



Scrisoare deschisă către:

Ministerul Apărării Naționale - Domnului ministru Gabriel Oprea

Ministerul Dezvoltării Regionale și Turismului – Doamnei ministru Elena Udrea

Ministerul Administrației și Internelor – Domnului ministru Vasile Blaga

Ministerului Transporturilor – Domnului ministru Radu Berceanu

Vă înaintăm această scrisoare deoarece suntem îngrijorați de soarta incertă a Muzeul Aviației - instituție de cultură unică în România, aflată în Sectorul 2, amenințată serios de o Hotărâre a Consiliului Local al Sectorului 2. Muzeul Aviației este înființat prin Hotărârea Guvernului României nr. 197/02.03.1990 *"pentru cinstirea iluștrilor înaintași ai aviației române și reintegrarea în patrimoniul național a realizărilor de prestigiu în domeniul aeronautic"* și se află în subordinea Ministerului Apărării Naționale și Departamentului Aviației Civile, cu statut de unitate militară aflată în subordinea Statului Major al Forțelor Aeriene (UM 01965).

Semnatarii acestei scrisori consideră că pentru memoria aeronauticii române este extrem de important ca acest muzeu, singurul de profil din țară, să își păstreze **actualul sediu în actuala configurație**, atât din motive istorice cât și pentru păstrarea patrimoniului și pentru promovarea aviației în România și în Europa, fiind de o valoare națională inestimabilă.

Ne temem serios că acest patrimoniu UNIC se va distruge și că nu vor mai fi bani de reamenajare, urmând ca muzeul să devină de fapt doar un depozit al memoriei aeronauticii române!

Din 2006, Muzeul Aviației este amplasat la sediul din Strada Fabrica de Glucoza nr. 2-4, Sector 2, București. La 18 martie 2010, Consiliul Local al Sectorului 2 a emis hotărârea 44/18.03.2010 prin care se solicită "trecerea imobilului din Str. Fabrica de Glucoză nr. 2-4 din domeniul public al statului și din administrarea M.Ap.N. în domeniul public al Sectorului 2 al Municipiului București".

Argumente pentru păstrarea actualei locații:

Actualul teren al Muzeului are o semnificație istorică, fiind un SIT MEMORIAL, parte din baza aeriană Pipera, înființată în 1915, un adevărat leagăn al aviației românești. În plus:

- În 1916 se înființează pe acest teren prima școală de observatori de aviație din România
- De pe acest aerodrom au plecat în 1922 primele curse aeriene internaționale transcontinentale din istoria aviației mondiale ale Companiei Franco Române pentru Navigație Aeriană - CFRNA. CFRNA este "străbunica" Air France și a Tarom, iar acest teren de zbor este terenul de pe care s-a inaugurat transportul aerian de călători, marfă și poștă internațional așa cum îl cunoaștem astăzi.
- De pe acest teren au decolat avioanele care au apărat Bucureștiul de atacurile sovietice și americane în timpul celui de al doilea război mondial.
- De pe acest aerodrom au zburat aviatorii militari români, adevărate nume de legendă care reprezintă simboluri ale aviației și aeronauticii neamului românesc.
- Aici s-a realizat primul și singurul tip de radar românesc: START, dezvoltat în centrul de reparare pentru stații de radiolocație care a funcționat între anii 1958 și 2005.

În ceea ce privește promovarea, potențialul muzeului în actuala locație și configurație este IMENS! Întotdeauna, un muzeu al aviației este spectaculos prin natura lucrurilor și poate atrage, corect pus în valoare, mase largi de public și turiști. Actuala locație oferă vizitatorilor un acces ușor folosind mijloacele de transport ale capitalei, inclusiv metroul și tramvaiul.



Argumente pentru păstrarea actualei suprafețe:

Muzeul se întinde pe o suprafață de aproximativ 10ha, pe care se află hangare, ateliere, depozite și exponate. Muzeul are în patrimoniul peste 90 de aeronave, stații de radiolocație, tunuri de artilerie antiaeriană, rachete sol-aer și peste 10.000 repere din domeniul aeronautic inclusiv aeronave și documente unicat (de exemplu arhiva Henri Coandă).

- O parte din actualul patrimoniu muzeistic este în curs de restaurare și expunere. Deschiderea în ultimul an a unei noi săli cu exponate arată evoluția constantă a Muzeului.
- Construcțiile, hangarele și clădirile existente de pe teren sunt unice în țară și au încărcătură istorică;
- Hangarele existente constituie patrimoniu de arhitectură industrială:
- Hangar SET (Societatea de Exploatare Tehnică) – construit în 1925
- Hangar ICAR (Intreprinderea de construcții Aeronautice) – construit în 1933
- Hangarele ASAM - Construit în 1938 pentru avioanele Messerschmidt
- Amenajarea și deschiderea unei săli de istorie a aviației de vânătoare și bombardament din cel de-al doilea război mondial.
- Muzeul are și alte aeronave încă neamplasate (rămase în urma în fostele locații, cum ar fi avionul de recunoaștere și bombardament bimotor IL-28 rămas la Otopeni) și modele neexpuse încă de MiG-21 Lancer (cel mai longeviv avion de luptă din înzestrarea Forțelor Aeriene Române), MiG-23 și AN-2.
- Sunt așteptate și alte aeronave de mari dimensiuni, aflate acum în înzestrarea Forțelor Aeriene Române, care vor fi scoase din serviciu în viitor: AN-24, AN-26, AN-30, C130 Hercules, dar și alte aeronave care vor fi de mare interes pentru publicul vizitator: elicopterul Eurocopter Dauphin (care a decolat cu cuplul Ceausescu de pe CC), ROMBAC 1-11, singurul tip de avion reactiv de transport mediu curier fabricat în licență în România, elicopterul Kamov 26.
- În atelierele de restaurare și clădirile depozit se află piese în curs de restaurare unice în lume cum ar fi La-9 (*există doar două în lume*), Il-10, Yak-18, Mil 4 etc. O eventuală mutare a acestora va aduce serioase distrugeri nu numai patrimoniului aeronautic românesc dar și celui mondial. Avioanele din muzeu și de pe platforme au mai fost mutate de trei ori – dezmembrate și reasamblate – operațiuni care deja le-au afectat.

Considerăm că reducerea sau afectarea spațiului acestui muzeu ar duce la imposibilitatea de a se dezvolta a muzeului și distrugerea lui de facto. Orice muzeu, mai ales unul cu specific aeronautic, trebuie să aibă spațiu de extindere, nu poate fi un organism "mort", static, ci unul dinamic, care se extinde prin îmbogățirea patrimoniului său. Dacă este îngrădit fizic, spațial, și nu i se permite să se dezvolte, interesul pentru el va fi pierdut, dacă nimic nou nu mai este de admirat: nu putem limita muzeul la un petic de pământ pentru că mai devreme sau mai târziu se va sufoca. **Preluarea și sistematizarea clădirilor și a terenului înseamnă distrugerea și desființarea muzeului.** Semnatarii acestei scrisori consideră că nu există "spațiu excedentar" la Muzeul Aviației ci doar spațiu temporar neocupat, adică un spațiu destinat dezvoltării prin îmbogățirea patrimoniului.

Spațiul pe care nespecialiștii îl consideră "excedentar" este destinat exponatelor de mari dimensiuni (avioane, elicoptere, rachete), iar dacă terenul va fi dezmembrat prin construirea de locuințe pe spațiul "excedentar", Muzeul Aviației va fi blocat, inclusiv ca acces și vizibilitate.

Costurile necesare unei eventuale mutări a patrimoniului în altă locație și construcția unor clădiri adecvate sunt imense. Pentru mutarea sa într-o altă locație ar fi necesare investiții financiare considerabile dedicate transportului patrimoniului tehnic, amenajării unor noi hangare și unei echipe vaste de muzeografi și restauratori. În actualele condiții de criză economică, aceste investiții sunt imposibile, în consecință Muzeul Aviației ar fi distrus de facto.



Să nu uităm că, în 2010, aviația și aeronautica română aniversează un dublu centenar: cel al primului zbor al lui Vlaicu, la bordul avionului propriu, și cel al avionului cu reacție: Henri Coandă! Iar România, alături de Franța, Marea Britanie și Statele Unite, face parte din clubul restâns al țărilor cu aviație de pionierat. **Considerăm că înainte de a aparține administratorilor săi, Muzeul Aviației a aparținut și va aparține publicului larg, pasionaților de aviație și profesioniștilor din aviație, cetățenilor României și Europei și nu în ultimul rând bucureștenilor!**

Credem că HCL nr. 44/18.03.2010 a Consiliului Local al Sectorului 2 are consecințe insuficient aprofundate. Asociațiile și fundațiile care au ca scop promovarea aviației și a istoriei acesteia, asociațiile și grupurile pasionaților de aviație și zbor precum și persoanele interesate pe care le reprezentăm vor continua să lupte, prin toate mijloacele legale, normale și democratice împotriva distrugerii Muzeului Aviației.

Pe deplin conștienți de importanța rezolvării problemei locuințelor în București, suntem încrezători în găsirea unor soluții care vor dezvolta Capitala fără a o văduvi de valorile sale. În acest sens, în cursul zilei de luni 26 aprilie 2010 o delegație a semnatărilor se întâlnește cu domnul Neculai Onțanu, primar al Sectorului 2, București, la ora 11.00 la sediul Primăriei Sector 2.

Prin urmare, Doamnelor și Domnilor Miniștri, vă solicităm oprirea de urgență a proiectului, o dezbatere publică privind situația critică a Muzeului Aviației române și alegerea unei alte locații pentru construcția de locuințe.

Așteptăm răspunsul dumneavoastră la asociația@aripiromanesti.ro, telefon 0734.101.887, fax 0314.052.715, persoană de contact Dragoș DOBRE, la care putem oferi și informații suplimentare.

**București
26 aprilie 2010**

Lista semnatărilor:

Profesor universitar doctor Valeriu Avram

Dan Antoniu - cercetător istoric în domeniul aeronautic

Profesor Vasile Tudor - Istoric de aviație

Gl. Lt. (R) Aurel Niculescu – Comandant al Aviației Militare 1970-1977

Gl. Fl. Aer. (R) Ion Guzu - Președintele Consiliului de Onoare al Ordinului Virtutea Aeronautică

Gl. Mr. (R) Constantin Mereu – fost inspector Statul Major General

Ștefan Davidovici – Arhitect

Asociația „Aripi Românești”- Dobre Dragoș - Adrian, vicepreședinte

Fundația erou cpt. aviator „Alexandru Șerbănescu” - Arbaș Eleonora, Președinte

Fundația culturală „Bartoc” – Bartoc Alexandru Dan, Președinte

ARPIA (Asociația Română pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii) – gral (R) Rus Iosif, Președinte

Asociația Română pentru Cosmonautică și Aeronautică (ARCA), Simona Popescu, PR Manager

Federația Militarilor din România- gral de brigadă (R) Ropan Nicolae, Președinte

Fundația cosmonaut Dumitru Prunariu

Centrul de Resurse pentru participare publică (CeRe)

Asociația Culturală "Mileniul 3" – Roșiorii de Vede, Mihai Atanasie Petrescu

Asociația "Societatea Română a Radioamatorilor"

Asociația "Bucureștiul Meu Drag" - Andrei Bârsan, președinte



Asociația Aeronautică și Astronautică a României - Profesor Universitar Doctor Inginer Virgil Stanciu, Presedintele AAAR și decanul Facultății de Inginerie Aerospațială și Ing. Av. Viorel Vasile SALISTEAN, Secretar General al AAAR

Facultatea de Inginerie Aerospațială – Decan Profesor Universitar Doctor Inginer Virgil Stanciu

ViitorPlus - asociatia pentru dezvoltare durabila - Mircea Ilie, Vicepresedinte

Grupul pasionaților de modelism și istorie - Cartula.ro

Grupul fotografiilor români de aviație „Romanian Spotters”