



UNITĂȚILE DE GARDĂ ALE AERONAUTICII ȘI MARINEI REGALE (1930-1947)

Colonel dr. Gabriel PĂTRAȘCU¹

În contextul activităților aniversare care se vor desfășura la 1 iulie 2020 de către Brigada 30 Gardă „Mihai Viteazul”, unitatea emblematică a Armatei Române, depozitară și continuatoare a tradițiilor tuturor unităților de gardă începând cu anul 1860, astăzi reprezentând singura unitate a Armatei Române care îndeplinește misiuni de ceremonii și onoruri militare la cel mai înalt nivel și a împlinirii a 81 de ani de când Mănăstirea Dintr-un Lemn din comuna Frâncești, jud. Vâlcea a devenit locașul de rugăciune al aviatorilor și marinarilor la inițiativa generalului de divizie adjutant Paul Teodorescu, aducem în atenția cititorului două unități de gardă, care au aparținut Aeronauticii și Marinei Regale între anii 1930-1947: Flotila 2 Aeronautică de Gardă „Regele Carol al II-lea” și Yachtul regal Nava Majestății Sale „Luceafărul”.

Pasionați de istorie, susțin ideea că la 1 iulie 1860 a apărut prima unitate de gardă în compunerea Armatei Române prin înființarea în baza Ordonanței nr. 63 a Batalionului 1 Tiraliori² căreia, odată cu îndeplinirea misiunii ei de bază în plan operativ, aceea de a fi în orice clipă pregătită pentru apărarea Țării, i-au fost atribuite sarcini de pază și gardă la nivelul șefului statului³.

Realitatea istorică este însă alta, prima unitate constituită special pentru misiuni de pază, escortă și protocol a fost Regimentul de Escortă Regală înființat la 1 aprilie 1908, în baza Î.D.R. nr. 917 din 20

martie 1908⁴. Două decenii mai târziu, la 7 august 1930, ministrul Armatei, generalul Nicolae Condeescu, a înaintat regelui Carol al II-lea, spre aprobare, raportul cu nr. 42.100 întocmit de Direcția Personal, care conținea Statutul Regimentului de „Escortă Regală”⁵.

Denumirea și statutul de unitate de gardă au fost introduse în Armata Română în timpul domniei regelui Carol al II-lea [1930 – 1940]. Acesta, impresionat de fastul și tradițiile regimentelor de gardă britanice pe care avusese ocazia să le admire la Londra, va introduce un nou concept, acordând titlul de unitate de gardă unor unități mai vechi, cu tradiții solide, sau mai noi, care beneficiau încă de la început de un statut special, de unitate de elită. Calitatea de unitate de gardă era conferită de suveran, fiind făcută precizarea, că aceste unități „au fost alese de M.S. Regele Carol al II-lea între unitățile din Garda Sa”, așa cum se arată în introducerea la istoricul Regimentului II Vânători de Gardă nr. 9 „Regele Alexandru I al Iugoslaviei”, scrisă de comandantul acestuia, colonel-adjutant Alexandru Orășanu, în 1934.

Titlul de unitate de gardă era stabilit prin decret regal, unitatea primind astfel și însemnele specifice la uniformă, care o particularizau în raport cu alte unități ale armatei. În afară de ținutele de ceremonie, introduse începând din 1930 pentru majoritatea unităților armatei, din dorința de a păstra tradițiile specifice și de a cultiva spiritul de corp al militarilor acestora, fiecare

unitate de gardă primea însemnele distinctive, caracteristice respectivei unități – coroane regale, inițiale ale Regelui Carol al II-lea, sau ale altor suverani, purtate la coifuri și epoleți, precum și eghileții dubli, împlețiți -, care erau purtate de toți militarii unității, de la soldat la comandant⁶.

În literatura de specialitate au fost identificate doar patru lucrări care au tratat unitățile de gardă ale Armatei României între anii 1860 - 2016⁷. Toate cele patru lucrări, elaborate între anii 1942 – 2016, nu au inclus în cuprinsul lor elementul esențial și anume: Statutul pentru Regimentul de Gardă „Mihai Viteazul”⁸ [al cărui comandant între anii 1929-1932 a fost și Paul Teodorescu – n.n], statut acordat ulterior, succesiv la o serie de unități militare [cele mai numeroase fiind de la Armata de Uscat – n.n] printre care s-au aflat și cele două unități aparținând Aeronauticii și Marinei Regale. Prin acest statut, adaptat la specificul unității, erau stabilite misiunile ce le aveau de îndeplinit ca unități de gardă.

Flotila 2 Aeronautică de Gardă „Regele Carol al II-lea”⁹

Printre cele 24 de unități militare cărora regele Carol al II-lea le-a acordat statutul de unitate de gardă s-a aflat și Flotila 2 Aeronautică de la Someșeni – Cluj. Acordarea statutului de unitate de gardă nu a fost impusă de necesități de ordin militar. A fost un gest de recunoștință a suveranului în urma sprijinului primit din partea personalului acelei unități de aeronautică la venirea sa în țară la 6 iunie 1930.



Flotila 2 Aviație Cluj – Sursa ARIPA Cluj

Flotila 2 Aeronautică își are începuturile în anul 1918 când, pentru nevoile operative ale ofensivei din Transilvania, se creea Grupul 5 Aeronautic¹⁰, transformat ulterior în Flotila 2 Aeronautică.

La 27 octombrie/9 noiembrie 1918 a fost remobilizată Armata Română iar la 28 octombrie/10 noiembrie 1918 a fost declarat război Germaniei. Astfel, România intra din nou în Primul Război Mondial în vederea realizării idealului național unirea tuturor provinciilor românești cu Vechiul Regat. În vederea consolidării actelor Unirii cu Bucovina la 15/28 noiembrie 1918 și cu Transilvania la 18 noiembrie/1 decembrie 1918, guvernul român, prin Marele Cartier General, a luat o serie de măsuri cu caracter militar.

În vederea viitoarelor operații din Transilvania, în anul 1918 s-a constituit Comandamentul trupelor române cu sediul la Sibiu. Acestui comandament, pentru nevoi operative, i s-a pus la dispoziție o Escadrilă de Recunoaștere și un parc de reparații, sub comanda maiorului aviator Enescu Athanasie, care au constituit Grupul 5 Aeronautic¹¹. Escadrila de Recunoaștere și parcul de reparații au fost detașate de la Grupul 1 Aeronautic¹².

La 18 ianuarie/1 februarie 1919 Grupul 5 Aeronautic i s-a mai atașat o Escadrilă de Luptă Niuport care era dislocată la Someșeni - Cluj și pusă la dispoziția Diviziei 6 Infanterie¹³. Grupul 5 își mărea forța operativă la 2/15 februarie când i s-a mai atașat încă o Escadrilă de Luptă Sopwith, cantonată la Gherla și pusă la dispoziția Diviziei 7 Infanterie¹⁴.

În vederea participării grupului la ofensivă, la 15 aprilie 1919 Escadrila de Recunoaștere de la Sibiu a fost dislocată la Deva și pusă la dispoziția Diviziei 2 Vânători¹⁵. În fondul arhivistic existent nu s-a putut găsi nicio schemă de organizare însă organizarea grupului nu putea fi decât



Flotila 2 Aeronautică de Gardă Cluj – Sursa ARIPA Cluj

asemănătoare celorlalte grupuri de aviație.

La jumătatea lunii aprilie armata română începe ofensiva, lupte grele au avut loc între 16-18 aprilie în Munții Apuseni. Armata maghiară era respinsă iar trupele române atingeau Tisa la 1 mai 1919¹⁶. Din „istoricul” grupului rezultă că a executat misiuni de recunoaștere pentru informarea armatei române, reglarea tirului artileriei noastre și bombardament ușor¹⁷. Activitatea depusă în acea perioadă de Grupul 5 Aeronautic a fost evidențiată în Ordinul de Zi nr. 27/23 iunie 1919 al generalului Gheorghe Moșoiu, comandantul Grupului de Nord¹⁸.

Odată cu înaintarea frontului s-a mutat și terenurile de lucru ale escadrelor: escadrila de la Deva la Beikeșca, cea de la Gherla la Debrețin și cea de la Cluj la Oradea Mare¹⁹. La 4 august 1919 trupele române au intrat în Budapesta și o zi mai târziu Grupul 5 și-a mutat comandamentul în acel oraș²⁰.

Va rămâne scurt timp în Budapesta pentru ca la 15 septembrie 1919, în vederea supravegherii mișcărilor sârbilor care concentrau trupe la granița română, Grupul

5 Aeronautic a fost dislocat în acea zonă: escadrelile de recunoaștere erau cantonate la Keșkemet și Lugoj și Escadrila de Luptă la Arad²¹. Această situație a durat până la 20 august 1920 când, după aplanarea conflictului cu sârbii, își mută reședința la Someșeni, lângă Cluj²².

La 15 octombrie 1920, Grupul 5 Aeronautic i s-a mai atașat o Escadrilă Brandenburg²³ și tot în același an a cedat Grupului 1 Recunoaștere Escadrila Ardeleană (fostă Farman 2) pe care o primise în 1918²⁴. Sub denumirea de Grupul 5 Aeronautic, această unitate a funcționat până în 1923, an în care a cunoscut două transformări.

La 9 august 1923 Grupul 5 Aeronautic își va schimba denumirea în Grupul 3 Aeronautic, iar la 24 octombrie 1923 în Grupul 2 Aeronautic Recunoaștere²⁵.

Din ianuarie 1928, Grupurile de Recunoaștere se vor numi doar Grupuri de Aviație, iar Grupul 2 Aeronautic Recunoaștere va deveni Grupul 2 Aeronautic²⁶. Continuă să rămână dislocat la Someșeni și nu va suferi nici o modificare până în 1930, când are loc reorganizarea întregii aviații.

Prin „Legea referitoare la reorganizarea armatei” promulgată prin Î.D. nr. 1472/30 aprilie 1930 denumirea Grupului 2 Aeronautic era schimbată²⁷ în Regimentul 2 Aviație²⁸, denumire sub care a funcționat puțin timp.

La 15 iulie 1930. Comandamentul Trupelor de Aeronautică, prin Ordinul nr. 891. făcea cunoscut Regimentului 2 Aviație că prin Î.D. nr. 2.596 din 8 iulie 1930 i se schimba numele în Flotila 2 Aeronautică „Regele Carol al II-lea”²⁹.

Ca și celelalte unități, patronate de rege sau de membri familiei regale, Flotila 2 Aeronautică de Gardă „Regele Carol al II-lea”, prin D.R. nr. 3.597 din 5 noiembrie 1930, i se stabilea un semn distinctiv la uniformă. În decretul semnat la 5 noiembrie 1930, la Sinaia, de către regele Carol al II-lea se prevedea: Art. 1. - Ofițerii Flotilei 2 Aviație vor purta „Semnul distinctiv” arătat mai jos (Anexa nr....) în mărime naturală. Art. 2 – Acest semn va fi de metal alb argintat și se va purta la tunică pe epoleți, iar la veston și jachetă, ca broșe pe partea stângă a pieptului, deasupra buzunarului³⁰.

Și această denumire a fost menținută puțin timp pentru că în ianuarie 1931 Flotila 2 Aeronautică a fost ridicată la rangul de unitate de gardă și s-a numit Flotila 2 Aeronautică de Gardă „Regele Carol al II-lea”³¹.

În proiectul de statut alcătuit și înaintat Casei Regale spre aprobare se stabilea următoarele misiuni pentru această flotilă: în timp de pace, în afară de pregătirea tehnică și de specialitate a personalului navigant și terestru, trebuia să asigure primirea regelui la sosirea în garnizoană, escortarea lui la toate parăzile și solemnitățile, trimiterea unor ofițerii la anumite ceremonii la palatul regal, etc; în caz de război – flotila se afla la dispoziția M.C.G. pentru a fi întrebuințată pe front conform cerințelor³².

Organizarea flotilei se menținea ca și la celorlalte, având în plus numai un ofițer de muzică și 60 de gagiști (instrumentiști). Tot în același proiect de statut se propunea ca ziua de 6 iunie să fie considerată ca zi de sărbătoare pentru flotilă³³.

La 6 iunie 1931, regele Carol al II-lea, semna Decretul nr. 1934 prin care se stabilea pentru flotilă sărbătoarea patronului: Art. 1. – Flotila Aviație de Gardă „Regele Carol II” își va sărbători patronul în ziua de 6 iunie³⁴.

Din documentele fondului nu se poate constata data aprobării statutului de Casa Regală. În tot cazul, la 14 martie 1931 acesta era înaintat Casei Regale spre a fi aprobat de rege³⁵.

Despre modul de organizare a flotilei se pot spune foarte puține lucruri. În afară de faptul că era organizată ca și celelalte unități de aviație, fondul documentar existent ne dă puține informații³⁶.



Insigna pentru 7 ani serviciu a Flotilei 2 Aeronautice de Gardă „Regele Carol al II-lea” – Sursa Muzeul Militar Național „Regele Ferdinand I”

La 1 aprilie 1932, Flotila 2 Aviație de Gardă „Regele Carol al II-lea” avea următoarele subunități: Grupul Recunoaștere - Escadrila 1 Recunoaștere; Escadrila 2 Recunoaștere; Escadrila 3 Recunoaștere;

Grupul Vânătoare - Escadrila 1 Vânătoare; Escadrila 2 Vânătoare; Escadrila Specialității; Escadrila Parc; Escadrila Depozit. Avea un efectiv de 67 ofițeri, 56 de subofițeri, 35 de maiștri și 356 de soldați³⁷.

Prin Î.D. nr. 1993 din 17 iunie 1932 „pentru modul distins cum s-au comportat echipajele acestei flotile în misiunile aeriene în campania de întregire a neamului”, regele Carol al II-lea decora Stindardul (Drapelul) unității cu „Crucea de aur” a Ordinului „Virtutea Aeronautică” cu spade. Solemnitatea decorării s-a desfășurat la 20 iulie 1932 pe aerodromul Pipera³⁸.

În luna noiembrie 1936, aviatorii Escadrilei a 2-a din componerea Flotila 2 Aviație de Gardă „Regele Carol al II-lea” de la Someșeni-Cluj, au executat în Polonia, cu un avion IAR Potez 25, un raid aerian de anvergură. Echipajul format din căpitanii aviatori Cornel Boteni – pilot și Anton Marin – observator aerian, a efectuat zborul pe itinerariul Cluj-Lvov-Demblin-Varșovia-Rodom-Jaroslav-Cluj³⁹.

Deși în perioada 1930-1939 în fondul arhivistic nu s-a putut găsi o organizare completă, studiind compartimentele care au creat materialul arhivistic am ajuns la concluzia că Flotila 2 Aviație de Gardă „Regele Carol al II-lea” a avut următoarea organizare: Comanda flotilei; Biroul mobilizare; Biroul adjutantură; Biroul instrucție; Serviciul tehnic; Serviciul sanitar; Serviciul materiale;

Serviciul îmbrăcăminte; Serviciul aprovizionare; Serviciul cazarmare; Serviciul armătură.

Serviciul armătură a fost înființat la 1 aprilie 1939, în conformitate cu D.M. nr. 77/22 mai 1939. Până la această dată gestiunea armamentului și muniției a fost ținută de Serviciul îmbrăcăminte⁴⁰.

Au loc schimbări și în organizarea subunităților operative: mai multe escadrile de recunoaștere au fost transformate în escadrile de observație iar grupul de vânătoare a fost desființat.

La 1 aprilie 1939, flotila avea următoarele subunități⁴¹: Grupul 1 Informație; Escadrile 1 Recunoaștere; Escadrila 2 Observație; Grupul 2 Informație; Escadrila 3 Observație; Escadrila Specialitate; Escadrila Parc.

Evenimentele petrecute în anii 1938 și mai ales în 1939 în Europa centrală au determinat guvernul român să ia o serie de măsuri militare pentru a întări apărarea graniței de vest a țării. În martie 1939 ca măsură de prevedere M.Ap.N. a constituit „Grupul operativ Mureșul” cu cartierul general la Baia Mare, având misiunea de a „acoperi frontiera de nord a Transilvaniei între Halmeu și Vârful Stog”. Acestui grup operativ îi era subordonat și Comandamentul Aero Corp de Armată nr. 1 cu Escadrilele 11 și 12 Observație, 1 Recunoaștere și 111 și 112 Legătură, pe care le organizase Flotila 2 Aeronautică de Gardă „Regele Carol al II-lea”⁴².

La decretarea mobilizării din septembrie 1939, Flotile 2 Aeronautică de Gardă „Regele Carol al II-lea” i s-a stabilit următoarea ordine de bătaie: Comandamentul 1 Aero Corp de Armată; Comandamentul 2 Aero Corp de Armată; Comandamentul 3 Aero Corp de Armată; Comandamentul 4 Aero Corp de Armată. Escadrila 1 Recunoaștere Îndepărtată; Escadrila 2 Recunoaștere Îndepărtată; Escadrila 11 Observație; Escadrila 12 Observație; Escadrila 13 Observație; Escadrila 111 Legătură; Escadrila 112 Legătură.



Avion din componerea Flotilei 2 Aeronautice de Gardă „Regele Carol al II-lea” având pictat pe fuzelaj cifra unității – Sursa ARIPA Cluj

Baza aeriană tip A și parc fix B. Comandant: Biroul mobilizare și adjutantură; Serviciul casierie; Serviciul îmbrăcăminte; Serviciul materiale; Serviciul cazarmare; Serviciul aprovizionare; Serviciul sanitar; Serviciul tehnic. Bază aeriană tip B și parc mobil (aceeași organizare).

Partea sedentară a Flotilei Aviație de Gardă: Comandant; Biroul mobilizare și adjutantură; Serviciul casierie; Serviciul aprovizionare și cazarmare; Serviciul sanitar.

ESCADRILA DEPOZIT; ESCADRILA INSTRUCȚIE

Fiecare comandament aero avea următoarea organizare: Comandant; Stat major; Biroul adjutantură; Biroul organizare și cifru; Biroul informații; Biroul operații. Secția radio-electronică; Secția foto aeriană; Secția transmisiuni; Secția iluminat; Serviciul sanitar; Trenul cartierului⁴³.

La momentul cedării părții de Nord a Ardealului în urma celui de-al Doilea Dictat de la Viena din 30 august 1940, Flotila 2 Aviație de Gardă „Regele Carol al II-lea” și Brigada 2 Aeriană se aflau în Someșeni, având escadrilele operative dislocate la Reghinul Săsesc, Zalău, Someșeni și Sînicoadă. Ca urmare a situației create, garnizoana Flotilei 2 Aviație de Gardă „Regele Carol al II-lea” a fost mutată de la Someșeni la Mediaș⁴⁴.

Pentru anul 1940, ordinea de bătaie la mobilizare, stabilită în conformitate cu Instrucțiunile generale de mobilizare și ordinul Comandamentului Forțelor Aeriene nr. 1602/1940 menținea aceleași compartimente operative. Modificări au survenit numai în organizarea bazei și părții sedentare. Astfel, față de anul 1939, acum apare o singură bază, cu numele de Baza Aeriană nr. 2 (cu parc fix) și cu următoare organizare⁴⁵:

Baza Aeriană nr. 2 și parc fix; I. Comanda bazei și parcul fix; Biroul adjutantură și registratură; Serviciul casierie; Serviciul îmbrăcăminte; Serviciul tehnic; Serviciul materiale; Serviciul armament și muniții; Serviciul cazarmare; Serviciul aprovizionare; Serviciul sanitar.

II. Escadrila Parc. III. Grupul Pază și Depozite. IV. Escadrila Depozit. Partea Sedentară a Flotilei: Biroul mobilizare; Biroul instrucție; Escadrila Instrucție; Escadrila Antrenament; Serviciul sanitar.

Rapturile teritoriale din iunie - septembrie 1940 au avut consecințe deosebit de grave asupra capacității de apărare a României. Diminuarea disponibilului de mobilizare cu peste 1/3 (2,2 milioane oameni în 1941 față de 3,5 milioane în 1937) și abandonarea forțată a unor importante amenajări genistice și capacități industriale erau accentuate de modificările survenite în configurația zonelor de operații prin pierderea unor aliniamente

considerate fundamentale pentru organizarea unei apărări puternice și eficiente (în principal, spintecarea reidului transilvan și pierderea „Porții Someșului” – la vest, a aliniamentului Nistrului și a adâncimi operative – la Est)⁴⁶.

În acest context, redimensionarea și restructurarea organismului militar începute în toamna anului 1940 au constituit reflexul în plan organizatoric al noilor dimensiuni teritoriale, demografice și economice impuse statului român. Modalitatea specifică de realizare a măsurilor de reorganizare a fost determinată de un complex de

factori din rândul cărora se detașează evoluția situației internaționale și opțiunile șefului regimului în materie de politică și doctrină militară.

Reducerea cadrului organizatoric și a efectivelor s-a desfășurat în paralel și în completarea desconcentrării treptate a efectivelor chemate sub drapel prin mobilizarea generală decretată la 27 iunie 1940. Demobilizarea armatei s-a declanșat formal la 15 noiembrie 1940 sub incidența Decretului nr. 3.798 din 12 noiembrie, într-un moment în care măsurile de reorganizare impuse de



Companie de onoare din componerea Flotei 2 Aeronautice de Gardă „Regele Carol al II-lea” - Sursa Muzeul Militar Național „Regele Ferdinand I”

consecințele actelor de Diktat din vara și toamna anului 1940 erau, practic, finalizate⁴⁷.

Astfel, până la 1 noiembrie 1940 au fost desființate comandamentele Corpului de gardă, diviziilor 12, 16, 17 infanterie și 2 gardă, 8 comandamente de brigăzi (12, 16, 17, 42, 44 infanterie, 2 gardă, 17 artilerie și 2 artilerie de gardă), precum și 7 regimente (81, 84, 85, 87 infanterie, 1 grăniceresc, 3 și 7 vânători).

Dintre structurile organizatorice create la mobilizare a fost desființat comandamentul Armatei a 2-a ale cărui competențe în zona de operații sud au fost preluate de Armata 1 și Corpul 2 Armată, au fost desconcentrate diviziile 25, 30, 31, 32 infanterie iar comandamentul Armatei a 3-a a fost demobilizat (remobilizarea va avea loc în primăvara anului 1941). De asemenea, au fost desființate ca organe de pace comandamentele Corpului 6 Armată și Diviziei 1 Grăniceri⁴⁸.

Având în vedere modificările majore produse în organizarea armatei române în toamna anului 1940, prin resubordonarea Escadrilelor 11 și 12 Observație la Flotila 2 Informație, a situației politico-militară rezultată în urma celui de-al Doilea Dictat de Viena din 30 august 1940, Flotila 2 Aeronautică de Gardă „Regele Carol al II-lea” a fost desființată iar subunitățile sale au fost repartizate altor unități aeriene. Documentele de arhivă și literatura de specialitate consultate nu oferă informații clare asupra acestei situații⁴⁹.

În dotarea flotilei între anii 1919-1930 au continuat să existe aceleași tipuri de avioane care au fost folosite în timpul Primului Război Mondial. Ulterior, între anii 1930 - 1940 s-a completat cu alte tipuri de avioane din import s-au fabricate în țară: Brandenburg – Germania; Breguete -14 – Franța; Nieuport – BB

– Franța; Spad – Franța; Fokker – D-11 - Olanda⁵⁰.

Între anii 1932-1935 tehnica din dotare a fost următoarea: P.Z.L.-11 – Polonia; S.E.T. - Uzinele S.E.T. București; IAR 13 – Uzinele IAR Brașov; IAR 14 – Uzinele IAR Brașov; IAR 15 – Uzinele IAR Brașov; IAR 16 – Uzinele IAR Brașov⁵¹.

Între anii 1935-1940 tehnica din dotare a fost următoarea: Potez – 63 – Franța; Bloch – 210 – Franța; Bristol-Blenheim – Marea Britanie; Heinkel-112 – Germania; Messerschmitt-109-E – Germania⁵²; IAR – 37 - Uzinele IAR Brașov; IAR – 38 - Uzinele IAR Brașov; IAR – 39 - Uzinele IAR Brașov; Savoia Marchetti -79 – Italia; P.Z.L. – 24 – Polonia; Fleet – Fieseler Storch 156 – Germania; IAR – 80 - Uzinele IAR Brașov⁵³.

Aeronautica, armă nou creată, dezvoltată în timpul Primului Război Mondial, a primit o uniformă proprie de-abia în anul 1925 (î.D. nr. 327 din 28 ianuarie 1925)⁵⁴. Până la acea dată, aviatorii au purtat uniforma armeei de origine, la care era adăugată insigna de pilot sau observator. Militarii din aeronautică aveau uniforme kaki, ca ale Armatei de Uscat, cu paspoale bleu, însă cu caschetă în loc de chipiu, respectiv capelă. Introducerea caschetei la militarii din aeronautică s-a făcut în virtutea faptului că mulți piloți militari au provenit inițial din marină. La marea ținută, ofițerii de aeronautică purtau leduncă, la fel ca la artilerie și cavalerie⁵⁵ pentru a aminti că primii aviatori au făcut parte din aceste arme⁵⁶. Având în vedere nonconformismul acestei arme, a fost adoptat pentru serviciu casca și haina de piele de culoare havană⁵⁷.

Prin D.R. nr. 2782 din 22 iulie 1930, personalul aeronauticii militare a fost echipat cu uniforme din stofă gris-albăstrui, de model englezesc. S-au adoptat cu acest prilej noi însemne de grad pentru ofițeri, plasate pe mâneca costumului, după



Adjutanți aviatori din Flotila 2 Aeronautică de Gardă „Regele Carol al II-lea” – Sursa ARIPA Cluj

modelul marinei regale, tresese fiind surmontate de un romb⁵⁸.

Flotila 2 Aviație de la Cluj a primit cifra specific al regelui Carol al II-lea, prin decret regal, la 5 noiembrie 1930 și i-a fost atribuit numele de Flotila 2 Aeronautică de Gardă „Regele Carol al II-lea” în cursul anului 1931. Cifra regală era purtată la epoleți, de cei care aveau aceste accesorii de uniformă (subofițerii sau trupa), sau ca broșă pe pieptul stâng al vestonului sau jacket-ului, pentru ținuta de seară, în cazul ofițerilor, care nu aveau epoleți, însemnele de grad fiind indicate prin tresese, cu romb la partea superioară, de pe manșete.

Unitatea purta uniforma obișnuită a aviației, de culoare gris-bleu, agrementată cu broderii de gardă din fir auriu, aplicate pe petlițe. Totodată, această unitate purta eghileți specifici unităților de gardă, aurii înspicații cu culoarea distinctivă bleu⁵⁹.

YACHTUL REGAL NAVA MAIESTĂȚII SALE „LUCEAFĂRUL”

Atribuirea statutului de unitate de Gardă Regală în timpul domniei Regelui Carol al II-a nu s-a limitat doar la unitățile militare din componența Aeronauticii Regale. Ea s-a extins și la și la Marina Regală. Astfel, în anul 1937 intra în serviciu yachtlul

regal „Lucaefărul”, ulterior primind denumirea de *Nava Majestății Sale „Lucaefărul”, statutul de unitate de Gardă Regală fiindu-i consfințit însă la 24 octombrie 1944, de către regele Mihai I.*

În Dare de seamă a activității Yacht Clubului Regal Român (Y.C.R.R.), desfășurată în cursul anului 1937, apare scris: „Avântul luat de asociația noastră s-a mărit în cursul acestui an, întrucât s-a înscris în registrul ei yachtul Lucaefărul, proprietatea M.R.S. Carol al II-lea, comodorul Y.C.R.R. Acest superb vas, construit de unul din cele mai renumite șantiere englezești, va naviga prin Augustul său proprietar cu Y.C.R.R., ceea ce va ridica prestigiul asociației noastre în țară și în străinătate”⁶⁰.

Yachtul a fost comandat de Lady Yule firmei Messrs John Brown & Co. Ltd din Clydebank în anul 1930, după proiectele firmei scoțiene Messrs G.L.Watson end Co. Din Galsgow. Primul nume al acestei superbe nave, grațios și elegant proporționată, numită și azi în presa engleză „a graceful lady”, a fost Nahlin, termen provenit din limba indienilor nord-americani, semnificând „iute de picior” (fleet foot).

În numai patru ani de la lansare, Nahlin a parcurs peste 200.000 Mm, ceea ce ar echivala cu de opt ori înconjurul lumii și era cotate ca unul dintre cele mai mari yachturi particulare de plăcere construite în Anglia.

În anul 1934, Lady Yule a oferit nava de croazieră Nahlin spre închiriere sau vânzare. Doi ani mai târziu, în vara lui 1936, regele Edward al VIII-lea al Marii Britanii a închiriat nava pentru a face o croazieră în Adriatică împreună cu americanca divorțată Wallis Simpson, pe care regele britanic o curta. Scandalul declanșat în presă i-a grăbit abdicarea. Știrile despre idila regală petrecută la bordul yachtului Nahlin au atras atenția Elenei Lupescu, amanta regelui Carol al II-lea de România, care i-a propus regelui să îl cumpere.

În 1937, guvernul român, prezidat de Gheorghe Tătărescu, a achiziționat elegantul yacht cu 120.000 de lire sterline, oferindu-l cadou regelui Carol al II-lea. În ziua de 3 septembrie 1937, nava rebotezată Lucaefărul, aflată în James Watt Dock din Greenock a arborat la pupa pavilionul României. Trei zile mai târziu, sub comanda locotenent-comandorului Iosif Rășcanu, yachtul a

plecat spre Constanța, unde a sosit la 23 septembrie, ora 1.30.

În decembrie 1937 nava a primit actul de naționalitate nr. 66, având ca armator pe regele Carol al II-lea⁶¹.

Deși yachtul constituia proprietatea personală a regelui Carol al II-lea, acesta a fost înscris în lista navelor Marinei Române, cheltuielile de întreținere și plata personalului fiind suportate de stat⁶².

Nava avea următoarele caracteristici: lungime – 89,365 m + bombpresul de 5,947 m; lățime – 10,98 m; înălțime la borduri – 5,70 m; pescaj – 4,222 m; TRB – 1.391,71; TRN – 555,79; deplasament – 2.147 tone; viteză – 17,5 Nd; puterea mașinii – 4.400 CP; echipaj – 35 membri⁶³.

La 8 septembrie 1938, cu ocazia sărbătoririi Zilei Marinei, amănată în acel an ca urmare a perioadei de doliu impusă de decesul reginei Maria, în ziua de 18 iulie, regele Carol al II-lea a trecut în revistă navele aflate în dispozitiv de la bordul yachtului regal N.M.S. „Lucaefărul”⁶⁴.

În octombrie 1938, comandat de locotenent-comandorul Carol Prossinagg⁶⁵, yachtul a executat manevrele de toamnă printr-un marș pe ruta Constanța – Galați și retur. Cu acest prilej, la 18 octombrie, N.M.S. „Lucaefărul” [19 octombrie, conform Registrului Istoric – n.n] a găzduit la Galați, o întâlnire între regele Carol al II-lea al României, ministrul de Externe al Poloniei, colonelul Iosif Beck și ministrul de Externe al României, Nicolae Petrescu Comnen, discuțiile încadrându-se în criza politică postmuncheneză⁶⁶.

În condițiile în care diplomația românească, în frunte cu Nicolae Petrescu-Comnen, nu părea convinsă de viabilitatea proiectelor susținute de către liderii de la Varșovia, Beck s-a decis să întreprindă o scurtă vizită în România pentru a încerca să-l convingă pe regele Carol al II-lea



să adere la proiectele regionale ale Poloniei.

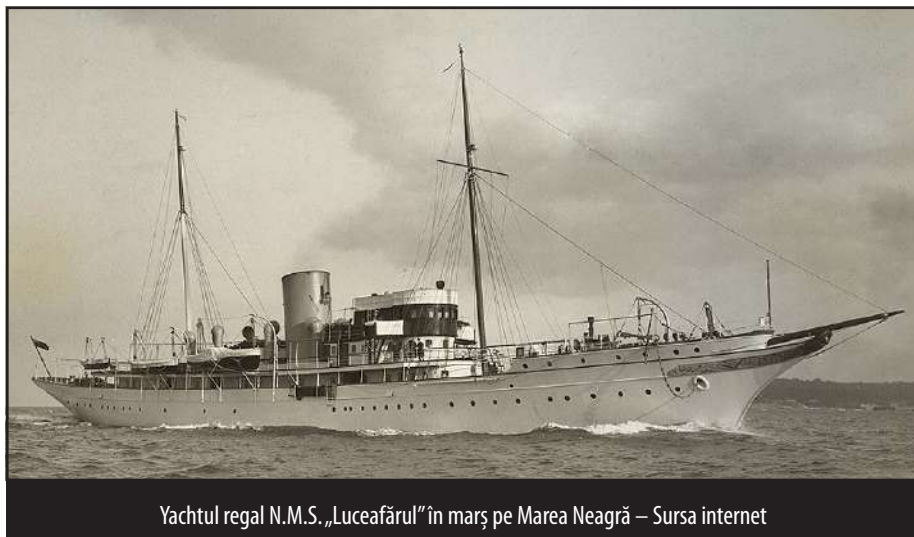
Întâlnirea dintre ministrul polonez de Externe, omologul său român și Carol al II-lea a avut loc la Galați, acolo unde suveranul participa la un exercițiu [militar - n.]⁶⁷. Partea oficială a întâlnirii dintre cele două părți s-a desfășurat între orele 16.00 - 19.30, urmată de o cină. Cu acest prilej a fost redactată o „Notă de convorbire între Regele Carol al II-lea, Nicolae Petrescu-Comnen, ministru al Afacerilor Străine al României și Josef Beck, ministru al Afacerilor Străine al Poloniei în legătură cu pozițiile ambelor părți față de „Criza Cehoslovacă” și situația din regiune”⁶⁸.

Până în anul 1941, după ce i s-a adus o serie de transformări conform dorinței noilor proprietari, N.M.S. „Lucaefărul” a înscris în Jurnalul de bord 35 de croaziere cu membrii Casei Regale și opt marșuri de instrucție.

În anii celui de-al Doilea Război Mondial nava s-a adăpostit în zonele Brăila – Canalul Măcin, Hârșova, Ostrovul Gâsca – Ostrovul Lupilor – Brăila⁶⁹, Giurgiu, Călărași și Brațul Borcea⁷⁰.

După 23 august 1944, a fost foarte aproape de a avea aceeași soartă pe care a avut-o navele Marinei Regale de la mare și fluviu care au fost capturate de sovietici. Singura pierdere umană înregistrată în timpul războiului de către yacht a fost la 4 martie 1945, când un membru al echipajului a fost împușcat din imprudență de către un coleg de al său.

La 25 octombrie 1944, cu prilejul aniversării zilei de naștere, suveranul României, regele Mihai I, la propunerea ministrului de Război, generalul de corp de armată Mihai Racoviță și a secretarului de stat pentru Marină, viceamiralul Ioan Georgescu, a semnat D.R. nr. 2.005



Yachtul regal N.M.S. „Lucaefărul” în marș pe Marea Neagră – Sursa internet

prin care N.M.S. „Lucaefărul” se constituia unitate de Gardă Regală⁷¹.

În anul 1948 yachtul a devenit navă de comandament la Comandamentul Forțelor Navale Maritime⁷².

Uniforma echipajului N.M.S. „Lucaefărul” (la intrarea în serviciul Marinei Regale Române a navei în anul 1937), era cea a Marinei de Război adoptată în anul 1930, odată cu intrarea în vigoare a Regulamentului asupra uniformelor Marinei de Război, aprobat prin Î.D. nr. 3.325⁷³ din 13 septembrie 1930. În anul 1938, uniforma echipajului a fost completată și particularizată față de echipajele de pe alte nave ale Marinei Regale Române.

În anul 1938, Ministerul Aerului și Marinei era însărcinat cu executarea D.R. nr. 2.109 din 1 iunie 1938⁷⁴, în care se prevedea că se introducea în uniforma ofițerilor, maeștrilor și submaeștrilor militari din Marina Regală „casca colonială”. Potrivit decretului, noul element de coifură, o noutate pentru întreaga armată, casca colonială se purta în același timp cu uniformă albă și era obligatorie la ținutele de ceremonie și serviciu la bord cât și la uscat. La celelalte ținute, era facultativă.

La adresa nr. 8.894 din 15 mai 1938 a Ministerului Aerului și Marinei, pe 15 iunie 1938, ministrul Casei Regale, Ernest Urdăreanu,

transmitea către același minister răspunsul în copie cu adresa nr. 1.570, în care se făceau o serie de precizări: yachtul Regal „Lucaefărul” trecea în îngrijirea Marinei Regale;

- comandantul și secundul vasului erau din Marina Regală, în care scop urmau să se facă propuneri;

- personalul navigant era militar, dat tot de Marina Regală și completat cu personalul de specialitate necesar de la S.M.R.;

- comandantul, secundul și personalul navigant trebuia să se găsească în permanență pe vas;

- uniformă era cea obișnuită a Marinei Militare. având pentru ofițeri, eghileți galbeni cu fir bleumarin, ca și Regimentele de Gardă, care se purtau la toate ținutele. La șapcă ancora cu cifrul M. S. Regelui. Pentru personalul navigant, eghileți de ață după același model care se purtau numai la ținuta de ceremonie;

- la beretă se purta ancora cu cifrul M.S. Regelui, iar pe panglica neagră era scris „LUCEAFĂRUL” (sic).

În adresă se mai făcea precizarea că în acel scop li se va trimite alăturat schițele, pentru a servi la întocmirea Decretului și dispozițiilor de detaliu care urmau să fie comunicate la timp⁷⁵.

Pentru urgentarea echipării cu cască colonială, la 4 iulie 1938, Direcția Intendență din Ministerul



Uniforma ofițerilor din echipajul yachtului regal N.M.S. „Luceafărul” –
Sursa Arhivele Militare Naționale Române



Uniforma de ceremonie și serviciu a soldaților marinari din echipajul yachtului regal N.M.S. „Luceafărul” –
Sursa Arhivele Militare Naționale Române

Aerului și Marinei transmitea cu adresa nr. 6.361 atașatului aero român de la Paris, căpitan-comandorul Nicolae Constantin, ordinul prin care ministrul Aerului și Marinei aprobase și ordonase a se procura prin același atașat, direct de la fabrica din Paris, pentru ofițerii și maiștrii din Marina Regală, 787 căști coloniale din pânză albă având următoarele măsuri: 65 bucăți – mărimea 54 cm; 65 bucăți – mărimea 55 cm; 195 bucăți – mărimea 56 cm; 195 bucăți – mărimea 57 cm; 137 bucăți – mărimea 58 cm; 65 bucăți – mărimea 59 cm; 65 bucăți – mărimea 60 cm.

Sucursala „Galleries Lafayette” din București se oferise a procura căștile prin centrala de la Paris, cu prețul de 32 franci francezi bucata, transportul și vama privind M.A.M.. În același preț intra și comisionul furnizorului.

Ministerul Aerului și Marinei dorind a veni în ajutorul ofițerilor și maiștrilor de a intra în posesia căștilor cu un preț cât mai mic și de a le procura cât mai repede, a hotărât ca respectivele căști să fie comandate de către atașatul aero, iar spezele de transport, vamă etc., urmau să fie

suportate de minister, totodată să ceară și scutire de vamă.

Termenul de livrare trebuia să fie de cel mult de 20 de zile, astfel ca cel mai târziu la 25 iulie 1938 căștile să fie primite la București, pe adresa M.A.M., Direcția Intendență. Atașatul aero avea ca sarcină urgentă să comunice prețul obținut în vederea eliberării dispozițiilor de plată care urmau să fie remise pe numele său. În aceeași adresă se regăsea și modelul de cască aprobat de regele Carol al II-lea.

Confecționarea căștilor urma să se facă doar din material alb de cea mai bună calitate. Căștile urmau să fie trimise cu mijlocul cel mai rapid și ieftin (simplanul sau avionul), dacă nu era o diferență prea mare de preț.⁷⁶ Cu telegrama nr. 293 din 18 iulie 1938, se confirma faptul că s-a dat comanda pentru realizarea căștilor de către sucursala „Galleries Lafayette” din București, la un preț de 33 franci francezi bucata⁷⁷.

Câteva săptămâni mai târziu, M.A.M. era însărcinat cu executarea D.R. nr. 2.796 din 5 august 1938⁷⁸, în care se preciza cum trebuia să arate cască colonială ce urma să fie introdusă în dotare. Cască colonială stabilită prin D.R. nr. 2 109 din 1 iunie 1938 urma să facă parte din uniforma ofițerilor, maștrilor și submaștrilor militari din Marina Regală. Era trebuia să fie confecționată din plăci de plută – borurile având grosimea de 7 mm. Înălțimea calotei (pe verticală) de la racord și cu borurile era 11-12 cm. Calota purta în centrul său, un dispozitiv special, permițând aerisirea.

Borurile aveau marginile interioare în același plan, formau cu planul trecând prin ele, următoarele unghiuri și aveau următoarele dimensiuni: în față - 450 - 8-9 cm; lateral - 500 - 7-8 cm; la spate - 400 - 10-11 cm.

Calota în exterior și borurile pe partea superioară erau acoperite cu

pânză albă (calota din 6 sectoare). La baza calotei se găsea o garnitură din pânză albă din aceeași culoare, plisată, pe laturi având lățimea de 4,5 cm. Borurile în partea inferioară erau căptușite cu pânză verde, iar marginile erau tivite cu șnur alb. În față, pe bor se găsea o curea sub bărbie maron ajustabilă. În interiorul căștii se afla o mușama circulară sprijinită pe opt butoni de plută, care permiteau aerisirea pe sub boruri.

Semnele distinctive care se purtau la casca colonială erau astfel: ofițerii amirali, purtau în față pe calotă, două ancore cu coroană, încrucișate, din metal galben, având pe încrucișare cifra Regală; ofițerii superiori, purtau în același loc, o ancoră cu coroana regală, înscrisă într-o elipsă și avea pe conturul ancorei cifrele regale. Acele însemne, erau din metal galben; ofițerii inferiori, purtau în același loc o ancoră cu coroana regală din metal galben, care avea pe centrul ancorei cifrele regale; maeștri și submaeștrii militari din marină purtau în același loc, o ancoră similară ca aceea prevăzută pentru ofițerii inferiori însă din metal alb.

Introducerea portului căștii coloniale și la alte structuri ale armatei se va produce în baza Î.D. nr. 2.707 din 6 iulie 1939. În baza acestui decret s-a stabilit ca ofițerii, subofițerii și trupa Batalionului de Gardă al Palatului să poarte Casca colonială prevăzută în uniforma ofițerilor, maiștrilor și submaistrilor militari din Marina Regală⁷⁹.

Casca colonială prevăzută în uniforma ofițerilor, maeștrilor și submaeștrilor din Marina Regală urma să fie purtată la epocile fixate și de către: ofițerii adjutanți regali; ofițerii de ordonanță și cei din corpul curierilor; ofițerii, subofițerii și trupa din Batalionul de Gardă⁸⁰.

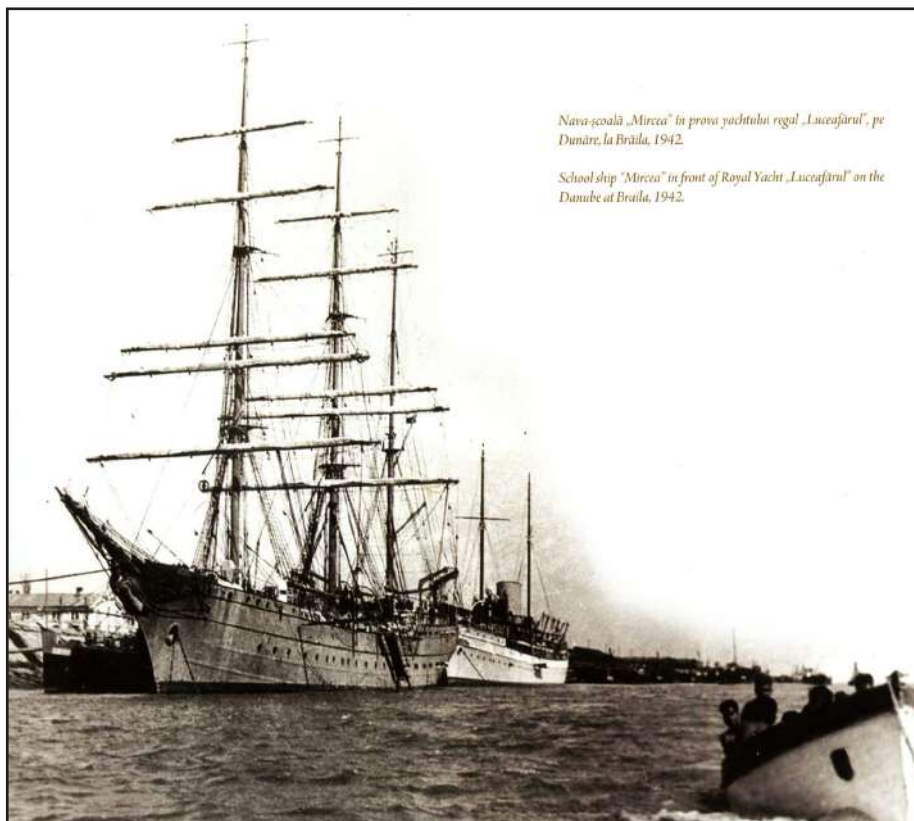
Particularizarea uniformei echipajului N.M.S. „Lucefărul” față de celelalte echipaje ale navelor



Regele Carol al II-lea, Marele Voievod de Alba Iulia și suita regală de Ziua Marinei la bordul yachtului regal N.M.S. „Lucefărul” – Sursa internet

Marinei Regale și apartenența la unitățile de gardă, chiar dacă oficial acest statut se va reglementa abia în anul 1944, se va produce prin adoptarea D.R. nr. 3.295 din 24 septembrie 1938⁸¹, în care se prevedea că uniforma personalului ambarcat pe N.M.S. „Lucefărul” era cea reglementată pentru personalul Marinei

Regale, având pentru ofițeri: eghileți galbeni cu fir albastru marin, ca și regimentele de gardă, care se purta la toate ținutele iar la șapcă, ancora cu cifra regală; pentru maeștri, submaeștri și trupa de punte și mecanici, eghileți de ață, după același model care se purta numai la ținuta de ceremonie. La ținuta de vară,



Nava-școală „Mircea” în prova yachtului regal „Lucefărul”, pe Dunăre, la Brăila, 1942.

School ship „Mircea” in front of Royal Yacht „Lucefărul” on the Danube at Braila, 1942.

Nava - școală „Mircea” în prova yachtului regal N.M.S. „Lucefărul”, pe Dunăre, la Brăila, 1942 – Sursa Dan Șambra

trupa purta bonetă albă, după același model ca și cea neagră. La șapcă sau bonetă, se purta ancora cu cifrul regal. Panglica bonetei, avea culorile Ordinului „Pentru Merit” și purta inscripția N.M.S. „Lucaefărul”.

Ministerul Aerului și Marinei era însărcinat cu executarea respectivului decret.

Autorii lucrării „Regimentul 30 Gardă „Mihai Viteazul”. Istorie – Uniforme – Simboluri”, apărută la Editura Militară în anul 2015, susțin că yachtul regal „Lucaefărul” a fost desemnată ca navă de gardă prin decretul citat anterior⁸². Este necesar să facem precizarea că în

conformitate cu documentele de arhivă cercetate, în perioada interbelică, atât gardienii publici cât și trupele de jandarmi purtau eghileți la ținuta de serviciu dar nu făceau parte dintr-o unitate de gardă. Statutul de unitate de gardă regală a fost atribuit yachtului regal N.M.S. „Lucaefărul” abia în anul 1944.

Prin D.R. nr. 3.984 din 12 noiembrie 1938⁸³ s-a hotărât ca centura de fir prevăzută la uniforma ofițerilor de marină să fi înlocuită cu centură neagră, confecționată din materialul și având dimensiunile următoare: pentru ofițeri amirali și comodorii era confecționată din piele neagră

în lățime de 38 mm, având aplicată la mijloc o broderie de aur cu foi de stejar și ghindă, fiind mărginită de două trese de fir aurit late de 2 mm, distanțate de margine cu câte 2 mm. Centura se închidea în față printr-o pafta din metal aurit de formă ovală cu diametrul mare de 46 mm, iar cel mic de 40 mm, prin ajutorul unor armături ascunse (modelul centurei de lac). Atârănătorile de același material și model cu centura, având lățimea de 24 mm, reducându-se doar broderia la 8 mm lățime. Atârănătorile se prindeau de centură prin inele plate de 10 mm, de metal aurit, având gravat pe partea



Subunități din componența Detașamentului de onoare echipate în uniforma Aviației și Marinei Militare – Sursa Brigada 30 Gardă „Mihai Viteazul”

exterioară același motiv ca broderia centurei: la ambele extremități ale atârănătorilor, se găseau câte o carabină pentru prinderea de inelul plat și pentru agățarea sabiei. Inelul plat din față avea un cârlig în care să se poată agăța sabia.

Pentru ofițerii superiori, erau aceleași prevederi ca pentru ofițerii amirali, cu următoarele deosebiri: centura și atârănătorile aveau două trese înguste, de aur câte una la fiecare margine. Inelele plate pentru prinderea atârănătorilor erau negravate. Pentru ofițerii inferiori se mențineau aceleași prevederi ca pentru ofițeri superiori, însă fără tresă de aur pe margine. Centura se purta la ținutele nr. 4 și 5, iar centura de lac se purta numai la ținuta D.7⁸⁴ prevăzute în Regulamentul asupra uniformelor Marinei de Război.

În anul 1948, a intrat în funcțiune Regulamentul pentru descrierea uniformelor în Armata Republicii Populare Române. În baza acestui regulament, uniforma Marinei Regale Române a fost înlocuită în totalitatea sa cu uniforme de influență sovietică⁸⁵.

Singurele dovezi ale existenței celor două structuri militare care sau păstrat sunt registrele istorice, un număr redus de fotografii și „Insigna onorifică – 7 ani vechime” aparținând Flotilei 2 Aeronautice.

Pasionații de istoria unităților de gardă ar putea să susțină că Brigada 30 Gardă „Mihai Viteazul” (prin detașamentele de onoare pe care le constituie și în compunerea lor se regăsesc subunități echipate în uniforme Aviației și Marinei Militare), le duce tradiția mai departe.

GUARD UNITS OF AERONAUTICS AND ROYAL NAVY (1930-1947)

Abstract: Among the 24 military units to whom King Carol II and King Mihai granted the status of guard unit, it found out the Fleet 2 Aeronautics in Someșeni – Cluj and the royal yacht H.M.S. „Lucașfarul”. Granting the status of guard unit was not imposed by military needs. I was a gesture of gratitude and protection of the two sovereigns following the support received from the personnel of the aeronautical unit upon arrival in the country on June 6, 1930 and avoiding the Soviet capture of the yacht in the autumn of 1944.

Keywords: aeronautics, aerodrom, badge, distinctive sign, flotilla, guard, group, standard of battel, squadron, navy, yacht, aiguillette, sailor, crew, full-dress, march.

NOTE

[1] Arhivele Militare Naționale Române (în continuare A.M.N.R.).

[2] „Monitorul Oastei”, nr. 33 din 17 septembrie 1860, pp. 521 – 522.

[3] General-maior Gheorghe Cernat, colonel (r) Stelian Dragnea, De la tiralorii lui Cuza la Brigada 30 Gardă, București, Editura TEMPUS, 1995, p. 30.

[4] „Monitorul Oastei”, nr. 16 din 8 aprilie 1908, p. 73.

[5] Ibidem, Partea Regulamentară, nr. 11 din 10 august 1930, pp. 275 – 277.

[6] Corneliu Andonie, Emil Boboescu, Horia Vladimir Șerbănescu, Regimentul 30 Gardă „Mihai Viteazul”. Istorie-Uniforme-Simboluri, București, Editura Militară, 2015, p. 25.

[7] *** Dorobanții de Gardă – Regimentul 6 Dorobanți de gardă „Mihai Viteazul”, București, f.e., 1942; General-maior Gheorghe Cernat, colonel (r) Stelian Dragnea, De la tiralorii lui Cuza la Brigada 30 Gardă, București, Editura TEMPUS, 1995; Corneliu Andonie, Emil Boboescu, Horia Vladimir Șerbănescu, Regimentul 30 Gardă „Mihai Viteazul”. Istorie – Uniforme – Simbolică, București, Editura Militară, 2015; Adrian Onofreiu, Dan Lucian Vaida, Batalionul I Grăniceresc de Gardă (1933 – 1940), Cluj-Napoca, Editura Mega, 2016.

[8] „Monitorul Oastei”, Partea Regulamentară, nr. 11 din 10 august 1930, pp. 273 – 275.

[9] Colonel dr. Gabriel Pătrașcu, Flotila 2 Aeronautică

de Gardă „Regele Carol al – II lea”, Anuarul Muzeului Național al Marinei Române, Tom XXII, Constanța, Editura Muzeului Național al Marinei Române, 2019, pp. 97-109.

[10] *** Aeronautica Militară Română. 100 de ani, București, Editura Curtea Veche Publishing, 2013, p.118.

[11] A.M.N.R., fond Flotila 2 Aviație, crt. 20, dosar H/2, ff. 18, 37.

[12] Ibidem, Flotila 1 Aviație, crt. 3, dosar f.n., filele 30-31. (Este vorba de Escadrila Farman, transformată în Escadrila Ardeleană și apoi în Escadrila 1 Recunoaștere, reînțoarsă la Grupul 1 Aviație în 1920).

[13] Ibidem, Flotila 2 Aviație, crt. 20, dosar H/2, ff. 4, 18, 27.

[14] Ibidem, f. 18.

[15] Ibidem, f. 27.

[16] *** Istoria României în date, București, Editura Enciclopedică, 1972, p. 316.

[17] A.M.N.R., Marele Stat Major, Flotila 2 Aviație, crt. 20, dosar H/2, f. 18.

[18] Ibidem, f. 4.

[19] Ibidem, f. 18.

[20] Ibidem.

[21] Ibidem, ff. 3-4; 17-18.

[22] Ibidem.

[23] Ibidem.

[24] Ibidem, Flotila 1 Aviație, crt. 3, dosar. f.n., f. 31.

[25] Ibidem, Flotila 2 Aviație de gardă, crt. 20, dosar. H/2, f. 33.

[26] Ibidem, Flotila 1 Aviație, crt. 3, dosar nr. 4, f. 85.

[27] „Monitorul Oastei”, nr. 7, din 1 iulie 1930, Partea Regulamentară, pp. 193-206.

[28] A.M.N.R., Marele Stat Major, Inspectoratul General al Aeronauticii, crt. 125, dosar, f.n, f. 273.

[29] Ibidem, Flotila 2 Aviație de Gardă, crt. 30, dosar H, f. 153.

[30] „Monitorul Oastei”, nr. 17, din 1 decembrie 1930, pp. 447-448.

[31] A.M.N.R., Marele Stat Major, Flotila Aviație de Gardă, crt. 30, dosar H, fila 157. (Casa Militară a Regelui, cu Ordinul nr 17 din 8 ianuarie 1931, făcea cunoscut că Flotila 2 Aviație va purta numele de Flotila Aviație de Gardă – vezi f. 153).

[32] Ibidem, f. 166 (Misiunea Flotilei Aviație de Gardă era asemănătoare cu a celorlalte unități de gardă: Regimentul de Gardă „Mihai Viteazul” și Regimentul de Escortă Regală, stabilite prin Decretul 2529 din 5 iulie 1930; vezi „Monitorul Oastei” nr. 11/1930, pp. 273-279).

[33] Ibidem (Din documentație reiese că la întoarcerea sa din exil Carol al II-lea a aterizat, la 6 iunie 1930 pe aerodromul de la Someșeni și de aici și-a continuat drumul la București. La 6 iunie 1932 la Cluj se serba împlinirea a 2 ani de la acel eveniment iar regele

mulțimea flotei pentru urările făcute). crt. 20, dosar f.n., f. 14).

[34] „Monitorul Oastei”, nr. 21, din 20 iunie 1931, p. 443.

[35] A.M.N.R., Marele Stat Major, Flotila Aviație de Gardă, crt. 20, dosar H/2, f. 4.

[36] Materialul arhivistic existent în fondul flotei este extrem de redus cantitativ, pe perioada 1930-1939 (139 de dosare) și foarte redus în informații.

[37] A.M.N.R., Marele Stat Major, Flotila Aviație de Gardă, crt. 20, dosar nr. H/2, f. 48.

[38] Ibidem, pp. 44-45.

[39] Coordonator: cdr. av. rtr. Laurențiu Buzenchi, Aviația Clujeană, Cluj-Napoca, Editura Cărții de Știință, 2019, p. 20.

[40] A.M.N.R., Marele Stat Major, Flotila Aviație de Gardă, crt. 19, dosar nr. 1, f. 34.

[41] Ibidem, crt. 26, dosar f.n., ff. 1-2.

[42] Ibidem, Comandamentul Forțelor Aeriene, crt. 623, dosar f.n., ff. 6-7.

[43] Ibidem, crt. 596, dosar nr. 1 b, ff. 94-102.

[44] Ibidem, Flotila 2 Informație, crt. 74, dosar f.n., p. 148, crt. 94, dosar f.n., f. 209.

[45] Ibidem, Regiunea 1 Aeriană, crt. 242, dosar nr. 6/2, ff. 90-103.

[46] *** România în anii celui de-al Doilea Război Mondial, Vol I, București, Editura Militară, 1989, p. 316.

[47] Ibidem.

[48] Ibidem.

[49] *** Istoria militară a poporului român, Vol. VI, București, Editura Militară, 1989; *** România în anii celui de-al Doilea Război Mondial, Vol. I, București, Editura Militară, 1989; *** Istoria Aviației Române, București, Editura Științifică și Enciclopedică, 1984; Scafeș, I. Cornel (și alți), Armata Română 1941-1945, București, Editura R.A.I., 1996; *** Aeronautica Militară Română. 100 de ani, București, Editura Curtea Veche Publishing, 2013.

[50] *** Istoria Aviației Române, București, Editura Științifică și Enciclopedică, 1984, pp. 132-133.

[51] Ibidem, p. 138.

[52] Ibidem, p. 146.

[53] Ibidem, p. 148.

[54] „Monitorul Oastei” - Partea Regulamentară, nr. 3, din 1 februarie 1925, p. 69. Art. 2 – Contra epoletul va avea culori deosebite pentru a se distinge specialitatea: a) Unitățile de aviație vor purta contra epoletul prevăzut în sus numitul decret de postav albastru deschis (bleuciel).

[55] Ibidem, nr. 18, din 31 decembrie 1923, p. 540. Am decretat și decretăm: Art. 1 – Cu începere de la 1

ianuarie 1924 toate cadrele ofițerești și trupa aflate în componerea Aeronauticii militare vor purta următoarele uniforme: Ofițeri: a) Coifura pentru marea ținută de serviciu și ținuta de seară: Casca de aviație; în piele mată de culoare havană având în față pajura specială a aeronauticii după modelul arătat. b) Pentru ținuta zilei se va purta cascheta, la fel ca și a marinei militare de culoare kaki, având în față pajura. Art. 2 – În amintirea faptului că primii aviatori ofițeri-piloți au fost din arma cavaleriei și artileriei, se acordă dreptul ofițerilor combatanți din aeronautică să poarte ledunca, în ținutele prevăzute în regulamentul asupra uniformelor și ținutelor în armată. Forma leduncea va fi aceeași ca la cavalerie și artilerie cu deosebire că pe cartușieră va purta pajura la art. 1. Art. 3 – Pentru ținuta de serviciu și ținuta zilei manta de piele de culoare havană. Art. 4 – În ținuta zilei de serviciu se înlocuiește sabia cu pumnalul asemănător celui de la marina militară și care se va purta în același fel ca la marină. Art. 5 – Trupa: a) Pentru ținuta de ceremonie și de serviciu coifura va fi casca de aviație. b) Pentru ținuta zilei va fi cascheta la fel ca și a ofițerilor.

[56] *** Uniformele Armatei Române, București, Editura Centrului Tehnic-Editorial al Armatei, 2014, p. 150.

[57] Ibidem – Partea Oficială, nr. 28 din 10 iunie 1926, p. 491. Înalt Decret nr. 2235 din 2 mai 1926. Art. 1 – Casca și haina de piele de culoare havană prevăzute în Înaltul Decret nr. 6361 din 31 decembrie 1923 se vor purta numai în timpul zborului și sub nici un motiv la ținuta de oraș.

[58] *** Uniformele Armatei Române, op.cit, p. 174.

[59] Corneliu Andonie, op.cit, p. 36.

[60] Atanasiu Carmen-Irene, Yacht Clubul Regal Român, scurtă istorie, Editura Yacht Club Român, București, 2010, p. 55.

[61] Ibidem.

[62] Moșneagu Marian, Yachturi regale și nave prezidențiale, Magazin Istoric, Anul XLV, serie nouă nr. 8 (533), august 2011, p. 24.

[63] Atanasiu Carmen-Irene, op.cit, p. 55.

[64] Ibidem.

[65] „Monitorul Oastei” nr. 18 din 15 decembrie 1938, p. 1094. Prin Decretul Regal nr. 2788 din 5 august 1938 s-a hotărât: Locotenent-comandor Prossinagg C. Carol se numește comandant al N.M.S. Lucașfăruș, pe data de 1 august 1938. Ministrul Aerului și Marinei este însărcinat cu executarea Decretului de față.

[66] Atanasiu Carmen-Irene, op.cit, p. 55.

[67] Vițalariu Adrian, Nicolae Petrescu-Comnen-Diplomat, Editura Universității „Alexandru Ioan Cuza”, Iași, 2014, p. 403.

[68] Ministerul Afacerilor Externe al României, România – Polonia. Relații diplomatice, Vol. I.

1918-1939, Editura Univers Enciclopedic, București, 2003, pp. 203-208.

[69] Atanasiu Carmen-Irene, op.cit, p. 56.

[70] A.M.N.R., Fond nr. 496, Ministerul Aerului și Marinei 1936-1938, dosar nr. crt. 1310, filele 15-16.

[71] „Monitorul Oficial” (Partea I), nr. 255 din 3 noiembrie 1944. Ministerul de Război. Mihai I. Prin grația lui Dumnezeu și voință națională, Rege al României. La toți de față și viitori, sănătate. Asupra raportului ministrului Nostru secretar de Stat la Departamentul Războiului și al Subsecretarului de Stat al Marinei cu Nr. 28 din 24 Octombrie 1944. Am decretat și decretăm: Art. I. Yachturile Regale „Lucașfăruș” și „Taifunul” se constituie unități de Gardă Regală. Art. II. Casa Regală, Ministerul de Război, Subsecretariatul de Stat al Marinei se însărcinează cu executarea decretului de față. Dat în București la 25 Octombrie 1944. Mihai I.

[72] Atanasiu Carmen-Irene, op.cit, p. 56.

[73] „Monitorul Oastei”, Partea Regulamentară, nr. 16 din 1 noiembrie 1930, p. 369. Decrete: Carol al II-lea. Prin grația lui Dumnezeu și voință națională Rege al României, la toți de față și viitori sănătate. Asupra raportului Ministrului Nostru Secretar de Stat la Departamentul Armatei sub Nr. 8.193 din 13 Septembrie 1930. Am decretat și decretăm: Art. I. - Regulamentul asupra uniformelor Marinei de Răsboiu, se aprobă de noi. Art. II. – Ministrul Nostru Secretar de Stat la Departamentul Armatei, este însărcinat cu aducerea la îndeplinirea a decretului de față. Dat în Sinaia, la 13 Septembrie 1930. CAROL. Ministrul Armatei – G-ral de divizie adjutant Condeescu. Nr. 3.325.

[74] Ibidem, nr. 6 din 1 iunie 1938, p. 368.

[75] A.M.N.R., Fondul nr. 496, Ministerul Aerului și Marinei 1936-1938, dosar nr. crt. 1310, f. 61.

[76] Ibidem, fila 33.

[77] Ibidem, fila 39.

[78] „Monitorul Oastei”, nr. 18 din 15 decembrie 1938, p. 1108.

[79] Ministerul Apărării Naționale, Direcția Personal, Comisia de Uniforme, Modificări și adăugiri aduse Regulamentului asupra descrierii uniformelor în armată, București, f. e., 1934, p. 5.

[80] Ibidem.

[81] „Monitorul Oastei” Anul LXXVIII, nr. 15 din 1 noiembrie 1938, p. 906.

[82] Corneliu, Andonie, op.cit, p. 12.

[83] „Monitorul Oastei” nr. 18 din 15 decembrie 1938, p. 1108

[84] Ibidem, p. 1109.

[85] Ministerul Apărării Naționale, Legea pentru stabilirea uniformelor în armata Republicii Populare Române, București, f.e, 1948, pp. 3-7.