

Alexandru-Dan Bartoc

CENTENARUL INAUGURĂRII PRIMELOR LINII AERIENE NAȚIONALE BUCUREȘTI-GALAȚI-IAȘI ȘI BUCUREȘTI-GALAȚI-CHIȘINĂU

În cursul lucrărilor conferinței de pace de la Trianon, în anul 1920, șeful delegației române, diplomatul Nicolae Titulescu declară: « Aviația – armă teribilă de război, trebuie să devină un instrument de pace ». Propunerea a făcut senzație, delegatul Franței exclamând « Bravo Roumanie ».

Inițiativa României s-a concretizat prin înființarea la 23 aprilie 1920 a PRIMEI COMPANII AERIENE TRANSCONTINENTALE INTERNAȚIONALE DIN LUME pentru transportul regulat de pasageri, mărfuri și poștă – COMPANIA FRANCO – ROMÂNĂ DE NAVIGAȚIE AERIANĂ – CFRNA.

Astfel pe traiectul Paris – Constantinopol a început amenajarea de aeroporturi la Strasbourg, Praga, Viena, Budapesta, Arad, Belgrad, București. Inginerul Ștefan Mirea întocmește în 1920 un proiect al aeroportului Băneasa.

După exproprierea destul de anevoioasă și în baza Decretului regal nr. 565/1921 – Direcția Aviației din Ministerul Comunicațiilor este autorizată să înființeze trei aeroporturi la București, Galați și Chișinău. La București, la Băneasa, se realizează un hangar din beton, proiectat de ing. Mauritius Lerner – proiect publicat în buletinul Școlii Politehnice din București.

Cu timpul, infrastructura aeroportului Băneasa se dezvoltă și în anii 1924-1925 se construiește un centru administrativ și o uzină electrică.

La 31 decembrie 1925, Compania Franco-Română de Navigație Aeriană se desființează și de la 1 ianuarie se înființează Compania Internațională de Navigație Aeriană – CIDNA ale căror avioane asigurau transportul aerian deocamdată numai pe ruta Paris – Strasbourg – Viena – Praga – Budapesta – Belgrad – București – Constantinopol.

În anul 1925, după unele încercări de zbor efectuate între București și Galați cu avioane POTEZ XV (piloți: Nicolae Opreș, Ion Opreș, Ion Opreșan, Ion Negreanu, Nicolae Onasie), se ia hotărârea de a se înființa primele linii aeriene naționale.

În acest scop se propune transformarea a 9 avioane tip DE HAVILLAND D.H.9 militare cu două locuri, în avioane de transport pentru pasageri și poștă, cu o cabină pentru două locuri, în afara de locul pilotului.

Deoarece operația de transformare a avioanelor în străinătate ar fi costat foarte mult, Direcția Aviației, din cadrul Ministerului Război, se adresează Arsenalului Aeronautic din București al cărui director era maior Gh. Negrescu, pilotul cu brevetul de pilot nr. 2 din România, viitor general.

Din cele două proiecte de transformare prezentate, cel al inginerului Constantin Mincu este acceptat. Acesta, împreună cu un grup de tehnicieni români, rezolvând dificultățile inerente.

De semnalat că primele avioane transformate au fost folosite în 1925 conform ziarelor: "Dimineața", "Îndreptarea" și "Adevărul". La 15 august 1925 s-a deschis la Chișinău Expoziția Generală a Basarabiei, cu participare internațională (pavilioane ale Franței, Poloniei, Cehoslovaciei, etc.). În perioada 8-9 septembrie suveranii României au vizitat expoziția și zone limitrofe Chișinăului (fig. 1).



fig. 1



fig. 2

La a transportat câțiva ofițeri de la București, printre care și maiorul Gh. Negrescu, precum și corespondență poștală. Cu această ocazie, la ghișeul poștal amenajat în cadrul expoziției s-a folosit (fig.2). 15 Septembrie, un avion POTEZ XV Prima șampilă publicitară aplicată cu șampilă rulou manual

În perioada următoare, cu ocazia expoziției au fost executate demonstrații aviatice precum și transporturi de pasageri și poștă cu caracter experimental (fig. 3)



fig. 3



fig. 4

În primăvara anului 1926 se termină transformarea celor 9 aparate și astfel pe data de 10 iunie 1926 s-a creat posibilitatea de a răspunde solicitării unui pasager (N. Anninos) de a fi transportat de la București la Galați pe calea aerului, linia ferată fiind inundată (fig. 4).

Aeroportul din Galați era amplasat în cartierul actual "Aviație".

Pilotat de Ion Negreanu, avionul ajunge cu bine la Galați având la bord primul pasager cu plată.

Se preconiza astfel deschiderea liniei aviatice București – Galați – București și mai departe la Chișinău și Iași. Zilnic de la aeroportul Băneasa urma să plece un avion de ora 15.15 și să sosească la Galați la ora 17, iar a doua zi să decoleze din Galați la ora 9.15 și să aterizeze la București la ora 11.

Hotărându-se deschiderea oficială a liniei aeriene pentru ziua de 24 iunie 1926, Direcția Aviației Civile a organizat un mare miting aviatice pe aeroportul Băneasa.

Iată cum se relata deschiderea liniilor aeriene în numărul 20 din data de 24 iunie 1926 al ziarului « România Nouă » din Chișinău: « Începând de mâine joi, cursele de avioane între Chișinău – București vor avea loc în mod regulat. Vor pleca 2 avioane concomitent din Chișinău și Iași la ora 7 dimineața, vor ajunge la Galați la ora 8.45 și din Galați va pleca unul singur spre București. Din București va pleca unul singur spre Galați și altul spre Iași la ora 19. Imediat după sosire se va distribui corespondența ».

Orarul avioanelor era calculat în așa fel încât să se asigure atât legătura pasagerilor și a corespondenței pentru avionul de Belgrad de la ora 12.30, cât și pentru avionul de Constantinopol de la ora 12.30.

Au asistat la această solemnitate: Suveranul, Prințul Nicolae, întreaga familie regală, membrii guvernului, atașați străini, membrii corpului diplomatic, reprezentanții autorităților militare și civile. S-a oficiat un serviciu religios, după care s-au efectuat exerciții de zbor. La ora 17.45 avioanele au plecat în cursele...



București – Galați (fig. 5)



București – Iași (fig. 6)



București – Chișinău (fig. 7)

Unul dintre aparate, la puțin timp după decolarea de pe Băneasa a aterizat la Pipera.

Pentru început, din cauza unei greșite interpretări a buletinului meteorologic, s-a considerat ca la Galați sunt condițiuni bune de aterizare. Dar începând de la orele 18, o adevărată rupere de nori s-a abătut asupra orașului și județului Galați.

Avioanele plecate în cursă au avut de luptat cu vântul deosebit de puternic, din care cauză aparatele pilotate de Nicolae Opriș și Samuel Rosmebeniuc au aterizat forțat în comuna Romanul, la 40 km de Galați, iar cel pilotat de Ion Negreanu, lângă Făurei. Abia a doua zi și-au putut continua drumul spre Galați.

În după amiaza zilei de 24 iunie 1926, comandantul aeroportului civil din Galați, Andrei Banu a constatat cu surprindere pe la orele 20, că cinci aparate evoluează deasupra orașului, fără a avea posibilitatea de aterizare din cauza terenului acoperit cu apă. Primul, aparatul lui Nicolae Onasie a coborât spre aterizare. Roțile avionului, au pătruns însă în pământul prea umed și avionul s-a răsturnat. Atât pilotul N. Onasie, cât și mecanicul de bord I. Manea s-au ales cu câteva răni ușoare.

În ziarul « Lumea » apărut în Iași la 27 iunie 1926, sub titlul « Grav accident de aviație lângă Galați » se scria: « În apropiere de Galați s-a întâmplat astăzi un grav accident de circulație. Un avion plecat în cursa București – Galați având ca pilot pe N. Onasie și mecanic pe I. Manea, s-a prăbușit sfărâmându-se complet. Pilotul a fost grav rănit, mecanicul a scăpat neatins. »

Grație măsurilor luate de către comandantul aeroportului, celelalte aparate au aterizat în bune condițiuni, cu toată lupta lor cu vântul.

Între timp, pe aeroportul Băneasa, mingul aviatic a continuat cu evoluția unei escadrile militare, acrobații aeriene, exerciții de lupte simulate și prezentarea noului tip de avion FARMAN – GOLIATH aparținând CIDNA.

Direcția Aviației Civile a dat în ziua de 26 iunie 1926, un comunicat oficial asupra modului cum s-au efectuat primele curse aeriene pe liniile statului: « În condițiuni foarte dificile, totuși s-au obținut rezultate excelente. Sacii cu corespondență trimiși cu avionul, cu toate adversitățile întâmpinate, au ajuns cu bine la destinație și au fost predați poștei chiar în aceeași zi a expedierii. Pasagerii amatori nu au suferit nimic. Cursele urmează a se executa regulat pe mai departe, conform programului și orarilor stabilite ».

Din cauza terenului inundat avioanele au putut pleca din Galați mai departe spre Iași și Chișinău, abia în ziua de 27 iunie 1926. Și astfel, primele linii aeriene naționale la Iași și Chișinău fuseseră inaugurate. Zborurile de la Chișinău - București (fig. 8), Iași – București (fig. 9), Galați – București (fig. 10) au transportat corespondență postală.

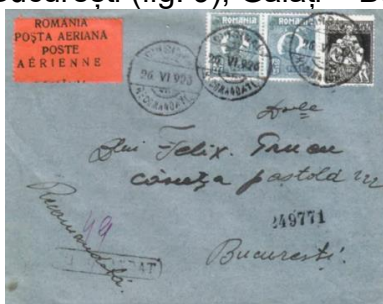


fig. 8



fig. 9



fig. 10

Acest eveniment aviatic și poștal important a fost marcat prin baterea la monetăria din Paris a unei medalii din bronz argintat sau argint.

Sub titlul « Avioanele civile au plecat în cursa București – Iași » în ziarul « Lumea » din Iași, numărul 2351 din data de 26 iunie 1926 se insera o corespondență specială apărută în numărul din 24 iunie: « Astăzi după amiază a avut loc la aerodromul Băneasa solemnitatea inaugurării aviației civile române ».

Existența serviciului poștal aerian românesc este marcată de primele transporturi ce s-au făcut în anul 1920 cu avioane particulare, aplicându-se o ștampilă specială și încasându-se o suprataxă (supra-tipărintd mărcile poștale din anii 1920 – 1921). Abia în luna septembrie a anului 1925, cu avioane POTEZ XV începe transportul corespondenței de la București la Galați și retur pe calea aeriană.

În ajunul inaugurării primei linii naționale de navigație aeriană, are loc la 20 iunie 1926, semnarea de către reprezentanții Direcției generale a poștelor și ai Direcției Aviației Civile, a unui proiect de convenție pentru exploatarea serviciului poștal aerian în interiorul țării.

Convenția prevede modul de exploatare poștală pe calea aerului, francarea corespondenței, menționându-se că « expedițiile destinate a fi transportate cu avionul vor trebui să poarte pe plic sau pe ambalaj mențiunea «PRIN AVION». De asemenea, convenția mai prevedea tariful mesageriilor, daunele ce se plătesc în cazurile de pierdere a corespondenței, etc.

Fiind ratificată de către Consiliul de miniștri, convenția a intrat în vigoare la 24 iunie 1926.

Ziarul național independent « România Nouă » din 3 iulie 1926 apărut la Chișinău consemna: « Tariful poștal : Corespondență și mesagerie – 3 lei; scrisori închise până la 20gr. – 6 lei; scrisori de valoare peste 20gr. – 6 lei, scrisori de valoare peste 20gr. – 6 lei plus 6 lei pentru fiecare 20gr. sau fracțiune de 20 gr.». Nu fără importanță pentru poștă este faptul că pe medalia comemorativă emisă în 1926, este figurat și un plic poștal subliniind astfel unul dintre scopul liniilor aeriene inaugurate: transportul poștei.

De asemenea prezintă interes pentru istoria poștelor în România faptul că era prevăzut ca în București poșta «PAR AVION», să fie distribuită de o echipă specială de

factori poștali, iar pentru colectarea corespondenței ce urma să fie expediată «PRIN AVION», erau înființate trei cutii speciale pe Calea Victoriei.

Revenind la evenimentul omagiat, pe corespondența din 24 iunie 1926, transportată cu ocazia inaugurării primelor linii aeriene naționale, s-a aplicat o ștampilă rotundă ocazională (diametru 31 mm) cu mențiunea «BUCUREȘTI-AVION», pentru obliterarea mărcilor, iar pentru corespondența destinată Iașului și Chișinăului, s-a aplicat o ștampilă dreptunghiulară (30-55 mm) cu textul: «INAUGURAREA PRIMULUI SERVICIU POȘTAL AERIAN BUCUREȘTI – GALAȚI – IAȘI 24 iunie 1926» respectiv «INAUGURAREA PRIMULUI SERVICIU POȘTAL AERIAN BUCUREȘTI – GALAȚI – CHIȘINĂU 24 iunie 1926».

«Sosirea primului avion poștal în localitate» se intitula articolul apărut în ziarul «Lumea» din Iași la data de luni 28 iunie 1926 și în care se spunea: «Din ordinul d-lui Titus Ștefănescu, dirigintele de reședință al oficiului Central PTT Iași, s-a înființat un ghișeu special pentru primirea corespondenței simple și recomandate destinată pentru Galați și București cu avioanele poștale care circulă în cursă regulată. Ieri după amiază la ora 5, a sosit în localitate, venind din București și Galați, avionul având scrisori și colete poștale din cele două orașe.»

Pe corespondența destinată Chișinăului s-a aplicat pe mărci aceeași ștampilă rotundă, iar pe plic ștampila dreptunghiulară, înlocuindu-se în text «Iași» cu «Chișinău». Pe toate plicurile transportate, s-au lipit etichete dreptunghiulare de culoare portocalie cu inscripția «ROMÂNIA – POȘTA AERIANĂ – POSTE AERIENNE» și pe unele, etichete triunghiulare.

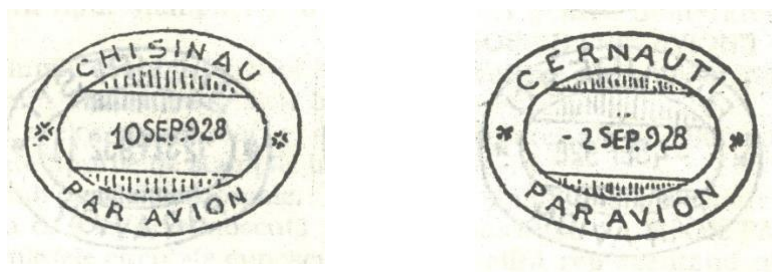


O caracteristică foarte importantă a plicurilor românești expediate recomandat prin avion este numărul de recomandare. Astfel, la 24 iunie 1926 de la București la Chișinău au fost expediate scrisorile recomandate cu nr. 43220-43227. Majoritatea plicurilor au caracter filatelic, multe dintre ele aveau următoarea adresă a destinatarului: Chișinău, P. Synadino, str. Vasile Alecsandri, 81, plicurile fiind expediate de Wilhelm Nathason și S. Lupovici, cunoscuți negustori de filatelie. Conform cercetărilor efectuate de Aureliu Ciobanu fostul primar al Chișinăului și membru al Sfatului Țării Pantelimon V. Sinadino era unul din colecționarii din Basarabia.

Însă transportul aerian regulat al corespondenței a început la 1 septembrie 1928, când au fost deschise aeroporturile Chișinău și Cernăuți, acestea fiind înzestrate cu birouri poștale. Corespondența poștală aeriană, expediată din București spre Chișinău, bunăoară, în cazul folosirii unor servicii speciale, ca de exemplu, „Recomandat”, era obliterată cu ștampile adecvate. Pentru a asigura o recunoaștere mai ușoară a corespondenței aeriene, aceasta era marcată cu o etichetă specială de culoare portocalie, cu text bilingv, pe patru rânduri: **România / Poșta Aeriană / Poște Aeriene.**

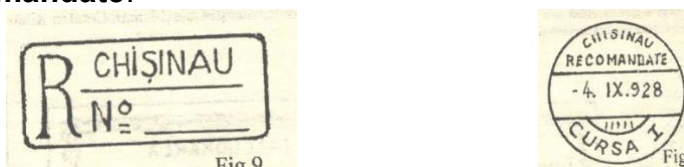
Tot la 1 septembrie 1928 Direcția Generală P.T.T. a lansat în circulație o serie din trei mărci poștale pentru francarea corespondenței, expediată pe cale aeriană, România devenind astfel cea de-a 21 țară, ce a emis mărci de poștă aeriană. Odată cu punerea în circulație a mărcilor respective,

D.G.P.T.T. a înzestrat birourile pentru primirea corespondenței din orașele cu aeroporturi, inclusiv Chișinăul și Cernăuții, cu ștampile speciale de formă eliptică, formate din două elipse concentrice între care sunt înscrise numele aeroportului și mențiunea **Par Avion**, iar în centru – data (ziua, luna, anul). Dimensiunea ștampilei chișinăuene era de 37,5/27 mm.



Corespondența sosită la Chișinău cu avionul în unele cazuri a fost obliterateă cu ștampila specială, prevăzută pentru plecarea corespondenței, dar în cele mai multe cazuri – cu ștampila calendaristică (de zi). Între anii 1928-1930 obliterarea corespondenței, destinată expedierii cu avionul, se făcea cu tuș de culoare roșie, iar mai târziu s-a trecut la tuș negru.

Deci, începând cu anul 1928 corespondența „Par Avion” s-a adus în Basarabia pe rutele București, Galați sau Iași, după care aeroportul Chișinău, ca și celelalte din țară, și-au extins activitatea internă, prin legături poștale directe Chișinău-Galați, Chișinău-Cluj, precum și cea externă, ca, spre exemplu, Chișinău-Paris. În acest caz se aplicau ștampile de plecare **Chișinău Par Avion**, precum și ștampile adiacente de plecare de tipul **R** sau **Recomandate**.



La 1 noiembrie 1931 a fost inaugurată cursa poștală aeriană **București-Galați-Chișinău- Cernăuți** și retur cu plecare din București luni, miercuri și vineri la ora 8.30, și din Cernăuți – marți, joi și sâmbătă la ora 10.00. De la 5 octombrie 1932 s-a modificat orarul de zbor al avioanelor, ora de plecare fiind 9.30 atât din București, cât și din Cernăuți. La mijlocul lunii noiembrie cursa a circulat după același orar, dar cu frecvența de 3 zboruri pe săptămână cu plecare din București luni, miercuri și vineri, și din Cernăuți – marți, joi și sâmbătă. La 25 decembrie 1932 cursa a fost suspendată din cauza timpului, ca să fie redeschisă la 12 mai 1933, regimul de activitate rămânând același. La 20 mai 1933 a fost inaugurată și a circulat zilnic, fără duminică, cu orare diferite cursa **Galați-Chișinău-Iași** și retur.

Ambele curse au fost suspendate provizoriu, din cauza timpului, la 15 noiembrie, fiind redeschisă la 15 iunie 1934 doar cursa **București-Galați-Chișinău-Cernăuți**, avioanele companiei LARES circulând zilnic, excepție fiind ziua de duminică.

Odată cu inaugurarea Companiei LARES (1935) se deschid aeroporturi la Ismail și Cetatea Albă. Ca urmare, la 20 iulie 1935 are loc un zbor poștal LARES în scopul inaugurării liniei aeriene **București-Galați-Ismail-Cetatea Albă**, avionul transportând și corespondență. Piese expediate din București aveau aplicate următoarea ștampilă specială,



Cursa respectivă a funcționat până la 31 octombrie, fiind suspendată pentru perioada de iarnă, ca să-și reînceapă activitatea la 4 aprilie 1936, modificându-se și traseul **București-Galați- Ismail-Cetatea Albă-Chișinău**, plecarea din punctul inițial fiind la 8.00, iar sosirea la cel final – la 12.20.

Din 15 decembrie 1936 s-a inaugurat cursa **București-Galați-Iași-Chișinău** și retur – cu trei zboruri săptămânal în fiecare direcție, ce a activat până în 31 decembrie 1936. În 1937 cursa **București-Galați-Iași-Chișinău** și retur a funcționat de la 1 ianuarie și până la 20 iulie, fiind deservită de avioanele Companiei SARTA, iar de la 21 iulie până la 22 august – de avioanele Companiei LARES, dar fără a face escală la Iași. Cursa respectivă a fost suspendată la 4 decembrie 1937.

La 1 aprilie 1937 avioanele LARES au redeschis cursa **București-Galați-Ismail-Cetatea Albă-Chișinău** și retur, circulând de trei ori pe săptămână. Ea a funcționat până la 20 iulie 1937, de la 21 iulie fiind redusă la traseul **București-Galați-Ismail-Cetatea Albă** și retur (fără Chișinău), funcționând zilnic, fără duminică, cu plecare din București la 7.30, sosirea la Cetatea Albă la 9.55, și reîntoarcerea la Băneasa la 17.55 în aceeași zi. Cursa poștală a fost suspendată la 4 decembrie 1937. În aceeași perioadă – 21 iulie - 4 decembrie 1937 – a funcționat și cursa **Cernăuți-Iași- Chișinău-Cetatea Albă** și retur.

La 2 mai 1937 a fost redeschisă și a funcționat zilnic, fără duminică, până la 2 octombrie cursa poștală **București-Galați-Ismail-Cetatea Albă** și retur. De la 2 mai și până la 2 octombrie 1938 a funcționat de 6 ori pe săptămână cursa **București-Galați-Chișinău**.

La 7 octombrie 1938 a fost deschisă și a funcționat experimental pentru expedierea corespondenței fără suprataxă poștală aeriană cursa **București-Galați-Ismail-Cetatea Albă- Chișinău** și retur.

În anul 1939 au funcționat cursele **București-Galați-Ismail-Cetatea Albă** și retur (LARES, 17 aprilie - 9 octombrie), **București-Galați-Chișinău** (LARES, 1 aprilie - 9 octombrie).

În anul 1940 cursele **București-Galați-Ismail-Cetatea Albă** și retur, și **București-Galați- Iași-Chișinău** și retur, **București-Galați-Chișinău**, **Sulina-Chilia-Ismail-Galați** și retur au fost redeschise la 1 mai și au funcționat zilnic, fără duminică, până în jurul datei de 27 iunie, când Basarabia, în urma ultimatumului sovietic, a fost cedată U.R.S.S.

Autoritățile sovietice, intrate în Basarabia, au deschis rute aeriene în 1940, dar acestea, probabil, n-au prestat serviciile de transportare a corespondenței poștale,

deoarece până în prezent n-au fost identificate piese, care să ateste acest lucru, iar în arhivele locale nu s-au găsit documente cu privire la traficul poștal aerian în acea perioadă.

Cursele poștale aeriene spre Basarabia au fost reluate de către administrația română în jumătatea a doua a anului 1941, când, la 14 august, avioanele LARES au deschis cursa **București- Iași-Chișinău** și retur, circulând de 6 ori pe săptămână până la 4 octombrie.

La 5 mai 1942 Compania LARES a inaugurat o nouă rută – **București-Galați-Chișinău- Tiraspol** și retur, cu circulație marți, joi și sâmbătă, care a funcționat până la 6 iulie, când s-a modificat itinerarul, fiind transformată în cursa **București-Iași-Chișinău-Tiraspol** și retur, activând în această direcție până la 27 iulie, ca a doua zi să fie prelungită până la Odesa printr-o linie de avioane locale.

În 1943 a funcționat o singură cursă aeriană poștală – **București-Iași-Chișinău**, deschisă la 3 mai, și efectuată de către avioanele LARES de trei ori pe săptămână.

După încheierea ostilităților militare aviația, încă militară, transporta corespondența poștală spre Chișinău, dar aceasta, probabil, era redusă ca volum, fiind vorba, mai mult, de trimiteri speciale între autoritățile centrale și cele locale. Nu au existat ștampile speciale care să confirme că acea corespondență a fost circulată prin avion. Însă prin anii '70 ai sec. XX, când s-a intensificat traficul poștal, avioanele Companiei de Stat „Aeroflot” au început să transporte corespondența poștală pe toate rutele aeriene (fig. 14), ce legau Chișinăul cu alte orașe ale U.R.S.S. Dar la prelucrarea corespondenței nu se aplicau ștampile speciale, așa că probe marcofile, care să ateste circulația acestor piese prin avion, nu au existat, doar poate inscripțiile manuale sau, uneori, ștampilele de tipul АВИА (Avia) pot servi drept confirmare a transportării lor pe cale aeriană.

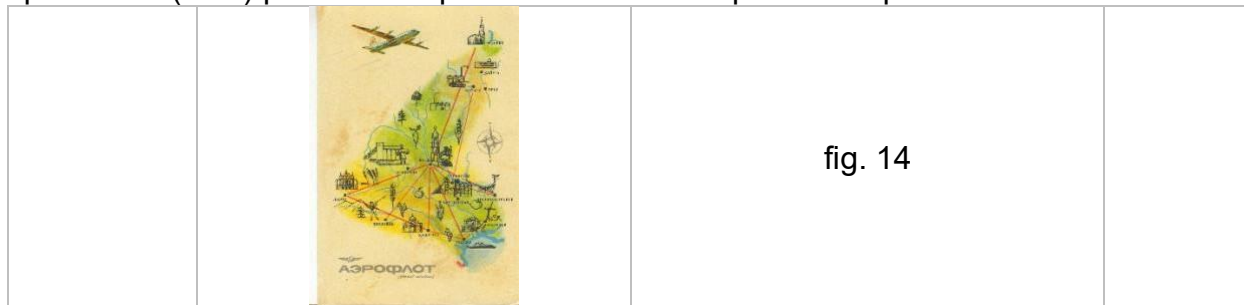


fig. 14

Carte poștală ilustrată, ce prezintă schema transportării corespondenței poștale spre zona europeană a U.R.S.S., inclusiv spre Chișinău, de către avioanele Companiei „Aeroflot”.

Însă merită să menționăm o interesantă ștampila de zi, ce s-a aplicat pe parcursul multor ani, în perioada sovietică, la oficiul poștal 52, situat în clădirea aeroportului Chișinău. Ștampila, pe lângă tradiționalul text **Кишинев-52** (Chișinău-52), ce indica numărul oficiului poștal și republica, includea și inscripția **Аэропорт** (Aeroport), având gravată și silueta unui avion. Cu această ștampilă se oblitera corespondența, depusă la oficiul poștal 52, pentru transportarea cu avioanele Companiei de Stat „Aeroflot”, iar în anumite situații – și cea sosită la aeroport. (Vezi: Constantin Gh. Ciobanu, Maria Godorozea. – Retrospectivă poștal-filatelică. Vol. 4 Poșta sovietică în R.S.S. Moldovenească. Chișinău, 2011, p. 158, 236.) Practic, această ștampilă a fost în uz la oficiul poștal respectiv până în anul 1994.



Ștampile de același tip au existat și s-au folosit în toate aeroporturile mari din fosta U.R.S.S. Deci, nu erau rare cazurile, când corespondența destinată expedierii „Par avion” de undeva din Rusia, Ucraina sau altă regiune sovietică spre Moldova, era obliteratea cu o ștampilă cu silueta avionului, ca la sosire s-o primească pe cea de tipul **Кишинев-52**. Iată câteva exemple, toate fiind înregistrate pe cărți poștale sovietice, cu tariful poștal AVIA, expediate de la stații sovietice de cercetări polare, situate pe ghețarii din Oceanul Înghețat de Nord: prima piesă a fost obliteratea la expediere la **15.10.1979** cu ștampila **Severnâi Polius-24** (Polul Nord-24), care are în structura sa incrustat un avion. A sosit la oficiul poștal din aeroportul din Chișinău la **02.11.79.15**, iar la Centrul de cartare Chișinău – la **3.11.79.15**; a doua piesă – trimisă la **10.05.1982** de la stația **Severnâi Polius-25** are aplicată ștampila de sosire la oficiul poștal din aeroportul Chișinău la **10.06.82.15**, iar la Centrul de cartare Chișinău – **11.06.82.24**; cea de a treia piesă are ștampila stației **Severnâi Polius-27** cu avionul în compoziție cu data **05.03.85**, ștampila oficiului poștal intermediar Cerskii din Republica Autonomă Iacutia **22.04.85.18**, ștampila **Chișinău-25 Aeroport 25.04.85.15**, și ștampila Centrului de cartare Chișinău **26.04.85.10**. Deci, două din ștampilele poștale aplicate pe ultima piesă conțin siluete de avion, deși e evident că o asemenea corespondență – de la stații de cercetări polare, situate pe ghețari în derivă – poate fi transportată doar pe cale aeriană.

La 24 iunie 1991, cu ocazia împlinirii a 65 ani de la primul zbor București-Chișinău, Compania LAR a organizat un zbor de probă cu un avion AN-24, care a sosit în capitala Moldovei cu 40 de parlamentari (fig. 16) la ora 10 dimineața. Cu același avion a fost adus un sac poștal cu corespondență special - plicuri obliterate cu o ștampilă, ce avea următorul text: **Zbor aniversar / 65 ani de la / primul zbor / București-Chișinău/ 24 iunie 1926/RLA 045 AN-24 24.06.1991** (fig. 17). La sosire i s-a aplicat o ștampilă calendaristică (de zi) obișnuită.



Fig. 16



Fig. 17

La întoarcere avionul Companiei LAR a luat corespondența, expediată de la Chișinău la București. Plicurile și cărțile poștale filatelice erau francate cu prima serie de mărci poștale ale Republicii Moldova, lansată în circulație o zi în urmă (23.06.91), ele fiind obliteratea cu ștampila rotundă de zi **Кишинев-12 Молд** (fig. 18). **ССР 24.06.91.06** (Chișinău-12 R.S.S.M., 24.06.91.06), pe verso purtând o ștampilă a secției Prelucrarea corespondenței de la Centrul de cartare din Chișinău: **Цех обработки корреспонденции/ Кишинев ПП Молд. ССР**. La sosire corespondența a fost obliteratea cu ștampila **București-Cartare-24.6.91.2**.

La 1 decembrie 1991 s-a efectuat un zbor cu moto-deltaplanul de la București la Chișinău, cu escală la Buzău, Focșani, Vaslui și Iași, unde s-a primit corespondența, obliterateă cu ștampile speciale tematice.



fig. 18

Cu același deltaplan, la întoarcere, de la Chișinău spre Iași a fost expediat un sac poștal cu 240 de trimiteri, piesele fiind obliterate cu următoarele ștampile **Raid Aerian Internațional/ cu moto-deltaplanul/ București/ Buzău/ Focșani/ Vaslui/ Iași/ Chișinău/ Iași / Chișinău-12/ 1.XII.1991/ și Oficiu poștal/ ambulant.**

La 20 iulie 1992 în Moldova s-a emis prima serie de mărci pentru poșta aeriană, ea fiind constituită din 4 valori – **1.75, 2.50, 7.75 și 8.50** (rub), toate având aceeași imagine – un avion supersonic. Piese, francate cu mărcile acestei serii, au fost expediate Par Avion de către filateliști în mai multe țări (fig. 19).



fig. 19

Serviciul ce asigura transportarea corespondenței pe calea aerului cu avioanele Companiei „Aeroflot” a fost preluat de la poșta sovietică, el continuând să fie folosit în perioada de tranziție a poștei, ulterior fiind reformat și lărgit. Deja în anul 1992 aeroportul Chișinău se transformă în unul internațional – se deschid noi curse aeriene: la 2.01.1992 – Chișinău-București, la 4.04.1992 – Chișinău-Frankfurt am Main, la 7.10.1992 – Chișinău-Tel-Aviv.

La 6 ianuarie 1993, printr-un zbor aniversar Chișinău-București, se marca un an de la reluarea curselor aeriene între cele două orașe. Cu această ocazie au fost circulat 200 de plicuri ocazionale numerotate, obliterate cu o ștampilă figurativă originală. Pe verso plicului sunt lipite celelalte trei mărci din seria „Poșta aeriană-1992”, precum și două mărci cu supratiparul „10.00”, astfel asigurându-se nivelul tarifar necesar. Textul obliteratei **Zbor aniversar Chișinău-București –277012 - Chișinău – 06. 01.93 SU-861 AN-24 (fig.20).**

fig. 20



fig. 21



La 24 iunie 1996, cu ocazia aniversării a 70 de ani de la inaugurarea primului serviciu poștal aerian **București-Chișinău** s-a aplicat o șampilă ocazională cu care s-au obliterated cu tuș roșu și negru, 250 de plicuri, circulate recomandat între cele două capitale. Textul șampilei **70 ani Primul Serviciu Poștal aerian / București-Chișinău / Dehavilland-DH-9 24.06.96 2052 Chișinău** (fig.21).

La 2 ianuarie 1997, cu ocazia unui zbor aniversar consacrat împlinirii a 5 ani de la reluarea curselor aeriene Chișinău-București au fost circulate recomandat 200 de plicuri special editate și obliterate cu o șampilă cu textul **Chișinău-București / 5 ani / Reluarea curselor aeriene / AN- 24 / SU-861/ MD-2052 Chișinău-02.01.'97** (fig. 22).



fig. 22



fig. 23

În anul 2001, cu ocazia organizării **Primei Expoziții Filatelice Internaționale Republica Moldova - România „Aripi peste Prut”**, dedicate aniversării a 75 de ani de la inaugurarea primelor linii de navigație aeriană națională **București-Galați-Iași** și **București-Galați-Chișinău**, Poșta Română a emis două plicuri-întreguri poștale, dedicate evenimentului. Se știe că mai multe plicuri au fost expediate la Chișinău, la sosire piesele fiind obliterate cu ștampele calendaristice (de zi) obișnuite (fig. 23).

Și la Chișinău s-a editat un plic-întreg poștal Par avion (Cod 05/2001), dedicat evenimentului. El are imprimată o marcă cu valoarea 1,80 lei, ce reproduce un avion contemporan în zbor. Desenul plicului redă un avion de epocă pe fundalul hărților Republicii Moldova și României, indicând traseul de transportare a poștei – **București-Chișinău** (fig. 24).



fig. 24

În aceeași zi, la 10 aprilie 2002, a avut loc un zbor aniversar Chișinău-București, care marca 10 ani de la reluarea curselor aeriene între cele două orașe, ocazie folosită de colecționarii basarabeni pentru a expedia mai multe piese (fig. 25).



fig. 25



fig. 26



fig. 27

În anul 2011 la București s-a organizat ediția a 26-a a Expoziției Filatelice Naționale cu participare Internațională AEROMFILA. Mai mulți participanți la eveniment au circulat poștal plicul expoziției, francat cu marca OACI-65 de ani și obliterate la 24.06.2011 cu o ștampilă figurativă specială **85 de ani de la inaugurarea primelor linii aeriene naționale.** (fig. 26)

La Chișinău piesele au fost obliterate cu o ștampilă poștală calendaristică obișnuită, deoarece în Republica Moldova nu există ștampile speciale pentru poșta aeriană (fig. 27).

În 2016, când s-au împlinit 90 de ani de la inaugurarea primei linii aeriene **București- Chișinău-București**, Asociația Filateliștilor, Maximafiliștilor și Cartofiliștilor din Republica Moldova a confecționat un plic special și o ștampilă, omologată de administrația poștală, care au fost folosite la confecționarea unui set de corespondențe aeropoștale, expediate în adresa Comisiei de Aerofilatelie a F.F.R., la sosire piesele fiind obliterate cu ștampila oficiului poștal București 63.

În anul 2016 Fundația Culturală BARTOC a editat o carte poștală ilustrată, ce prezintă pe avers un avion al Companiei AIR MOLDOVA (fig. 28), iar pe verso a reprodus următorul text:

La 24 iunie 1926 a avut ioc primul zbor București-Galați-Chișinău, iar în data de 27 iunie 1926 a avut loc zborul Chișinău-Galați-București.

Liniile Aeriene Române - LAR au efectuat un zbor de promovare București-Chișinău la 24 ianuarie 1991.

Air Moldova realizează zborurile Chișinău-București și retur la 2 ianuarie 1992, zburând până în martie 2015. Avioanele companiei TAROM zboară pe relația București-Chișinău și retur din 1993 până în prezent.

19 decembrie 2016 este data la care Air Moldova reia cursele aeriene Chișinău-București cu zborul 9U-861 și București-Chișinău cu zborul 9U-862, folosind un avion Embraer-190.

Piesele respective, expediate la Chișinău, au fost obliterate cu ștampila **AIR Moldova Reluarea zborurilor București-Chișinău-București. 19.XII.2016**, folosită la oficiul poștal București 37 (fig. 28). La destinație pieselor li s-au aplicat ștampila oficiului de destinație, deoarece conform noilor reguli, corespondența nu se mai obliterează la oficiile intermediare, dar, în ultimul timp, nici la oficiul de destinație.



fig. 28



fig. 29

La 19 decembrie 2016 un set din același tip de cărți poștale a fost expediat Par Avion de la Chişinău la Bucureşti, corespondența fiind recepționată la oficiul poștal 18 din Bucureşti în aceeași zi, la orele 16, despre ce denotă ștampila poștală aplicată (fig. 29).

În cei 100 de ani de activitate a aviației comerciale au fost constituite diferite Direcții și Companii aeriene și anume: Direcția Aviației Civile, Societatea "Linii aeriene exploatare de stat - LARES", "Societatea anonimă pe acțiuni de transporturi aeriene - SARTA", "Transporturile Aeriene Româno-Sovietice - TARS", TAROM, LAR, JARO, GRIVCO, ROMAVIA și BLUE AIR.

Deschiderea a nenumărate linii aeriene a determinat creșterea continuă a volumului de poștă externă, ajungându-se astăzi la valori impresionante.

Pentru marcarea inaugurării primelor linii naționale au fost organizate 4 expoziții aerofilatelicice cu participare de colecții și membrii de juriu internațional.

Aeromfil
a 1976



Aeromfil
a 2001



Aeromfil
a 2011



Aeromfil
a 2016



Aceste expoziții au contribuit la promovarea istoriei aviației naționale și mondiale.

Bibliografie

- Ing. Călin Marinescu – **Poșta aeriană în România 1916-1993**. București, 1994.
- Ing. Mihail Popovici – *Contribuții la marcofilia basarabeană (1918-1943)* în: **Buletin informativ al SRFTM**, nr.3-4/1992 și nr. 1/1993.
- Ing. Mihail Popovici – *65 ani de la primele linii aeriene interne (1926-1991)* în: **Curierul Filatelic**, nr. 16/1991.
- Constantin Gh. Ciobanu – *Obliterări aeropoștale pe corespondența din, în și spre Basarabia* în: **Meridian Filatelic**. Nr. 1(6), p. 7-10; 2(7), p. 30-32; 3(8), p. 24-25.
- Constantin Gh. Ciobanu, Maria Godorozea – **Retrospectivă poștal-filatelică. Vol. 4 Poșta sovietică în R.S.S. Moldovenească**. Chișinău, 2011, p. 158, 236.
- Ing. Alexandru Bartoc - Articole in cataloagele Expoziției Aeromfila din 1976, 2001, 2011, 2016
- Constantin Gh. Cioanu – *Istoria poștei aeriene din Basarabia / Republica Moldova*, philatelica.ro Serie nouă, VII, nr. 23(70) aprilie-iunie 2025, C1 & 4-11