

Il Volo in Romania Pionieri e Velivoli

Luciano Salari

IL VOLO IN ROMANIA PIONIERI E VELIVOLI

La Romania ha una lunga tradizione nel settore dell'aviazione; è stata una delle prime nazioni al mondo ad avere una propria forza aerea già nel 1910.

Nella storia dell'invenzione dell'aereo ci sono diversi brillanti pionieri rumeni come, ad esempio, Traian Vuia l'inventore che ha progettato, costruito e fatto volare nel 1905 il primo aereo semovente più pesante dell'aria in Europa; Aurel Vlaicu, il produttore d'avanguardia di aeroplani, inventore e pilota di aerei ed Henry Coandă, l'inventore dell'aerodinamica e produttore del primo aereo a propulsione al mondo, il Coandă-1910, che hanno dato un contributo fondamentale alla storia dell'aviazione iniziale con la costruzione di aeroplani rivoluzionari ed il cambiamento della mentalità del tempo.

In questa breve raccolta, cercherò di descrivere la lunga, affascinante e straordinaria storia del Volo in Romania attraverso i suoi eroici protagonisti in tutti i suoi molteplici aspetti.

Aerodromo di Bucarest

"Chitila" 1911

Annuli figurati

"1-12-1918

1° volo aeropostale

internazionale con
motodeltaplano"

Bucarest (RO)

26-11-1991

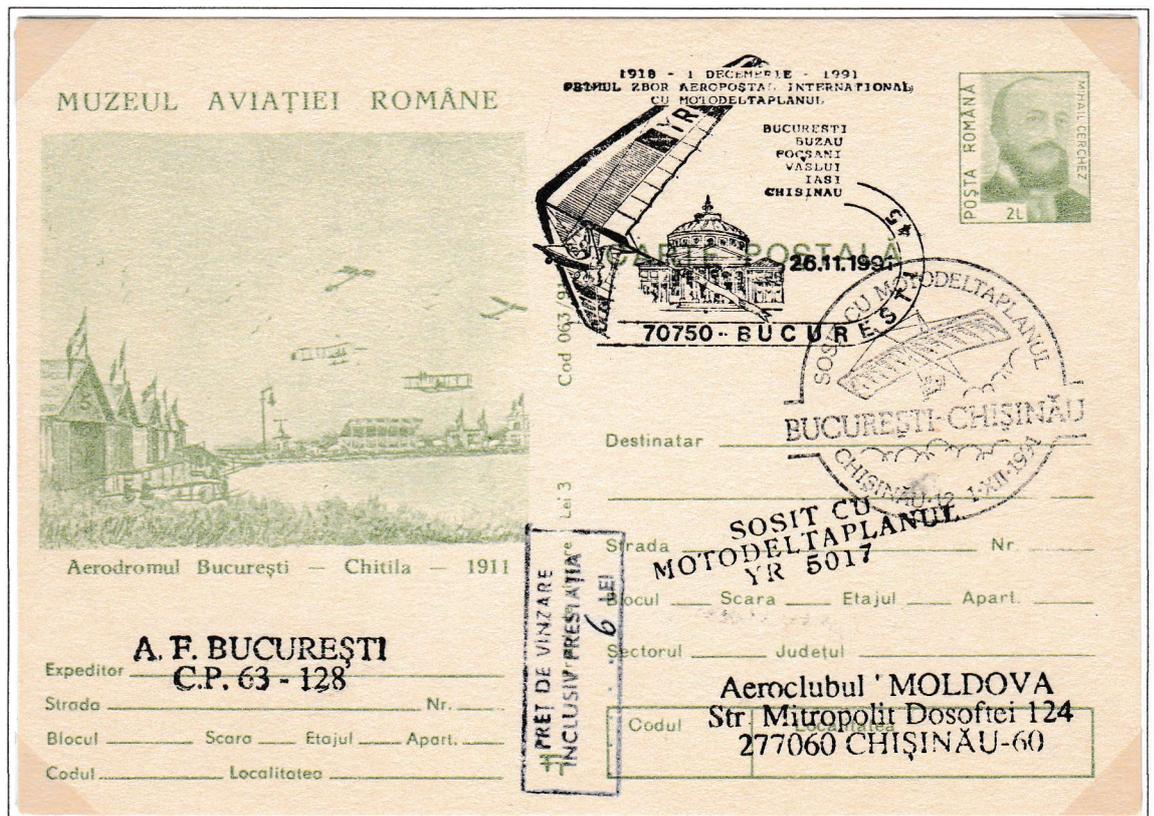
Chişinău (MD)

1-12-1991

Posta trasportata con

motodeltaplano

YR5017



Il primo aereo di progettazione rumena fu costruito nell'Arsenale Militare a Bucarest, l'aeromobile *Vlaicu I°* costruito dall'ingegnere/aviatore Aurel Vlaicu che tenne il volo inaugurale il 17 giugno 1910.

Già nel 1913 la forza aerea rumena ordinò 34 aeromobili, dei quali 16 Bristol-Coandă, progettati dall'ingegnere Henri Coandă.

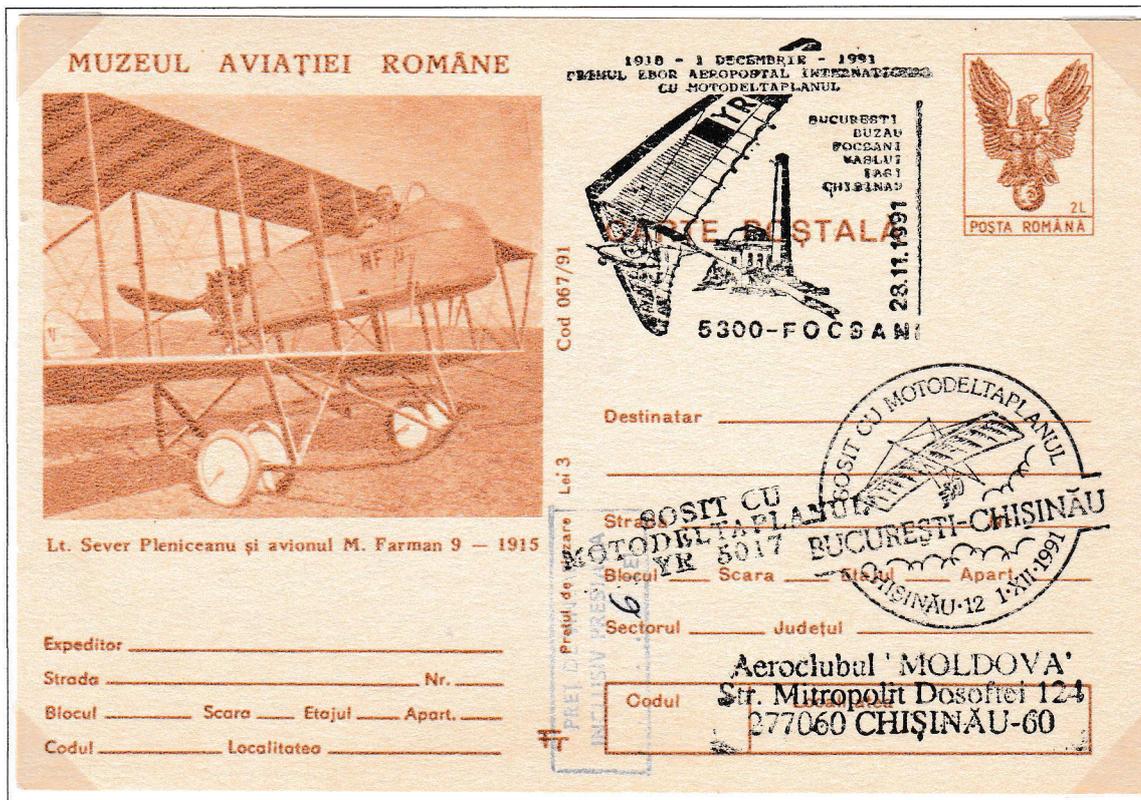
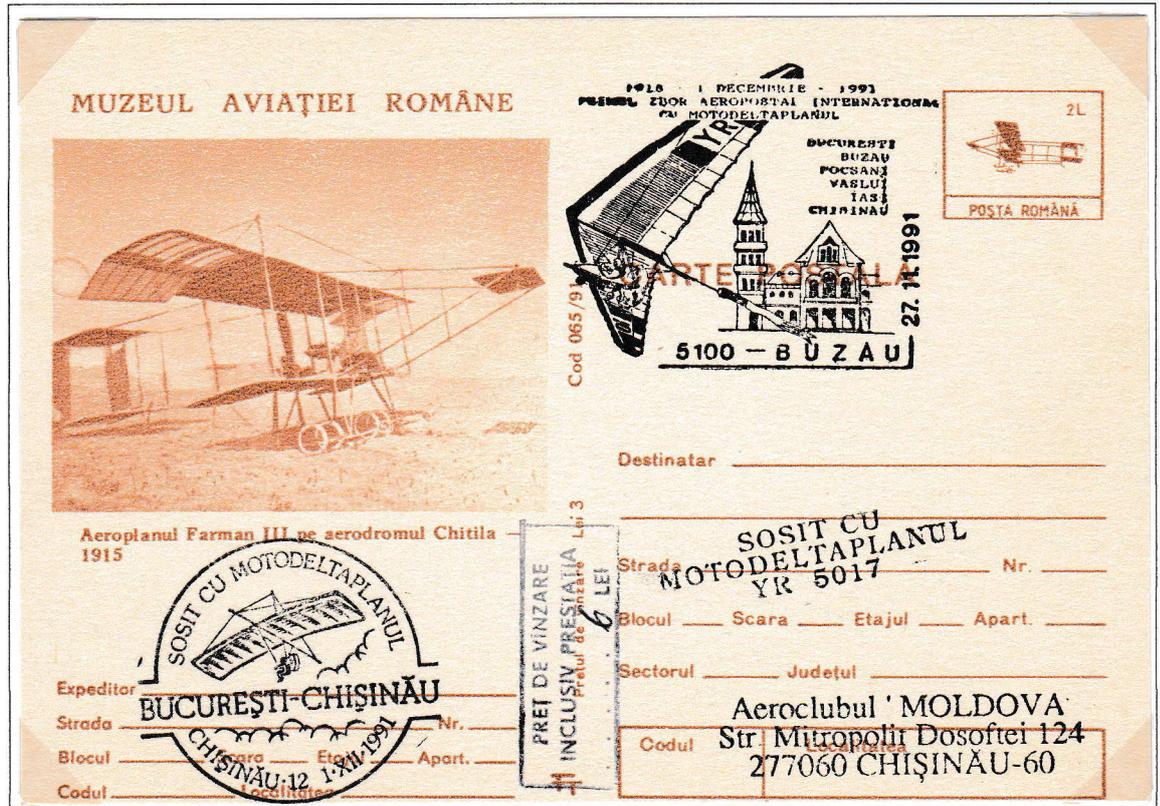
I piloti venivano addestrati nel Complesso Aeronautico di Chitila (in rumeno *Complexul Aeronautic de la Chitila*) situato nei pressi della capitale Bucarest, fondato da Mihail Cerchez nel novembre 1909, che cessò la sua attività nel 1912 per mancanza di fondi.

ÎNȚREPRINDEREA AERONAUTICĂ ROMÂNĂ (IAR) (ora S.C. IAR S.A. Braşov), spesso Industria Aeronautică Română, è un'azienda rumena di costruzioni aeronautiche fondata a Braşov nel 1925 e con sede a Ghimbav, presso Braşov, in Romania.

Al fine di garantire che la Regia Aeronautica Rumena continuasse ad avere la possibilità di essere rifornita di aerei in tempo di guerra, il governo sovvenzionò negli anni venti e trenta la creazione di tre grandi industrie per la costruzione di aeromobili. La prima di queste grandi aziende è stata la *Societatea pentru Exploataři Tehnice* (SET), costituita a Bucarest nel 1923, successivamente la IAR, a Braşov il 1° novembre 1925, sotto l'egida di Blériot-Deperdussin e Lorraine-Dietrich ed infine, ultima industria ad essere fondata, fu la *Întreprinderea de Construcții Aeronautice Românești* (ICAR), costituita a Bucarest nel 1932.

Il velivolo utilizzato per l'addestramento era un Farman III°, modello 1909, costruito su licenza. Le prime missioni di guerra vennero effettuate nell'ambito della seconda guerra balcanica con ricognizioni di volo a 2200-2500 metri di quota per una lunghezza di più di 200 Km.

Velivolo Farman III°
 Annulli figurati
 "1-12-1918
 1° volo aeropostale
 internazionale con
 motodeltaplano"
 Buzau (RO)
 27-11-1991
 Chişinău (MD)
 1-12-1991
 Posta trasportata
 con motodeltaplano
 YR5017



Velivolo Farman 9
 Annulli figurati
 "1-12-1918
 1° volo aeropostale
 internazionale con
 motodeltaplano"
 Focsani (RO)
 28-11-1991
 Chişinău (MD)
 1-12-1991
 Posta trasportata con
 motodeltaplano
 YR5017

La IAR costruì su licenza francese i primi modelli di velivoli e motori, progettati da Elie Carafoli e Vermoux, come lo IAR CV 11 del 1930.

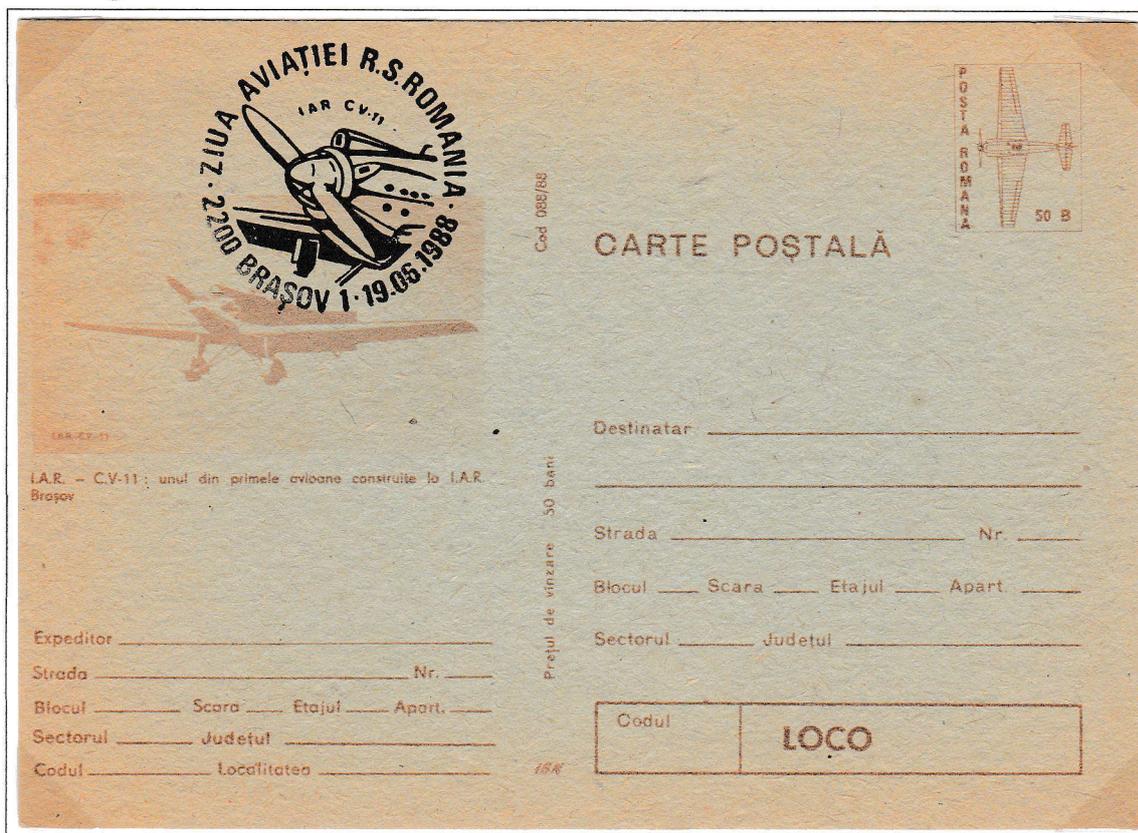
Dal 1933 venne prodotto in serie lo IAR 14, mentre negli anni trenta su licenza polacca il P-11 e il P-24. Nel 1936 sviluppò il primo motore romeno K-9. Nel 1939 i francesi vendettero le azioni al governo romeno e la IAR diventò dal 1° gennaio statale.

Tra il 1925 e il 1944 vennero sviluppati circa 20 prototipi. In quel periodo venne realizzato lo IAR 39 così come lo IAR 14, lo IAR 80 e lo IAR 81. L'azienda costruì anche 124 esemplari dell'addestratore italiano Nardi FN.305 su licenza della Fratelli Nardi.

Lo **IAR CV-11** era un caccia monomotore ad ala bassa realizzato in un unico esemplare negli anni trenta e rimasto allo stadio di prototipo. Fu il primo velivolo progettato e realizzato autonomamente dall'azienda rumena, dall'aspetto moderno, realizzato in tecnica mista, benché fosse ancora prevalente l'uso del legno, e che adottava la configurazione alare monoplana possibile dall'evoluzione tecnologica del periodo.

Il prototipo, realizzato nel 1930 ed al quale venne assegnata la designazione CV-11/W8, venne equipaggiato con un motore Lorraine-Dietrich 12 Fa Courlis da 600 CV (441 kW) ed armato con una coppia di mitragliatrici Vickers calibro 7,7 mm. Portato in volo per la prima volta con successo nel corso dello stesso anno, verrà in seguito modificato adottando una nuova motorizzazione.

Velivolo IAR CV-11
Annullo figurato
"Giornata Armata
R.S. Romania"
Braşov (RO)
19-06-1988



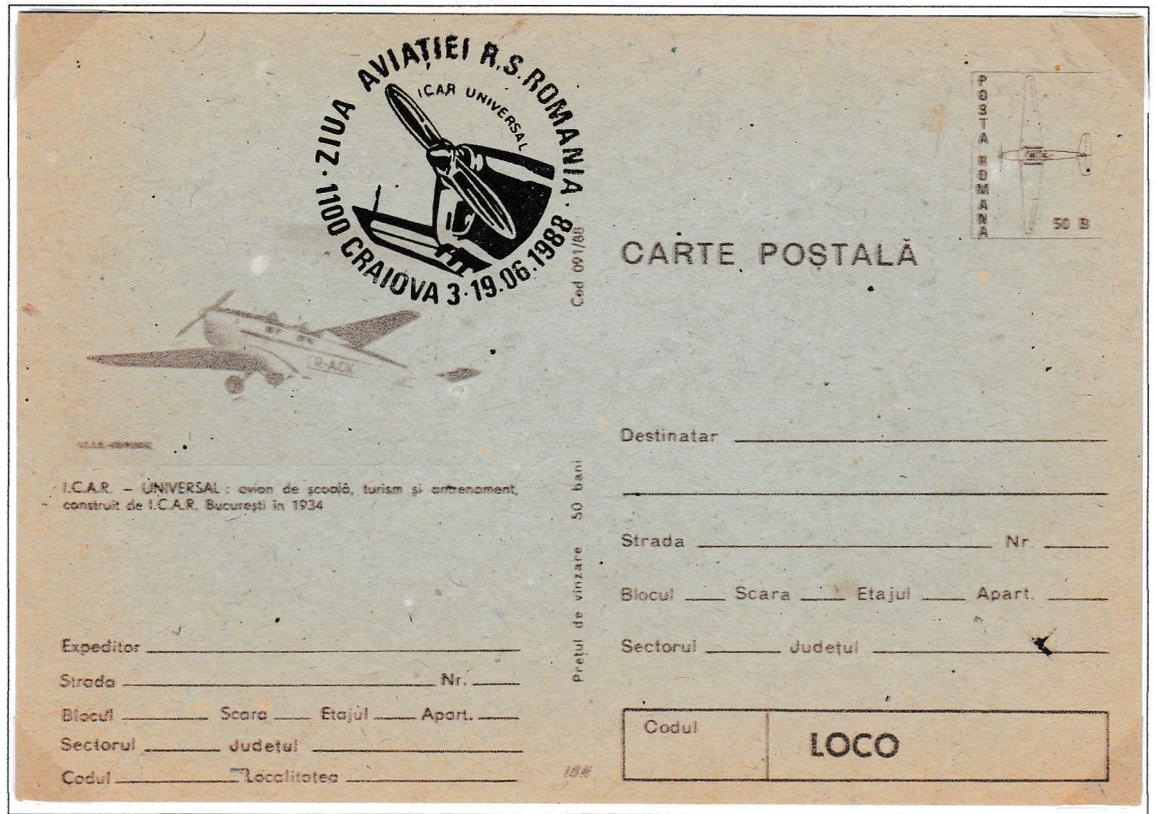
Lo **IAR 23** fu un aereo da turismo leggero multiruolo, monomotore, monoplano ad ala bassa, sviluppato negli anni trenta e rimasto allo stadio di prototipo. Inizialmente progettato come aereo da caccia leggero, non riuscì a soddisfare le specifiche richieste risultando sottopotenziato per cui l'azienda rumena ne ricavò lo **IAR 24**, una variante adatta al mercato dell'aviazione generale



Velivolo IAR 24
Annullo figurato
"Giornata Armata
R.S. Romania"
Ploiești (RO)
19-06-1988

L'**ICAR Universal** era un aereo da addestramento monoplano a sbalzo ad ala bassa, a due posti da turismo e acrobatico, con un carrello di atterraggio a slitta di coda fissa trapezoidale, ali rivestite di compensato con punte arrotondate e velivolo rivestito in tessuto. Progettato nel 1932 e prodotto nel 1934 nella fabbrica ICAR a Bucarest, modellato sulla licenza tedesca del Messerschmitt M.23b. L'aereo aveva una o due cabine di pilotaggio aperte in tandem, ciascuna con un parabrezza individuale.

Velivolo ICAR Universal
 Annullo figurato
 "Giornata Armata
 R.S. Romania"
 Craiova (RO)
 19-06-1988



Lo **IAR 80** era un aereo da caccia monomotore ad ala bassa prodotto negli anni '40 e utilizzato dalla Forte Aeriene Regale Romaniei, l'Aeronautica Militare del Re di Romania durante la seconda guerra mondiale. Dallo IAR 80 verrà sviluppata una variante caccia-bombardiere/bombardiere da immersione che prese il nuovo nome di IAR 81. Dal 15 aprile 1941 ventuno squadroni rumeni furono progressivamente equipaggiati con lo IAR 80 o il suo derivato IAR 81.

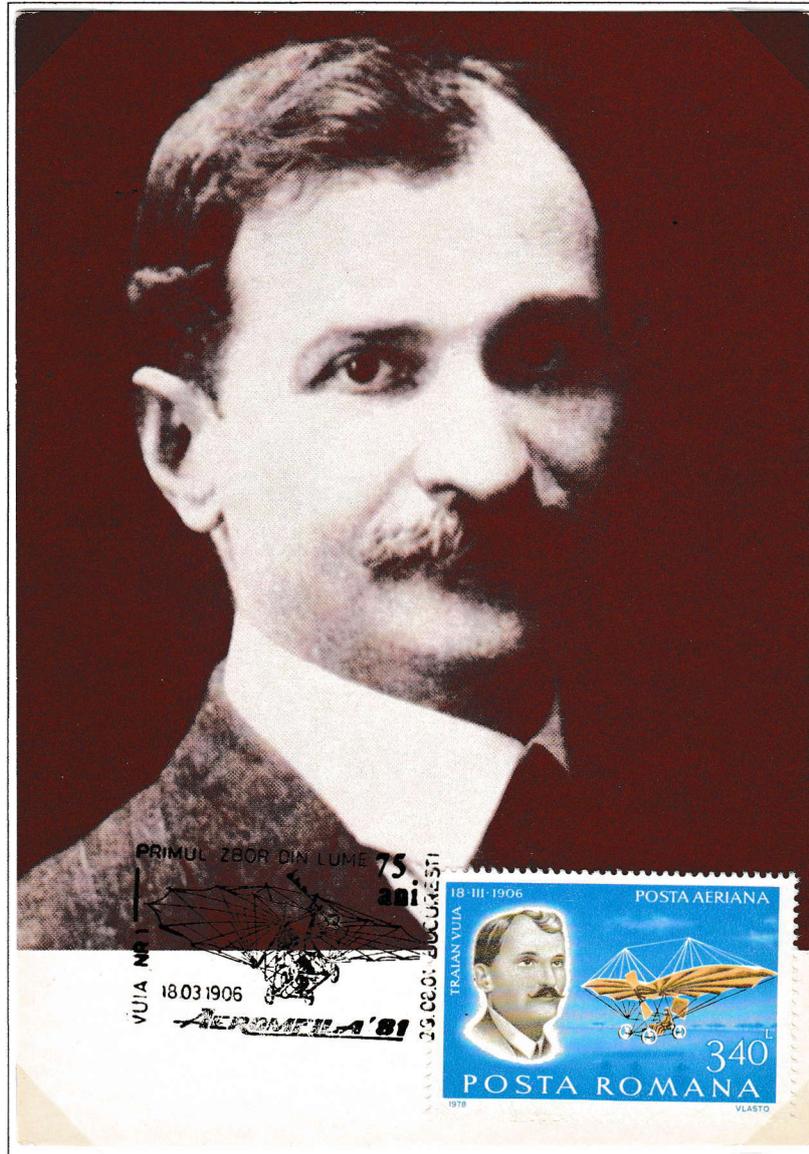


Velivolo IAR 80
 Annullo figurato
 "9 maggio
 Giornata della
 Vittoria II^a Guerra
 Mondiale"
 Timișoara (RO)
 9-05-1988

Traian Vuia (Bujoru, 17 agosto 1872 - Bucarest, 3 settembre 1950) è stato un inventore rumeno, un pioniere dell'aviazione mondiale, che ha progettato, costruito e pilotato il primo aeroplano a propulsione completamente autonomo.

Si trattò in effetti del primo veicolo più pesante dell'aria che riuscì a decollare senza alcun aiuto esterno: infatti il veicolo di Traian Vuia si staccò da terra il 18 marzo 1906 (il velivolo dei fratelli Wright, il cui primo volo era avvenuto tre anni prima, decollò invece con l'ausilio di una catapulta, mentre il volo di Alberto Santos-Dumont avvenne qualche mese dopo). Con le sue invenzioni, Vuia dimostrò per primo che una macchina volante si può sollevare in aria pur viaggiando su ruote su una normale strada.

Traian Vuia
Cartolina Maximum
Annullo figurato
Bucarest 29-08-1981
"75° anniversario
primo volo al mondo"



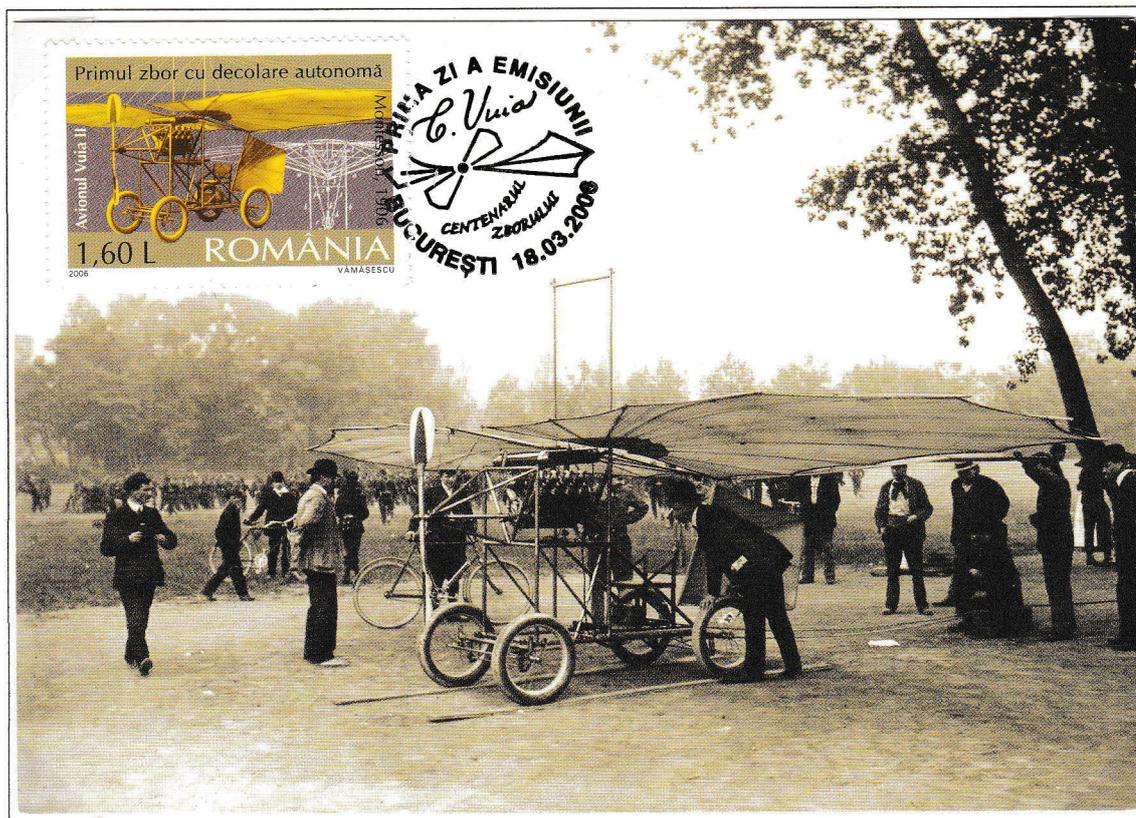
Traian Vuia continuò a credere nel suo progetto e il 16 febbraio 1903 lo donò all'Accademia delle scienze francese (quindi esattamente dieci mesi prima del volo del fratello Wright il 17 dicembre 1903) premendo sia sulla possibilità di volare con un'aria più pesante, sia sul processo di decollo: il progetto è stato respinto come utopico.

Nel frattempo, già dall'inverno 1902/1903 Vuia aveva iniziato a costruire la sua macchina, perfezionando nei minimi dettagli i piani originali ai quali aveva lavorato un anno prima a Lugoj.

Nonostante tutto questo Vuia non si arrese e depositò il brevetto, che gli fu concesso il 17 agosto 1903 e pubblicato il 16 ottobre 1903 (rispettivamente quattro e due mesi prima dei fratelli Wright). La sua invenzione brevettata si chiamava *aeroplan-automobil*.

Nell'autunno del 1904 iniziò finalmente a costruire il motore, anch'esso un suo progetto, e nello stesso anno ottenne il brevetto anche nel Regno Unito.

Traian Vuia con il velivolo Vuia I°
 Cartolina Maximum
 Annullo figurato
 Bucarest 18-03-2006
 "Centenario volo di Traian Vuia"



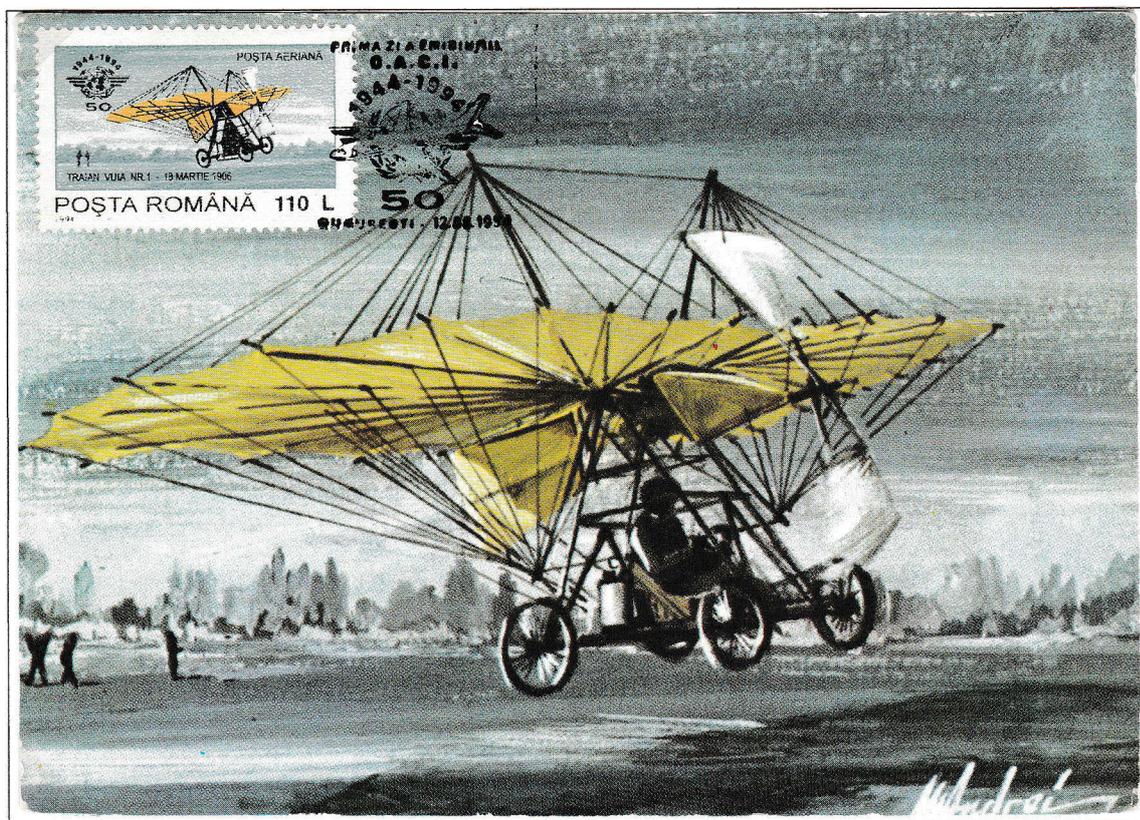
Traian Vuia con il velivolo Vuia II°
 Cartolina Maximum
 Annullo figurato
 Bucarest 18-03-2006
 "Centenario volo di Traian Vuia"

Nel febbraio del 1905 l'intera parte meccanica fu completata. La macchina prese il nome di **Vuia I°** (soprannominato *Il Pipistrello* - in romeno *Liliacul*, a causa della sua forma). Pesava 250 kg, aveva una superficie di sostegno di 14 m² e un motore di 20 CV. Le prime prove cominciarono nel 1905, senza le ali, come un'automobile, in modo da impratichirsi bene nella sua guida.

Il 18 marzo 1906, la macchina era pronta per tentare il decollo a Montesson, vicino a Parigi. L'esperimento riuscì: dopo aver accelerato per una distanza di 50 metri, l'apparato si è alzato ad un'altezza di circa 1 metro per un tratto di 12 metri, dopodiché è atterrato.

Molti giornali dell'epoca francesi, statunitensi e britannici celebrarono l'impresa, mettendo soprattutto in risalto il fatto che la macchina era riuscita a decollare con i suoi propri mezzi e su un terreno piatto, senza l'aiuto di rampe, rotaie o catapulte.

Traian Vuia con il suo velivolo Vuia I°
Cartolina Maximum
Annullo figurato
Bucarest 12-03-1994



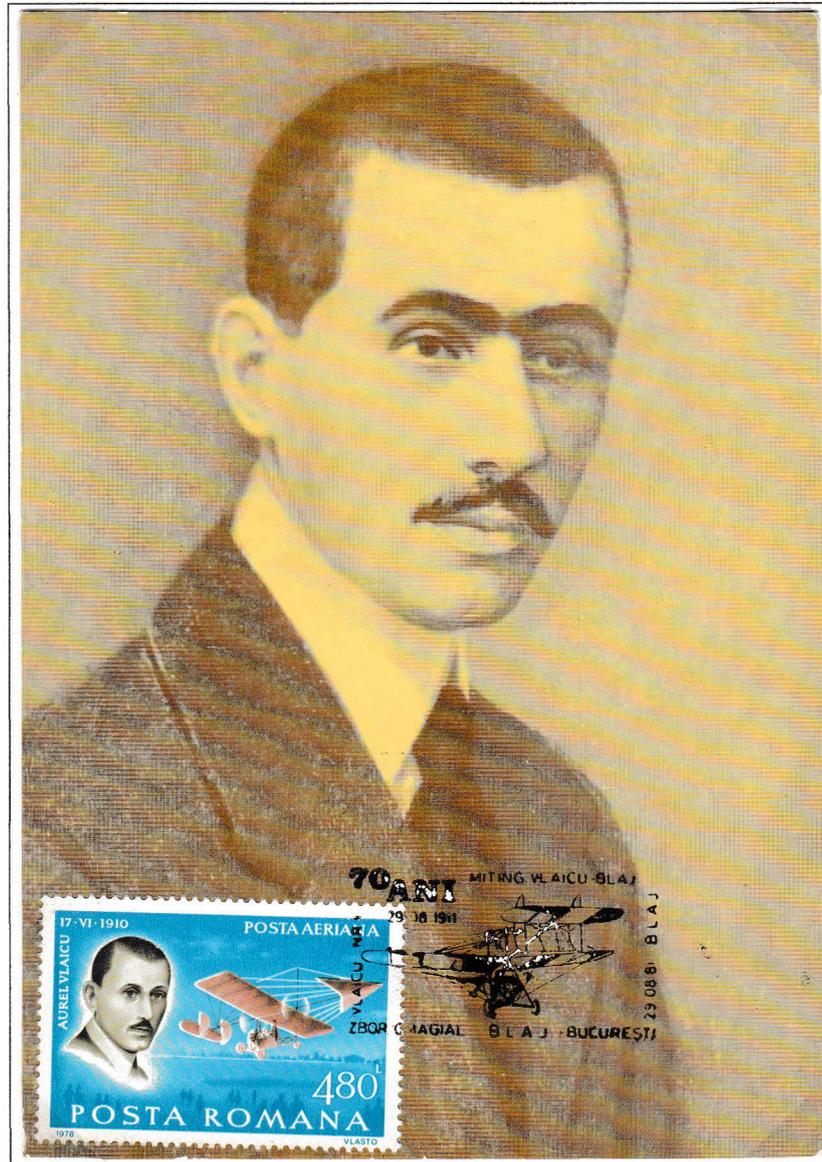
Traian Vuia
Cartolina Maximum
Annullo figurato
Bucarest 18-03-2006
"Centenario volo di
Traian Vuia"

Aurel Vlaicu (Bințiuți, 19 novembre 1882 - Bănești, 13 settembre 1913) è stato un aviatore rumeno. Fu ingegnere, inventore, costruttore di aeroplani e pilota.

Nato a Bințiuți, oggi Aurel Vlaicu, nei pressi di Orăștie in Transilvania, compì gli studi superiori presso la scuola calvinista di Orăștie, ribattezzata "Liceul Aurel Vlaicu" in suo onore nel 1919, e conseguì il diploma di maturità a Sibiu nel 1902.

Successivamente continuò gli studi presso l'Università Tecnica di Budapest e all'Università Ludwig-Maximilians di Monaco di Baviera dove si laureò in ingegneria nel 1907.

Vlaicu Aurel
Cartolina Maximum
Annullo figurato
Blaj 29-08-1981
"70° anniversario volo
Blaj - Bucarest 1911
velivolo Vlaicu II°"



Aurel Vlaicu dopo la laurea cominciò a lavorare presso la fabbrica di automobili Opel di Rüsselsheim che lasciò ben presto per tornare al paese natale dove costruì un aliante che pilotò personalmente nel 1909.

Più tardi in quello stesso anno si trasferì a Bucarest, dove si dedicò alla costruzione dell'aeroplano *Vlaicu I°* che si alzò in volo, pilotato da Vlaicu stesso, il 17 giugno 1910; con il successivo modello, il *Vlaicu II°* del 1911.

Vlaicu vinse nel 1912 diversi premi per la ragguardevole cifra di 7500 corone austro-ungariche partecipando ad un concorso aereo ad Aspern, nei pressi di Vienna, al quale parteciparono altri 42 aviatori incluso il francese Roland Garros.

Vlaicu morì a soli 31 anni durante il tentativo di attraversare i Carpazi con il suo "Vlaicu II°".

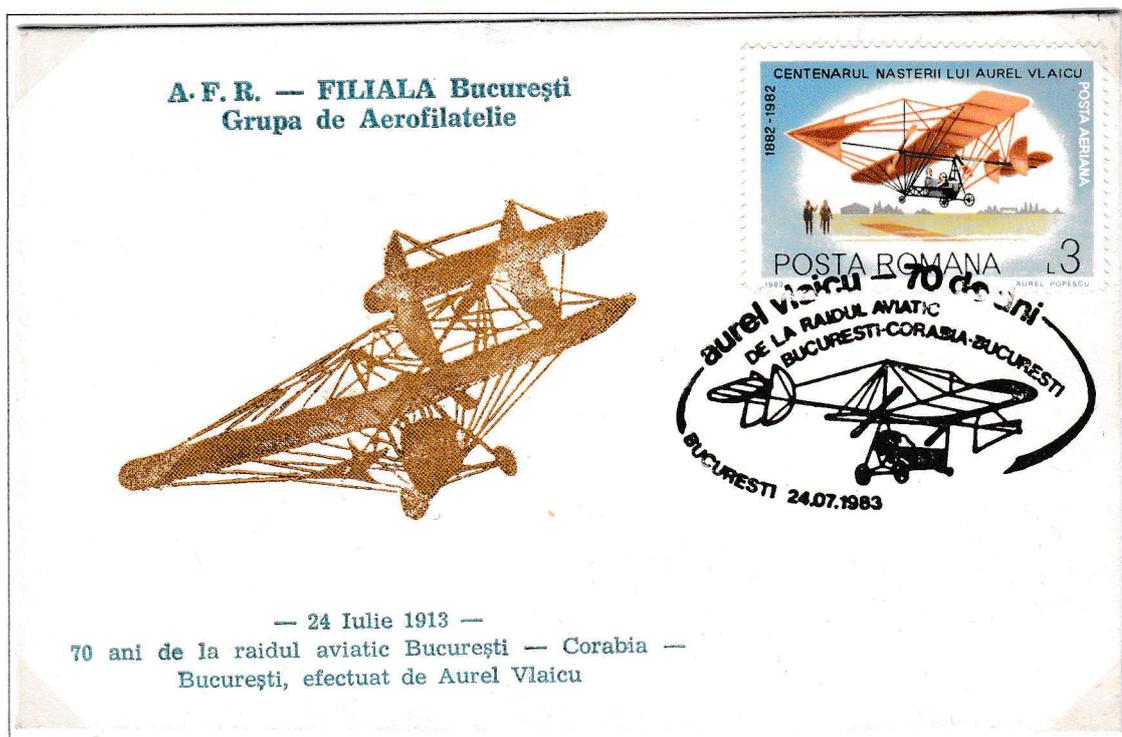
Il modello Vlaicu III°, completamente metallico, al quale stava lavorando, ordinato dalla Compagnia Marconi per sperimentare alcuni sistemi radio, fu completato da alcuni suoi amici.

Durante la sua breve carriera Vlaicu costruì tre aeroplani, dei quali l'ultimo, il Vlaicu III°, nel 1916 durante l'occupazione tedesca di Bucarest venne confiscato e spedito in Germania dove fu visto volare per l'ultima volta durante un'esibizione aerea a Berlino nel 1942.

Aurel Vlaicu nel 1948 fu nominato accademico di Romania.



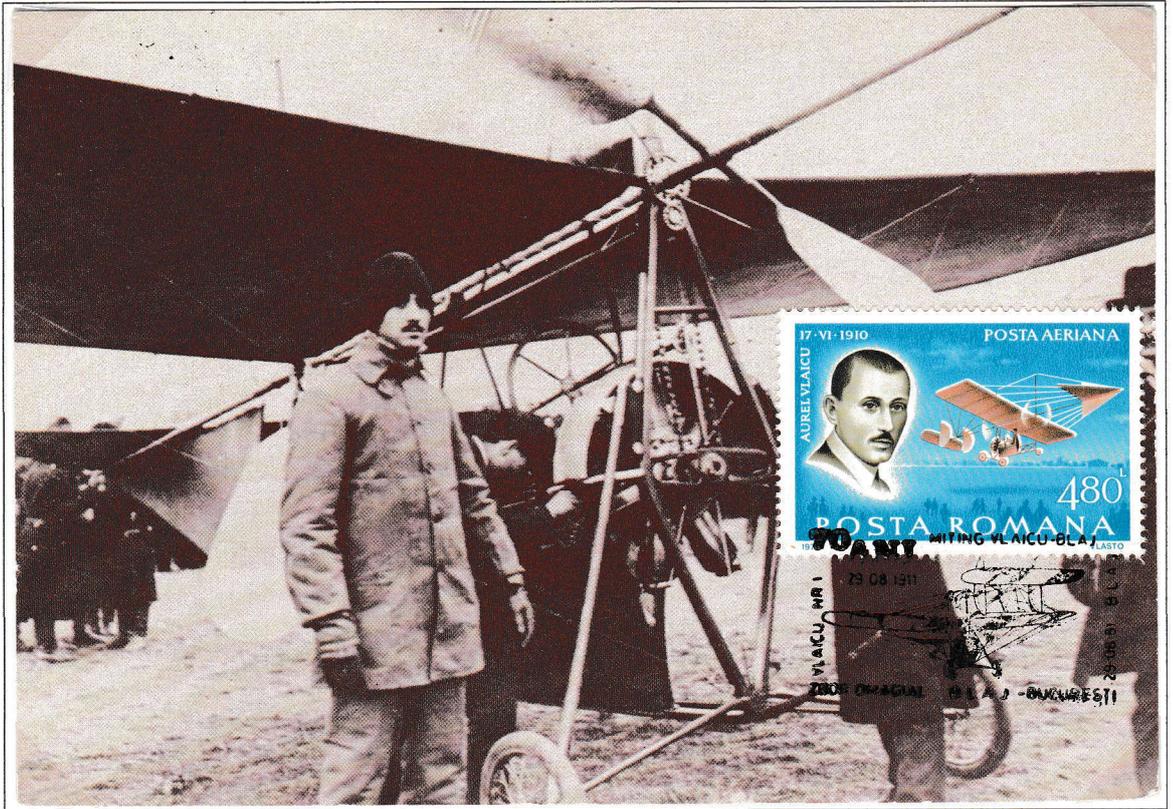
Velivolo Vlaicu I°
 Annullo figurato
 Buzau 18-04-1981
 "70° anniversario
 prima scuola di piloti
 in Romania"



Velivolo Vlaicu II°
 Annullo figurato
 Bucarest 24-07-1983
 "70° anniversario volo
 Bucarest -Corabia-
 Bucarest 24-07-1913"

— 24 Iulie 1913 —
 70 ani de la raidul aviatie București — Corabia —
 București, efectuat de Aurel Vlaicu

Vlaicu Aurel con il
velivolo Vlaicu I°
Cartolina Maximum
Annullo figurato
Blaj 29-08-1981
"70° anniversario volo
Blaj - Bucarest 1911
velivolo Vlaicu II°"



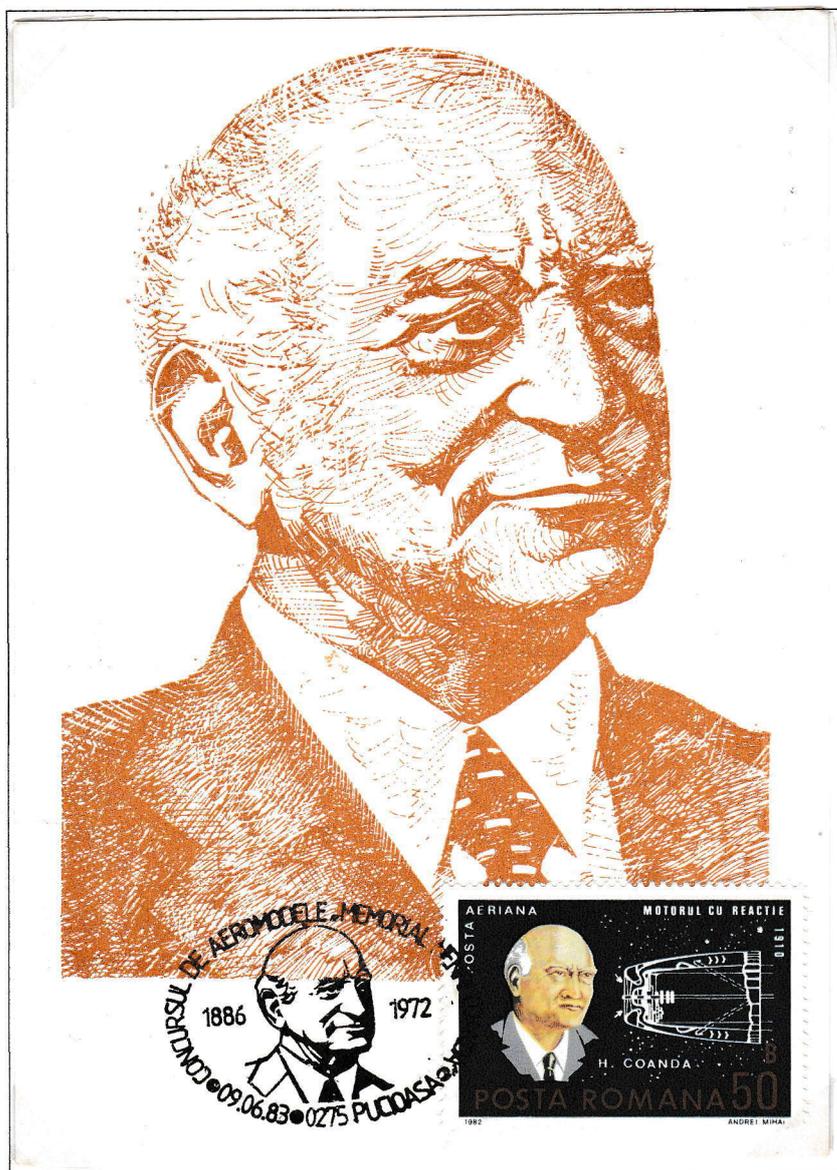
Velivolo Vlaicu II°
Cartolina Maximum
Annullo figurato
Lugoj 21-07-1987
"75° anniversario
volo a Lugoj
di Vlaicu Aurel"

Henri Marie Coandă (Bucarest, 7 giugno 1886 - Bucarest, 25 novembre 1972) è stato uno scienziato e ingegnere rumeno. Fisico e inventore, pioniere dell'aviazione, ideatore del motore a reazione e scopritore dell'effetto che porta il suo nome.

Nel 1910 presentò il primo aereo a reazione (solo 7 anni dopo il primo volo dei fratelli Wright) dando così vita al primo aereo con motore della storia dell'aeronautica.

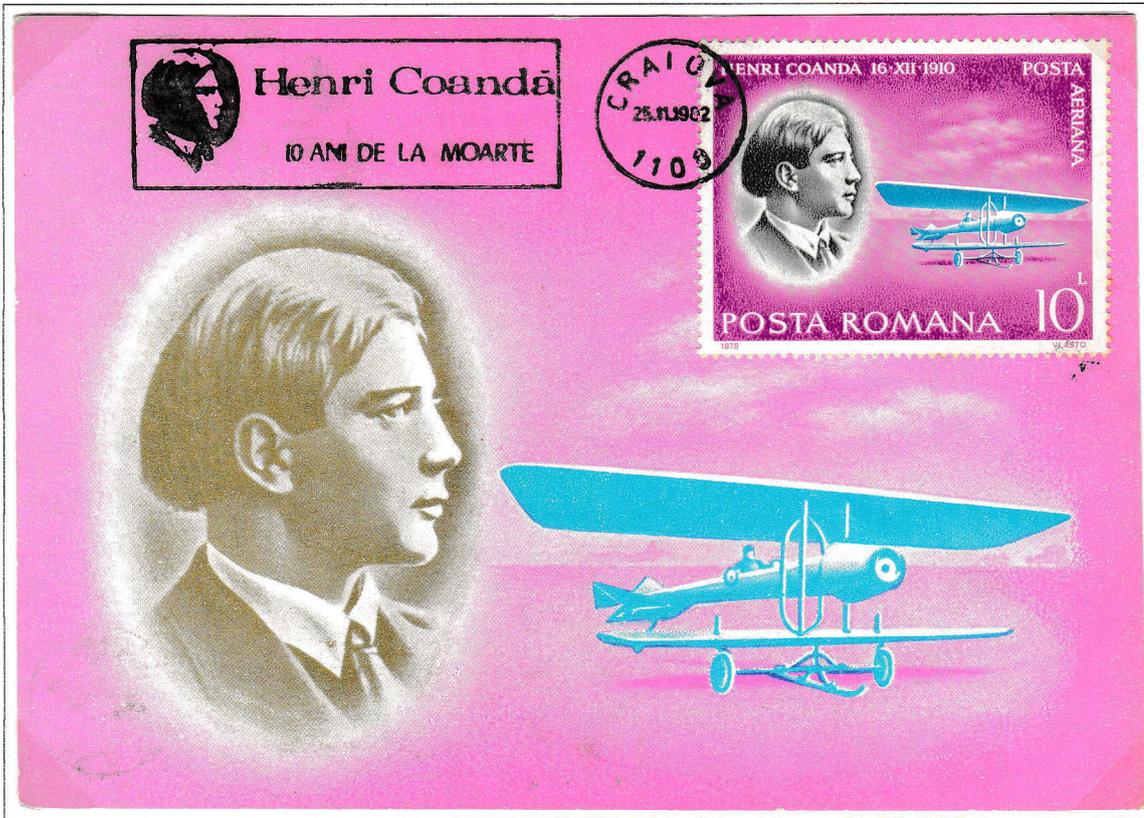
Basandosi anche sul lavoro di Gianni Caproni, progetta e costruisce il primo aereo dotato di motore a 'termogetto' nell'officina Joachim Caproni, noto come **Coandă-1910**, che espone e dimostra in pubblico al Secondo Salone Internazionale dell'Aeronautica di Parigi. L'alimentazione è realizzata con un motore a 4 cilindri che muove un compressore, il quale a sua volta alimenta due bruciatori per generare la spinta, anziché usare un'elica. Sarebbero occorsi altri trent'anni per vedere il successivo aereo alimentato con un sistema simile, il Campini Caproni CC2.

Hanri Coandă
Cartolina Maximum
Annullo figurato
Pucioasa 9-06-1983
"Concorso di
aeromodelli
Memorial H. Coandă"



Tra il 1911 e il 1914 progettò diversi velivoli, noti come *Bristol-Coandă* e introdusse il primo velivolo bimotore con una sola elica. Questi aerei divennero famosi per la loro stabilità e manovrabilità rispetto alla concorrenza, e godettero di ampia diffusione tra le maggiori flotte mondiali, tra cui a lui è dedicato l'Aeroporto Internazionale Romania Bucarest Otopeni

Nel 1934 ottiene un brevetto francese sul metodo per deviare un getto di fluido che entra in un fluido diverso, denominato "effetto Coandă" e che consiste nella deviazione di un flusso di fluido che scorre lungo una parete convessa, fenomeno annotato nel 1910. Quando testò il suo primo aereo a reazione nel 1934 fece uso di questo principio per costruire il primo hovercraft e per il primo progetto di "Disco Volante o Aerodina Lenticulara" con la forma di una lente, in grado di eseguire un volo verticale, anche stazionario, senza l'ausilio di eliche o parti meccaniche in movimento. Questo velivolo ha volato per la prima volta nel 1954 ed era molto simile nella forma al VZ-9-AV Avrocar, sviluppato da Avro Canada prima di essere acquistato dall'USAF e classificato come progetto segreto.



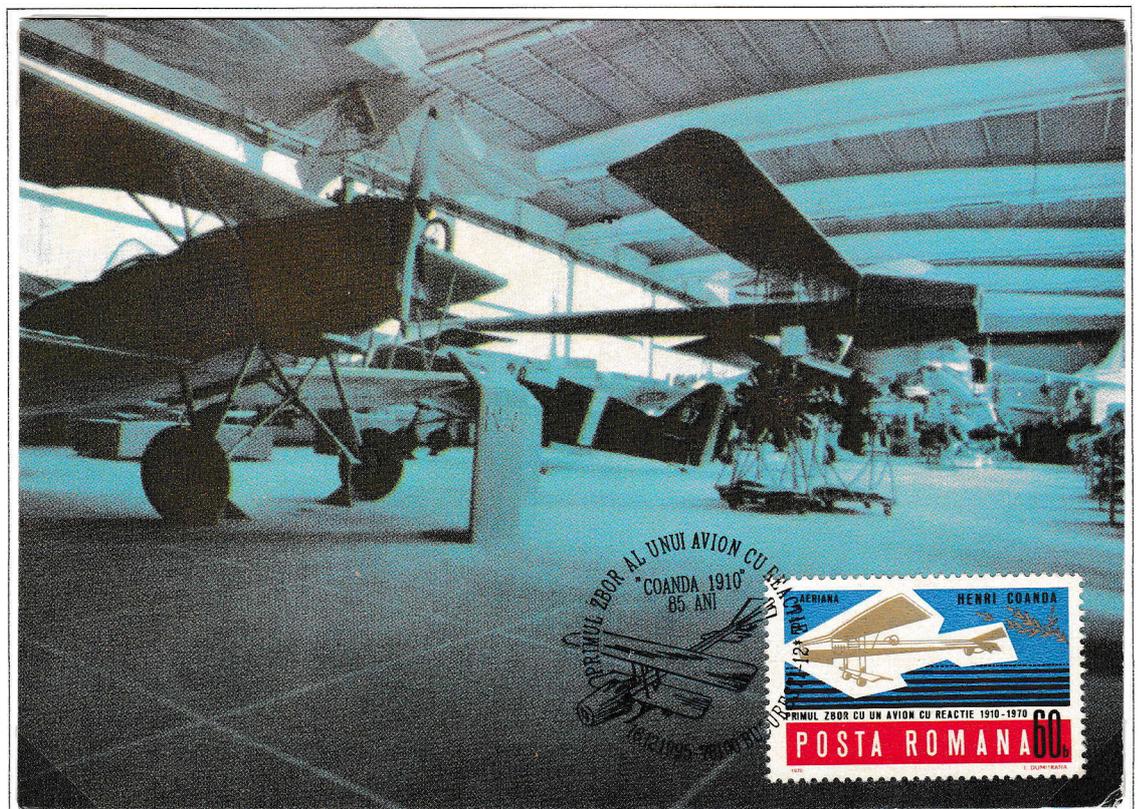
Hanri Coandă
 Cartolina Maximum
 Annullo figurato
 Craiova 25-11-1982
 "10 anni dalla morte"



Romania (1970) 60 bani

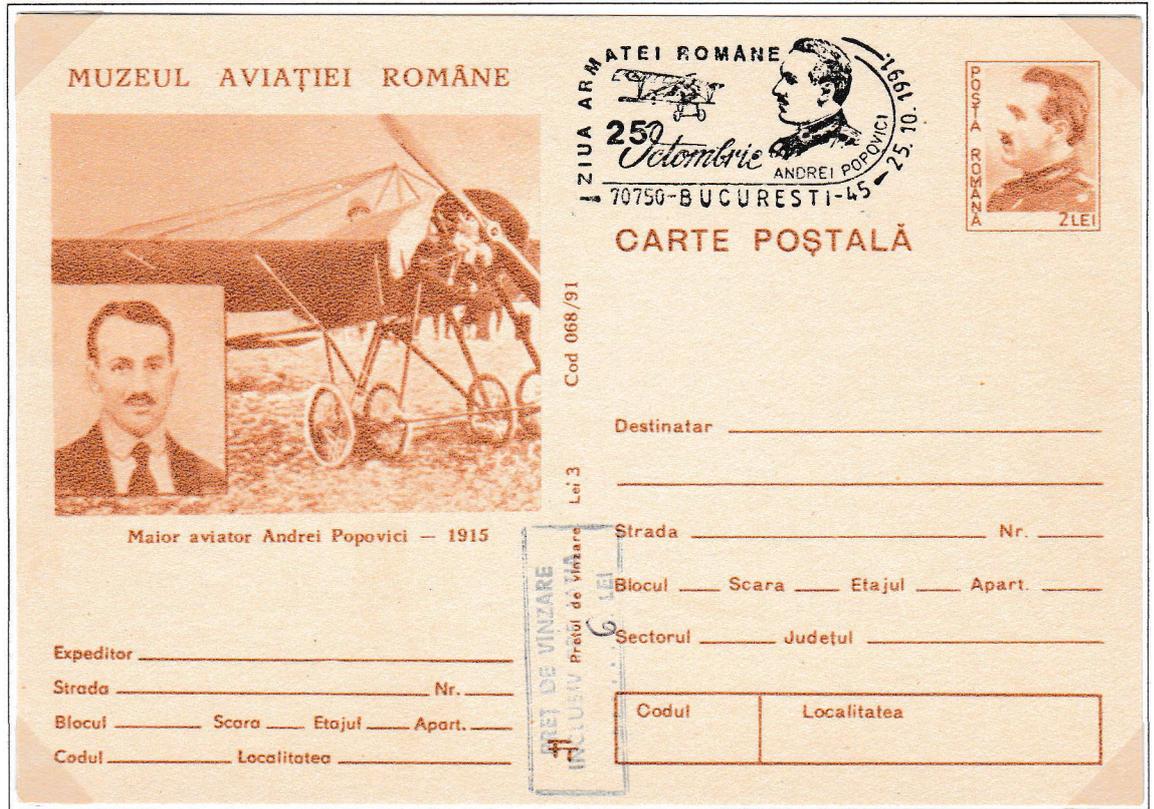
60° anniversario aereo a propulsione "Coandă-1910"

Aereo a propulsione
 Coandă-1910
 Cartolina Maximum
 Annullo figurato
 Bucarest 16-12-1995
 "85° anniversario"

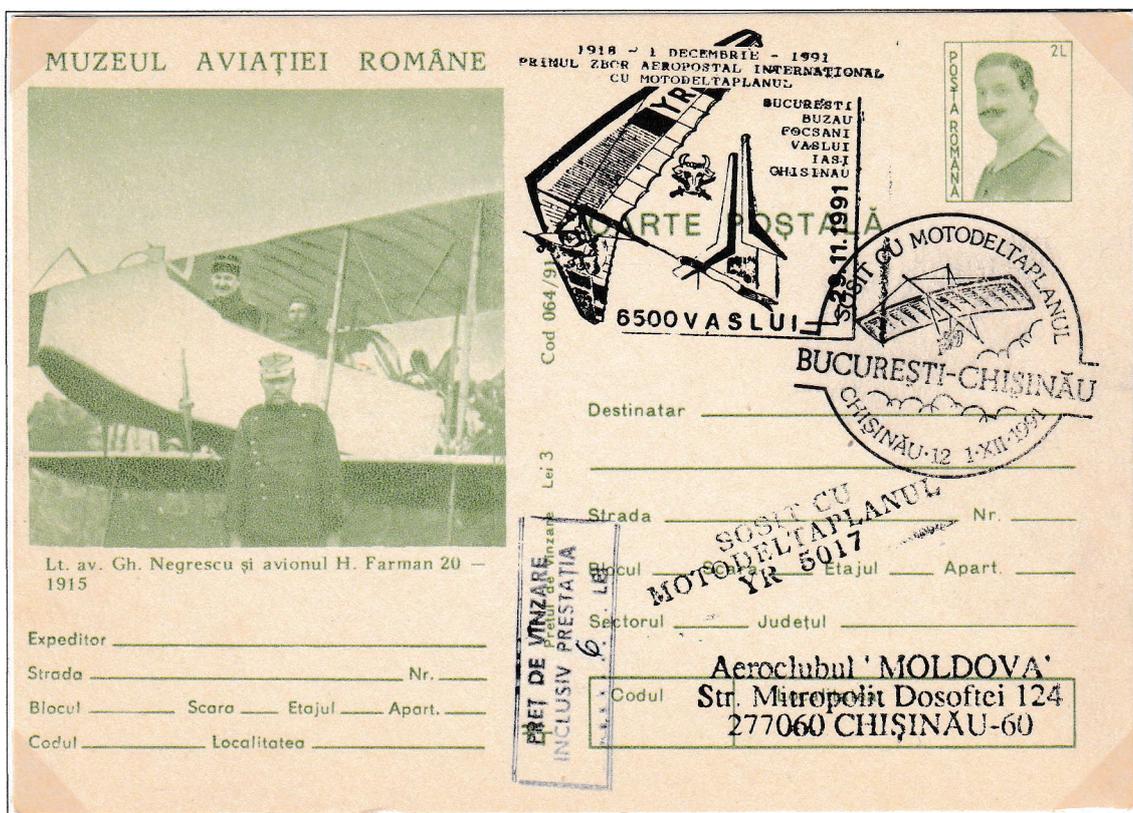


Andrei Popovici (Gugești 6 agosto 1884 - ?) ha frequentato la Scuola Superiore per Figli di Soldati a Iasi, poi la Scuola per Ufficiali di Cavalleria a Bucarest. Nel giugno 1904 fu nominato Luogotenente e assegnato al 2° Reggimento Roșiori da Bârlad. Ha studiato pilotaggio in Francia presso la Villacoublay School, dove ottiene la licenza di volo internazionale. Nel 1912 effettua il volo Bucarest-Botosani. Nel settembre 1916 diviene Comandante del 2° Gruppo Aeronautico, con sede a Tecuci. Grazie alla sua attività, nel 1917 viene promosso eccezionalmente al grado di Maggiore. Dopo la fine della guerra dirige l'Aviation Training Center di Tecuci. Nel 1920 diviene direttore dell'Aeronautica del Ministero della Guerra e nel 1927 direttore generale dello stabilimento IAR.

Maggiore aviatore
Andrei Popovici
Annullo figurato
"Giornata Armata
R.S. Romania"
Bucarest (RO)
25-10-1991



Gheorghe Negrescu (Frunțișenito 1887 - Bucarest 1977) è stato un Generale rumeno, eroe aviatore della Prima Guerra Mondiale, uno dei pionieri dell'aviazione rumena, essendo il terzo aviatore brevettato in Romania e il secondo come pilota militare. Il suo nome è stato dato alla grande unità militare Flotilla 70 Aviation "General Aviator Engineer Gheorghe Negrescu".



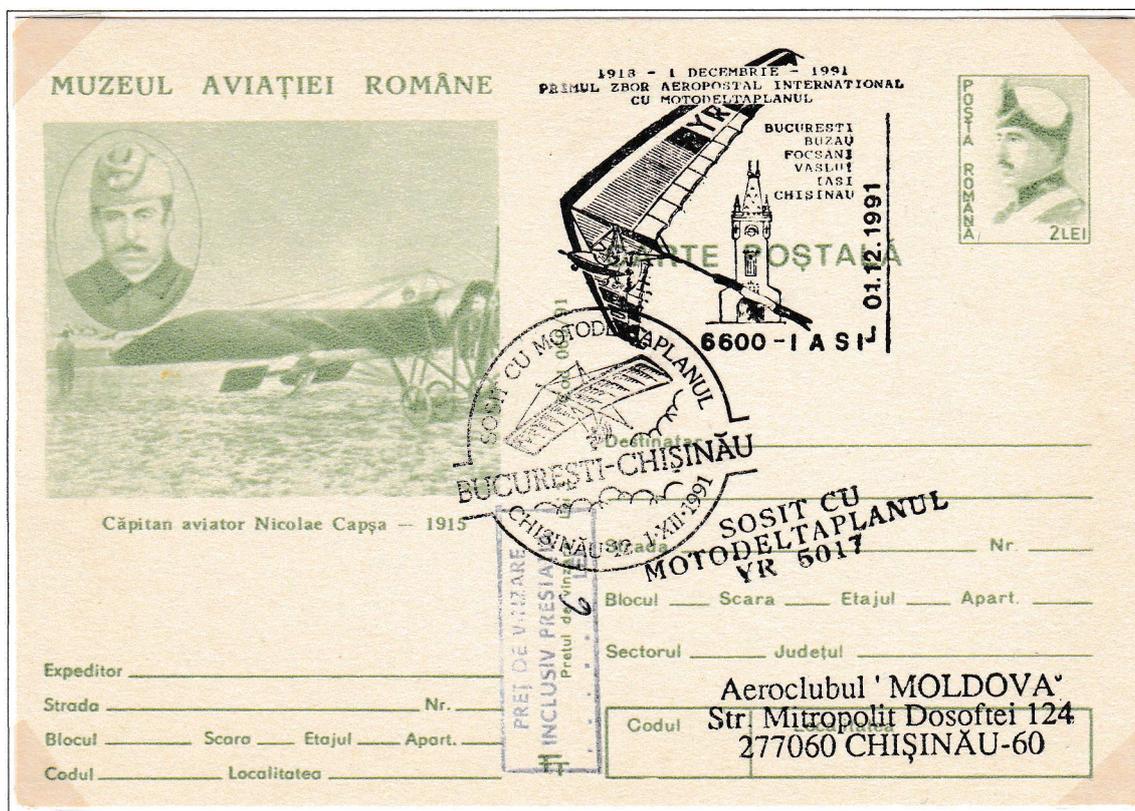
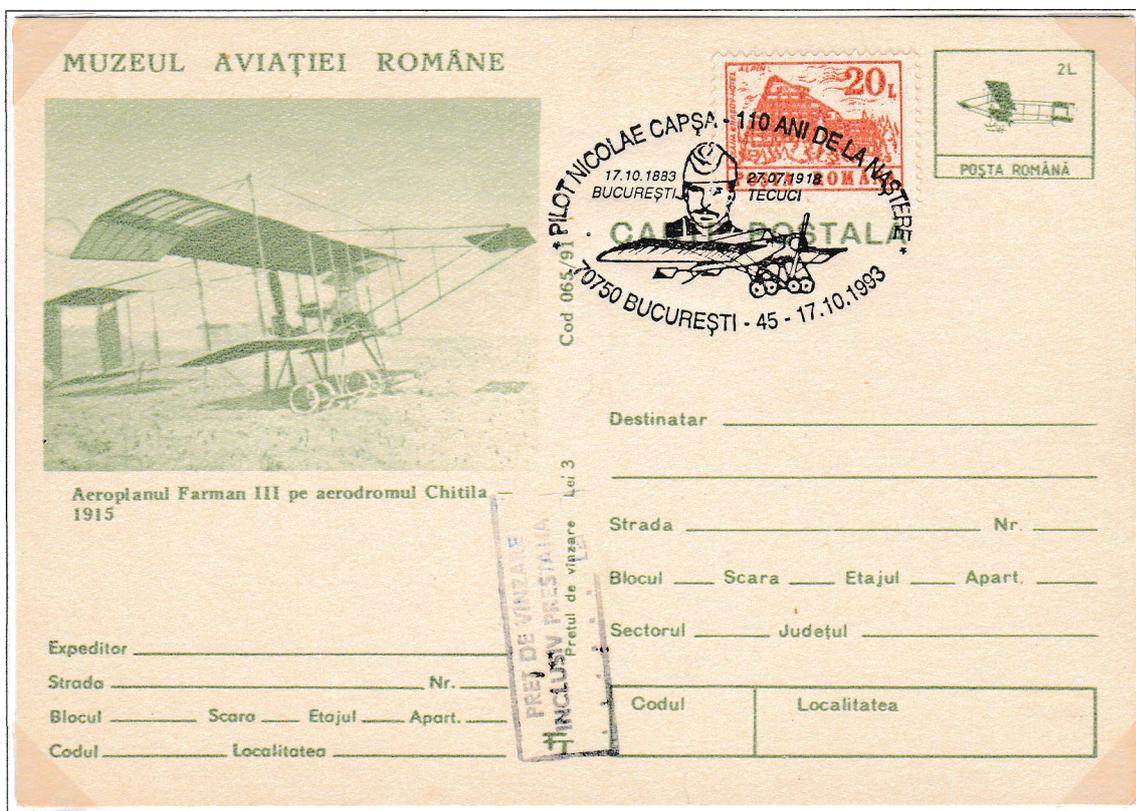
Generale aviatore
Gheorghe Negrescu
e velivolo Farman 20
Annuli figurati
"1-12-1918
1° volo aeropostale
internazionale con
motodeltaplano"
Vaslui (RO)
29-11-1991
Chișinău (MD)
1-12-1991
Posta trasportata
con motodeltaplano
YR5017

Nicolae (Nicu) Capșa (Bucarest 17 ottobre 1883 - Tecuci 27 luglio 1918) figlio del generale Mihail Capșa, imparò a volare su un aereo Blériot alla Scuola di Pilotaggio Cotroceni dove ricevette la licenza n°4 il 18 luglio 1911.

Il 1° febbraio 1912, con il grado di Sottotenente, Nicolae Capșa ha battuto il record di altitudine raggiungendo i 2000 metri su un aereo Farman.

Non si sa molto di lui, tranne che, ottenuto il grado di Capitano, ha volato davanti allo zar di Russia Nicola II° durante la sua visita in Romania e che è morto nella Prima Guerra Mondiale pilotando l'ultimo aereo a difesa di Bucarest e il suo nome è incluso nel monumento ai caduti dell'Aviazione.

Pilota Nicolae Capșa
 Annullo figurato
 Bucarest (RO)
 17-10-1993
 "110 anni dalla nascita"



Capitano aviatore
 Nicolae Capșa
 Annulli figurati
 "1-12-1918
 1° volo aeropostale
 internazionale con
 motodeltaplano"
 Iasi (RO) e
 Chișinău (MD)
 1-12-1991
 Posta trasportata
 con motodeltaplano
 YR5017