

Expunere de motive

Aurel Vlaicu se regăsește printre marile personalități ale științei și tehnicii românești care au contribuit la dezvoltarea acestor domenii la nivel universal. În România, aviația a avut câteva personalități care și-au adus contribuția la dezvoltarea aparatelor de zbor. Ioan Stoica (1861-1921) din Ormindea, comuna Băița, județul Hunedoara, este unul dintre acestea. Iar Traian Vuia (1872 - 1950) este bine cunoscut, fiind practic primul care a realizat în 1906 un zbor autopropulsat. Henri Coandă (1886-1972) a inventat, printre altele, un aparat de zbor bimotor (1911), o sanie cu reacție (1911), blocuri piramidă (1928, alături de arhitectul francez Jules Dupres), dar este recunoscut, în special, pentru fenomenul numit „Efectul Coandă”.

Aurel Vlaicu s-a născut în satul Bințița (Benzenz, Benzendorf – în germană; Bencenc – în maghiară), pe data de 6 (stil vechi)/ 19 noiembrie 1882 (stil nou), într-o familie cu o relativ bună stare materială care le-a permis să-și susțină, desigur cu mari sacrificii, fiul la diferite școli. Părinții lui au fost Dumitru Vlaicu (1852-1916) și Ana Vlaicu (1860-1942, născută Luca), iar Aurel a mai avut șapte frați și surori: Ion, Ioana, Achim, Maria, Domnica, Luca și Valeria.

După terminarea școlii primare din satul natal, în 1890, Aurel Vlaicu a fost transferat la școala elementară maghiară, apoi la Colegiul Reformat „Kun” din Orăștie, de unde, după primii doi ani, s-a transferat la liceul german din Sibiu unde a urmat clasele a VII-a și a VIII-a, la finalul studiilor liceale, în anul 1902, obținând diploma de bacalaureat. Încă de pe băncile liceului a demonstrat înclinații deosebite spre tehnică, meșterind numeroase modele de aparate de zburat sau mașinării mecanice ori cu aburi. Aceste preocupări îl determină să se orienteze spre o facultate cu profil tehnic, marele său vis fiind acela de a construi o mașină de zburat, cu care să zboare el însuși. În toamna anului 1902 se înscrie la Universitatea Tehnică Regală Maghiară Budapesta, Secția Inginerie mecanică, dar, nemulțumit de gradul modest de predare, s-a retras. S-a reorientat spre Universitatea Tehnică din München, așa numita „Școală Tehnică Regală Bavareză”, unde figurează ca student între anii 1903-1907.

Începând din vara anului 1907 efectuează stagiul militar la Pola, în Croația, cerând să fie repartizat la marină, pentru a studia motoarele navelor. Și aici impresionează prin invențiile sale. Cu ajutorul unui zmeu pe care a fixat un aparat de fotografiat, a reușit să surprindă imagini din timpul unor manevre militare, stabilind poziția navelor adverse. Alte reușite ale sale: a conceput un model de submarin, a realizat o membrană de gramofon, a construit un gramofon etc. Aceste invenții ale sale au atras atenția și l-au uluit pe ofițerul de marină Oskar Ursinus, nepotul patronului fabricii de mașini Opel.

Astfel, la terminarea serviciului militar a primit șansa unui stagiu la Uzinele Opel, din Rüsselsheim, unde s-a făcut cunoscut mai ales datorită unei mașini căreia i-a modificat carburatorul, ceea ce a dus la câștigarea probelor de viteză, de urcare în pantă, de către echipa Opel. Cu toate acestea, nu și-a găsit locul în străinătate, sufletește era prea legat de locurile natale, și își dorea ca reușitele sale să aibă loc acasă, între ai lui, astfel că s-a întors în țară.

În acest sens, iată ce scria Aurel Vlaicu în 18 noiembrie 1908, prietenului și profesorului Virgil Simionescu din Lugoj: „Acum vreau să mă apuc de mașina de zburat. Fabricantul e prieten cu mine, el mi-ar da parale să fac mașina, **dar mai bucuros aș da invenția țării românești.** Vezi de îmi recomandă pe cineva cu parale ori fă-mi o legătură bună. Altfel pun nemții mâna pe invenție și tu știi că **o invenție mai ideală și mai folositoare ca mașina de zburat nu este**”.

De ce nu a acceptat Aurel Vlaicu să lucreze în străinătate să-și împlinească visul? Poate cea mai bună explicație o reprezintă caracterizarea pe care i-a făcut-o Octavian Goga, prieten apropiat al lui Aurel Vlaicu, care a surprins atașamentul său profund pentru familia și satul său: „Pare un paradox ciudat, dar e așa. **Aurel Vlaicu, care și-a nemurit numele cu o invenție de domeniul celei mai înaintate probleme a culturii moderne, a fost și a rămas o întrupare tipică a țaranului român, a țaranului ardelean.** Prea era dintr-o bucată, prea deaproape îi era înrudierea cu spiritul inventiv al poporului nostru ca să se poată desface de moștenirea de acasă. El a umblat la școală, a făcut studii politehnice în Germania, a învățat ungurește și nemțește, a ascultat concerte și teatru, dar cultura străină n-a fost în stare să-i spulbere îndemnul lumii patriarhale, de care nu s-a dezlipit niciodată. [...] Păstra în suflet neatinsă toată comoara din bătrâni. Când arunca bereta de aviator și părăsea problemele tehnice, nu mai era decât băiatul fruntașului Dumitru Vlaicu din Bințiș. Vorbea Valea Mureșului prin rostul lui. De-acolo veneau cântecele pe care le cânta din gură sau din vioară, de-acolo veneau poveștile, principiile de viață, superstițiile, dragostea lui de sunete și culori. Niciodată nu l-a părăsit firea lui de sătean drept, limpede la minte, cuviincios și măsurat în faptele lui”. Mediul din care provenea, bazat pe morală și muncă, precum și integritatea, inventivitatea, meticulozitatea lui Aurel Vlaicu, l-au determinat să rămână fidel idealului său de a construi un avion printre ai lui, și de a zbura.

La mijlocul lunii iunie 1909, Aurel Vlaicu efectuează primul zbor cu un planor tras de trei cai, la o înălțime de 20 de metri și pe o distanță de aproximativ 100 de metri, în satul natal, Bințiș. Acest zbor a făcut o impresie atât de puternică asupra lui încât le spunea adesea prietenilor săi: „De atunci, de câte ori mă sui în aparat, zbârnâiala motorului îmi aduce aminte de aeroplanul fără motor și dinaintea ochilor, fascinați de nemărginirea văzduhului, îmi răsar cei trei flăcăi chiuind și pocnind cu foc din bice”. Iar încercările de zbor cu „gândacul” său, pe câmpul din Bințiș, au fost numeroase și au uimit pe toată lumea.

Vestit pentru aceste izbâanzi ale sale, Aurel Vlaicu este chemat la București, prin Octavian Goga, pentru a-și urma visul de a zbura, pentru a construi un aeroplan în Regatul României, la Arsenalul Armatei. La 17 iunie 1910 a avut loc zborul primului avion conceput, realizat și pilotat în România de inginerul Aurel Vlaicu, zbor care a avut loc pe Dealul Cotrocenilor, în București. Era primul „avion național” – avion realizat de un român, pe pământul României. Deși n-a zburat decât vreo 50 de metri la o înălțime de 3-4 metri, Vlaicu a fost peste măsură de bucuros: „Bucuria cea mai mare însă, am simțit-o când am zburat pentru prima oară la Cotroceni, nu m-am ridicat atunci mai sus de patru metri, cu toate acestea, nici Alpii nu mi-i închipuiam mai înalți ca înălțimea la care mă ridicasem eu. Fiindcă patru metri erau atunci pentru mine un record formidabil, un record care-mi consacra mașina. **Zburasem! și asta era principalul!**”

Data de 17 iunie a fost stabilită ca Ziua Aviației Române, între 1964 și 2004, an în care a fost adoptată ca sărbătoare Aviației Române ziua Sfântului și slăvitului Proroc Ilie Tesviteanul, mai precis 20 iulie. Sinodul Permanent al Bisericii Ortodoxe Române aprobase acest lucru încă în ședința de lucru din 6 iulie 1995.

Spre sfârșitul anului 1912, Aurel Vlaicu a început demersurile pentru construirea unui nou aparat, Vlaicu III, mai evoluat, adus la standardele noilor cunoștințe obținute despre zbor și aparate de zburat. Primind invitația de a realiza un zbor demonstrativ la Orăștie, în 1/14 septembrie 1913, cu ocazia festivităților organizate de ASTRA, Vlaicu a întrerupt lucrul la noul aeroplan și a încercat mai multe zboruri de încercare spre Ploiești, căutând să atingă înălțimi cât mai mari, pentru a putea trece Carpații în zbor. Reușita unui astfel de zbor ar fi constituit o premieră în istoria aviației române. Astfel, a decolat în ziua de 13 septembrie 1913, îndreptându-se spre Câmpina. În apropiere de localitatea Bănești însă, din cauza unor probleme tehnice, s-a produs accidentul în care Aurel Vlaicu și-a pierdut viața. La Orăștie, în locul avionului a sosit o telegramă: „Aviatorul nostru genial Vlaicu, făcând azi zbor cu

intențiunea să treacă Carpații, apoi Orăștie ASTRA, care, orele 5, lângă Câmpina. Mort momentan. Catafalca Câmpina. Întreaga țară doliu”.

După deschiderea adunării, președintele Astra anunța imensa pierdere a poporului român: „Era unul dintre pușinii bărbați geniali care străbat cu puterea sufletului lor, spațiile și timpurile, care luminează cu lumina minții lor negurile prejudecăților, care nu se îngrozesc nici de înălțimile văzduhurilor, nici de adâncimea mărilor, ci pătrund mereu înainte, dezlegând tainele firii, ușurând greutățile vieții, înălțând omenirea, înfrățind-o și făcând-o tot mai vrednică și mai bună. [...] de aceea **amintirea lui merită să fie păstrată nu numai între aceia care l-au cunoscut, ci și în mijlocul generațiilor viitoare**”.

Zborul prin care a dorit să desființeze metaforic granițele reprezentate de Carpați, ca și moartea sa, au devenit un simbol al dorinței pentru Unire, Unire ce avea să se înlăpătească la aproximativ cinci ani mai târziu, în 1918.

În memoria inginerului aviator, în a doua jumătate a anilor 1920, la solicitarea comunității și a ASTREI, satul natal Bințișnița a fost redenumit Aurel Vlaicu.

În anul 1925, cu sprijinul ASTREI și a Liceului din Orăștie, la 15 ani de la cunoscutul zbor din 17 iunie 1910, a fost amplasată o placă comemorativă pe casa natală. După 20 de ani de la moartea sa și în urma renovării casei părintești, placa a fost reamplasată în locul în care se găsește și astăzi. Tot în acea perioadă a fost organizată de către familie, în două încăperi, o expoziție dedicată lui Aurel Vlaicu. Custode a fost fratele său, Ion Vlaicu.

În broșura de expoziție, editată la Deva (*Muzeul Memorial „Aurel Vlaicu”*, 1965) se precizează că, fiind „veșnic viu în inima poporului, pentru care a muncit și a creat, în casa în care s-a născut, a trăit și a muncit, a fost organizat muzeul memorial ce-i poartă numele” (p. 2). Descrierea conform *Listei Monumentelor Istorice*, Institutul Național al Patrimoniului, 2015, poziția 503, este următoarea: „Cod HD-IV-m-B-03488, Casa natală Aurel Vlaicu; sat aparținător AUREL VLAICU, oraș GEOAGIU, 177; 1880”.

La împlinirea a 100 de ani de la nașterea inginerului-aviator, după numeroase demersuri, s-a construit în localitate o clădire care, la parter, găzduiește actuala expoziție, îmbunătățită de-a lungul ultimelor decenii. Manifestări ample au fost organizate în localitatea natală și în anul centenarului morții lui Aurel Vlaicu, 2013. Tot la centenarul morții, la solicitarea Institutului Cultural din Londra, a fost organizată la sediul Ambasadei României o expoziție, unde, printre altele au fost prezentate timp de o lună obiecte precum pelerina de zbor sau casca pe care a purtat-o în ultimul zbor.

În imediata vecinătate se găsește bustul realizat de către sculptorul Ion Dimitriu-Bârlad (1890-1964) și dezvelit în 1933, în momentul comemorării a două decenii de la moartea aviatorului (Daniel I. Iancu, *Echipamentul de zbor al lui Aurel Vlaicu*, în *Historia*, XVII, 186, iulie 2017, p. 11). Și acesta este consemnat în *Listea Monumentelor Istorice*, Institutul Național al Patrimoniului, 2015, poziția 503: „Cod HD-IV-m-B-03479, Monumentul lui Aurel Vlaicu; sat aparținător AUREL VLAICU, oraș GEOAGIU; 177; 1880”. Practic, monumentul face parte din Complexul Memorial „Aurel Vlaicu”, administrat de Muzeul Civilizației Dacice și Romane Deva, complex care mai cuprinde noul sediu în care funcționează expoziția dedicată inginerului aviator.

Considerăm că ceea ce-l definește pe Aurel Vlaicu sunt **reușitele sale extraordinare în construirea și realizarea zborurilor cu mașinile sale, invențiile în domeniul aeronauticii care l-au inclus în rândul inovatorilor celebri ai primelor decenii ale secolului al XX-lea.**

Propunem ca dată pentru declararea drept Erou al Națiunii Române a lui Aurel Vlaicu ziua de 17 iunie, deoarece în această zi, în anul 1910, inginerul aviator a efectuat primul său zbor, la București pe Câmpul Cotroceni, cu Aeroplanul „Vlaicu I” conceput de Aurel Vlaicu, fiind primul aeroplan realizat pe pământul României.

Din aceste motive, **data de 17 iunie a fost considerată ziua de naștere a aviației române**, astfel că, o perioadă îndelungată, în această zi a fost sărbătorită Ziua Aviației Române (1964 și 2004).

Memoria lui Aurel Vlaicu a fost și este cinstită în România, dar nu numai. Există clădiri care îi poartă numele, monumente sau busturi, plăci aniversare sau comemorative, străzi și piațete urbane etc. Amintim aici Liceul Teoretic „Aurel Vlaicu” din municipiul Orăștie, Aeroportul Internațional București – Băneasa „Aurel Vlaicu”.

Cu toții ne exprimăm recunoștința și prețuirea față de realizările sale și căutăm să simțim pentru o clipă măreția momentelor în care, prin invențiile și prin zborurile sale, a ajuns egalul marilor inventatori din întreaga lume.

Inițiatori:

Deputat, [REDACTED]
Salan Viorel – Grupul Parlamentar PSD

Deputat, [REDACTED]
Intotero Natalia - Elena – Grupul Parlamentar PSD

Deputat, [REDACTED]
Toma Ilie – Grupul Parlamentar PSD

[REDACTED]

Listă susținători
Lege pentru conferirea lui Aurel Vlaicu titlul de Erou al Națiunii
Române

Nr. crt	Nume și prenume	Grup parlamentar	Semnătură
1.	SERBAN CIPRIAN	PSD	
2.	DANIEL FENECHIU	PNL	
3.	COZMA ADRIAN	PNL	
4.	LEORICANU LAURENȚIU DAN	PNL	
5.	MUGUR COZMANCIUC	PNL	
6.	POPA OVIDIU	PSD	
7.	Gabriela Fica	PSD	
8.	ACHIMAS - CARMEL PATRULUI ANDREI	PSD	
9.	BODOG FLORE	PSD	
10.	GEORGESCU LAURA	PSD	
11.	PURCARIN ZILANCA	PSD	
12.	HUMBRESCU MARIUS	PSD	
13.	ANUNCA IONEL	PSD	
14.	LEJANU EUGEN	PSD	
15.	POTECĂ VASILICA	PSD	
16.	FOANCIHINA MARIUS	PSD	
17.	ȘBÎRNEA LILIANA	PSD	
18.	STROE FELIX	PSD	
19.	ALDA ADRIAN	PSD	
20.	DAMIAN MARIUS	PSD	
21.	ȘEZINAȘIU EUGEN	PSD	

22.	DUMAVA COSTEL	PSD
23.	Popescu Vlad Piedome	PSD
24.	Adamucioi Mirela	PSD
25.	TOM4 VASILE	PSD
26.	MACOVEI SIKIU	PSD
27.	Mlicea Florin	PSD
28.	XADO EUGEN	PSD
29.	NITA NICU	P.S.D
30.	Albani Emil	PSD
31.	Birca Catalina	PSD
32.	MARGARIT MARIUS	PSD
33.	GIDEI LAURENTIU	PSD
34.	Sandu Veronica	PSD
35.	TOICA EDUARD	PSD
36.	Stehin & Sorinel Ioan	PSD
37.	Buicea Florin	PSD
38.	Jeloucou Adrian	PSD
39.	Hutu Alexandra	PSD
40.	SUTICU DAN	PSD
41.	FOREA OANA	PSD
42.	Goleac Nicolae	PSD
43.	Dau Cristian Popescu	PSD
44.	CHIRIAC VIRGIL ALIN	PSD
45.	LUNGOCI D. LUCIAN	PSD
46.	Jandrascu Alina Elena	PSD
47.	PREȘURĂ ALEXANDRA	PSD
48.	Manta Claudiu	PSD

49.	OTESANU JANIELA	PSD
50.	HOLBAN GEORGETA	PSD
51.	TACHIANU MARIAN	PSD
52.	WILFRED JON	PSD
53.	TOLADER BOGDAN	PSD
54.	TEODOARIOU MAYA	PSD
55.	DANIEL GHITA	PSD
56.	LASCA MIHA	HEATILIAI
57.	RASAIU MARIAN	PSD
58.	PANDA DAN	PSD
59.	MUNTEANU REMUS	PSD
60.	MIMON GUYOLU	PSD
61.	MILAIKO ZELU	PSD
62.	CRISTIAN DAN	PSD
63.	BALASOIU TUD	-
64.	PAVELICU NICOLAE	PSD
65.	TRIF BOGDAN	PSD
66.	CRISTEA ANDI	PSD
67.	CHECHIU MIRCEA	AUR
68.	COZNA VICTOR	JUR
69.	LUCIAN FLORENTIN	AUR
70.	VOLOSCU BOVIC	AUR
71.	ANDREI GABRIEL	A.U.R
72.	STOICA CIPRIAN-TITI	A.U.R
73.	PREDESCU ANA LOREDANA	PSD
74.	STOICA ELENA	PSD.
75.	TEDESCU LAURENTIU	PSD
76.	CATAUTA ANA-MARIA	PSD

77.	STANESCU VETUTA	PNL	
78.	Dumitru Florin Emil	PNL	
79.	BARCARI LUMINITA	PNL	
80.	ZISOPOL DRAGOS	MINORITATI	
81.	FEDOR SILVIU	MINORITATI	
82.	ALEXE FLORIN	PNL	
83.	Fodor Angelica	PNL	
84.	TRĂILĂ CRISTINA	PNL	
85.	TANASIU NICEU	PNL	
86.	Gliga Dumitru	PSD	
87.	PETROVICI MIROSLAV	MIN.	
88.	CRISTINA OSUTAN	MINO.	
89.	GHEORGHE DANIEL	PNL	
90.	MANEA CALAFLIN ZAMTIC	MINORITATI	
91.	ROMAN N. NICOLAE	Ncafiat	
92.			
93.			
94.			
95.			
96.			
97.			
98.			
99.			
100.			
101.			
102.			
103.			
104.			