, are ca învingător pe inginerul român Lidner.
- Hermann Oberth proiectează la Mediaș două avioane cu mater rachetă.
- 1939.-** Primul zbor al avionului de vânătoare IAR-80, priecat de Ion Grosu.
- Ionel Cociașu execută de unul singur un raid pe diastanța București-Bombay și retur.
- Administrația Stabilimentelor Aeronautice și Marinei (ASAM), în componența căruia intră și Arsenalul aeronautic.
- Matei Ghica Cantacuzino stabilește recordul național de durată de zbor: 24 ore și 24 de minute.
- După dezlănțuirea celui de al Doilea Război Mondial Marele Stat Major al Armatei române elaborează planul "*Ipoteze 32*", care prevedea apărarea României cu 84 de escadrile de aviație cu un număr de 838 de avioane, 332 de rezervă și 350 avioane școală. La 1 septembrie 1939 România dispunea de 2.617 piloți ofițeri și subofițeri, 267 observatori aerieni, 218 radiotelegrafiști de bord și 239 mitralieri de bord.
- 1940.-** Consecință a acordurilor semnate cu Germania de către guvernul Gigurtu sunt importate avioane militare și civile germane, superioare calitativ importurilor de până atunci, de proveniență franceză și britanică (care sunt sistate complet).
- Se desființează Ministerul Aerului și Marinei și se înființează Subsecretariatul de Stat al Aerului (SSA), încorporat în Ministerul de Război.

- Pentru a fi ferită de distrugerile eventuale ale razboiului, moderna flotă a LARES este retrasă în cea mai mare parte în hangare.

**1941.-** La 22 iunie România declară război URSS. Aviația militară ia parte la operațiuni din prima zi, piloții români dovedind nu numai bravură, dar și mult profesionalism. În primul an de război avioanele românești de vânătoare Messerschmitt 109 și IAR 80 domină depășitele tehnice avioane sovietice de vânătoare.

- Începe în România producția sub licență a unor avioane germane performante (Messerschmitt 109, Heinkel He 111, Fieseler Storch etc.).

- Grupul armatei de aertransport este întărit prin transferul unor avioane și piloți de la LARES.

- Hermann Oberth primește cetățenia germană (pe care nu o solicitase) și este concentrat forțat la Peenemünde, unde funcționa poligonul militar de rachete germane, cu numele de cod Fritz Hann pentru ca aliații să nu știe cine este.

**1942.** - Aviația militară română ia parte la luptele aeriene deasupra URSS. Se evidențiază câțiva ași ai aviației române, printre care Băzu Cantacuzino.

- "Escadrila albă", avioane sanitare pilotate de aviatorele Nadia Russo Bossie, Mariana Drăgescu, Virginia Duțescu și Virginia Thomas, cucerește admirația tuturor, salvând mii de militari români și germani pe Frontul de Est.

- La 3 octombrie racheta germană a 4 (V 2), construită de Wernher von Braun atinge altitudinea de 84,5 km - primul obiect făcut de mâna omului care pătrunde în spațiul cosmic. La acest proiect Hermann Oberth a avut 70 de rezolvări.

- Aviația română participă, de la sfârșitul lunii noiembrie, alături de aviația germană, la evacuarea trupelor și răniților din punga de la Stalingrad, operând în condiții foarte dificile.

**1943.-** În luna ianuarie aviația română continuă evacuarea trupelor încercuite la Stalingrad.

- Lupte aeriene aprige la Cotul Donului și pe tot restul frontului, de data aceasta în fața unui adversar sovietic dotat cu avioane moderne, majoritatea de producție indigenă.

- Din aprilie încep raidurile americane de bombardament asupra fortăreței Ploiești, cea mai bine apărată antiaerian din întreaga Europă. Raidurile sunt efectuate de avioane B 24 Liberator, neescortate. La început bombardierile vor decola din Libia, de la Benghazi și apoi din Italia, de la Foggia. Aviația de vânătoare română și germană va duce o bătălie necrutătoare contra avioanelor americane, care înregistrează pierderile (procentual) cele mai severe din tot cursul cel de al Doilea Război Mondial.

**1944.** - Un avion B 24 Liberator, capturat de români, este repus în funcție sub culorile României.

- Aviația română ia parte la evacuarea Crimei.

- Continuă luptele aviației de vânătoare românești și germane, în condiții din ce în ce mai dificile, contra escadrilelor aliate de bombardament, din ce în ce mai numeroase.

- În iunie are loc spectaculoasa dezertare a aviatorului Matei Ghica Cantacuzino pe un avion de bombardament Heinkel He 111, care este internat în Turcia. La bordul avionului se găsea, printre alții, și industriașul Max Auschnit.

- Actul de la 23 august. Aviația militară română este luată total prin surprindere.

- La 24 august aviația de bombardament în picaj germană bombardează Bucureștiul. Este distrus Teatrul Național și parțial Palatul Regal.

- Aviația militară română este obligată să lupte alături sovietici împotriva foștilor aliați germani, ceea ce piloții militari români, fie că refuză, fie (mai ales) execută absolut formal ordinele primite. Avioanele militare românești sunt revopsite peste crucea cu brațele în formă de "M", păstrând doar cocarda tricoloră.

- La 1 septembrie se constituie Corpul aerian român, care intră în subordinea directă a Armatei Roșii. În toată campania de 9 luni pe frontul de Vest aviația română a fost permanent umilită, marginalizată și chiar supusă voit distrugerii de către "aliatul" sovietic.
- La începutul lunii septembrie au loc lupte aprige pentru aerodromul din Sibiu, între trupele române și cele "aliate" sovietice, care vroiau să ocupe terenul de aviație cu forța.
- 1945.-** Din ianuarie sunt desființate majoritatea școlilor de aviație. Sunt desființate și batalioanele de parașutiști. Sunt desființate ASRPA și aerocluburile Brașov, Prahova și Oltenia. Măsurile, dictate de URSS, aveau în vedere un singur scop: distrugerea completă a aviației române.
- Uzinele IAR sunt desființate forțat de sovietici, utilajele confiscate și transportate în URSS. Uzinele se vor profila pe producerea unor tractoare primitive de model sovietic.
- Din iulie începe acțiunea de readucere în România a Corpului aerian român aflat în Slovacia și Cehia, total decimat și cu moralul la pământ.
- La 8 august sunt desființate LARES și se înființează Societatea de Transporturi Aeriene Româno-Sovietice (TARS), cu unicul scop de a înfeuda transporturile aeriene românești URSS.
- Aviația militară a României este reorganizată, având în componență Flotila 1 vânătoare, Flotila 2 vânătoare, Flotila 3 aslat,
- Flotila 4 picaj, Flotila 5 bombardament greu, Flotila 6 informație, în plus unități de aerotransport-legătură, hidroaviație și aerostație. Dotarea era compusă exclusiv din avioane de producție germană, românească și italiană.
- 1946.-** Seria măsurilor vexatorii continuă. Astfel sunt desființate toate aerocluburile și toate asociațiile sportive de aviație, toate școlile, iar bunurile lor, inclusiv avioanele, sunt confiscate de stat. Toate aceste măsuri se produc cu acordul sau în indiferența guvernului Groza.
- Este închisă și fabrica SET din București.
- Este înființat Aviasanul, în cadrul Ministerului Sănătății.
- Direcția aviației civile trece de la MAPN la Ministerul Comunicațiilor și Lucrărilor Publice.
- Generalul Nicolae Rădescu reușește să fugă din țară, în Cipru, cu un avion românesc Savoia Marchetti.
- Președintele tineratului Național Liberal, Mihail Fărcașanu reușește să fugă din țară, împreună cu Pia Fărcașanu și Vintilă Brătianu, cu un bombardier de tip vechi pilotat de Matei Ghica Cantacuzino.
- TARS redeschide linia aeriană București-Praga, care în curând va fi reînchisă.
- 1947.-** O parte din conducerea PNT încearcă să părăsească țara la bordul unui mic avion biplan, tentativa este dejucată de Siguranță și va da prilejul guvernului Groza de a scoate în afara legii partidul și de a aresta pe toți liderii lui, în frunte cu Iuliu Maniu.
- Întreprinderea ICAR este reprofilată, astfel este complet lichidată de comuniști în România performanta industrie aeronautică românească, pentru aproximativ două decenii, fapt cu consecințe profund negative, resimțit din plin până astăzi.
- Numărul avioanelor militare este redus la numai 168 de aparate, adică aproximativ 15% din câte avea România în 1939, ultimul an de pace.
- Odată cu abdicarea forțată a Regelui Mihai este desființat Aeroclubul Regal al României, înlocuit cu Federația Aeronautică Română (FAR).
- 1948.-** Seria măsurilor represive continuă. Comuniștii se infiltrează în toate structurile organizatorice ale aviației. URSS dorește ca în România armata aerului să fie dependentă integral de structurile de comandă sovietice și importurile de avioane și material volant să se facă exclusiv din această țară. Cu toate acestea sunt menținute în forțele aeriene ale RPR și avioane de producție germană și română, care au participat la cea de a doua conflagrație mondială.

- Începe "oficial" Războiul Rece.

1949.- Comanda aviației devine Comandamentul Aviației, subordonat exclusiv "aviației militare.

- Aviația militară este dotată cu primele avioane de producție sovietică, cu motor cu piston.

- La Brașov producția de avioane este reluată foarte modest: inginerul Radu Manicaticide construiește avionul IAR-811, iar Iosif Șilimon planorul IS-2.

1950.- Sunt reînființate o serie de școli de aviație, în special sportive, după o organigramă integral sovietică. Reînființarea batalionului de parașuțiști al armatei RPR.

- Aviația militară este rebotezată în Forțele Aeriene Române (FAM) iar Comandamentul Aviației devine Comandamentul Forțelor Aeriene Militare (CFAM).

- Debutul parașutării franco-americane în România. Cei parașutați sunt selecționați din Mișcarea Legionară și din Comitetul Național Român. Aviația de vânătoare românească nu reușește însă să doboare niciun avion franco-american și nici să intercepteze la locul desantării pe cei parașutați - vor fi capturați mult mai târziu de Securitate.

- Traian Vuia se reîntoarce în România, va muri două luni mai târziu. Este înmormântat la cimitirul Bellu din București.

1951.- În dotarea forțelor aeriene românești intră primele avioane cu reacție, de producție sovietică (IAK-17 și IAK-23), total depășite tehnic de avionul Mig-15.

1952.- Intră în dotare avionul Mig-15, evidențiat în luptele din Coreea ca unul din cele mai performante din lume.

- Se dezvoltă parașutismul sportiv prin înființarea a încă 9 centre. În strategia militară a URSS armatele țărilor satelite trebuiau să dezvolte mult această armă, în vederea unei invazii masive a Occidentului.

1953. - Este creat Codul Aerian Român, opera lui Alexandru Danielopol.

- Tot la sugestia lui Alexandru Danielopol transporturile sunt organizate în două ministere separate, aviația și marina depind acum de Ministerul Transporturilor Navale și Aeriene (MTNA).

- Este militarizată și aviația sportivă, fiind preluată de așa numita Asociație Voluntară pentru Sprijinirea Apărării Patriei (AVSAT) - de model sovietic.

- Se dezvoltă în continuare parașutismul militar și sportiv.

- Sunt sistate parașutările franco-americane în România.

- Radu Manicaticide construiește la Brașov primul avion românesc bimotor: IAR-814.

1954. - La 18 septembrie sunt desființate TARS și se înființează TAROM.

- Intră în funcțiune întreprinderea de reparat avioane de la Bacău.

1956.- În dotarea aviației civile intră avionul Il-14, dotat cu motoare cu piston.

1958.- O delegație PMR și guvernamentală română, condusă de Gheorghe Gheorghiu-Dej, vizitează Extremul Orient, la bordul a două avioane TAROM Il-14. Piloții români au reușit performanța remarcabilă să zboară cu acest avion cu o rază mică de acțiune până la Phenian, Beijing, Ulan Bator, Hanoi, Rangoon etc.

- Justin Capră și Ion Munteanu *construiesc, înaintea americanilor, proiectul unui motor reactiv pentru zborul individual* (așa numitul *rucsac de zbor*) și sunt efectuate primele încercări reușite, la Băicoi. Brevetul va fi obținut în 1961

- Hermann Oberth lucrează pentru NASA la Huntsville - Alabama.

1959.- Unificarea DGFAC cu TAROM.

- Apare cartea "*Das Mondauto*" ("*Automobilul lunar*") al lui Hermann Oberth.

1960.- Începutul diminuării treptate și prudente a influenței sovietice în România. O primă consecință este demilitarizarea aviației sportive, care trece la Uniunea pentru Cultură Fizică și Sport (UCFS). Aeroclubul Central al RPR devine Federația Română de Aviație (FRA).



- La București este produs de un colectiv condus de cunoscutul inginer Radu Manicatide avionul multifuncțional IAR-818, avion STOL, cu o rază de acțiune de 1.000 km.
- Gheorghe Iancu este campion mondial la lansarea pe timp de noapte.
- 1961.**- Octavian Băcanu stabilește un nou record mondial de distanță pe circuit închis, cu avionul românesc IAR-814, zburând 4.462,87 km. Gheorghe S. Popoiu brevetează *avioelicopterul*, avion cu decolare și aterizare verticală.
- În dotarea TAROM intră primul avion modern de pasageri, Il-18, lung-curier, dotat cu patru motoare turbopropulsoare, cu o capacitate de până la 119 pasageri.
- 1962.**- Înființarea primelor subunități militare de elicoptere.
- Un avion TAROM de tip Il-18, aflat în plină traversare a Mării Egee, în pană totală de motoare, aterizează pe burtă pe un teren agricol în Cipru. Măiestria deosebită a echipajului a salvat viețile tuturor celor aflați la bord.
- 1963.** - Prima acțiune de salvare întreprinsă de un elicopter românesc: sunt salvați 22 de marinari turci de pe un vas naufragiat în Marea Neagră.
- 1964.**- Înființarea Direcției Generale a Aviației Civile, subordonată MTANA, separată de compania TAROM.
- Radu Manicatide construiește hidroavionul IAR-818 H-hidro.
- 1965.**- Nicolae Ceaușescu, devenit *de facto* persoana nr. 1 în stat, este decis să dezvolte industria românească de armament și să relanseze industria aeronautică.
- România aderă la Organizația Aviației Civile Internaționale.
- 1966.**- Un avion Il-14 al TAROM traversează pentru prima dată Atlanticul.
- 1968** - Nicolae Ceaușescu impune în martie, la plenara CC al PCR, un amplu program de dezvoltare a industriei de armament, inclusiv a celei aeronautice.
- Se înființează Centrala industrială de mecanică fină și aeronautică.
- 1969.**- Sunt fabricate primele avioane sub o licență occidentală, avionul britanic de pasageri BN-2, dotat cu două motoare cu piston.
- Este inaugurat aeroportul internațional de pasageri de la Otopeni, rebotezat după Revoluție în Aeroportul Internațional "Henri Coandă".
- Direcția Generală a Aviației Civile este înglobată în Departamentul Transporturilor Auto, Navale și Aeriene din cadrul Ministerului Transporturilor și Telecomunicațiilor.
- Cu un avion Il-18 TAROM reușește să înconjoare pământul.
- 1970.** - Împreună cu alte țări comuniste România aderă la programul sovietic spațial "Intercosmos".
- Un avion TAROM Il 14 este deturnat de pe aeroportul din Oradea, la Viena, unde piraiții aerului vor primi pedepse simbolice, fiind considerați victime politice ale regimului comunist din România.
- Se repatriază în România Henri Coandă, Ceaușescu îi va acorda mari onoruri.
- Sunt proiectate de Radu Manicatide avionul utilitar IAR-822 și avionul militar de școală, IAR-823.
- 1971** - Se înființează la București prima facultate de construcții aeronautice, devenită din 1974 Facultatea de Aeronave, facultate care va pregăti specialiști remarcabili.
- Este importat din URSS curierul mediu An-24, care continuă să zboare până în prezent.
- Direcția Generală a Aviației Civile devine Consiliul Aviației Civile.
- România devine membru fondator al convenției de creare a Organizației Internaționale de Telecomunicații prin Satelit.
- Este produs la Brașov, inițial din piese livrate integral din Franța, apoi asimilat în întregime, elicopterul IAR-316-B (Alouette III).

- 1972.-** Este înființată fabrica de avioane de la Craiova, care are ca obiectiv fabricarea primului avion militar cu reacție românesc – IAR-93.
- Aeroclubul Central Român.
  - Ceaușescu decide reînglobarea aviației civile în cadrul MAPN.
  - În dotarea TAROM intră primul lung-curier cu reacție: Il-62.
  - Henri Coandă încetează la București din viață, este înmormântat la cimitirul Bellu.
- 1974.-** Sunt importate primele avioane Boeing 707, astfel România devine primul stat din Pactul de la Varșovia dotat și cu avioane de pasageri americane.
- Primul zbor al subsonicului IAR-93.
- 1975.-** Întreprinderea de reparat avioane din Bacău este reprofilată pe construcția de avioane, unde se va produce, sub licență, avionul sovietic sportiv IAK-52.
- Este produs la Brașov, sub licență, elicopterul mijlociu Puma (IAR-330), cu destinație militară și civilă.
  - Se înființează o a doua companie de aviație românească, LAR (Liniile Aeriene Române), o prescurtare de la LARES.
- 1976.-** Ceaușescu decide o nouă reorganizare și demilitarizează aviația civilă - se înființează Departamentul Aviației Civile.
- În dotarea TAROM intră avionul lung-curier sovietic Tu-154.
- 1977.-** Înființarea Comandamentului Aviației Militare.
- 1978.-** Se înființează Centrul Național al Industriei Aeronautice Române (CNIAR).
- Dezertarea în Occident a generalului Ion Mihai Pacepa, ceea ce va duce la înmormântarea definitivă a semnării cu firma germană Fokker a unui contract privind fabricarea în România, sub licență, a unui curier mediu.
  - Se semnează în Anglia contractul cu British Aerospace pentru fabricarea în România, sub licență, a curierului mediu BAC 1-11.
- 1980 -** La București este organizată prima expoziție națională de tehnică aeronautică, care trebuia să demonstreze lumii, și în secundar Uniunii Sovietice, că România a devenit o putere în construcția de avioane.
- Un grup de 17 fugari reușesc să fugă din România la bordul unui avion utilitar An 2, traversând la joasă altitudine întreaga Ungarie. Vor ateriza în Austria.
  - O altă performanță remarcabilă: trei motoplanoare IS-28 M-2 zboară din România până în Australia, un raid de 22.000 km, cu o viteză medie de 143 km/h.
- 1981.-** Ceaușescu decide să desființeze Aviasanul.
- Dumitru Prunariu este primul cosmonaut român în spațiu (Soiuz 4).
  - La Întreprinderea de Avioane București se realizează avionul agricol IAR-827, care ar fi urmat să înlocuiască aparatul An-2.
  - Debutul oficial al deltaplanismului în România.
  - Primul zbor al unui avion BAC 1-11 (ROMBAC) construit la București sub licență.
  - La Suceava este fabricat automosorul românesc AL-34-00, pentru lansarea planoarelor.
- 1983.-** Primele zboruri, interne și internaționale cu avioanele ROMBAC. Până în 1989 România v-a construit în total 9 aparate.
- 1984.-** IAR 93 cu postcombustie.
- Ceaușescu decide să limiteze la minimum importurile, pentru a plăti în timp record datoria externă, fapt ce va crea noi dificultăți industriei aeronautice românești, confruntată și așa cu deficite anuale cronice.
  - Înmulțirea tentativelor de părăsire ilegală a României la bordul unor avioane utilitare sau sportive.

**1985.** - Izolarea aproape completă a României, mai ales din punct de vedere politic.

**1988.** - Are loc primul zbor al avionului cu reacție subsonic IAR-99 Șoim.

**1989.** - La 22 decembrie se produce în România o lovitură de stat de extracție sovietică.

- Ceaușescu fuge cu un elicopter de pe acoperișul CC al PCR, după o escală la Snagov elicopterul îi abandonează pe Nicolae și Elena Ceaușescu pe autostrada București-Pitești. Pilotul, Vasile Maluțan, va muri ulterior într-un accident curios de elicopter.

- URSS lansează asupra României un război electronic, pe radarele românești apar nenumărate ținte, majoritatea false, dar se pare că unele au fost și reale. Sunt lansate zeci de rachete sol-aer, însă până în prezent nu este încă clar dacă vreo țintă a fost atinsă.

- Lângă Deva este doborât premeditat, pe 23 decembrie, elicopterul în care se aflau generalii de miliție Nuță și Mihalea.

- La 27 decembrie, imediat după decolarea din București, este doborât de antiaeriana românească un avion TAROM An-24, pentru a împiedica un ziarist britanic să ajungă în Occident, via Belgrad, cu materiale compromițătoare pentru noua putere.

**1990.** - Noi guvernați ai României, constituiți în așa numitul Front al Salvării Naționale (FSN), de producție sovietică, decid să pună pe butuci majoritatea industriei de armament a României, principala vizată fiind industria aeronautică. Măsura nu are decât parțial o justificare economică și financiară - fiind dictată din exterior.

- Noul guvern, condus de Petre Roman, pentru a demonstra că există o anumită continuitate cu regimul comunist, refuză să schimbe denumirea companiei naționale de aviație TAROM în LARES și de asemenea refuză să se repună crucea pe avioanele militare.

- Încetează definitiv producția avionului ROMBAC.

- Se decide închiderea Întreprinderii de Avioane din București, ca "nerentabilă". Din acest an majoritatea specialiștilor români vor lua calea emigrației, inclusiv o parte din cadrele Facultății de Aeronave din București. O bună parte din ei vor lucra pentru firma Bombardier în Quebec.

- Intră în dotare avionul de vânătoare Mig 29.

**1991.** - Sunt achiziționate din Franța și Belgia primele avioane Airbus 320, în cadrul unui contract oneros, asupra căruia nu s-a făcut lumină nici în prezent. Conform unor articole apărute în presa românească a timpului, Petre Roman este bănuț de a fi încasat comisioane necuvenite pentru acest contract.

**1992.** - Guvernul României studiază intens problema debarasării și de fabrica de avioane din Craiova, de cea din Bacău și de cea care produce elicoptere de la Brașov.

- Se decide păstrarea parcului de avioane Mig 21, care vor fi modernizate de o firmă de profil din Israel.

**1995.** - Un avion TAROM de tip Airbus 320 cu destinația Bruxelles, se prăbușește la scurt timp după decolarea de pe aeroportul Otopeni. Toți pasagerii și membrii echipajului își pierd viața. Circumstanțele accidentului au rămas neclare până astăzi.

- TAROM decide ca pe viitor, din motive financiare, să devină exclusiv o companie care va opera numai în Europa, renunțând complet la zborurile peste Ocean.

**1998.** - Un nou contract oneros din domeniul aviației semnat de România iese la iveală: "Contractul Puma" (remodernizarea unor elicoptere românești în Africa de Sud), încare este implicat direct un agent al serviciilor de informații externe românești (SIE), Benone Ghinea.

**2000.** - Este relansată producția de avioane IAR-99 Șoim la Fabrica de Avioane din Craiova.

- România renunță la onerosul contract de fabricarea unor elicoptere sub licență semnat anterior cu firma Bell Helicopters din SUA.