

PROFESORUL ALEXANDRU MATEI ȘI FASCINAȚIA ZBORULUI FĂRĂ MOTOR

Teodora-Camelia Cristofor, muzeograf,
Muzeul Științei și Tehnicii „Ștefan Procopiu” Iași, România
Lorin Cantemir, prof.dr.ing., Universitatea Tehnică „Gh. Asachi”, Iași, România
Octavian Baltag, Prof.univ.dr.fiz., Facultatea de Bioinginerie, Iași, România

Abstract: Professor at the Department of “Drawing and Descriptive Geometry” within the Faculty of Electrical Engineering of the Polytechnic Institute of Iasi starting with 1942, Alexandru Matei was a passionate of the engineless flight, a pioneer of the school of gliding of Iasi which he served arduously all his life. Created in 1938, “The School of Engineless Flight” of Iasi temporarily interrupted its activity in 1940 and 1943 because of the war. The activity of the school was officially resumed under the coordination of engineer Alexandru Matei, for the third time, on the 8th of May 1948, functioning with “Gh. Asachi” Polytechnics.



Personalitate marcantă a învățământului tehnic ieșean, conf. dr. Alexandru Matei a fost un pasionat al zborului fără motor, pionier al școlii de parașutism de la Iași pe care a slujit-o cu înflăcărare toată viața. O pasiune de o viață, mai puțin cunoscută și mediatizată, care i-a împlinit cariera și vocația.

Documentele din arhiva Serviciului de Cadre de la Universitatea Tehnică „Gh.Asachi” din Iași dezvăluie unele aspecte din viața și activitatea dinamică a lui Alexandru Matei. Născut la 13 februarie 1909 în comuna Căuș din raionul Carei, Maramureș, într-o familie modestă de țărani, cu șase copii și greu încercată prin moartea prematură a tatălui în anul 1915. Alexandru Matei urmează școala primară din comună între anii 1915-1921, în același timp, ajutându-și familia prin prestarea a diverse munci la consăteni și de factor poștal, activitate desfășurată și în timpul anului școlar. În perioada 1921-1926 este elev bursier la Școala Inferioară de Arte și Meserii din Satu-Mare, fiind sprijinit material de un unchi și învățătorul din sat. La terminarea școlii obține „carnet de lucrător” calificat. De aici, drumul său profesional a fost plin de încercări până după război, cu o serie de perfecționări profesionale și numeroase schimbări a locului de muncă.

Pentru început, proaspăt absolvent, intră muncitor la fabrica „Transilvania” din orașul Dej. În timpul liber se pregătește pentru examenul de admitere la Școala de conductori tehnici din Cluj, la care este admis, dar renunță la studii deoarece trebuia să plătească o taxă anuală de școlarizare de 15 000 lei. Dorința intensă de a-și continua studiile îl călăuzește, în luna septembrie a anului 1926, spre școala de silvicultură din Timișoara. Aici este respins deoarece avea deja obținută o calificare. Pentru o foarte scurtă perioadă de timp lucrează la fabrica „Ungur” din Timișoara, după care, în octombrie 1926, pleacă la București unde se angajează la un atelier din cartierul Dudești, iar la 13 noiembrie 1926 este numit ajutor de maistru la Școala Inferioară de Arte și Meserii din orașul Bolgrad¹, Basarabia, unde muncește până la sfârșitul anului

școlar 1926-1927. Renunță la postul de la Bolgrad¹ și revine la București unde lucrează toată vara a aceluiași an la firma „*Bücher și Dürrer*”². Nu renunță la visul său de a învăța și de a se perfecționa și se pregătește metodic pentru examenul de admitere la *Școala Superioară de Arte și Meserii* din București, unde devine elev bursier.

În perioada școlarizării lucrează în mai multe locuri pentru a-și asigura veniturile necesare existenței. După absolvirea școlii în anul 1931 este încadrat din luna noiembrie la *Școala Politehnică* din București, laboratorul de Aeronautică, unde până în septembrie 1934 ocupă pe rând, funcția de modelator, desenator, operator mașini de calcul electromecanice și experimentator. Aici, în laboratorul de Aeronautică din cadrul catedrei „*Aeronautică și mecanica fluidelor*” înființată și condusă de renumitul savant Elie Carafoli (1901-1983), i-a naștere pasiunea sa pentru zbor și capătă cunoștințe temeinice de aeronautică, fundamentate în vacanțele de vară ai anilor 1931-1934, 1935, 1936, 1937 și 1947, când a lucrat la uzina de avioane I.A.R. din Brașov³. Perseverent, în mai 1934 susține examenul de capacitate pentru învățământul profesional, cerință obligatorie pentru a desfășura activitate didactică cu elevii școlilor profesionale. La 1 septembrie 1934 se transferă la *Școala de Arte și Meserii* din Iași pe post de maestru, unde va activa până în anul 1942, când se transferă la *Școala Politehnică*⁴ Iași ca asistent la disciplina „*Desen industrial și geometrie descriptivă*”. În perioada 1938-1944 este student al Facultății de Electromecanică de la Institutul Politehnic din Iași. În 1944 devine conferențiar, iar de la 1 octombrie 1953 are atribuții de șef al catedrei „*Desen și geometrie descriptivă*” de la Facultatea de Electrotehnică.

Activitatea sa științifică conține o serie de lucrări publicate în Buletinul Institutului Politehnic din Iași, comunicări la sesiuni științifice, cursuri de desen tehnic și trei culegeri de probleme pentru studenți realizate în colectiv. Dintre cărțile publicate menționăm: *Desen tehnic industrial*, autori Alexandru Matei Ioan Rusu, Constantin Huiu și L. Cuțu, Ed. Didactică și Pedagogică, București, 1963, *Geometrie descriptivă*, autori Alexandru Matei, Valeria Ungureanu, Ioan Rusu, Constantin Huiu, Ed. Didactică și Pedagogică, București, 1967, *Geometrie descriptivă*, autori Alexandru Matei, Victor Gaba și Tatiana Tacu, Ed. Tehnică, București, 1982. În anul 1960, profesorul Matei a suferit un accident de motocicletă foarte grav, ceea ce i-a afectat mult sănătatea și capacitatea de muncă. Se pensionează în 1973, iar în 1978 părăsește această lume.

Profesorul Al. Matei era un dascăl înnăscut, cursul predat se desfășura prin exemplificarea grafică a diverselor probleme și metode ale geometriei descriptive și ale desenului industrial. Avea o mare dexteritate de a desena la tablă liber, folosind foarte rar instrumentele tradiționale necesare desenului. După predarea cursului și a explicațiilor aferente, trecea pe la planșeta fiecărui student pentru a se convinge de modul în care au fost înțelese și însușite deprinderile și tehnicile desenului. În relațiile sale cu studenții nu folosea niciodată apelativele „*tovarăș*, *domn*, *doamnă*”, ci se adresa tuturor cu „*frate*”. În consecință, toți studenții, inclusiv absolvenții vorbeau de „*fratele Matei*”. Când nu era mulțumit de cunoștințele sau îndemânarea unui student, avea loc următorul dialog:

„ - *Frate...*, ce faci duminică dimineața? Dacă nu ai o obligație fortuită, te invit

dimineață la ora 8.00 în sala de desen pentru a mai aprofunda din tainele desenului ingineresc!”.

Profesorul Matei era un mare colecționar de tot felul de aparate, piese și dispozitive, pe care le aduna și depozita într-o magazie de la catedră. Dacă la colocviu lucrurile nu erau foarte clare pentru un student, cel în cauză căpăta câte un obiect din colecție, pe care trebuia să-l transforme într-un crochiu de mână, după care să realizeze desenul tehnic corespunzător cu instrumentele aflate în dotare. Desenul tehnic era un pas obligatoriu în formarea și obținerea titlului de inginer, astfel încât profesorul Matei stăruia și îndruma consecvent studenții în deprinderea cunoștințelor.

Planorismul – pasiune și performanță

Ajungând la Iași în anul 1934, Alexandru Matei se va stabili aici pentru restul vieții sale, îmbinând cu succes cariera profesională cu cea a zborului de agrement cu aparate ușoare, planorismul. Debutul planorismului la Iași a fost susținut de „Asociația Română pentru Propaganda Aviației”⁵ (A.R.P.A.) care era implicată în formarea piloților și a instructorilor de zbor⁶. Alexandru Matei inițiază în 1934 un cerc de aeromodelism, denumit „Pescăruș”, la Liceul de băieți din Iași și între anii 1935-1936 construiește un planor de școală. Pasionat de zbor, frecventează școala de zbor fără motor de la Brașov în lunile de vacanță a anilor școlari 1935-1937 în urma căreia obține brevet de zbor pentru categoria C, iar în anul 1939 brevetul de instructor de zbor. În anul 1937 construiește la Sânpetru un planor tip Grunau 9⁷, cu carlinga carenată, cu care execută în data de 12 noiembrie un zbor care a durat o oră, 7 minute și 12 secunde. În anul următor, tot la Sânpetru, la 13 noiembrie 1938 stabilește primul record de zbor de 6 ore, 22 minute și 38 secunde cu un planor Grunau Baby. Un al doilea record ca durată de zbor, de 11 ore și 11 minute, îl stabilește în 1944 la Mocrea, jud. Arad, tot cu un planor Grunau Baby. Conform autobiografiei redactată în 1961 și completată cu informații găsite pe pagina electronică a „Aeroclubului Alexandru Matei” din Iași, în vara anului 1940 este șef de zbor la școala de zbor Dudești-Cioplea și la școala de la Cernăuți în perioada 1942-1943.

Organizarea oficială și dezvoltarea Școlii de zbor fără motor de la Iași debutează în 1937, când un grup de ingineri de la Atelierele C.F.R. „Nicolina” solicită acest lucru „Asociației Aviatice C.F.R.”⁸ din București pentru studenții centrului universitar ieșean.

Alexandru Matei este solicitat de către ARPA să colaboreze la înființarea acestei școli de zbor de la Iași, iar 15 septembrie 1938 este data oficială de înființare a școlii de planorism de la Iași; școala conținea 16 elevi, iar primele zboruri au avut loc pe dealurile comunelor Vlădiceni și Tomești. Școala a avut succes deosebit în rândul elevilor, studenților, funcționarilor și muncitorilor de la „Atelierele Nicolina”, încât nu toți cei care solicitau să urmeze cursurile școlii erau acceptați. Pentru constituirea acestei școli de sport tehnico-aplicativ, o comisie de la București se deplasează la Iași pentru a cerceta terenul favorabil și curenții de aer ascendenți necesari desfășurării unei astfel de activități. Zona potrivită recomandată și amenajată pentru această școală se afla la 15 km de Iași, pe dealul Holmului din apropierea satului Cucuteni, cu acces la linia de cale ferată și șoseaua Iași-Pășcani, prin comuna Lețcani. Această zonă aleasă pentru școala de zbor era singura din țară situată într-o zonă deluroasă.

Documentele existente în patrimoniul Muzeului Științei și Tehnicii „Ștefan Procopiu”, urmare a achiziției făcute de muzeu în anul 1981 de la inginerul Ion Dumbravă⁹, constituie mărturii unice și relevante privind istoria acestei școli.

Închiderea frontierei pe Prut la 3 iulie 1940, urmare a ocupării Basarabiei de către Uniunea Sovietică, a dus la suspendarea activității școlii de planorism. Peste doi ani, la 1 Mai 1942 activitatea filialei din Iași a „Asociației Aviatice C.F.R.” este reluată, dar condițiile provocate de stare de război din țară determină întreruperea activității școlii de la Cucuteni în anul 1943 și evacuarea acesteia datorită apropierii frontului. Școala sub denumirea de „Școala de pilotaj Iași” este redeschisă oficial sub coordonarea inginerului Alexandru Matei, pentru a treia oară, la 18 mai 1948, fiind înființată pe lângă Politehnica „Gh. Asachi”. Profesorul Matei efectuează, în continuare, ore de antrenament personal, iar în 1957 realizează un zbor la distanță pe ruta Iași-Ploiești, zbor pe care îl întrerupe deasupra orașului Buzău.

În anul 1964 denumirea școlii devine „Aeroclubul Moldova Iași”, iar din 2006 se numește „Aeroclubul Alexandru Matei Iași”, școală ce cuprinde secțiile de planorism, parașutism și modelism.

Prin activitatea sa, profesorul Alexandru Matei rămâne un deschizător de drumuri a școlii ieșene de zbor, format cu trudă și perseverență la școala românească din perioada interbelică, un crez urmat cu toată tăria că urmașii vor continua acest sport de agrement și performanță, alături de păsările cerului.

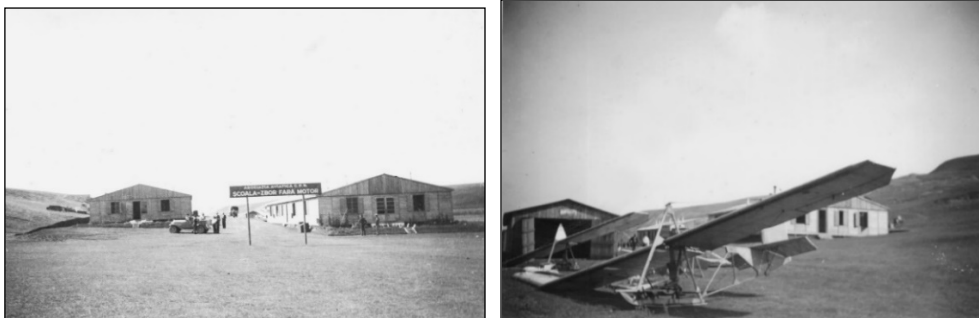


Fig. 1. Hangarele de la Cucuteni pentru depozitarea planoarelor (fotografii din arhiva Muzeului Științei și Tehnicii „Ștefan Procopiu”).



Fig. 3. Planoare după un zbor efectuat în zona Cucuteni.



Fig. 4. Camioneta pentru aprovizionarea școlii.

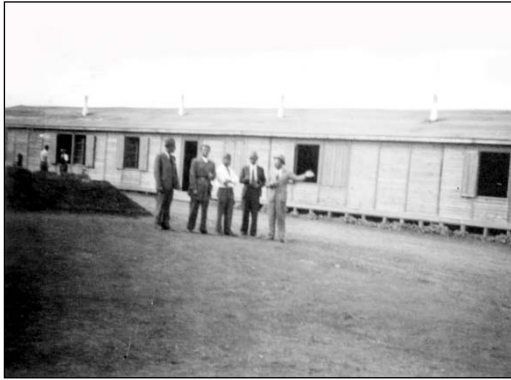


Fig. 4. Bărcile de cazare de la Școala Cucuteni Conducerea Aviației C.F.R. Iași: inspector Aurel Neamțu; ing. Ion Dumbravă; ing. Emil Saulea.



a.



b.



c.

Fig. 5, a,b,c. Imagini cu un planor căzut în zona dealurilor Cucuteni (fotografii din Arhiva Muzeului Științei și Tehnicii „Ștefan Procopiu”).

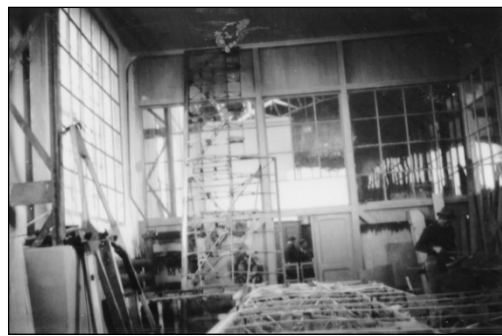


Fig. 6. Atelierele de la C.F.R. Nicolina pentru depanarea planoarelor (fotografii din Arhiva Muzeului Științei și Tehnicii „Ștefan Procopiu”).

Note:

1. La vremea respectivă localitate aflată în componența Regatului României, azi aparținând Ucrainei.
2. Numită fabrica „*Industria română de articole de lemn*” situată în apropierea Gării de Nord din București.
3. Devenită Uzina „*Tractorul*” Brașov la 1 august 1948.
4. Înființată în martie 1937 sub denumirea de Școala Politehnică, în urma reformei învățământului din 1948 se înființează Institutul Politehnic „*Gh. Asachi*” Iași, care la 17 mai 1993 devine Universitatea Tehnică „*Gh. Asachi*”.
5. Asociație civilă fondată în 1926 ce avea drept obiectiv sprijinirea dezvoltării aviației și care a patronat școli de zbor pentru formarea de piloți.
6. În anul 1939 doi subofițeri de la flota de aviație Iași sunt trimiși la școala de pilotaj de la Sânpetru, Brașov, pentru formarea acestora ca instructori de zbor fără motor.
7. Unul dintre primele modele de plane, cunoscute sub denumirea de plane primare, conceput în Germania de Edmund Schneider și construit în 1928. Planorul era simplu, de formă aproape dreptunghiulară, structură din lemn, cu aripile acoperite în totalitate cu material textil cu excepția muchiilor care erau din placaj și a fost produs în multe exemplare fiind foarte bine vândut pe scară largă.
8. Asociație înființată la 14 iulie 1935 la București, care a deschis școli de zbor fără motor și la Galați, Arad, Iași.
9. În perioada 1935-1939, Ion Dumbravă construiește cu mijloace proprii un avion ușor, monoplan, biloc, dublă comandă și prevăzut cu motor Salmson de 42 C.P. Lucrările la avioneta denumită *IAȘI-1* se derulează timp de trei luni în atelierul de tâmplărie de la Institutul Politehnic din Iași cu aprobarea prof. Ștefan Procopiu, urmând ca timp de patru ani acestea să se desfășoare în curtea casei sale din Strada Sf. Atanasie nr. 11. Acest fapt este consemnat ca fiind primul avion din România construit de un amator acasă cu forțe proprii.

Bibliografie

1. **Argeșanu C.** *Zborul nostru, București, 1931.*
2. **Atanasiu V. C.** *Un secol de planorism, Ed. Vasile Cârlova, București, 2002.*
3. **Bostan I., Dulgheru V.** *Din istoria tehnicii, Editura UTM. Chișinău, 2007.*
4. **Cloșcă C., Dorin M., Neagu C.** *Istoria învățământului tehnic superior ieșean, Ed. Gh. Asachi, Iași, 1996.*
5. **Cristofor T.-C.** *Pagini din istoria aviației ieșene-Școala de zbor fără motor de la Cucuteni, Iași, în Buletinul Muzeului Științei și Tehnicii „Ștefan Procopiu”, An IX, Nr.9, Ed. Palatul Culturii, Iași, p.233.*
6. **Cucu M.Gh.** *Istoricul zborului fără motor în România, Editura Stadion, București, 1972.*
7. <http://aeroclubul-iasi.ro>.