

FILIALA CLUJ



Aviația Clujeană

CASA CĂRȚII DE ȘTIINȚĂ

cdr. av. rtr. Laurențiu Buzenchi
(coordonator)

AVIAȚIA CLUJEANĂ

Cartea *Aviația clujeană* a apărut cu sprijinul:

- DI Romeo Bocănescu
- SC DMV AVIATEH SRL, Ec. Valentin Stoi
- Centrul medico-chirurgical INTERSERVISAN, Prof. univ. dr. Teofil Pop

Sursele imaginilor:

Muzeul Militar Național
Muzeul Național al Aviației Române
Muzeul Național de Istorie al Transilvaniei
Colecția ARPIA – filiala Cluj
Colecția personală a prof. Tudor Vasile
Colecția personală a prof. dr. Valeriu Avram
Colecția personală a ing. Dan Antoniu
Colecția personală a cdr. av. rtr. Paul Sandachi
Revista „Cer senin”

cdr. av. rtr. Laurențiu Buzenchi
(coordonator)

AVIAȚIA CLUJEANĂ

Cuvânt-înainte de
Mircea Goga

Casa Cărții de Știință
Cluj-Napoca, 2019

Referent științific: Mircea Goga

Coperta: cdr. av. r. Mircea Grava

© Laurențiu Buzenchi, 2019.

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României

Aviația clujeană / coord.: Laurențiu Buzenchi. - Cluj-Napoca : Casa cărții de știință, 2019

Conține bibliografie

ISBN 978-606-17-1505-3

I. Buzenchi, Laurențiu (coord.)

629.7

Redactor: Marius Mureșan

Casa Cărții de Știință

400129 Cluj-Napoca; B-dul Eroilor, nr. 6-8

Tel.: 0264-431920

www.casacartii.ro; e-mail: editura@casacartii.ro

CUPRINS

CUVÂNT-ÎNAINTE, de Mircea Goga	7
DRAGĂ CITITORULE, de Laurențiu Buzenchi	11

Aviația Militară

Aeronautica militară română – Cluj	15
<i>Laurențiu Buzenchi</i>	
Scurt istoric al Bazei 71 Aeriană „General Emanoil Ionescu”	28
<i>Biroul de Presă al Bazei 71 Aeriană</i>	
Măreția și demnitatea unui aviator. General Inspector Emanoil Ionescu „Pipițu” (1893-1949)	35
<i>Dan Antoniu</i>	
Mari unități de aviație la Cluj-Napoca	39
Escadrila 132 Elicoptere Cluj-Napoca	40
<i>Ion Crețu</i>	
Unitatea Specială de Aviație Cluj-Napoca a Ministerului Administrației și Internelor.....	46
<i>Biroul de Presă al Unității Speciale de Aviație Cluj a M.A.I.</i>	

Aeroportul Cluj

Aeroportul Cluj	51
<i>Laurențiu Buzenchi</i>	
Istoria Aeroportului Internațional „Avram Iancu” Cluj	55
<i>Anamaria Nemeti, Patricia Neamțiu</i>	

Aeroclubul României Cluj (Dezmir)

Scurt istoric.....	77
<i>Laurențiu Buzenchi</i>	
Aeroclubul Cluj	80
<i>Alexandru Miron</i>	
Parașutism la Aeroclubul Cluj	97
<i>Ioan Baci</i>	

Personalități ale aviației clujene

Clujeanul Martin Lajos și aparatul său experimental de zbor „Roțile plutitoare”	120
<i>Ovidiu Muntean</i>	
Matei Chiorean – constructor clujean de avion	129
<i>Pancașiu Chiorean</i>	
Generalul Victor Precup. O viață de erou de roman polițist.....	152
<i>Damian Todiță</i>	
Hermann Oberth, așa cum l-am cunoscut.....	166
<i>Dumitru Dorin Prunariu</i>	
Hermann Oberth – 125 de ani de la naștere	175
<i>Simion Simon</i>	
Hermann Oberth, un sas din România.....	185
<i>Hans Barth, Laurențiu Buzenchi</i>	
Emilia Ilie-Goga (15 septembrie 1919 – 4 ianuarie 1979).....	191
<i>Mircea Goga</i>	
Adjutant Aviator Traian Dârjan	228
<i>Cornel Marandiu</i>	
Smaranda Brăescu. O viață la mare înălțime	244
<i>Ana-Maria Sireteanu, Tudor Sireteanu</i>	

CUVÂNT-ÎNAINTE

Zborul, un vis etern și mare cât cuprinde cerul

Omul a visat încă din noaptea timpurilor. Visele vin și se duc. Unele, însă, rămân eterne. Ca visul de *a zbura*, de pildă: cel mai în măsură să îi lărgească ființei umane deopotrivă talia universului interior și exterior, când până și iubirea, fără de care viața nu e posibilă, vine adusă de către Eros sau Cupidon.

Înger căzut, cu nostalgia aripilor pierdute, nutriend etern speranța de a le redobândi și de a se întoarce cu ele în grația recucerită a Părintelui Ceresc, zborul i-a fost omului mereu însăși aspirația înălțării din lumea materială în cea spirituală. Redobândirea aripilor îi era astfel intim legată de gândire, de viața interioară, de modelul de observat cât mai îndeaproape: *pasărea*.

Prin zbor omul caută și să evadeze în înalțuri, departe de suferințele provocate de către semenii ori de către condiția umană.

Acest vis și această nostalgie i-au fost aviației – celebrată în această carte – părinții fondatori.

Întins în iarbă, într-o seară caldă de vară, contemplând cerul spuzit de miriadele de stele, măreția zidirii divine, cine n-a visat să zboare? Să ajungă cât mai aproape de ele... Să vadă Pământul din Cer... Să vadă ceea ce văd doar păsările...

Bolta Cerească i-a mișcat din inerția reveriei pe toți profetii, filozofii, artiștii, savanții și inventatorii din toate timpurile, viața, realitatea, fiind mereu anticipate și susținute de vise.

Pentru inventatorii aparatelor de zbor și pentru piloți, cei care au făcut posibilă aventura aviatică, însă, zborul a însemnat „chemarea secretă” a împlinirii unor destine definitive pentru civilizația universală, având să confere etapelor traversate noblețea marilor epoci istorice.

Astfel, i-a fost dat umanității să progreseze, ca fruct al unui zbuclum interior, spiritual, intens.

Omenirea și-a pus dintotdeauna întrebări existențiale. La „întrebarea-întrebărilor”: „cine sau ce a fost la începuturi?”, primind răspunsul Evangheliei „la început a fost cuvântul”, nemulțumit, spiritul uman nu a rămas niciodată senin. Prudent, dar totuși plin de neastâmpăr și speculativ, ca să nu riște anatema Bisericii pentru erezie, acesta a reformulat-o: „cine sau ce a fost mai întâi: pasărea sau omul?”,

dându-și, de astă dată, singur unicul răspuns satisfăcător: „la început a fost... zborul...”

În consecință, deloc întâmplător, în toate mitologiile lumii, în mod obsesiv, multe dintre creaturile mitice au fost înaripate: de la Pegas, din mitologia greco-romană, până la caii năzdrăvani din basmele populare românești, în a căror constelație strălucește *Tinerețe fără bătrânețe și viață fără moarte*; de la sfincșii din mitologia greacă, până la îngerii din credința iudeo-creștină; de la Zeii Olimpului, Hermes și Eros, până la zeul strămoșilor noștri daci, Zamolxis, reprezentat de către inițiații din Etruria (Italia) ca un tânăr înaripat; de la cele dintâi ființe umane, cărora, în plan ficțional, li se atribuiseră făurirea de aripi, ca Dedal și Icar, până la Meșterul Manole din balada *Mănăstirea Argeșului*, iar, în plan istoric, haiducul Gligor Pinteș, care, împreună cu ceata lui, urmărit de către trupele habsburgice în munții din apropierea Băii-Mari, și-au construit aripi de lemn și pânză, cu care s-au aruncat în prăpastia ivită în cale, având același sfârșit; de la Aristotel, autorul unui studiu despre zborul păsărilor, și Simon Magul, care, în Roma lui Nero, făcuse prima tentativă de a-și lua zborul cu aripi construite de către el însuși, până la Konrad Haas și Ion Vlahul, care au imaginat o rachetă în scări; de la renașentistul Leonardo da Vinci, până la inventatorii artizani români, simpli țărani, care, între 1860 și 1912, au construit mașini zburătoare, printre ei numărându-se și Matei Chiorean, autorul unui avion de concepție proprie; de la Cupidon, zeul iubirii din mitologia greco-romană, până la „Zburătorul” din genul epic al literaturii populare române, un eros adolescent care dă fetelor pubere tulburările și fiorii primei iubiri, mit preluat în literatura savantă de către Ion Heliade Rădulescu în capodopera sa intitulată *Zburătorul*, iar, mai apoi, de către Mihai Eminescu în *Călin (file din poveste)* și în poemul *Luceafărul*, prin Hyperion, „zburător cu negre plete”; de la *Vedele* indiene, cele mai vechi scrieri ale hinduismului, în care se vorbea despre ființe umane înaripate, construcțiile de la Machu-Pichu din civilizația Maya, monumentul megalitic preistoric Stonehenge și piramidele Egiptului antic, atribuite zborurilor interplanetare, sau cartea lui Jules Verne *De la Pământ la Lună*, până la baloanele umplute cu aer cald, inventate de către frații Mongolfier și balonul sferic supranumit „Bășica lui Vodă Caragea”, care a efectuat primul ei zbor la 9 iunie 1818; de la inginerul Otto Lilienthal și Clément Ader, realizatorul celui dintâi zbor uman pe o mașină mai grea decât aerul, până la Traian Vuia, Aurel Vlaicu, Henri Coandă și Hermann Oberth, așii români inventatori ai aviației mondiale.

Inventatorilor din domeniul aviatic li s-au alăturat, în timp, cum era și firesc, nenumăratele generații de piloți și aviatori, punându-și în slujba

perfecționării aparatelor de zbor iscusința, experiența personală (uneori aceasta valorând, cum se și spune, „mai mult decât orice știință”), curajul, dus până la sacrificiul propriei vieți, inaugurând deopotrivă era marilor cuceriri ale universului, de care beneficiem astăzi cu toții.

Pilotajul, aviația, „cavaleria aeriană”, prin cucerirea înălțimilor, a văzduhului, a entuziasmat întreaga lume, iar tinerele generații cu precădere, marea epopee aeronautică devenind în scurt timp un excelent indicator a cât de rapid se schimbă societatea umană și epoca.

Avionul, căruia piloții i-au spus și continuă să-i spună „Pasărea”, simbol al libertății, al păcii, al viitorului, a venit la întâlnirea cu românii exact în momentul în care aveau mai mare nevoie de speranță, de Cer, de Cerul lui Dumnezeu. Aviația, aviatorii și piloții au ajuns să se bucure și pe meleagurile noastre de un imens credit național, devenind și în România o a treia armată autonomă și specifică, alăturată armatelor uscatului și marinei, și un motiv de mândrie națională de prim ordin.

Mișcarea de emancipare a femeilor din România n-a întârziat să dărâme, printre multe alte tabú-uri, și interdicția exercitării de către femei a profesiei de pilot.

Realizarea unui atare vis măreț cere, însă, și mari jertfe. Moartea a ajuns, încă dintru începuturile aviației, să fie considerată ca făcând parte din „fișa postului” de pilot, avioanelor spunându-li-se „sicrie zburătoare”. În consecință, cei angajați în marea epopee aviatică și-au proiectat cu luciditate viețile pe termen scurt, făcând, în mod paradoxal, ca viitorul lor să devină însăși veșnicia.

Dornici de afirmare, însetați de glorie, încrezători în universul care nu aștepta de la ei decât să-l cucerească, anume pentru a pune în el suflet de om, gata la orice sacrificiu, numai să schimbe lumea într-un loc mai bun, au făcut ca profesia lor să fie percepută de către societate drept cea mai fascinantă și mai demnă de admirație dintre toate.

Mulți dintre ei nu au apucat nici măcar să întemeieze o familie, „uniforma de pilot” fiind singura în măsură să le ofere una. Astfel, prin sacrificiul lor și-au conferit un sens existențial dintre cele mai importante, mai indispensabile.

Actele lor de eroism, atât în perioadele de pace, cât și de război, căci le-a fost dat să traverseze eroid două conflagrații mondiale, au făcut ca perioada de pionierat a aviației să se înscrie cu litere de aur în filele istoriei naționale ca timp eroid fără egal și, deci, etern al unor oameni frumoși, însuflețiți de idealuri nobile și grandioase.

Dacă în mentalitatea antică greacă Atlas ținea pe umeri Pământul, în mentalitatea contemporană s-ar cuveni să se considere, pe drept

cuvânt, că inventatorii din domeniul aviației, piloții și aviatorii sunt titani care țin pe aripile lor Cerul...

Zborul a făcut ca orizontul să aparțină întregii lumi, iar românii s-au grăbit să intre în rând cu lumea, ocupând în istoria aeronauticii mondiale de-a dreptul binemeritate locuri senioriale. Dacă, în perioada interbelică, aerodromul Băneasa și bazele aeriene de la Cluj, Brașov, Sibiu, Ploiești și altele au devenit repere incontestabile pe harta aviatică a continentului, astăzi Aeroportul „Henri Coandă” din București, Aeroportul „Avram Iancu” din Cluj-Napoca și multe altele din țara noastră sunt porți larg deschise către toate destinațiile posibile ale planetei și încă dintre cele mai moderne.

Cartea *Aviația clujeană*, editată de către „Asociația Română pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii – filiala Cluj” (A.R.P.I.A – filiala Cluj), la inițiativa și prin strădania Domniei Sale Domnului Comandor-Aviator Laurențiu Buzenchi, din cel mai înalt respect, vine să cinstească instituții precum Aviația Militară, Aeroportul Cluj și Aeroclubul Cluj, dar și inventatori și piloți, personalități de marcă, prezentate aici în ordine „istorică”: Martin Lajos, Matei Chiorean, Victor Precup, Hermann Oberth, Smaranda Brăescu, Emilia Ilie-Goga și Traian Dârjan.

Între copertele ei stau înșirate, așadar, câteva dintre poveștile celor care au împânzit cu visele lor temerare Cerul, Albastrul, Etherul, Văzduhul, Slava sau Bolta Cerească ale acestui „picior de plai – gură de rai”, în care ne e dat ca să trăim anume pentru a-l sfinți cu geniul și cu harul cel divin cu care este înzestrat orice popor, potrivit zicalei „omul sfințește locul”.

Aviația este, la urma urmei, nu numai cel mai longeviv vis de aur al omenirii, împlinit și slujit cu curaj, abnegație, credință și eroism, ci, mai cu seamă, rodul unei exaltări continue, neobosite. E suficient să urci fie și numai o singură dată într-un avion și să zbori, ca să vezi cu ochii sufletului elevația și grandoarea condiției de pilot.

A.R.P.I.A. – filiala Cluj ne oferă – nouă, cititorilor-fani ai aviației, „piloți cu aripile înăuntru”, cum ne definea într-un superb vers marele poet Nichita Stănescu – și prin această carte, prilejul de a ne smeri cu recunoaștere și cu recunoștință, în semn de omagiu, de reverență și de într-aripare în fața memoriei câtorva dintre eroii aerului.

Mircea Goga

DRAGĂ CITITORULE,

Am pornit acest proiect istorico-literar de aviație clujeană, cu convingerea că majoritatea informațiilor pe care ți le oferim sunt inedite și necesare publicului. Intenționăm să umplem un gol în istoria aeronauticii clujene și să convingem autoritățile locale despre necesitatea creării unui Muzeu Aeronautic al Transilvaniei. Conrad Haas, Ion Valahul, Gligor Pinteș, Martin Lajos, Constantin Nestor, Ioan Stoica din Ormindea Zarandului, Traian Vuia, Aurel Vlaicu, Albert Ziegler, Hermann Oberth, Alexandru Ciurcu, Radu Onciu, Gl. av. rtr. Iosif Rus, Gl. av. rtr. dr. Ing. Dumitru-Dorin Prunariu sunt nume consacrate, unele la nivel mondial; fabrici de avioane ASTRA Arad, IAR Brașov, CPL Reghin și frații Schiel, aeroporturi, aerocluburi, asociații de profil și unități militare de aviație, din această parte a României, sunt argumente pe care doar un răuvoitor le ignoră.

Această carte nu este o simplă culegere de texte. În spatele ei sunt sute de ore de documentare, concretizate în pagini redactate într-o manieră accesibilă oricărui om, căruia cartea îi oferă astfel, o sursă de informație și delectare. Sunt convins că va fi citită, pentru că destinația ei este clară: biblioteci școlare, municipale, premii pentru concursurile organizate de Asociația Română pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii – filiala Cluj și cadouri oferite personalităților care ne onorează cu prezența lor la evenimentele noastre.

Istoricii consacrați vor privi demersul nostru cu un surâs în colțul buzelor și au dreptate! Nu avem pretenția unei lucrări științifice, ci doar dorința de informare într-o modalitate care să trezească interesul. Personajele sunt, în mare parte dintre ele, cvasinecunoscute: Matei Chiorean, care, la sfârșitul secolului al XIX-lea, a învățat cititul, scrisul și socotitul de la un prieten și a construit un aeroplan, Emilia Ilie-Goga, cea mai tânără femeie din lume care a primit licența de zbor și brevet de pilot la mai puțin de 16 ani, Martin Lajos, Traian Dârjan, savantul Hermann Oberth, cpt. Victor Precup, care și-a legat numele de „Zborul Marii Uniri”, executat în 23-24 nov. 1918, Smaranda Brăescu, multipla noastră campioană europeană și mondială la salt cu parașuta de la înălțime, în anii '30, care și-a petrecut ultima parte din viață la Cluj-Napoca, sunt personaje cunoscute doar de către specialiști, care nu puteau lipsi din această carte și pe care ți le oferim și ție, dragă cititorule.

O informare privind instituțiile de aviație clujene considerăm că era absolut necesară, deși este destul de sumară: unitățile militare de aviație din Cluj-Napoca și Câmpia Turzii, Aerodromul/ Aeroportul Cluj, Aeroclubul „Traian Dârjan” Cluj.

Trebuie să le fim recunoscători tuturor celor implicați în munca de documentare, scriere, redactare și finanțare a acestei cărți.

O mențiune aparte li se cuvine câtorva colaboratori: Mircea Goga – poet, prozator, om de știință cuvintelor, nepot al marelui Octavian Goga, cu care m-am consultat frecvent, un suflet imens, de o generozitate și o modestie ieșite din comun, din poziția domniei sale de profesor doctor al Universității Sorbona din Paris, autor a peste 80 de cărți, membru de Onoare al ARPIA – Filiala Cluj; domnul gl. av. dr. ing. Dumitru-Dorin Prunariu, membru de Onoare al Academiei Române, primul cosmonaut al României și Președinte de Onoare al ARPIA – Filiala Cluj, care, între două invitații onorate față de Universitatea din Aman – Iordania și Linz – Austria, și-a făcut timp și să colaboreze în această carte la sublinierea personalității lui Hermann Oberth, pe care l-a cunoscut personal; prof. dr. Simion Simon, care de ani de zile se străduiește să aducă în prim-plan personalitatea lui Oberth printr-o statuie, prin adăugarea numelui celebrului savant de talie mondială la numele Universității „Babeș-Bolyai” și prin conferirea numelui său Aeroportului clujean; cdr. av. r. Mircea Țiplea, fost custode al Muzeului din Mediaș, care, prin imaginile și datele biografice puse la dispoziție, a umplut un mare gol de informație; prof. dr. Ovidiu Muntean care, deși extrem de ocupat, a participat frecvent la activitățile ARPIA – Filiala Cluj, găsim și timp și pentru documentarea și scrierea capitolului consacrat personalității lui Martin Lajos, al cărui aparat de zbor se găsește la Muzeul Național de Istorie al Transilvaniei; Felicia Tămaș, nepoata lui Matei Chiorean, care ne-a povestit și ne-a pus la dispoziție cu multă generozitate o documentație vastă folosită în această carte; Alexandru Miron și Ion Baciuc, veterani ai zborului și parașutismului ai Aeroclubului „Traian Dârjan”, Dezmir, Cluj; acad. prof. dr. Tudor Sireteanu care, împreună cu regretata soră a domniei sale, Ruxandra Sireteanu, cu multă generozitate, ne-au oferit posibilitatea selectării unor informații din *Jurnalul celebrei Smaranda Brăescu*; Cornel Marandiuc, din a cărui celebră carte *Inimi cât să cuprindă cerul patriei* am reprodus capitolul consacrat lui Traian Dârjan; ing. Dan Antoniu, un constant și prețios colaborator al ARPIA – Filiala Cluj, ilustru istoric al Aviației Militare Române, care ne-a pus la dispoziție câteva fragmente din vasta sa lucrare științifică despre Baza 71 Aeriană, și „patronul” ei, gl. av. Emanoil Ionescu; Elisabeta Popescu și nepotul domniei sale, dl. Marian Irimieș, care s-au străduit să ne pună la dispoziție documente foarte importante despre marele lor înaintaș, pe care prof. Damian Todită le-a

consemnat în stilul-i caracteristic, cpt. Victor Precup, membru al Legiunii militare române din Transilvania și al Consiliului Național Român din 7 nov. 1918, care, deși nu a fost aviator, și-a legat numele de lt. Vasile Niculescu, împreună cu care a executat memorabilul „Zbor al Marii Uniri”, numele lui împletindu-se, ca locuitor în Cluj din 1906, cu aceste locuri și cu aviația de aici; dr. ing. David Ciceo și cpt. Av. r. ing. Iuliu Pop, cei doi conducători ai Aeroportului Internațional „Avram Iancu” Cluj-Napoca, care, deși cu un timp minimal la dispoziție, au făcut o selecție din istoria de peste 100 de ani de aviație pe Aeroportul clujean; le sunt extrem de recunoscător atât pentru disponibilitatea permanentă în sprijinirea activităților ARPIA – Filiala Cluj, cât și pentru tenacitatea, dăruirea, clarviziunea, competența, rezistența și, mai ales, integritatea lor, calități care le-au dat satisfacții profesionale deosebite, dar au și atras invidii și denigrări; ec. Valentin Stoi din Timișoara, care s-a oferit să sprijine ARPIA – Filiala Cluj, deși are proiecte permanente de sponsorizare, în proiecte de anvergură, ca monumentul Smarandei Brăescu și cartea *Aviația Clujeană*; prof. univ. dr. Teofil Pop, un „mecena” al aparițiilor editoriale despre Transilvania, care a răspuns prezent la solicitarea noastră de a ne ajuta în publicarea acestei cărți; Romeo Bocănescu, fost aviator militar, încă pilot de elicopter, președinte fondator al „Destine Broker”, o prezență discretă, un pasionat al aviației și un catalizator al acțiunilor care promovează Aviația Română, un om care caută și găsește soluții, acolo unde ele nu există, mereu prompt când îi este necesar sprijinul; lt. col. r. Claudiu Iordăchescu, o prezență aparent discretă, dar, de fapt, foarte amplă, pentru că a participat, de la distanță, la elaborarea, redactarea și corectarea acestei lucrări; Mircea Macavei, bunul meu prieten, un suflet mare, care a răspuns prezent la toate solicitările legate de apariția acestei cărți, cu rolul său decisiv în privința imaginilor din cuprins, dar și în calitatea sa de iubitor al Aviației Române, fiind prezent la toate acțiunile de promovare ARPIA – Filiala Cluj.

Răbdarea, înțelegerea, generozitatea, clarviziunea și bunăvoința sunt însușirile care au creat atmosfera de colaborare cu redacția editurii Casa Cărții de Știință, pentru realizarea acestui volum. Vă mulțumesc foarte mult!

Comandor de aviație rtr. Laurențiu Buzenchi
*Președintele Asociației Române pentru Propaganda și Istoria
Aeronauticii (ARPIA) – Filiala Cluj*

AVIAȚIA MILITARĂ

AERONAUTICA MILITARĂ ROMÂNĂ – CLUJ

cdr. av. r. Laurențiu Buzenchi

În 20 martie 1920, prin desființarea Marelui Cartier General, întreaga forță aeriană română a fost subordonată direct Ministerului de Război, care o administra, instruia și înzestra prin Direcția Superioară a Aeronauticii – comandant gl. bg. Constantin Găvănescu.



Aerodromul Militar Cluj

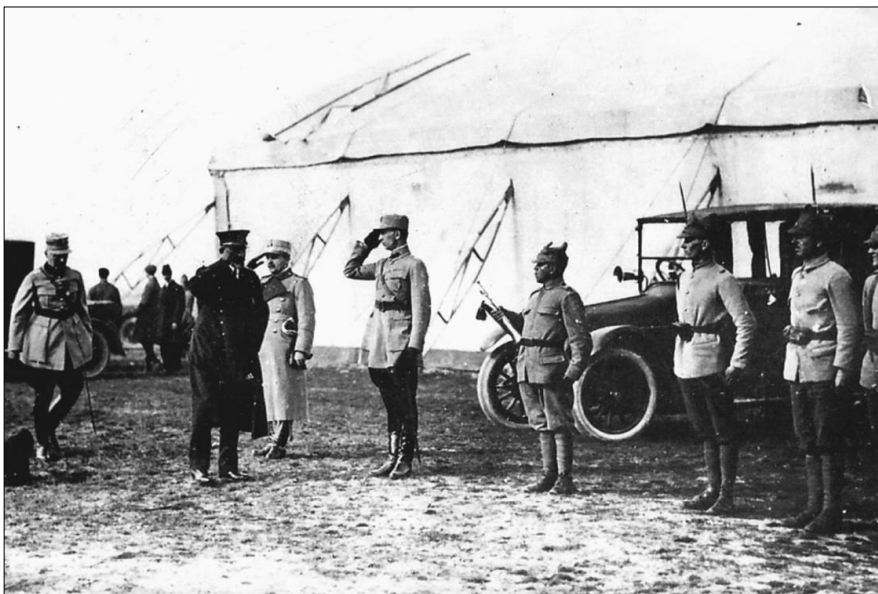
În componența ei au intrat:

- Grupul 1 Recunoaștere Iași;
- Grupul 2 Bombardament București;
- Grupul 3 Vânătoare Galați;
- Grupul 4 Instrucție Tecuci;
- **Grupul 5 Recunoaștere Cluj;**
- Grupul de Aerostație București;
- Escadrila de Hidroaviație Constanța;
- Grupul Tehnic de Exploatare București;

- Serviciul Sanitar Aeronautic București;
- Arsenalul Aeronautic București;
- Depozitul Central de Materiale București.

În 1920 s-a înființat Aviația Civilă. Chiar dacă a funcționat în cadrul Ministerului Comunicațiilor, era considerată ca o structură de rezervă a Aviației Militare¹.

În 1929, în urma creșterii numărului de piloți și de avioane, grupurile de aviație de la Iași, Cluj și Galați au fost transformate în flotile de aviație².



Regele Ferdinand inspectează Grupul II aero, 1919

În 1927 a început construcția atelierelor de reparat avioane la Iași, Cluj și Galați. Ia ființă Asociația Română pentru Propaganda Aviatică, filiala Cluj, care, până în 1936, cuprinde un număr de 220 de membri.

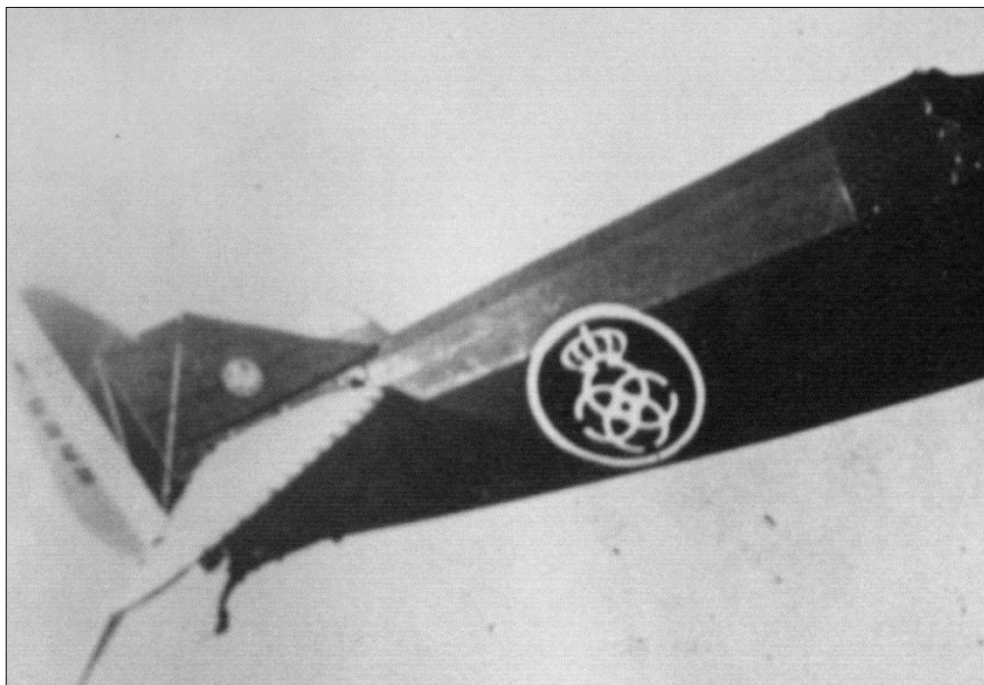
În 1928, Ministerul de Război al României înființează Serviciul Național de Navigație Aeriană.

La începutul lunii iunie 1930, Carol II, primul fiu al regelui Ferdinand I Întregitorul, care renunțase la tron în 1925, în dorința lui de a reveni pe tronul României, se deplasează, împreună cu Regina Maria a României,

¹ *Aeronautica Militară Română*, Curtea Veche Publishing, București, 2013, p.123.

² *Ibidem*, p. 128.

de la Paris spre München. Aici închiriază un avion, cu dorința expresă de a se reîntoarce în România. Destinația intermediară era Cluj. Din păcate, avionul a rămas în pană de combustibil și a aterizat forțat la Izvorul Crișului, la aproximativ 60 km de Cluj. A fost „recuperat” de către o formațiune militară și adus pe Aerodromul din Cluj. De aici, cu un avion militar, a zburat spre București, la 6 iunie 1930.



Însemnul acordat ca recunoștință Flotei de Aviație Cluj (care a devenit Flotila de Aviație gardă Cluj) de către regele Carol II

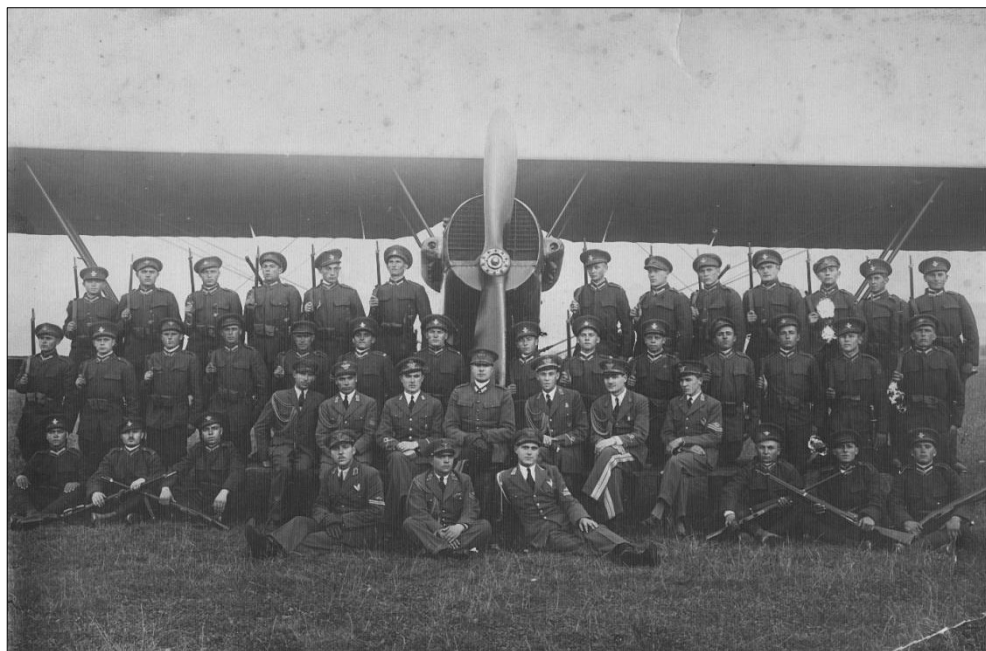
Ulterior, în semn de recunoștință, Flotila 2 a fost numită „Garda Regală” și a primit însemne regale.

La 1 iulie 1930, la doar trei săptămâni după proclamarea regelui Carol al II-lea ca suveran al României, a intrat în vigoare noua organizare a Aeronauticii Militare. Inspectoratul General al Aeronauticii avea în subordine Comandamentul Trupelor de Aeronautică, cu sediul la București, format din:

- Flotila 1 Aviație Iași;
- **Flotila 2 Aviație Cluj;**
- Flotila 3 Aviație Galați;
- Flotila de Luptă București-Pipera;
- Flotila de Hidroaviație Mamaia;

- Regimentul 1 Aerostație București-Pantelimon;
- Regimentul 1 Artilerie Antiaeriană București-Ghencea;
- Regimentul 2 Artilerie Antiaeriană Iași.²

La 5 mai 1932, s-a înființat, prin lege organică, Subsecretariatul de Stat al Aerului, membru al Consiliului Superior al Apărării Țării. A fost creat cu scopul de a întruni, conduce și administra, în mod unitar, toate mijloacele aeriene naționale, mijloacele de apărare contra aeronavelor și de protecție a navigației aeriene de pe întreg teritoriul național, mijloacele terestre, care asigurau buna funcționare și întreținere a materialelor necesare aeronauticii, precum și supravegherea și controlul asociațiilor particulare și a oricăror manifestații de promovare a aeronauticii particulare în România.³



Flotila 2 Gardă Cluj – oct. 1932

În 6 iunie 1935, pe Aeroportul Cluj, are loc dezvelirea plăcii comemorative, în amintirea reînțoarcerii în țară a Majestății Sale, Regele Carol al II-lea.

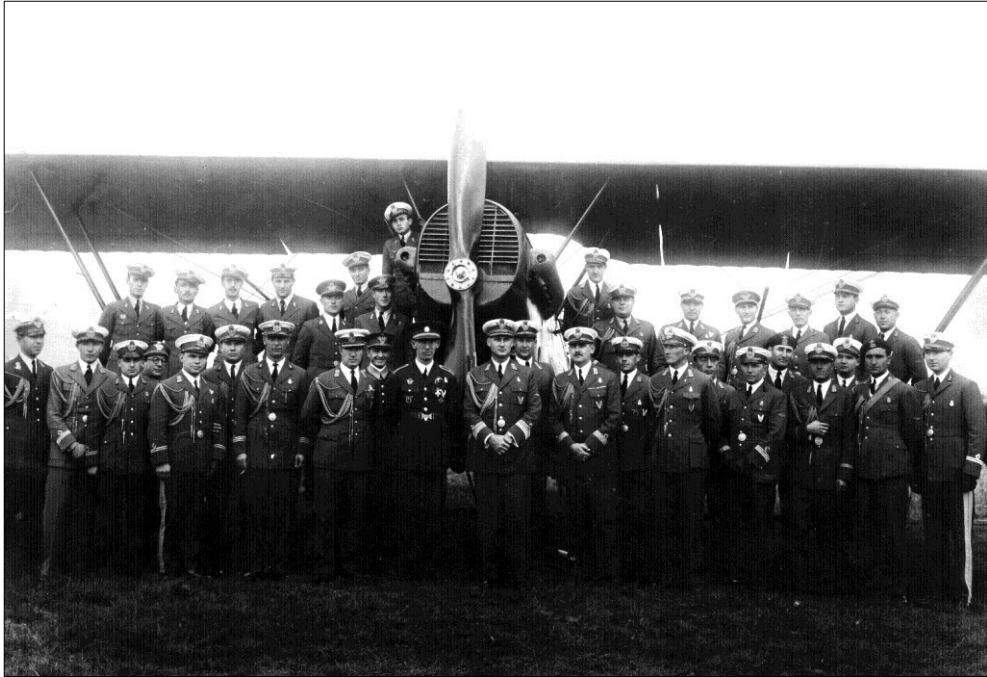
² *Ibidem*, p. 136.

³ *Ibidem*, p. 139.



În 20 iulie 1935, la București se construiește Monumentul Eroilor Aerului de către Lidia Kotzebue, un omagiu adus aviatorilor militari și civili, care au contribuit la dezvoltarea Aviației Române și Mondiale. Pe plăcile de bronz aplicate pe soclul de granit sunt dăltuite numele aviatorilor care și-au sacrificat viața în luptă sau în timp de pace, pentru gloria aripilor românești.





Vizita Șefului de stat major aero cehoslovac la Flotila aviatică de gardă, 1934, Cluj-Someșeni

La 14 noiembrie 1936, a luat ființă Ministerul Aerului și Marinei. În cadrul acestuia, conducerea aeronauticii militare a fost încredințată Comandamentului Forțelor Aeriene, care avea în subordine, printre altele, trei regiuni aeriene: Iași, Cluj și București.

În octombrie 1940, Ministerul Aerului și Marinei a fost desființat și înlocuit cu Subsecretariatul de Stat al Aerului, parte componentă, dar autonomă, a Ministerului de Război.

În noiembrie 1936, Zburătorii Escadrei 2 în Flotila 2 de Gardă Cluj au executat în Polonia, cu un avion IAR Potez 25, un raid aerian de anvergură. Echipajul format din cpt. Cornel Batacui – pilot și cpt. Anton Marin – observator aerian, a executat zborul pe itinerariul Cluj – Lvov – Demblin – Varșovia – Radom – Jaroslav – Cluj⁴.

⁴ *Istoria Aviației Române*, Editura Științifică și Pedagogică, București, 1984, p. 184.

ACȚIUNILE DE LUPTĂ ALE AVIAȚIEI MILITARE ROMÂNE PENTRU ELIBERAREA TRANSILVANIEI

1. Constituirea Corpului Aerian Român și dislocarea lui în Transilvania. Potrivit Ordinului Statului Major al Aerului nr. 2428 din 29 august 1944, a luat ființă, începând cu 1 sept. 1944, Corpul 1 Aerian Român, la conducerea căruia a fost numit generalul maior de av. Emanoil Ionescu. Punctul de comandă a fost stabilit la Sibiu. Organizarea Corpului 1 Aerian Român și instalarea unităților sale s-a făcut în intervalul 1-7 sept. 1944, concomitent cu participarea la acțiuni de luptă, intrat fiind în compunerea Armatei 5 Aeriene din cadrul Frontului 2 Ucrainean, din care făceau parte și Armatele 1 și 4 Române. Dislocarea s-a făcut pe aerodromurile de la Turnișor, Balomir, Vărădia de Mureș, Drâmbar și Șura Mică, fiecare dotat cu secție de reparații aeronave și posibilități de refacere a capacității de luptă.

2. Forța combativă a Corpului 1 Aerian Român a fost constituită de 20 de escadrile, cu 210 avioane și 233 de echipaje (în loc de 315 echipaje; se observă că nu s-a păstrat raportul de 1,5 echipaje/avion, ceea ce a determinat un efort considerabil al personalului navigant):

- 9 escadrile de vânătoare cu 84 de avioane IAR 80, IAR 81, Messerschmitt-109G (27) organizate în 3 grupuri 2, 6, 9 vânătoare;

- 2 escadrile de asalt cu 32 avioane Henschel-129;

- 2 escadrile de bombardament în picaj cu 15 avioane Junkers-87;

- 2 escadrile de bombardament greu cu 18 avioane Junkers - 88, Heinkel - 111 și Savoia - 79;

- 2 escadrile de observare cu 24 de avioane IAR 38 și IAR 39;

- 1 escadrilă de recunoaștere îndepărtată cu 4 avioane;

- 1 escadrilă de legătură cu 16 avioane Fleet;

- 1 escadrilă aerotransport cu 17 avioane.



Avioane de vânătoare IAR 80 în formație de zbor în patrulă



Avioane de vânătoare Heinkel 112



Avion de bombardament Heinkel 111



Aviatori din Grupul 5, care au participat la luptele din Transilvania și Boemia

Statului Major al Aerului i-a fost luată puterea de decizie. Atribuțiile lui s-au rezumat la asigurarea logistică a acțiunilor de luptă.



Aerodromul Turnișor, Sibiu, 1944

Începutul cooperării cu trupele sovietice s-a făcut în condiții extrem de grele. Pe 8, 9, 11 și 13 septembrie 1944, avioanele românești au fost lovite de artileria antiaeriană sovietică.

Corpul 1 Aerian Român, în perioada 1 sept.-25 oct. 1944, a executat misiuni pe două fronturi: *de vest* – sprijin al Detașamentului Păuliș, Miniș și Ghioroc, cu misiuni de cercetare Lugoj, Timișoara, Belgrad, Novisad, Kikinda, Arad; *de nord*, cu acțiuni de luptă Târgu Mureș, Turda, Cluj, Reghin, Nușfalău, Oradea, Satu Mare.

3. Principalele misiuni executate de aviația militară română sunt:

- combaterea aviației de cercetare inamice în zona Săliște, Turda, Luncani;

- angajarea luptei aeriene cu forțele inamice pentru protejarea misiunilor de bombardament și transport aerian Oarba de Mureș, Târgu Mureș, Cluj, Apahida, Dej;

- atac la sol al coloanelor de tancuri, transportoare blindate, camioane, trenuri, nodurilor de cale ferată, pentru dezorganizarea transporturilor de trupe din spatele frontului inamic și a dispozitivului de luptă;

- acoperirea concentrării de trupe blindate din zona Blaj, Alba-Iulia, Sibiu, Tălmăciu;

- bombardarea și atacarea la sol a avioanelor pe aerodromul Someșeni (15 av.), Reghin (56 av.), Carei (5 av.).

În etapa 1-20 sept. 1944, de trecere a mării unități aeriene române în subordinea Aviației sovietice, Corpul 1 Aerian Român a executat 463 de misiuni, 1220 de ieșiri avion, 1541 ore de zbor, a lansat 177 de tone de bombe la inamic, a distrus 34 de avioane, 2 plane, 33 de tancuri și autoblindate, numeroase automobile, 25 de trenuri cu trupe, materiale, muniție și carburanți.

Încleștarea și dramatismul luptelor terestre și aeriene pentru localitățile Dej, Tureni, Ceanu Mic, Ceanu Mare, Câmpia Turzii, Turda, Apahida, Ocna Mureș, din perioada 20 sept. -11 oct. 1944, se înscriu în ceea ce generic este numită „bătălia pentru Cluj”. Din punctul de vedere al acțiunilor aeriene, a fost zona cea mai consistentă de pe frontul din Transilvania. Corpul 1 Aerian Român a dus majoritatea acțiunilor aeriene, pentru pregătirea și desfășurarea ofensivei trupelor române și sovietice în Podișul Transilvaniei. Cu sprijinul permanent și eficace al Aviației Militare Române, care a acționat intens asupra căilor de retragere ale inamicului, trupele române și sovietice au continuat să urmărească inamicul pe întregul front, eliberând, rând pe rând, satele și orașele Transilvaniei: Clujul pe 11 oct., Oradea pe 12 oct. etc.



Aerodromul de la Balomir – septembrie 1944

În perioada 20 sept. – 25 oct. 1944 s-au executat 990 de misiuni, 2420 de ieșiri avion, 3259 de ore de zbor, lansându-se la inamic 340 de tone de bombe, cu un consum de 15 tone de muniție, 693 de tone combustibil, distrugându-se 50 de tancuri, 90 de camioane și autocisterne, 29 de trenuri cu 1000 de vagoane cu trupe îmbarcate, materiale, muniție, 8 gări, poziții de artilerie, grupări de forțe și rezerve.

Intensitatea acțiunilor de luptă era deosebită.

De exemplu, în ziua de 15 sept., când Armata 4 Română și Armata 27 Sovietică au desfășurat puternice acțiuni ofensive, pentru a împinge inamicul la nord de Mureș și Arieș, Grupul 5 Bombardament, executa în condițiile unei reacții puternice a artileriei aeriene și a aviației de vânătoare, trei misiuni:

1. atac succesiv cu formații de trei avioane, lovind garniturile militare din gara Cluj și calea ferată din dreptul localității Gârbău;
2. bombardarea căii ferate și a șoselei din defileul Ciucea;
3. lovirea garniturilor militare din Gara Apahida.

Pierderile suferite între 1 sept. și 25 oct. 1944 se cifrează la 36 de avioane, 36 de echipaje, însumând 240 de oameni. Multe jertfe dar și întâmplări cu final fericit: pilotul Dragomir Popescu, cu avionul grav avariat, a reușit să aterizeze forțat în spatele frontului inamic și, după 3 zile, a revenit la unitate; slt. rez. Vasile Antonescu la Drâmbar-Alba Iulia, lt. av. Ion Ștefănescu la sud de Vâlcele, lt. Comandor Gheorghe Popescu au reușit, la rândul lor, să aterizeze la Cluj; la 9 septembrie, la un atac aerian desfășurat la Târgu Mureș, avionul pilotat de către adjutant Paul Lăzăroi, cu mitralior de bord, sergentul Oancea Tulearca, loviți de artileria antiaeriană, au reușit să aterizeze la Blaj; la 13

septembrie, în urma angajării luptei aeriene, în zona Deta-Timișoara, și la sol, a aviației de vânătoare de însoțire, avioanele pilotate de către lt. aviator Mircea Bădulescu, mitralior submaistrul cl. 2-a Gheorghe Capdemai și sublocotenentul av. Ranja Victor, mitralior serg. Vasile Sabău, au fost nevoite să aterizeze forțat, din cauza terminării combustibilului, la Lugoj (alimentate peste noapte, a doua zi, decolând în misiune de luptă, interceptate, însă, de 5 avioane de vânătoare inamice Foke-Wolf 190, și avionul pilotului Bădulescu este doborât în zona localității Bretea-Mureșeană, numai că echipajul reușește să se salveze și să se întoarcă la unitate); după o misiune de bombardament a Gării Dezmir, la 19 sept., escadrila română a fost atacată de către 4 avioane de vânătoare, aviația de vânătoare de însoțire a angajat lupta aeriană și a respins formațiile inamice, în timpul acestor lupte, avioanele piloților Ștefan Ciutac și Andrei Pop, lovite, cel dintâi pilot s-a salvat cu parașuta, iar cel de-al doilea prin aterizare forțată.



Aerodromul Cluj, 18 octombrie 1944

La acțiunile de luptă aeriene desfășurate în „bătălia pentru Cluj” a participat și cel care avea să devină eroul ultimei acțiuni de luptă a Aviației Militare Române, la Zvolen, în Slovacia, la 25 febr. 1945, clujeanul adj. av. Traian Dârjan.

Bibliografie:

Istoria Aviației Române, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1984.

Arhiva MApN, dosare nr. 234, 686, 431, 483

„Revista Aeronautică”, nr. 7-8 din 1945

„Ziarul Curierul”, nr. 9/26 sept. 1944 și nr. 11/28 sept. 1944

SCURT ISTORIC AL BAZEI 71 AERIANĂ „GENERAL EMANOIL IONESCU”

Biroul de presă al Bazei 71 Aeriene

Tradiția aviației pe meleagurile transilvane își trage izvoarele din istoria tumultuoasă a aripilor românești. Sub semnul trecerii de la organizarea de război la cea de pace, aerodromul militar Câmpia Turzii a fost construit de forțele aeriene române în anii 1952-1953, în ideea restructurării aviației militare și dotării ei cu avioane destinate atacului ținutelor terestre, de tip IL-10, fabricate în fosta URSS.

Până în anii 1958 – 1959, a fost declarat aerodrom de rezervă pentru unitatea de aviație de la Craiova, în vederea desfășurării aplicațiilor cu avionul MiG-15. În această perioadă pista și clădirile din cazarmă se aflau în grija unei mici formațiuni care asigura paza și aprovizionarea cu carburanți.

În aceste condiții, a fost posibil ca, în anul 1964, să decoleze de aici avioanele care au participat la paradele militare organizate la Cluj și Târgu Mureș.

În 1969 s-a înființat un divizion de artilerie antiaeriană, în scopul apărării nemijlocite a aerodromului Câmpia Turzii.

În anul 1971, ia ființă, pe acest aerodrom, Comanda 376, compusă dintr-o companie P.N.A. și transmisiuni, un pluton pentru pază și unul de gospodărie. Misiunile acestei formațiuni constau în asigurarea disponibilității pistei și executarea misiunilor de importanță deosebită.

În vederea creșterii mobilității, operaționalității și eficacității dispozitivului de luptă al armatei și aviației militare, în baza *Ordinul Comandantului Aviației Militare, nr. 14* din 17.03.1982, se stabilește ca efectivele comenzii 376 aerodrom Câmpia Turzii să intre în componența Escadrilei 48 Aviație Vânătoare din Regimentul 91 Av.V., dislocat la Deveselu, jud. Olt. Prin același Ordin se precizează că, în garnizoana Câmpia Turzii, va funcționa un nucleu de cadre și militari în termen, numiți de comandantul escadrilei, pentru a asigura disponibilitatea aerodromului și pentru a urmări realizarea la timp a investițiilor începute în această garnizoană.

Prin O.G. nr. 14 din 17.03.1982 și prin *Ordinul Marelui Stat Major nr. PR 003259* din 11.06.1982, începând cu data de 30.06.1982, Escadrila 48 Aviație Vânătoare dobândește statutul de *unitate militară*

(U.M. nr. 01980), dislocată pe aerodromul Deveselu până la realizarea capacităților necesare desfășurării activității pe aerodromul Câmpia Turzii. De la data 30.06.1982, la Câmpia Turzii „a început să bată inima” viitoarei Baze 71 Aeriană.

Prin O.G. nr. 10/22.02.1086 și prin Ordinul Marelui Stat Major nr. 33/00535 din 19.05.1986, începând cu data de 30.06.1986, Escadrila 48 Av.V. se transformă în Regimentul 71 Av.V.B.

După cinci ani grei, de eforturi deosebite și sacrificii din partea întregului personal, la 9 iunie 1987, primele avioane de dublă comandă aparținând unității noastre au aterizat pe aerodromul Câmpia Turzii. După alte câteva zile și celelalte forțe și mijloace, aparținând unității, au fost dislocate de pe Deveselu, ceea ce a permis desfășurarea primului zbor de instrucție pe aerodromul Câmpia Turzii, în data de 3 iulie 1987.

La 2 martie 1988, unitatea se dislocă pe aerodromul Târgu Mureș, pentru realizarea activității de zbor. Această măsură a fost impusă de executarea unor lucrări de infrastructură care se vor finaliza în primăvara anului 1990.

Evenimentele din decembrie 1989 au găsit unitatea noastră cu forțe și mijloace pe două aerodromuri, Câmpia Turzii și Târgu Mureș, dar printr-o organizare și o disciplină fără cusur, s-a reușit să se facă față tuturor provocărilor.



În anii care urmează, armata, aviația, implicit unitatea, ca, de altfel, întreaga societate românească, au trecut printr-un amplu proces de transformare și modernizare, ca urmare a dorinței declarate de integrare în structurile Uniunii Europene și a celor Nord Atlantice.

Astfel, în conformitate cu prevederile Hotărârii Consiliului Suprem de Apărare a Țării nr. 0056 din 06.10.1994 precum și ale Legii nr. 41/1990 privind organizarea și funcționarea Ministerului Apărării Naționale, la data de 01.06.1995, iau ființă Baza 71 Av. V.VB. și Grupul 71 Aviație V. din aceeași garnizoană: Câmpia Turzii.

La 24 ianuarie 2001, unitatea a fost dotată cu primele avioane de tipul MIG-21 „LANCER” varianta aer-sol și ulterior varianta aer-aer.

Baza 71 Av. V.VB. și Grupul 71 Aviație V. au funcționat în această structură până în anul 2002, când, în conformitate cu Ordinul Ministrului Apărării Naționale nr. M.S./25, transmis de Șeful S.M.F.A. cu nr. S.H. 435/08.03.2002, privind desființarea/ transformarea/ înființarea unor unități din compunerea la pace a Armatei României, în perioada 01.03. – 30.06.2002, Baza 71 Av.V.VB. integrează Grupul 71 Av.V., Dn. 401 Art. AA, B. 70, 72, Cp. 71, 73 Rdlc.

În aceeași perioadă Grupul 58 El. Sibiu se transformă în escadrilă de elicoptere și intră în compunerea Bazei 71, rămânând în această locație până la data de 04.02.2002, când se dislocă pe aerodromul Câmpia Turzii.



La 01.09.2004 (04.10.2004), conform Ordinului S.M.G. nr. B/S/1229 din 02.06.2004, intră în vigoare noul stat de organizare al Bazei 71 Aeriană.

La data de 01.07.2010 conform DISPOZIȚIEI S.M.G. nr. G(S)/656, din 21.05.2010, Baza 71 Aeriană se reorganizează prin împărțirea în:

Flotila 71 Aeriană, Secția Logistică și Secția Mentenanță Echipamente Militare.

La data de 01.12.2013, conform DISPOZIȚIEI S.M.G. nr. G(S)/656, din 21.05.2010, Flotila 71 Aeriană, Secția Logistică și Secția Mentenanță Echipamente Militare redevin Baza 71 Aeriană.

De-a lungul timpului, Baza 71 Aeriană a fost desemnată pentru participarea la o serie de misiuni și exerciții, atât cu aeronava MiG 21 LanceR cât și cu elicopterul IAR-330.

Dintre acestea menționăm:

- 17-29.07.2004 – exercițiu comun româno-francez la Baza Aeriană Colmar din Franța;
- 19-24.09.2004, „SAREX-2004”, Ungaria;
- 05-10.09.2005, „SAREX 2005”, în colaborare cu parteneri străini (Ungaria, Moldova, Serbia, Bulgaria, Ucraina);
- **01-17.09.2005, „NATO AIR MEET 2005-BOLD AVENGER” – exercițiu aerian real organizat de CC AIR HQ RAMSTEIN la Baza Aeriană Oerland, Norvegia;**
- 13-14.06.2006, „APOLLO – 2006”;
- 26-30.06.2006, „CROSS LANDING” – exercițiu bilateral româno-ungar;
- 19-25.09.2006, „COOPERATIVE SAREX” – exercițiu multinațional Ungaria, Turcia, România;
- **01.08-31.10.2007, „BALTICA `07” Misiune de POLIȚIE AERIANĂ în scopul menținerii integrității spațiului aerian desemnat – ȚĂRILE BALTICE, din locația SIAULIAI- LITUANIA;**
- 24.09-04.10.2007, „CROSS LANDING” – exercițiu bilateral româno-ungar;
- 05-14.10.2007, „ROUEX 2007”, Câmpia Turzii;
- 12-18.10.2007, „MILREX 2007”, Cincu;



- **23.03-06.04.2008, „SUMMIT NATO” misiune de „POLIȚIE AERIANĂ”, Boboc;**
- 12.03-15.04.2008, „W.T.D. 1” – exercițiu bilateral româno-american;
- 27.10-06.11.2008, CROSS LANDING 2008 – exercițiu bilateral româno-ungar;
- 21.04-03.05.2009, STRIKE LANCE 09 – exercițiu bilateral româno-american;
- 28.09-01.10.2009, AD TRACK – exercițiu bilateral româno-ungar;
- 06-09.10.2009, Air Solution 09 – exercițiu bilateral româno-sârb;
- 12-29.10.2009, DACIAN THUNDER 09 – exercițiu bilateral româno-american;
- 30.08-03.09.2010, CROSS LANDING 2010 – exercițiu bilateral româno-ungar;
- 25.10-04.11.2010, GOLDEN LANCE 201 – exercițiu bilateral româno-american;
- 12-15.04.2011, AIR SOLUTION 2011 – exercițiu bilateral româno-sârb;
- 06.07-30.11.2011, DACIAN TUNDR 2011 – exercițiu bilateral româno-american;
- 09-28.07.2012, DACIAN TUNDR 2012 – exercițiu bilateral româno-american;
- 06-16.08.2012, DACIAN VIPER 2012 – exercițiu bilateral româno-american;
- 03-14.09.2012, IRON GUARD 7 – exercițiu multinațional;



- 12-18.09.2012, BLUE DANUBE 2012 – exercițiu bilateral româno-francez;
- 08-10.10.2012, CROSS LANDING 2012 – exercițiu bilateral româno-maghiar;
- 12-29.04.2013, CARPATHIAN SPRING – exercițiu bilateral româno-american;
- 22-24.04.2013, SABER GUARDIAN-13 – exercițiu bilateral româno-american;
- 28-30.05.2013, AIR SOLUTION 2013 – exercițiu bilateral româno-sârb;
- 10-11.09.2013, CROSS LANDING 2013 – exercițiu bilateral româno-maghiar.



În urma inundațiilor care au afectat țara noastră în anul 2005, escadrilele de elicoptere de la Baza 71 Aeriană au acționat în zonele calamitate din Banat, Moldova, Ardeal, executând:

- misiuni de salvare-evacuare a peste 200 de sinistrați din localitățile inundate din județele Timiș, Caraș-Severin și Mureș;
 - misiuni de transport materiale (alimente și îmbrăcăminte) în localitățile afectate de inundații din Moldova.
- Elicopterele IAR-330, în varianta MEDEVAC, au executat, de asemenea:
- misiuni de căutare-salvare a unor persoane, împreună cu Salvamont Sibiu;
 - misiuni de transport de echipe medicale și răniți, în colaborare cu S.M.U.R.D. Târgu Mureș;

- misiuni de cooperare cu trupe ale Ministerului Apărării.



MĂREȚIA ȘI DEMNITATEA UNUI AVIATOR GENERAL INSPECTOR EMANOIL IONESCU „PIPIȚU” (1893-1949)

Dan Antoniu



Personalitate proeminentă a Aeronauticii Române, în prima jumătate a secolului XX, Generalul Inspector Aviator Emanoil Ionescu „Pipițu” (1893-1949) beneficiază acum de cea dintâi lucrare cu caracter monografic, intitulată *Măreția și demnitatea unui aviator*, grație efortului de cercetare a remarcabilului istoric, cu o vastă operă științifică în domeniu, Dan Antoniu.

Bazată pe o stăruitoare documentare în arhive, biblioteci și chiar pe teren, lucrarea de față oferă cititorului interesat imaginea atotcuprinzătoare, polifațetată, uneori mergând până la detalii, a omului și militarului care a fost Generalul Inspector Aviator Emanoil Ionescu, supranumit de camarazi „Pipițu”. Cu precădere, autorul a stăruit asupra perioadei de activitate din timpul Celui de-al Doilea Război Mondial, când Generalul Emanoil Ionescu a îndeplinit funcții importante atât pe frontul de Est (22 iunie-22 august 1944), cât și pe frontul de Vest (23 august 1944-12 mai 1945), iar de la 6 martie 1945 la 29 noiembrie 1946 a fost desemnat Subsecretar de Stat în Ministerul de Război pentru Aviație, în guvernul condus de dr. Petru Groza în perioada 6 martie 1945-30 decembrie 1947.

Ca structură a volumului *Măreția și demnitatea unui aviator*, istoricul Dan Antoniu propune una originală, cu scopul nedeclarat, dar evident, de a livra cititorului bogăția de informații documentare, de la fotografiile în pagină, ordonate cronologic, la șirul celor 11 anexe, care sunt – ca să zic astfel – cu caracter tematic: foile calificative anuale, din *Memoriul personal pe anii 1917-1938*; 27 documente extrase din Arhiva

C.N.S.A.S.; 35 documente cu caracter personal; raidurile aeriene la care a participat în anii 1925-1933; șase texte scrise și făcute publice

de către Emanoil Ionescu; două texte scrise despre Emanoil Ionescu; trei scrisori de mulțumire primite de Emanoil Ionescu; câteva articole din ziarele vremii (1922-1947); omologarea victoriilor aeriene; documente privind Corpul Aerian Român.

Toate aceste anexe succed și fac dovada necesară pentru cele șase capitole ale lucrării, ordonate predominant cronologic: Emanoil Ionescu - Omul; Repere biografice; Cariera Militară. Școala de Pilotaj. În Marele Război (1916-1919); Perioada interbelică. Mari raiduri aeriene. Consacrarea didactică; În a doua conflagrație mondială (1941-1945); Sfârșitul războiului. Noua orientare politică. Finalul carierei militare.

Se poate spune despre felul în care a fost concepută și realizată, inclusiv bogat ilustrată cu fotografiile din epocă (aproape pe fiecare pagină), ca lucrarea cu caracter monografic *Măreția și demnitatea unui aviator. General Inspector Emanoil Ionescu „Pipițu” (1893-1949)* de Dan Antoniu oferă cititorului informația căutată și constituie un necesar și binemeritat omagiu adus ilustrului aviator - General Inspector aviator Emanoil Ionescu „Pipițu”, personalitate de primă mărime în istoria Aeronauticii Române.

EMANOIL IONESCU „PIPIȚU” (1893-1949)

Generalul Inspector aviator Emanoil Ionescu (1893-1949), una din personalitățile marcante ale Aeronauticii Române, dedicat profesiei sale sub toate aspectele, a funcționat, în cei 32 de ani de serviciu militar, în Aeronautica Militară a României efectiv ca: personal navigant, profesor desăvârșit pentru toate categoriile și specialitățile de personal militar din aviație, deosebit organizator și administrator, camarad, părinte. Pentru faptul că-și numea subalternii „băieții mei”, era adorat de către aceștia, dar și detestat, ultimul sentiment aparținând leneșilor și iresponsabililor.

S-a născut la 17 martie 1893, în comuna Tâmpeni, plasa Mijlocu, județul Olt (ulterior, comuna I.G. Duca, iar actualmente orașul Movileni, tot în județul Olt). A decedat la 13 iulie 1949, în București, la vârsta de 56 de ani, în urma unei grave boli de inimă, contractată în timpul Celui de-Al Doilea Război Mondial.

În familie, între cunoscuți, prieteni și colegi aviatori, Emanoil Ionescu era apelat „Pipițu”. Generalul (retragere) Dan Stoian a lămurit originea acestei porecle: „În legătură cu porecla «Pipițu», ce era folosită cu simpatie de întreaga Aeronautică, aceasta își are originea în faptul că atunci când trebuia să ne mustre pentru cine știe ce nimicuri, ne

spunea: «Vă țineți de pipițe, în loc să vă vedeți de treburile.» („Pipițe” - nimicuri, lucruri lipsite de valoare – n.n.)

Familia Marin și Ecaterina Ionescu, părinții, a avut 12 copii, Emanoil Ionescu a fost al cincilea născut.

Copilul Emanoil Ionescu este înscris la Școala Primară mixtă din comuna Tâmpeni, județul Olt. A promovat clasa a V-a în anul 1904, fiind clasificat întâiul, cu media 9,50, din 11 elevi promovați. În toamna anului 1904 este înscris la gimnaziu, la Școala Normală din Craiova, iar, în anul 1911, obține *Diploma de Capacitate Normalist*.

Diploma obținută i-a dat dreptul de a se angaja ca învățător în comuna natală Tâmpeni. În timpul școlii la Craiova a asistat la un miting aerian organizat pe Hipodromul *Bibescu*, a rămas fascinat de zborul aparatului Farman, iar în mintea sa a încolțit dorința de a deveni aviator.

La 1 iunie 1915, pe perioada vacanței de vară din învățământ, se înscrie la Școala Militară Pregătitoare de Infanterie – Ofițeri de rezervă, ca prim pas către Școala de Ofițeri Aviatori. La acea vreme, aviația nu dispunea încă de o școală pregătitoare. După trei luni de curs, la 1 septembrie 1915, este declarat absolvent al Școlii Pregătitoare de Infanterie Promoția 1915, ridicat la gradul de *Plutonier* și repartizat la Regimentul 43 Infanterie Olt, apoi trecut în *rezervă*, iar prin I.D.R. Nr. 2693, din 11 decembrie 1915, începând cu data de 1 decembrie 1915, plutonierul de rezervă Ionescu Emanoil este ridicat la gradul de *sublocotenent de rezervă*, devenind ofițer, când i se deschide drumul către Școala de Ofițeri Aviatori și depune o cerere în acest sens.

Ziua de 15 august 1916 va fi o zi de răscruce și în viața personală a tânărului Sublocotenent de Infanterie Emanoil Ionescu, deoarece, cu D.M. Nr.388/ 1916, este admis la Școala de Ofițeri de Aviație Cotroceni.

Pe 11 iulie 1918, execută un zbor cu pasager pentru proba de brevet. A fost apreciat cu calificativul „Foarte bine”, obținând *Brevetul de Pilot Militar Nr. 127*.

Este repartizat la Grupul 1 Aviație, unde, în scurt timp, devine comandantul Escadrilei Sopwith 2 (S.2).

Participă la războiul din Vest contra statului bolșevic maghiar.

După război, urmează cursurile școlii de Observatori Aerieni. Este trimis de două ori la cursuri de specializare în Franța. A funcționat ca profesor la Școala Superioară de Război și la Școala de Observatori Aerieni. A participat la mari raiduri aeriene, inclusiv cel al Miciei Antante și al Poloniei din 1928. De asemenea, a fost Comandantul Aero Armatei a 4-a, în anul 1941, pe frontul de Est, Comandantul Corpului 1 Aerian Român, în retragerea 1943-1944, și războiul din vest 1944-1945. A fost numit Ministru Secretar de Stat al Aerului, în guvernul instaurat la 6

martie 1945. A urcat pe scara ierarhică până la gradul de General Inspector Aviator. Nu s-a putut adapta noii politici instaurate de către noua conducere a statului. Nu a fost de acord cu politizarea armatei.

Din aceste motive, începând cu 20 noiembrie 1947, prin I.D.R. (Înalt Decret Regal) Nr. 2146, din 7 noiembrie 1947, Regele Mihai I îi aproba un *concediu de disponibilitate specială* până la 31 decembrie 1947. „Eleganta” măsură reprezenta în realitate o formă mascată de îndepărtare din Armata Țării a doi bravi ofițeri aviatori. În plus, prin același I.D.R., se stabilea că ulterior, doi generali aviatori, printre care și el, se vor trece „din oficiu, în pozițiunea de rezervă, pe data de 1 ianuarie 1948.”

Așa cum era prevăzut în I.D.R. Nr.2146/1947, la 1 ianuarie 1948, Generalul Inspector aviator Emanoil Ionescu, era trecut, din oficiu, din poziția de *disponibilitate* în cea de *rezervă*. Prin urmare, el era șters din controale militare și vărsat la Centrul Teritorial București.

Ionescu nu a avut timp să se bucure o perioadă mai lungă de noul său statut social, deoarece, la 13 iulie 1949, a încetat din viață, la numai 56 de ani, în urma unei vechi boli de inimă, contractată în timpul serviciului militar. Generalul aviator Emanoil Ionescu a fost înmormântat la Cimitirul Bellu – militar din București, în imediata apropiere a mormântului lui Aurel Vlaicu.



Emanoil Ionescu pe frontul din Transilvania

MARI UNITĂȚI DE AVIAȚIE LA CLUJ-NAPOCA

1. Extras din Ordin de Zi pe Unitate nr. 1/ vineri 01.06.1990 al Diviziei 59 Aviație (U.M. 01930 Cluj): „conform Ordinului M. St. M. nr. B.3/01.001 din 23.04.1990, începând cu data de 01.06.1990 se înființează comandamentul Diviziei 59 Aviație Cluj, care se subordonează Comandamentului Aviației Militare...”.

Divizia avea în subordine două regimente de aviație de vânătoare, Câmpia Turzii și Timișoara, o escadrilă de cercetare la Timișoara, două regimente de elicoptere la Sibiu și Caransebeș, o escadrilă de elicoptere la Cluj.

Numirea comandantului Diviziei 59 Aviație Cluj (la înființare): lt. col. (av.) STAN Constantin Ion, ordinul M.Ap.N. nr. MC 1033 din 21.05.1990; eliberat din funcție 10.07.1991.

Numit în funcție de comandant col. (av.) HARPAILĂ Constantin Ioan cu data de 10.07.1991; numit în funcție la transformare în flotila de aviație, gl. fl. aer. (av.) HARPAILĂ Constantin Ioan; a rămas în funcție până la desființarea unității.

Unitatea s-a desființat la 01.10.2000, conform Ordinului șefului S.M.F.A. nr. SB 498, din 06.10.2000.

2. Extras din Ordinul General al Ministrului Apărării Naționale nr. Ordin General, 7/24.02.1995: „în conformitate cu prevederile Hotărârii Consiliului Suprem de Apărare a Țării nr.0056/06.10.1994, precum și ale articolului 12 lit. s, din legea nr. 41/1990, privind organizarea și funcționarea M.Ap.N., Ordon: I. INFIINȚĂRI:

- la 01.05.1995 – Comandamentul Flotilei 59 Aviație Cluj-Napoca...”

Flotila de aviație avea în subordine doar grupurile de piloți de la regimentele de aviație și întregul personal de la Escadrila 132 Elicoptere. După desființarea flotilei, escadrila a intrat în subordinea Bazei 71 Aeriene Câmpia Turzii, până la încheierea activității în 2002.

ESCADRILA 132 ELICOPTERE CLUJ-NAPOCA

cdr. av. rtr. Ion Crețu



Înființată la 1 iulie 1991, Escadrila 132 Elicoptere, subordonată Diviziei 59 Aviație, a continuat, după aproape o jumătate de veac, tradiția zborului pe aceste meleaguri.

Începutul a fost greu, ca orice început de construcție, fiind dublat de speranța perspectivelor și de tinerețea cadrelor unității, aviatori sosiți la Cluj de pe aerodromurile țării (majoritatea provenind de la regimentele de elicoptere din Alexeni, Sibiu și Caransebeș), pentru care nopțile și zilele, sâmbetele și duminicile, au însemnat lucru neconținut atât în misiuni de zbor, cât și muncă pe șantier pentru edificarea unității.

În cei 11 ani de existență ai escadrilei s-a format o adevărată familie cu o coeziune invidiată chiar de unități cu o tradiție în aviație. Meritul acesta a revenit în special ofițerilor care s-au aflat la comanda unității în cei 11 ani.

Aceștia au fost:

- comandant-cdor. Iancu Roman, 1991-1996;
- cdor. Bănuț Ionel, 1996-2002;
- loțșitor pentru zbor-cdor. Zafiu Constantin, 1991-1997;
- cpt.cdor. Buzenchi Laurențiu, 1997-2002;
- șef stat major-cdor. Bănuț Ionel, 1991-1996;
- lt.cdor.Popa Ștefan 1996-2002;
- inginer șef – lt. cdor. ing. Someșan Lian, 1991-2002 (în prezent general de flotilă aeriană – loțșitorul pentru resurse al Șefului Statului Major al Forțelor Aeriene).



Comandant 1991 - 1996
Cdror Iancu ROMAN



Comandant 1996 -
Cdror Ionel BĂNĂȚ



Cdror Constantin ZAFIU



Cpt. cdror Laurențiu BUZENCHI



Lt. cdror ing. Lian SOMEȘAN



Lt. col Pavel ȘUTA

În toți acești ani, misiunea de bază a escadrilei a fost aceea de pregătire de luptă în zbor a personalului navigant într-o asemenea manieră, încât aceasta să execute misiuni de luptă în toate condițiile meteo, în toate anotimpurile, la munte și la șes. Aeronavele cu care s-a zburat în această perioadă și s-a făcut posibilă îndeplinirea misiunilor primite, au fost 4 elicoptere MI-8, 2 elicoptere IAR-316B și un avion AN-2.





Dintre misiunile de zbor executate amintim:

- zborurile cu încărcătură acroșată;
- zborurile cu trageri aeriene în țintă terestră;
- zborurile de cooperare cu trupele de uscat ale Armatei IV

Transilvania, dintre care cele mai importante sunt: tragerile din elicopter, executate de către luptători din Batalionul de cercetare de la Huedin, transportul de personal și tehnică de luptă, cercetare și lansare de parașutiști, transport personalități de la prim-ministru și membri ai guvernului, până la generali și ofițeri din structurile centrale și locale ale M.Ap.N.

O bună parte a misiunilor de zbor s-a desfășurat în cooperare cu batalioanele de parașutiști de la Câmpia Turzii și Mediaș. Misiunile de parașutare a trupelor au fost executate cu elicopterele MI-8 și avionul AN-2, printre membrii echipajelor numărându-se: lt. cdor. Crețu Ion, cpt.

Ilyes Marian, cpt. Palfi Artur, cpt. Titiana Cornel, cpt. Iurian Ovidiu, lt. cdor. Vitan Alexandru și cpt. Toth Alexandru.

Pe lângă aceste activități cu specific militar, escadrila s-a implicat și în sprijinul autorităților locale, fiindu-le alături la inundații, incendii, în misiuni de căutare-salvare dar și la manifestări culturale, sportive și religioase. Spre exemplu:



- la Balcaniada de parașutism din 1993 a participat cu un elicopter MI-8 echipajul format din cpt. cdor. Buzenchi Laurențiu, cpt. Brumă Teodor și mecanicul de bord Duță Daniel;

- la Campionatul European de parașutism de la Timișoara din anul 1993 escadrila a fost prezentă cu

un elicopter MI-8, pilotat de către lt. cdor. Radu Mugurel și lt. cdor. Dobi Ștefan;

- la filmările din elicopter pentru raliurile Timken 1999 și Castanilor 2000 și-au demonstrat profesionalismul pe elicopterul IAR 316B lt. cdor. Lupoaei Tudorel, cpt. Pop Iuliu, cpt. Robu Constantin și mecanicii de bord Florian Augustin și Popa Ioan;

- transportul de combustibili și bușteni, necesari pentru încălzirea stațiilor meteorologice de la Vlădeasa și Pietrosul Rodnei, și stației de radiolocație de la Muntele Mare, din compunerea echipajelor făcând parte cdor. Bănuț Ionel, cdor. Militaru Constantin și mecanicii de bord Popan Cornel și Gălățan Iulian;

- activitatea în sprijinul Combinatului Industria Sârmei Câmpia Turzii, când echipajul format din cpt. cdor. Buzenchi Laurențiu, cdor. Zafiu Constantin, lt. cdor. Dobi Ștefan și mecanicul de bord Hotea Vasile au dat un imens ajutor la decopertarea și copertarea a 6 hale industriale cu plăci și grinzi de beton, activitate extrem de complexă, prin faptul că, în halele respective, nu s-a întrerupt lucrul, iar zborul cu încărcătură acroșată s-a desfășurat la limita posibilităților tehnice ale elicopterului MI-8.





Toate aceste misiuni nu ar fi fost posibile fără aportul tehnicienilor de aerodrom, al inginerului șef, lt. cdor. Someșan Lian, al celorlalți ingineri și maiștri militari care au efectuat lucrările periodice, verificările și reparațiile curente. Întreaga activitate de zbor a Escadrilei 132 Elicoptere s-a desfășurat fără evenimente majore, din punctul de vedere al siguranței și securității zborului, fiind una dintre puținele unități în care nu s-a înregistrat un accident aviatic.



Escadrila 132 Elicoptere Cluj Napoca și-a încetat activitatea la 31 mai 2002, în urma programului de restructurare a Forțelor Armate Române, mulți aviatori fiind nevoiți să treacă în rezervă, iar o mică parte și-a continuat activitatea în cadrul escadrei de elicoptere din Baza 71 Aeriană Câmpia Turzii, care a luat naștere în urma desființării Regimentului de elicoptere de la Sibiu și a Escadrei 132, ducând mai departe tradițiile aviației militare în județul Cluj.

UNITATEA SPECIALĂ DE AVIAȚIE CLUJ-NAPOCA A MINISTERULUI ADMINISTRAȚIEI ȘI INTERNELOR

Unitatea Specială de Aviație Cluj a M.A.I.

La 1 mai 2008, Ministerul Administrației și Internelor a înființat la Cluj-Napoca o unitate de elicoptere pentru a putea interveni cu eficiență în Transilvania, în sprijinul structurilor subordonate MAI și al unităților administrativ-teritoriale. Începând cu aceeași dată s-au înființat unități similare la Iași și Tulcea.

Unitatea Specială de Aviație Cluj-Napoca este organizată și funcționează în baza OUG nr. 30/2007, privind Organizarea și funcționarea MAI, și a HG nr. 416, cu modificările și completările ulterioare, precum și a Statului de organizare aprobat prin OMIRA nr. I/0556/2008, cu modificările și completările ulterioare.

Aria sa de responsabilitate cuprinde județele: Cluj, Alba, Sibiu, Brașov, Covasna, Harghita, Mureș, Bistrița, Maramureș, Satu Mare și Sălaj.

U.Sp.Av. Cluj-Napoca, la ordinul Inspectoratului General de Aviație, execută, independent sau în cooperare cu alte structuri specializate, următoarele tipuri de misiuni:

- cercetare și supraveghere din aer;
- căutare și salvare;
- transport aerian;
- escortă aeriană;
- comandă și control;
- stingerea incendiilor;
- informare/alertare publică;
- misiuni umanitare și transport aeromedical de urgență în cooperare cu S.M.U.R.D.

Unitatea are în dotare un singur elicopter de tip MI-17, având nr.107. Acesta este echipat cu un dispozitiv de stins incendii, tip Bambi Bucket, cu capacitatea de 3000 l, două țărzi pentru transport bolnavi, cu echipamentul medical de urgență aferent, și poate transporta, în funcție de varianta de echipare, între 8 și 20 de pasageri.

Încadrarea cu piloți, tehnicieni și specialiști de aviație s-a făcut cu personal din Ministerul Apărării Naționale – Statul Major al Forțelor

Aeriene, care anterior se transferaseră la Unitatea Specială de Aviație București a MAI.

Personalul încadrat la acea dată era următorul:

- cdor. Persu Daniel – comandant (Baza 71 Aeriană Câmpia Turzii);
- cdor. Bănuț Ionel – loțiitorul comandantului (Escadrila 132 Elicoptere Someșeni);
- cdor. Crețu Ion – comandant de echipaj (Escadrila 132 Elicoptere Someșeni);
- cpt. cdor. Bucurenciu Mircea – comandant de echipaj (Baza 58 Elicoptere Sibiu);
- lt. cdor. Crăcănel Ginel Claudiu – pilot (Baza 90 Aeriană Otopeni);
- lt. Lușcă Daniel – Victor – pilot (Baza 71 Aeriană Câmpia Turzii);
- lt. col. Obretin Ion – medic de unitate (Baza 71 Aeriană Câmpia Turzii);
- mm. Badiu Cristian – tehnic de bord (Baza 71 Aeriană Câmpia Turzii);
- mm. Mato Tiberiu – tehnic de bord (Baza 71 Aeriană Câmpia Turzii);
- mm. Florescu Florin – specialist comunicații (Baza 71 Aeriană Câmpia Turzii).

De la înființare și până în prezent, la comanda unității s-au aflat:

- cdor. Persu Daniel – comandant 01.05.2008-28.02.2015;
- cdor. Bănuț Ionel – loțiitor comandant 01.05.2008-31.03.2009;
- cdor. Ola Gavril – șef stat major;
- cdor. Crețu Ion – loțiitor comandant 01.04.2009-28.02.2015; comandant 01.03.2015-27.08.2017;
- cdor. Lușcă Daniel-Victor – loțiitor comandant 01.05.2015 – 27.08.2017; comandant din 28.08.2017.

Misiuni executate în perioada 2010-2018:

- de căutare-salvare cu Salvamont Maramureș, Sibiu, Mureș, Alba, Munții Retezat, misiune ordonată de căutare, salvare, evacuare a 3 turiști străini în Munții Făgăraș, în cooperare cu Serviciul Public Județean Salvamont Argeș. (I.G.S.U.);

- supravegherea frontierei;

- aplicația MASH 2010 – zbor demonstrativ de căutare-salvare montană;

- zboruri de cooperare și aerofoto;



- zboruri pentru supraveghere și stins incendii Covasna, Harghita, Mehedinți, Hunedoara, Beliș-Cluj, cetatea Poienari-Argeș, Parcul Național Domogled-Mehedinți, Baia Borșa-Maramureș;
- mitinguri aeriene la Cluj-Napoca, Satu Mare;
- misiuni umanitare, în cooperare cu SMURD;





- misiuni de survol și observare aeriană a infrastructurii aeroportuare;
- participare la parade militare;
- misiuni de salvare de efectele inundațiilor în Oltenia;
- misiuni de transport al echipei medicale implicate în activitatea de prelevare și transport organe umane;
- misiune de transport răniți grav;



- misiune la solicitarea C.J. Sibiu de transport materiale la refugiu montan Lacul Căltun M-ții Făgăraș;
- misiune ordonată de evacuare a turiștilor blocați la cabana Bâlea Lac, în cooperare cu I.G.S.U.;
- misiune ordonată la solicitarea Serviciului Salvamont Mureș, pentru transport materiale necesare la construcția de refugii montane în zona Munților Călimani. (I.G.S.U.);
- misiune ordonată de transport pacienți în cooperare cu D.S.U. de la EMT Israel.

Pe lângă misiunile executate cu elicopterul MI-17, piloții unității dețin licența de zbor și pe elicopterul EC-135, cu care execută misiuni aeromedicale SMURD la punctele aeromedicale din Târgu Mureș, Arad, Iași și Craiova.

Un rol în asigurarea misiunilor de zbor cu date de navigație îl are Centrul Operațional al unității, acolo unde este șef cdor. Kirsh Septimiu, provenit de la Baza 71 Aeriană Câmpia Turzii, iar meteorolog principal este cdor. Angheloiu Daniel, provenit din cadrele fostei Escadrile 132 Elicoptere Someșeni.

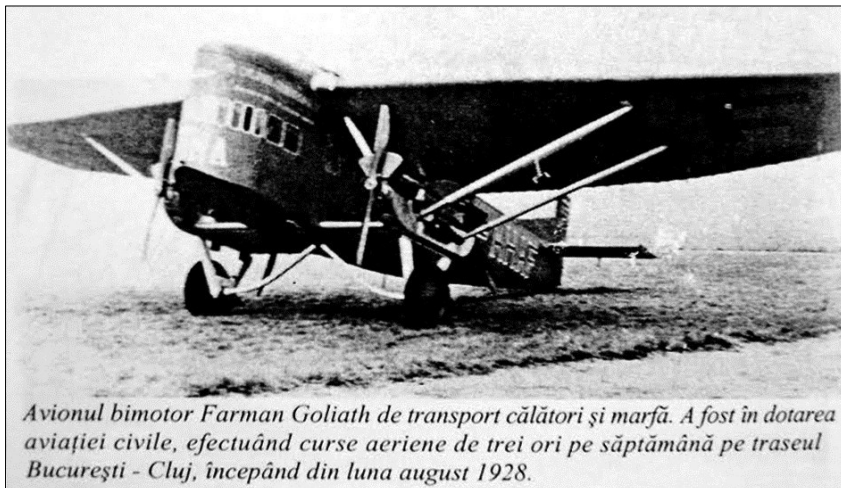
AEROPORTUL CLUJ

cdr. av. rtr. Laurențiu Buzenchi

„În urmă cu 100 de ani, pe lunca râului Someșul Mic, în satul Someșeni, situat la est de Cluj, la o distanță de 8 km de centru, pe șoseaua care leagă municipiul de Regiunea de Nord-Vest a României, în 15 decembrie 1917, ia ființă primul aeroport clujean, prin alocarea unui teren de către Prefectura Cluj prin documentul nr. 447.238/1917, emis de Ministerul Apărării Regale Maghiare.

După Primul Război Mondial, pe acest teren se înființează Aerodromul Militar Român, Someșeni-Cluj, pe care își desfășoară activitatea Grupul 2 aviație informație, dotat cu avioane de tip Breguet și Potez, pe care se efectuau zboruri de școală și de antrenament.”¹ În 1920, s-a înființat Aviația Civilă. Chiar dacă a funcționat în cadrul Ministerului Comunicațiilor, era considerată ca o structură de rezervă a Aviației Militare.

În 1928, Ministerul de Război al României înființează Serviciul Național de Navigație Aeriană și cu scopul deschiderii unei linii de transport aerian de pasageri între București și Cluj, linie care este deservită de avioane de tip «Farman – Goliath», bimotoare cu 10 locuri.



Avionul bimotor Farman Goliath de transport călători și marfă. A fost în dotarea aviației civile, efectuând curse aeriene de trei ori pe săptămână pe traseul București - Cluj, începând din luna august 1928.

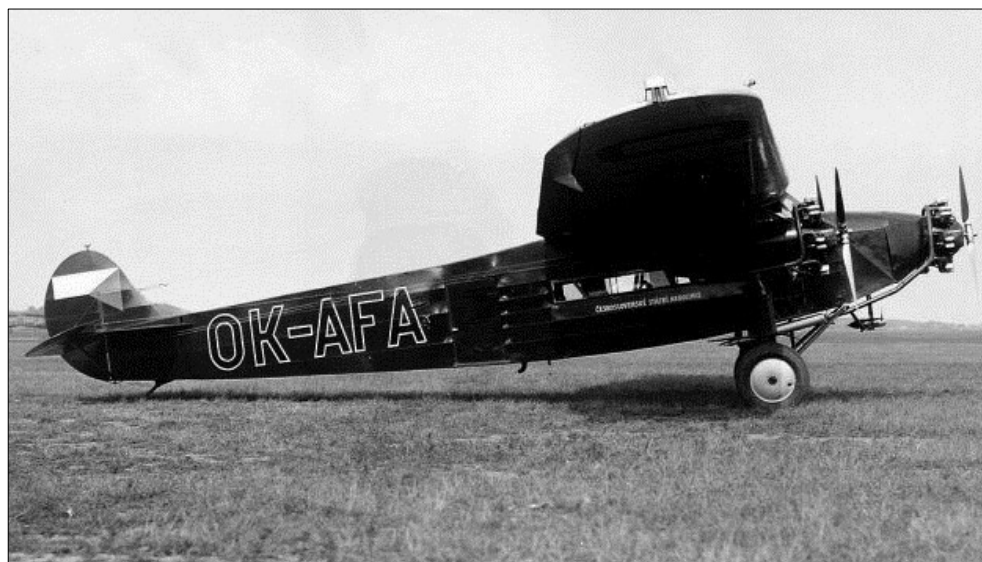
¹ Aeroportul Internațional „Avram Iancu” Cluj la 100 de ani, Editura Studia, 2017, pp. 36-37.

La 8 iunie 1931, pe Aerodromul Someșeni-Cluj aterizează un număr de 36 de avioane cu participanții la „Raliul Internațional de Aviație”, care reprezintă aproape întreaga Europa Continentală. Cu acest prilej, autoritățile locale, împreună cu Aeroclubul Regal Român, organizează un miting de aviație, la care participă un numeros public.

Începuturile aviației civile la Cluj datează din 1 aprilie 1932, când Ministerul Industriei și Comerțului din România înființează Aeroportul Civil Cluj, a cărui activitate se desfășoară pe Aerodromul Militar Someșeni, când au început să fie operate curse destinate transportului de pasageri.”²

La 1 mai 1933, se deschide linia aeriană București – Cluj, deservită de către compania L.A.R.E.S. – „Liniile Aeriene Române de Stat”, cu avioane de tip „Junkers 13”, cu capacitatea de 5 locuri.

La 11 septembrie 1933, compania C.S.A. CZECH AIRLINES, a Republicii Cehoslovace, deschide prima linie internațională Praga – Cluj, deservită de avioane „Avia-Foker”, de 8 locuri. În baza Deciziei Ministeriale nr. 219532/1933, Aeroportul Cluj a fost declarat Aeroport Vamal Internațional. În cursul aceluiași an începe angajarea personalului care să deservească aceste linii aeriene și pentru transportul călătorilor din oraș la aeroport. Personalul aeroportului crește de la 6 angajați, în anul 1934, la un număr de 16, în 1939.



² *Ibidem*, p. 38, 50.

La 6 iunie 1935, pe Aeroportul Cluj are loc dezvelirea plăcii comemorative, în amintirea reîntoarcerii în țară a Majestății Sale, Regele Carol al II-lea.

La 15 noiembrie 1935, se deschid noi rute: Moscova – Cluj – Praga, deservită de compania sovietică *Aeroflot* cu avioane bimotoare McDonnell Douglas DC-2, cu 14 locuri, iar, pe rutele Cluj-Satu Mare, Cernăuți-Cluj-Arad, cu avioane „Lockheed Electra” de 10 locuri și „Dragon Rapid” de 5 locuri, ocazie cu care au loc numeroase mitinguri și concursuri aviatice.

La 1936, Societatea Anonimă Română de Transport Aerian (S.A.R.T.A.) a deschis linia aeriană București-Cluj-Ujgorod-Piestany-Praga³.

La 31 august 1938, are loc concursul „Micii Înțelegeri”, concurs la care a participat și Charles Lindberg – primul pilot care a traversat Oceanul Atlantic în zbor –, sosind la Cluj cu avionul de la Odessa, în drum spre Praga.

La 1964, încep lucrări de modernizare a întregului aeroport, prin construirea unei noi piste de decolare/aterizare de beton 1850x45 m. Se efectuează lucrări la platformă, la instalațiile și echipamentele de radionavigație, precum și la clădirile și amplasamentele necesare acestora.

La 21 mai 1970, are loc inaugurarea noii clădiri a Aeroportului Cluj, devenind astfel operațional și echipat cu toate dotările necesare activității, în condiții de siguranță și securitate.



³ *Istoria Aviației Române*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1984, p. 242.

În perioada 1971-1990 se desfășoară doar zboruri interne pe rutele Cluj-Napoca – București, Timișoara, Iași și, vara, Constanța.

La 15 mai 1997 Aeroportul Cluj-Napoca este desemnat membru ACI Europe (Consiliul Internațional al Aeroporturilor, regiunea Europa).

La 4 august 1997, prin Hotărârea Guvernului României nr. 398/1997, privind trecerea unor regii autonome aeroportuare de sub autoritatea Ministerului Transporturilor, sub autoritatea Consiliilor Județene, Aeroportul Internațional Cluj-Napoca trece în subordinea Consiliului Județean Cluj.

Bibliografie:

Aeroportul Internațional „Avram Iancu” Cluj la 100 de ani, Editura Studia, Cluj, 2017.

Istoria Aviației Române, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1985.

ISTORIA AEROPORTULUI INTERNAȚIONAL „AVRAM IANCU” CLUJ

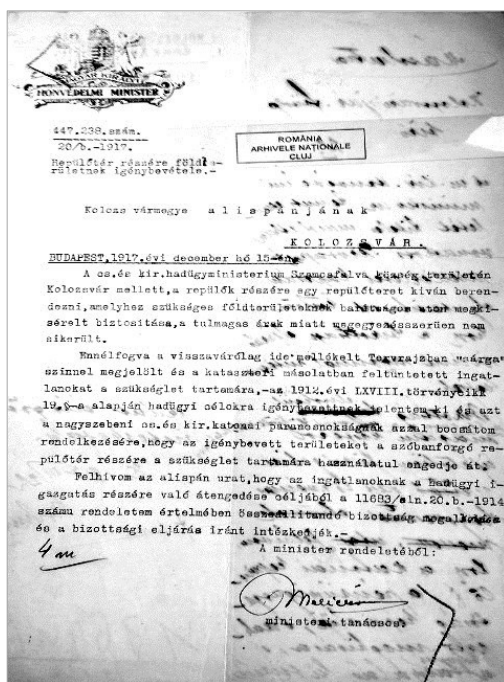
Anamaria Nemeti, Patricia Neamțiu

Aeroportul Internațional „Avram Iancu” Cluj, situat în cel mai important centru urban al Transilvaniei, este al doilea aeroport al țării din punct de vedere al traficului de pasageri și unul dintre cele mai importante aeroporturi din regiunea de sud-est a Europei. Aeroportul Internațional „Avram Iancu” Cluj este considerat o forță motoare pentru dezvoltarea unei arii geografice care se extinde mult în afara limitelor județului Cluj, devenind *poarta aeriană a Transilvaniei*.

Numeroase au fost momentele care au marcat istoria Aeroportului Internațional „Avram Iancu” Cluj. Acesta a devenit lider regional pentru excelența serviciilor oferite, profesionalismul de care a dat dovadă, managementul acestuia și capacitatea de adaptare la industria aviației civile, o piață aflată într-o continuă dezvoltare.

Luând în considerare contextul socio-economic național și internațional, tendințele din industria aviației civile, precum și reglementările internaționale care se aplică aviației civile, Aeroportul Internațional „Avram Iancu” Cluj își adaptează strategiile de dezvoltare, astfel încât pasagerii și partenerii săi să beneficieze de servicii de înaltă calitate în ceea ce privește infrastructura, securitatea și siguranța.

Primele atestări documentare ale aeroportului datează din anul 1917, atunci când, din ordinul Ministerului Apărării Regale Maghiare, în baza legii LXVIII, din 1912, Art.19, Prefectura Cluj a alocat un teren pentru viitorul aeroport militar, în Someșeni-Cluj. Astfel, în 1918, anul Marii Uniri, pe aeroportul din Someșeni au început primele activități militare.

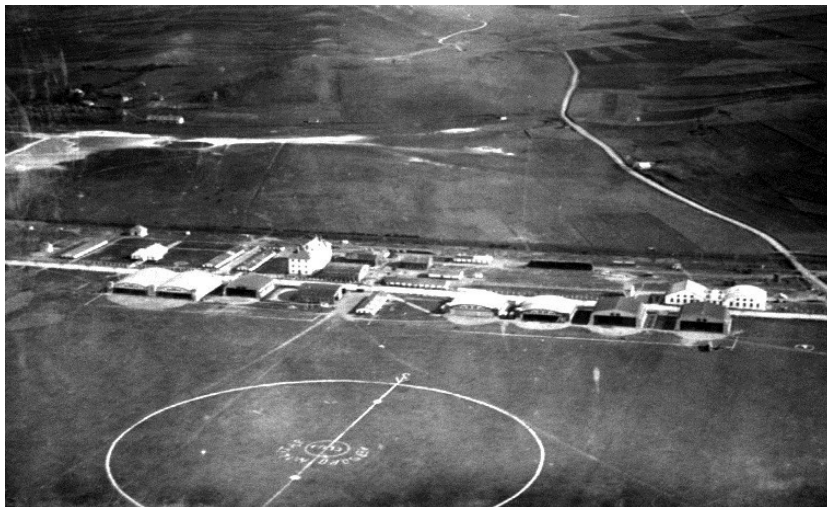


Unul din zborurile consemnate în istoria aviației din Transilvania este zborul a doi ofițeri de aviație, Constantin Motaș și Constantin Precup, care au aterizat la Cluj, în decembrie 1918, pentru a anunța formarea statului „România Mare”.

În următorii ani pe aeroportul din Someșeni s-au desfășurat activități militare, prilej cu care aeroportul a fost vizitat de către oficialități importante din acea perioadă. În anul 1922, Regele Ferdinand I a efectuat o vizită oficială la baza militară din Someșeni-Cluj, unde activa Grupul II de Aviație și Informație. Baza militară a fost dotată cu avioane de tip Brequet și Potez cu motoare Renault, fiind primele avioane de origine franceză cumpărate de România. Avioanele erau dedicate acțiunilor militare de recunoaștere, misiunilor de cercetare și activităților de fotometrie.

În anul 1931, a fost organizat pe aeroportul militar Someșeni „Raliul Internațional de Aviație”, ocazie cu care au aterizat la Cluj peste 36 de avioane cu participanți din întreaga Europă Continentală. De asemenea, autoritățile locale, împreună cu Aeroclubul Regal Român, au organizat un miting aviatic.

Poziționarea strategică, dezvoltarea economică a Clujului și interesele politice au dus la dezvoltarea transportului aerian în regiune. Astfel, în anul 1932, vechiul aeroport militar de la Someșeni a devenit Aeroport Civil, din ordinul Ministerului Industriei și Comerțului din România. Din luna aprilie a anului 1932, au fost operate primele zboruri destinate transportului de pasageri, pe ruta Cluj – București cu avioane de tip Farman-Goliath, dotate cu două motoare și având o capacitate de 10 locuri.



Un an mai târziu, la data de 1 mai 1933, a fost deschisă cursa aeriană București – Cluj, operată de Liniile Aeriene Române de Stat – L.A.R.E.S. Zborurile erau efectuate cu avioane de tip Junkers 13, cu o capacitate de 5 locuri. În data de 11 septembrie, a aceluiași an, aeroportul clujean a fost declarat Aeroport Vamal Internațional. Primele zboruri internaționale au fost operate de compania C.S.A. Czech Airlines, pe ruta Praga – Cluj – București, cu avioane de tip Avia-Focker.

De istoria Aeroportului Civil Cluj sunt legate nume celebre și momente ale istoriei românești. Astfel, conform consemnărilor istorice, în 6 iunie 1930, Carol al II-lea se întorcea cu avionul de la Paris în țară, cu scopul de a revendica tronul, la care renunțase în 1925. Avionul a pierdut combustibil și a aterizat forțat pe un teren de lângă Vadul Crișului. După câteva ore, un alt avion, care a pornit de la Cluj, a aterizat pe același câmp de la Vadul Crișului, de unde l-a preluat pe Carol II. După o scurtă escală pe aeroportul din Someșeni, acesta a plecat mai departe spre București-Băneasa, unde a aterizat în 7 iunie, de dimineață. A doua zi, Carol al II-lea a devenit rege. Cinci ani mai târziu, în anul 1935, pe Aeroportul Civil Cluj, a fost dezvelită o placă comemorativă în amintirea reîntoarcerii în țară a regelui Carol al II-lea.



Charles Lindberg la Cluj

În anul 1938, pilotul american de origine suedeză Charles Lindbergh a aterizat la Cluj cu ocazia desfășurării concursului aeronautic „Micii Înțelegeri”. Charles Lindbergh a sosit la Cluj de la Odessa în drumul său spre Praga. Considerat unul dintre pionierii aviației internaționale, Charles Lindbergh a devenit celebru pentru efectuarea primului zbor transatlantic de la New-York la Paris, în anul 1927.

Aeroportul s-a dezvoltat treptat, iar, în anul 1939, a fost dată în exploatare o nouă clădire. Potrivit istoricilor, până în anul 1939, pe Aeroportul Cluj-Someșeni au aterizat și decolat 435 avioane de pasageri și 321 avioane sportive, în total înregistrându-se 1395 de pasageri, iar numărul angajaților a fost suplimentat de la 6 la 16.

În timpul Celui de-al Doilea Război Mondial, ca urmare a necesității înființării unei baze aeriene în zonă, Aeroportul Cluj a devenit cel mai important aeroport militar din Transilvania. În urma bombardamentelor repetate, aeroportul a fost distrus în totalitate, în anul 1944.

După Cel de-Al Doilea Război Mondial, activitatea aeroportului a fost reluată și s-a desfășurat într-o clădire care ținea loc de aerogară.



În perioada 1948-1959, pe Aeroportul Civil Cluj au fost efectuate doar zboruri pe rute interne, operate de compania T.A.R.S. – Transporturile Aeriene Româno-Sovietice, înființată în august 1945 de către guvernele român și sovietic și care, 9 ani mai târziu, a devenit ceea ce azi este TAROM.

Complet distrus în timpul Celui de-Al Doilea Război Mondial, aeroportul a fost reconstruit treptat între anii 1960-1970. Necesitatea dezvoltării infrastructurii aeroportuare, adaptată la piața aviației civile, a făcut ca, în anul 1964, să înceapă lucrările de modernizare a întregului aeroport. Au fost demarate lucrările de construcție a unei noi piste de decolare/aterizare de 1.850 m lungime și 45 m lățime, care, după 2013, a devenit cale de rulare.

De asemenea, au fost demarate lucrările de construcție a unei platforme de staționare aeronave, a bretelei de legătură dintre pistă și platformă și au fost construite clădiri și amplasamente conexe, dedicate echipamentelor de radionavigație.

După zece ani de reconstrucție și modernizare, a fost dat în folosință noul terminal de pasageri al aeroportului clujean, care a funcționat timp de două decenii până la următorul ciclu de modernizare care a început în anii '90. În 1970, a avut loc inaugurarea noii clădiri a Aeroportului Cluj, acesta devenind operațional și echipat cu toate dotările necesare desfășurării activității în condiții de siguranță și securitate.



După terminarea lucrărilor de modernizare, din punctul de vedere al traficului de pasageri, a urmat o perioadă de stagnare. Între anii 1971-1995 de pe Aeroportul Cluj au fost operate doar zboruri interne înspre și dinspre București, iar, în perioada estivală, se efectuau zboruri spre Constanța.

Un important pas pentru Aeroportul Cluj a fost redeschiderea traficului internațional de pasageri și marfă în anul 1996. A fost deschis punctul de control pentru trecerea frontierei și a fost înființată unitatea vamală a aeroportului pentru traficul de călători și marfă, devenind Aeroportul Internațional Cluj-Napoca. Deschiderea traficului

internațional de pasageri și marfă a dus la creșterea traficului, iar, la finele anului 1996, au fost înregistrați 32.538 de pasageri.

Aeroportul Internațional Cluj-Napoca, cu un trafic în creștere, și-a stabilit ca obiectiv consolidarea poziției de principal aeroport al Transilvaniei, iar, odată cu deschiderea traficului internațional de pasageri și mărfuri, de a fi recunoscut și pe plan internațional. Eforturile depuse de echipa managerială a aeroportului au fost recunoscute în mai 1997, când Aeroportul Internațional Cluj a fost desemnat membru ACI Europe – Consiliul Internațional al Aeroporturilor, Regiunea Europa. ACI Europe este o organizație fondată în 1991 la Bruxelles, având ca scop reprezentarea intereselor aeroporturilor în fața instituțiilor politice și de aviație la nivel comunitar.

În anul 1997, ca urmare a Hotărârii de Guvern nr. 398/1997, Aeroportul Internațional Cluj a trecut de la Ministerul Transporturilor în subordinea Consiliului Județean Cluj.

Între anii 1998-1999, au fost deschise noi rute aeriene. Compania TAROM a deschis zboruri pe ruta Cluj-Napoca – Bologna, iar compania aeriană Carpatair a început operarea a două zboruri spre Italia, spre destinațiile Treviso și Bologna.

Creșterea traficului de pasageri a dus la necesitatea dezvoltării infrastructurii aeroportuare și a modernizării aeroportului, fapt pentru care echipa managerială, împreună cu Consiliul Județean Cluj, au stabilit un plan de dezvoltare pe termen lung a aeroportului, care să facă față unui trafic de 2 milioane de pasageri.

În anul 2000, odată cu începerea negocierilor României de aderare la Uniunea Europeană, Aeroportul Internațional Cluj-Napoca a intrat într-unul dintre cele mai ample procese de modernizare din istoria acestuia.

Pentru început, a fost extinsă aerogara veche. Lucrările de construcție efectuate la Terminalul de Sosiri Externe au fost finalizate într-un timp record de doar câteva luni.



Un an mai târziu, Aeroportul Cluj a implementat Sistemul ILS (Instrument Landing System) de CAT 1, care asigură ghidarea aeronavelor până la înălțimea de decizie de 61 m. Treptat, Aeroportul Internațional Cluj-Napoca

a devenit din ce în ce mai cunoscut, fapt pentru care celebrul post de televiziune CNN a realizat un amplu reportaj despre aeroportul din Cluj, iar companiile aeriene luau în considerare tot mai mult oportunitatea de a opera la Cluj-Napoca. În interviul acordat celebrului post de televiziune CNN, David



Ciceo, directorul Aeroportului Internațional Cluj-Napoca, a discutat despre modernizarea aeroportului, astfel încât acesta să aibă capacitatea de a deservi un trafic de 2.000.000 de pasageri.

Un proiect important, pe care Aeroportul Internațional Cluj-Napoca l-a implementat în anul 2002, a fost modernizarea pistei de decolare/aterizare pe direcția 08-26, cu un sistem de iluminare CAT I. Acest nou sistem permitea aterizarea și decolarea aeronavelor în condiții meteo

nefavorabile. Sistemul de iluminare în 7 trepte de intensitate, cu comandă automatizată, asigură protecția aeroportului în caz de căderi de tensiune de mare viteză și contribuia la reducerea consumului de energie.

În 2002, au fost introduse două destinații noi, spre München (Germania) și Roma (Italia), rute operate de către compania aeriană Carpatair, iar anul 2002 s-a încheiat cu un număr de 100.000 de pasageri, dublu față de anul 1998. Un an mai târziu, companiile Tarom și Carpatair au introdus zboruri spre Milano (Italia), respectiv Stuttgart (Germania) și Ancona (Italia).

În 2004, au fost demarate studii pentru dezvoltarea infrastructurii existente a aeroportului și au fost finalizate lucrările de modernizare a căii de rulare Alfa. Aceasta a fost extinsă de la 18 m la 28 m.

Tot în aceeași perioadă au fost demarate primele zboruri regulate dedicate exclusiv transportului de poștă și cargo, operate de către compania internațională TNT. Aceste zboruri de tip cargo și poștă au deschis noi posibilități de dezvoltare a județului prin atragerea unor noi companii și societăți multinaționale care să funcționeze în regiune.

În 2004, creșterea traficului de pasageri a reprezentat o preocupare permanentă pentru aeroportul clujean. Echipa managerială a aeroportului clujean a depus eforturi considerabile de negociere pentru a atrage cât mai multe companii aeriene.

Astfel, primele curse aeriene de tip charter au început să opereze la Cluj-Napoca. Companiile aeriene Nouvelair și Lotus Air au introdus zboruri turistice către Egipt și Tunisia.

În anul 2005, rețeaua de rute de tip charter s-a mărit considerabil. Astfel, au fost introduse alte zboruri de tip charter cu următoarele destinații: Malta (Malta), Bodrum (Turcia) și Barcelona (Spania).

Pentru a oferi servicii cât mai bune pasagerilor, partenerilor aeroportului și companiilor aeriene, în anul 2005, a fost extinsă platforma Apron 1 de îmbarcare-debarcare. Suprafața platformei s-a mărit de la 8.000 mp la 20.000 mp și oferea posibilitatea parcurii simultane a 8 aeronave, iar în anul 2006 Aeroportul Internațional Cluj-Napoca a continuat modernizarea infrastructurii, prin extinderea pistei de decolare-aterizare 08-26 de la 1.850 mp la 2100 mp. Totodată, a fost instalat și un sistem de balizaj axial de CAT I, omologat de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română. Sistemul contribuia la îmbunătățirea condițiilor de decolare și aterizare a aeronavelor, în condiții meteo nefavorabile și pentru oferirea unei siguranțe sporite.

Având în vedere investițiile efectuate în infrastructură și modernizarea acesteia, în anul 2006, au apărut pentru prima dată în istoria aeroportului clujean, zborurile low-cost ale companiei aeriene

Blue Air. Zborurile au fost operate spre destinațiile București (România) și Valencia (Spania).

Primele zboruri low-cost au avut o contribuție majoră la atragerea a numeroși pasageri pe aeroport dar și la deschiderea unor noi posibilități de a călători la un sistem tarifar accesibil pasagerilor.

În anul 2007, odată cu aderarea României la Uniunea Europeană, a început un amplu proces de modernizare a aeroportului. A fost demarat proiectul de construcție a terminalelor de Sosiri și Plecări și a corpului de legătură, menite să confere un aspect modern aeroportului clujean. Tot atunci au fost demarate și lucrările de modernizare ale parcării auto și instalarea unui nou sistem de bariere, cu scopul fluidizării traficului auto în perimetrul aeroportului.



Având în vedere necesitatea de modernizare și asigurarea standardelor de securitate și siguranță partenerilor/ operatorilor aerieni și pasagerilor, a fost inițiat procesul de reechipare a pistei de decolare/ aterizare cu un sistem de apropiere CAT I pe direcția 26.

O dată devenit aeroport internațional și recunoscut ca membru în organizații internaționale din domeniul aviației civile, managementul aeroportului a depus eforturi pentru a atrage noi companii aeriene care să opereze la Cluj. Astfel, în anul 2007, cea mai mare companie aeriană low cost din Europa Centrală și de Est, Wizz Air, a început operarea zborurilor pe Aeroportul Internațional Cluj-Napoca către Budapesta, Roma, Barcelona și Londra.

În decursul aceluiași an, compania aeriană TAROM a deschis noi rute de zbor spre Madrid (Spania), Milano și Bologna (Italia) și Frankfurt (Germania). În vara anului 2007, au fost introduse zboruri charter spre zone turistice din Turcia (Antalya), Grecia (Corfu) și Tunisia (Djerba), oferind astfel comunității clujene noi posibilități de vacanță.

Unul dintre momentele importante în istoria Aeroportului Internațional Cluj a fost inaugurarea terminalului de sosiri, la data de 22 mai 2008. Odată cu inaugurarea noii clădiri, Aeroportul Internațional Cluj a pus la dispoziția pasagerilor și partenerilor săi un nou spațiu modern, menit să acomodeze un trafic de pasageri în creștere.

Noul terminal de sosiri, dispus pe o suprafață de 10.812 mp cu trei nivele, a fost dotat cu 3 echipamente de procesare a bagajelor situate în zona sosirilor interne și internaționale. La parter se află spații comerciale, un salon VIP și birouri pentru autoritățile delegate cu controlul pasagerilor și al bagajelor. Noul terminal a fost construit pentru o capacitate de procesare a 2.000.000 de pasageri/an, oferind posibilități de servicii rent-a-car, magazine, cafenele și birouri ale unor agenți economici. La festivitățile de inaugurare a terminalului, din 22 mai 2008, au participat reprezentanți ai Guvernului României, ai administrației locale și județene, dar și reprezentanți ai instituțiilor de stat din sectorul aviației.





Tot în anul 2008, s-a înregistrat o creștere record a traficului de pasageri. În luna aprilie traficul a crescut cu 130% față de aprilie 2007. Această creștere a fost menționată de organizațiile internaționale ca fiind cea mai mare creștere înregistrată pe un aeroport european, din categoria sub 1 milion de pasageri.

„În acest moment, Aeroportul Internațional Cluj are cea mai dinamică evoluție dintre aeroporturile regionale, cu un trafic de sub 1 milion de pasageri din Europa. Înregistrăm creșteri de până la 100%, în timp ce aeroporturile din zonele vecine înregistrează evoluții de maxim 60% anual. (...) În perioada următoare vom continua negocierile cu noi companii aeriene, în vederea diversificării ofertei către pasageri pe toate segmentele, dar și negocierile cu companii care operează deja de pe Aeroportul Internațional Cluj, în vederea deschiderii de noi rute, creșterii numărului de frecvențe și a capacității.”, declara Directorul General David Ciceo, cotidianului „Ziarul Financiar”, la data de 23 mai 2008.

Ca urmare a creșterii numărului de zboruri operate la Cluj, compania aeriană Wizz Air a deschis pe aeroportul clujean cea de-a doua bază operațională din România și a alocat bazei o aeronavă de tip

Airbus A320. De asemenea, a deschis noi rute de zbor spre următoarele destinații: Valencia (Spania), Milano-Bergamo (Italia) și a introdus prima sa cursă internă cu destinația București.

Tot în anul 2008, pe Aeroportul Internațional Cluj au fost introduse zboruri către München și Köln, operate de către companiile Lufthansa, respectiv Germanwings și către Budapesta, efectuate de compania aeriană Malev. Toate aceste zboruri puneau la dispoziția pasagerilor posibilități de conexiune cu marile orașe din Asia și America.

Modernizarea Aeroportului Internațional Cluj a continuat, iar, un an mai târziu, în 2009, a fost dat în folosință Terminalul Plecări. Acesta a fost inaugurat la data de 15 mai 2009 și a fost construit pe o suprafață de 14.235 mp, structurat pe 3 nivele, 24 de ghișee de check-in și 6 porți de îmbarcare. Noul terminal a fost proiectat astfel, încât să poată procesa 1,5 milioane de pasageri/ an și 750 de pasageri/ oră de vârf. Terminalul de plecări pune la dispoziția pasagerilor, angajaților instituției și partenerilor economici, următoarele facilități: o capelă, un salon VIP, un punct sanitar, birourile companiilor aeriene, agenții de ticketing, servicii bancare și de schimb valutar, birouri ale agențiilor de turism, cafenele și alte spații comerciale.

Inaugurarea terminalului a fost marcată de un eveniment la care au participat oficialități precum, prim-ministrul României de la acea vreme, Ministrul Transporturilor și reprezentanți ai instituțiilor locale și județene.



Tot în decursul anului 2009, a fost dată în folosință noua clădire de Handling și PSI, dedicată echipamentelor necesare desfășurării operațiunilor de handling pe platformă, respectiv tot ceea ce ține de deservirea unei aeronave la sol.

Alte evenimente importante în istoria dezvoltării infrastructurii aeroportuare au fost: recepționarea lucrărilor aferente extinderii spre Est a platformei de îmbarcare-debarcare, cu o suprafață de 12.000 mp și care asigura un număr de 3 poziții noi pentru parcare a aeronavelor de

categoria C din gamele „Boeing B737”/ „Airbus A318, A320”, dar și inaugurarea corpului de legătură dintre cele două terminale.

Din punct de vedere al traficului de pasageri pe Aeroportul Internațional Cluj, în anul 2009, au fost deschise noi rute de zbor și au fost suplimentate frecvențele celor existente. Compania TAROM a introdus zborul sezonier către Constanța, facilitându-le pasagerilor deplasarea pe litoral, într-un timp mai scurt.



Cu o nouă infrastructură, în anul 2010, Aeroportul Internațional Cluj-Napoca a înregistrat pentru prima dată în istorie 1 milion de pasageri. Momentul a fost marcat prin organizarea unei festivități de premieră, la care au participat oficialități, printre care și celebrul actor clujean, Florin Piersic, care l-a felicitat pe primul pasager cu numărul 1 milion.



Pe tot parcursul anului 2010 managerul aeroportului a fost invitat la o serie de conferințe internaționale, organizate de instituțiile de profil. Astfel, David Ciceo, Directorul General al Aeroportului Internațional Cluj-Napoca, a fost ales membru în Comitetul Director al prestigioasei organizații, AMPAP (Airport Management Professional Accreditation Programme), specializată în cursuri de management aeroportuar.

„Pentru Aeroportul Cluj, alegerea aceasta înseamnă recunoașterea activității sale în plan internațional. Aeroportul nostru este dat ca exemplu în afara granițelor țării. Este o onoare și pentru România ca un român să fie ales în acest comitet”, a declarat David Ciceo pentru ziarul „Ziua de Cluj”, 15 iulie 2010.

Performanțele Aeroportului Internațional Cluj-Napoca au fost recunoscute și pe plan local. Astfel, în anul 2011, aeroportului clujean i-a fost acordată distincția „Emblema Clujului”, în cadrul unei festivități de premiere a celor mai importante instituții clujene, organizată la Opera Națională Română Cluj-Napoca, și cea de „Aeroportul anului 2010” pentru rezultatele obținute în ceea ce privește lucrările de modernizare și extindere aeroportuare.

În același an, Directorul General Dr. Ing. David Ciceo, a fost desemnat membru al „ACI Europe” (Consiliul Național al Aeroporturilor, Regiunea Europa), în cadrul celei de-a 21-a Adunări Generale. Acest fapt a semnat o realizare remarcabilă pentru aviația civilă din România, luând în considerare importanța ACI Europe în reprezentarea intereselor, orientarea și susținerea activității aeroporturilor din Europa.



Un alt obiectiv de importanță majoră pentru Aeroportul Internațional Cluj-Napoca a fost demararea lucrărilor de construire a unei noi piste de decolare-aterizare. Astfel, în 2011, au fost realizați primii 2100 metri, ce constituie, de fapt, prima etapă a unei investiții ce are în vedere extinderea pistei până la 3500 metri.

Noua pistă a aeroportului a fost construită pe direcția 07-25, cu o lungime de 2100 m și, comparativ cu cea veche, avea o lățime de 45 metri, ajungând până la 60 metri cu tot cu acostamente. Noua pistă a aeroportului a fost dotată cu toate facilitățile necesare funcționării în deplină securitate și siguranță.

În anul 2012, de pe Aeroportul Internațional „Avram Iancu” Cluj se zbura către destinații din Europa, precum: Budapesta, Viena, München, Frankfurt, Dortmund, Paris, Milano-Bergamo, Veneția Treviso, Forlì, Pisa, Roma, Zaragoza, Madrid, Barcelona, Valencia, Palma de Mallorca, Londra, iar, în perioada estivală, spre destinații turistice: Tunis, Skiathos, Creta, Zakynthos, Antalya, Bodrum, Hurghada, zborurile domestice fiind operate spre București. Companiile aeriene care operau aceste zboruri regulate erau următoarele: Wizz Air, Tarom, Lufthansa, Malev.

În anul 2013, a fost inaugurată pista de aterizare și decolare a Aeroportului Internațional Cluj-Napoca și au fost finalizate lucrările aferente noii căi de rulare Foxtrot. Odată cu terminarea lucrărilor la pistă, aeroportul clujean pune la dispoziția companiilor aeriene posibilități de a opera cu aeronave de capacitate mai mare.

Pista veche a aeroportului clujean a fost transformată în cale de rulare – DELTA – și va facilita accesul aeronavelor la platformele de îmbarcare/ debarcare.

„Se spune că doi kilometri de autostradă nu duc nicăieri, dar doi kilometri de pistă te duc oriunde în lume.”, afirma Directorul General David Ciceo, pentru ziarul „Adevărul de Cluj”.

Cu ocazia inaugurării pistei a fost organizat un miting aviatic susținut de către aviatorii Aeroclubului României, Aviației Militare și cei din Ministerul Afacerilor Interne. La eveniment au participat sute de clujeni, oficialități locale, județene și personalități, precum președintele Senatului și președintele Camerei Deputaților. Prima aeronavă care a aterizat pe noua pistă a fost cea care a transportat oficialitățile de la București, un Airbus 318, denumit „Aurel Vlaicu”, și care aparținea companiei aeriene TAROM. Tot cu ocazia acestui eveniment, denumirea Aeroportului Internațional Cluj-Napoca a fost schimbată în Aeroportul Internațional *Avram Iancu* Cluj.



În anul 2013, au fost introduse destinații noi spre: Bari (Italia), Bruxelles Charleroi (Belgia) și Eindhoven (Olanda), zboruri operate de compania aeriană Wizz Air. Compania low-cost a alocat cea de-a treia aeronavă bazei operaționale de pe aeroport.

De asemenea, au fost deschise noi curse charter, operate de către companiile aeriene, Air Bucharest, Aegean Airlines, Pegasus Airlines, Tunisair, Corendon și TAROM, spre următoarele destinații turistice: Zakynthos, Skiathos, Rhodos, Heraklion (Grecia), Antalya (Turcia).

O premieră pe Aeroportul Internațional Cluj-Napoca a fost introducerea rutei Cluj-Napoca – Tel Aviv, operată de compania aeriană Wizz Air, reprezentând prima destinație în afara Europei.

În anul 2014, Aeroportul Internațional *Avram Iancu* Cluj, în parteneriat cu cel mai mare operator de curierat expres și logistică, DHL, a inaugurat un terminal cargo, asigurând astfel comunității pe care o deservește posibilități de transmitere și livrare a coletelor în timp redus față de alte mijloace de transmitere existente pe piața de profil.

În cadrul programului de dezvoltare și modernizare a infrastructurii aeroportuare, în anul 2014, a fost dată în folosință calea de rulare Golf, care asigura accesul la o nouă pistă.

De asemenea, a fost inaugurată o nouă platformă de îmbarcare/debarcare cu o capacitate de două locuri de staționare a aeronavelor de categoria C, de tip Boeing 737 și Airbus A318-A320.



Din programul de modernizare a făcut parte și utilizarea completă a pistei de decolare-aterizare cu un nou sistem de balizaj și echipamente de radionavigație pe direcția 25-Sistem ILS – Instrument Landing System CAT II. Astfel, noul sistem de balizaj oferă condiții de operare îmbunătățite, asigurând aeronavelor vizibilitatea orizontală la aterizare de 300 m, iar cea verticală de 30 m, facilitând astfel aterizările în condiții meteo nefavorabile.

Aeroportul Internațional „Avram Iancu” Cluj și-a lărgit rețeaua de rute prin introducerea unor noi zboruri internaționale operate de către companiile aeriene Vueling (spre Roma) și Wizz Air (cu destinația Basel) și a sărbătorit pentru a patra oară în istoria sa pragul de 1 milion de pasageri înregistrați într-un an calendaristic. Anul 2014 s-a încheiat cu alocarea celei de-a patra aeronave de către compania aeriană Wizz Air, la baza sa operațională din Cluj-Napoca.

La începutul anului 2015, organizația ACI EUROPE a menționat Aeroportul Internațional „Avram Iancu” Cluj în topul aeroporturilor europene cu cea mai mare creștere a traficului de pasageri, la categoria aeroporturilor cu un trafic de sub 5 milioane de pasageri.

Rețeaua de destinații turistice s-a dezvoltat din ce în ce mai mult, Wizz Air a introdus zborul regulat spre Köln, iar, spre finalul anului 2015, compania aeriană low-cost a început operarea zborurilor spre Dubai. Lansarea acestui zbor a fost o premieră pentru Cluj și pentru întreaga Regiune Nord Vestică, deschizând noi posibilități de zbor spre Orientul Mijlociu și de conexiune cu restul continentului asiatic.

Odată cu începerea sezonului de vară, au fost puse la dispoziția clujenilor noi zboruri charter turistice, cu plecare de pe Aeroportul Internațional „Avram Iancu” Cluj, spre 10 destinații de vacanță: Antalya, Chania, Corfu, Hurghada, Heraklion, Zakynthos, Rhodos, Skiathos, Palma de Mallorca și Tunis, din 5 țări: Turcia, Grecia, Spania, Egipt și Tunisia.

Dezvoltarea aeroportului clujean a fost recunoscută pe plan internațional în cadrul unui eveniment de mare anvergură din aviația civilă. Cu prilejul Adunării Generale și Conferinței ACI World, Aeroportului Internațional „Avram Iancu” Cluj i-a fost acordat un premiu pentru contribuția adusă la siguranța aeroportuară, în cadrul programului APEX – Airport Excellence in Safety, care se derulează sub egida ACI World, cu sprijinul ICAO. APEX asigură pentru aeroporturile din lume asistența necesară cu privire la siguranța aeroportuară în conformitate cu toate recomandările și standardele aplicate de aviația civilă. La festivitatea de



decernare Angela Gittens, Director General al ACI World, a afirmat următoarele: „Cu Înaltă considerație pentru contribuția excepțională adusă Comunității Internaționale de Aeroporturi prin oferirea expertizei în cadrul programului privind siguranța – APEX al Airports Council International, care promovează îmbunătățirea continuă a performanțelor în siguranța operațională a aeroporturilor din întreaga lume.”

Eforturile depuse de echipa managerială de a atrage noi companii aeriene și de a dezvolta rețeaua de rute se concretizează, în anul 2016, cu deschiderea a două noi zboruri importante. Astfel, s-a deschis linia aeriană Cluj-Napoca – Istanbul, operată de una dintre cele mai mari companii aeriene, Turkish Airlines. Intrarea pe piața clujeană a companiei aeriene a adus beneficii aeroportului și pasagerilor acestuia, asigurând conexiunea spre Orientul Mijlociu, Orientul Îndepărtat sau continentul american.

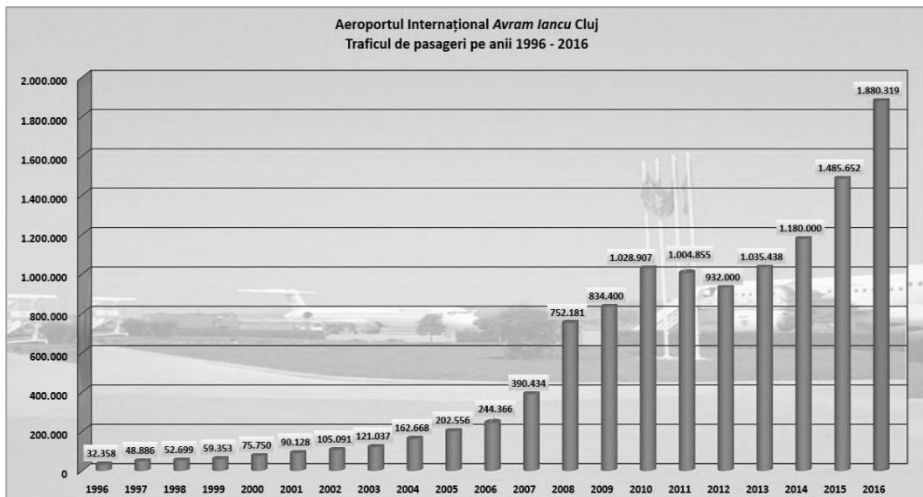
În anul 2016, compania aeriană Lot Polish Airlines a introdus zborul către capitala Poloniei, Varșovia. Odată cu lansarea acestui zbor se deschideau noi oportunități de conexiune cu aeroporturi de pe continentul american, luând în considerare faptul că Lot Polish Airlines operează zboruri transatlantice.

De asemenea, au fost lansate zboruri noi de către compania aeriană Wizz Air, cu următoarele destinații: München, Berlin, Doncaster, Billund, Alicante și Malaga. Cu bază operațională la Cluj, Wizz Air a alocat aici cea de-a 5-a aeronavă și a sărbătorit pasagerul cu numărul 6 milioane înregistrat pe aeroportul clujean.



Tot în anul 2016, Blue Air a lansat 4 rute noi, respectiv spre București, Liverpool, Dublin și Birmingham. Compania aeriană Blue Air a deschis o bază operațională cu alocarea primei aeronave, un Boeing 737-800 cu o capacitate de 189 de locuri.

În ultimii 20 de ani de experiență, dezvoltare, extindere și recunoaștere pe plan internațional, Aeroportul Internațional „Avram Iancu” Cluj a cunoscut cea mai dinamică creștere a traficului de pasageri, în rândul aeroporturilor din România.



Astfel, dacă în anul 1996 au fost înregistrați 32.538 de pasageri, anul 2016 s-a terminat cu un trafic de 1.880.319 de pasageri.

Pentru prima dată în istoria sa, în anul 2017, Aeroportul Internațional „Avram Iancu” Cluj a sărbătorit pasagerul cu numărul 2.000.000, consolidându-și poziția de primul aeroport regional al țării.



Pe parcursul anului 2017 au fost deschise noi zboruri de către companiile care operează pe Aeroportul Cluj. Astfel, au fost lansate noi zboruri spre Bratislava, Malta, Stockholm, Larnaca, operate de către compania Wizz Air, oferind o nouă alternativă pentru călătoriile de tip city-break sau cele de afaceri.

De asemenea, compania aeriană Blue Air și-a extins rețeaua de rute de la Cluj, lansând noi zboruri precum: Larnaca, Nisa, Hamburg, Tel Aviv. Având în vedere concurența acerbă între companiile aeriene ce operează pe aeroportul clujean, Blue Air a venit cu o noutate, și anume zborul pe ruta Cluj-Napoca – Constanța.

Cea mai mare companie aeriană germană, Lufthansa, și-a continuat extinderea rutelor operate de pe Aeroportul Internațional „Avram Iancu” Cluj prin deschiderea unui zbor către Germania, cu destinația Frankfurt.

Ca urmare a dezvoltării rețelei de rute pe Aeroportul Internațional Cluj, anul 2017 s-a încheiat cu un număr record de pasageri, de 2,69 milioane. La data de 26 iunie 2017 au fost înregistrați cei mai mulți pasageri deserviți într-o singură zi pe aeroportul clujean, respectiv 10.189 pasageri.

La finalul anului 2017 a fost înregistrată o creștere a pasagerilor de aproape 50%, comparativ cu anul 2016.

În luna iulie a anului 2017, Aeroportul Internațional „Avram Iancu” Cluj a aniversat 100 de ani de la primele activități aviatice pe Aerodromul din Someșeni Cluj. Cu această ocazie a fost celebrat și pasagerul cu numărul 1 milion, a 7-a oară în istoria aeroportului clujean.

La fel ca în anii anteriori, Aeroportul Internațional „Avram Iancu” Cluj a pus bazele unui nou plan de dezvoltare pe termen lung (2017-2030), vizând atingerea pragului de 7 milioane de pasageri. Însă, acest obiectiv presupune noi investiții care să lărgescă capacitățile operaționale ale aeroportului. Astfel, în anul 2017, la Aeroportul Internațional *Avram Iancu* Cluj, au fost desfășurate lucrări pentru Modernizarea Terminalului de Plecări – Zona Regrupare, precum și construirea unei noi Platforme de staționare aeronave și suprafețe de handling aferente (APRON 2).

În anul 2018, a fost dată în folosință platforma de staționare Apron 2, pentru aeronave de categoria C (Airbus A321/ Boeing B738), cu o suprafață totală de peste 20.000 mp, și două noi porți de îmbarcare cu o nouă zonă de așteptare/ îmbarcare pentru zborurile internaționale.



O premieră pentru Aeroportul Internațional *Avram Iancu* Cluj a fost începerea operării companiei aeriene Aegean Airlines a zborurilor spre Atena (Grecia). De asemenea, au fost introduse zboruri spre Viena (Austria), Lyon (Franța), Atena (Grecia) și Birmingham (Regatul Unit), operate de compania aeriană Wizz Air, iar compania aeriană TAROM a început operarea zborurilor spre Paris-Charles de Gaulle (Franța) și zboruri domestice spre Timișoara (România).

Astfel, în anul 2018, de pe Aeroportul Internațional *Avram Iancu* Cluj pasagerii aveau posibilitatea de a călători spre 45 de destinații, către 21 de țări din Europa și Orientul Mijlociu.

Mai devreme decât în anul 2017, Aeroportul Internațional *Avram Iancu* Cluj a atins pentru a doua oară în istoria sa pragul de 2 milioane de pasageri înregistrați într-un an calendaristic, la data de 7 septembrie 2018.

Pentru următorii ani se estimează că traficul va ajunge la 7 milioane de pasageri, iar echipa managerială a aeroportului lucrează la o strategie de dezvoltare a infrastructurii pentru următoarea perioadă, care presupune, printre altele, construirea unui nou terminal și prelungirea pistei la 3500 de m.



AEROCLUBUL ROMÂNIEI CLUJ (DEZMIR)

SCURT ISTORIC

cdr. av. rtr. Laurențiu Buzenchi

Primul club aviatic dotat cu un aerostat captiv a fost înființat la București de către prințul George Valentin Bibescu, în anul 1904.

Primele zboruri au fost executate la Posada, pe Valea Prahovei, cu un planor de tip Chanute construit în Franța. Aceste zboruri au fost realizate în remorcaj de automobil, în anul 1907.

În Italia, Henri Coandă construiește primul său planor.

În 1908, la Galați, Ing. Petru Adrianor construiește un planor cu care face mai multe zboruri de pe dealurile din apropiere.

În 1909, la București, sunt realizate primele zboruri cu un planor biplan. La Bințiți, lângă Orăștie, Aurel Vlaicu zboară cu un aparat de construcție proprie, în luna octombrie executând o serie de zboruri demonstrative la Brașov și Sibiu.

În 1911, Ion Romanescu zboară pe faleza Eforie Sud.

În 1913, George Popoiu zboară la Bârlad.

În 1920, se înființează Aeroclubul Regal Român.

În 1926, pe 17 decembrie, ia ființă, la București, Aeroclubul Albastru, care va avea filiale în toată țara și va impulsiona construcția de plane.

În 1936, la I.A.R. Brașov, se construiesc primele plane de tip Kossel-12 și Kossel-20, după planuri originale din Germania.

Aeroclubul Regal al României a fost înființat la București în 1920, din inițiativa unui grup de aviatori, printre care principele George Valentin Bibescu și lt. Col. Andrei Popovici. A fost recunoscut oficial ca personalitate juridică prin Decretul 1342/1923 (M.O. nr. 7/13 apr. 1923). În același an, s-a afiliat la Federația Aeronautică Internațională (F.A.I., fondată în 12.10.1905, la Paris, cu scopul de a fi un „Organism sportiv Internațional” pentru aeronautică).

Din 1925, Aeroclubul Regal al României a editat revista „Aripi”. În anii următori, s-au înființat aerocluburi în toată țara, care, în 1936, au

fost reunite în cadrul Federației Aeronautice Regale Române. (*Aeronautica Militară Română*, p. 124)

În 1947, Aviația sportivă a intrat în subordinea Organizației Sportului Popular O.S.P. și s-a creat Federația Aeronautică Română F.A.R. S-au creat centre aeronautice sportive sindicale, inclusiv la Cluj (revista „România Aeriană”, nr. 9-10/1947).

În 1948, s-au înființat școli de zbor, fără motor la Cluj (*Istoricul zborului fără motor*, București, ed. Stadion 1972, p. 2)

În 1950, activitatea sportiv-aviatică a fost preluată de Comitetul pentru cultură fizică și sport C.C.F.S., în cadrul căreia a fost înființată Comisia centrală a Aviației Sportive, care avea în subordine Aeroclubul central.

Între 1952-1954, s-au înființat școli de parașutiști sportivi în România, inclusiv la Cluj.

În 1972, în cadrul Comandamentului Aviației Civile – TAROM, a fost înființat Aeroclubul Central Român (*Istoria Aviației Române*, București, Editura Științifică și Enciclopedică, 1984, p. 486-487)

DASCALII SPORTULUI

PREGĂTEȘTE VIITORII ZBURĂTORI



Ștefan Ghiorghiu

... înființată în anul 1947, aviația sportivă a intrat în subordinea Organizației Sportului Popular O.S.P. și s-a creat Federația Aeronautică Română F.A.R. S-au creat centre aeronautice sportive sindicale, inclusiv la Cluj (revista „România Aeriană”, nr. 9-10/1947).

În 1948, s-au înființat școli de zbor, fără motor la Cluj (*Istoricul zborului fără motor*, București, ed. Stadion 1972, p. 2)

În 1950, activitatea sportiv-aviatică a fost preluată de Comitetul pentru cultură fizică și sport C.C.F.S., în cadrul căreia a fost înființată Comisia centrală a Aviației Sportive, care avea în subordine Aeroclubul central.

Între 1952-1954, s-au înființat școli de parașutiști sportivi în România, inclusiv la Cluj.

În 1972, în cadrul Comandamentului Aviației Civile – TAROM, a fost înființat Aeroclubul Central Român (*Istoria Aviației Române*, București, Editura Științifică și Enciclopedică, 1984, p. 486-487)

INDRĂZNET

MERELI ÎN MILCULUI AEROMODELIȘTILOR



Constantin Ciocan

... înființată în anul 1947, aviația sportivă a intrat în subordinea Organizației Sportului Popular O.S.P. și s-a creat Federația Aeronautică Română F.A.R. S-au creat centre aeronautice sportive sindicale, inclusiv la Cluj (revista „România Aeriană”, nr. 9-10/1947).

În 1948, s-au înființat școli de zbor, fără motor la Cluj (*Istoricul zborului fără motor*, București, ed. Stadion 1972, p. 2)

În 1950, activitatea sportiv-aviatică a fost preluată de Comitetul pentru cultură fizică și sport C.C.F.S., în cadrul căreia a fost înființată Comisia centrală a Aviației Sportive, care avea în subordine Aeroclubul central.

Între 1952-1954, s-au înființat școli de parașutiști sportivi în România, inclusiv la Cluj.

În 1972, în cadrul Comandamentului Aviației Civile – TAROM, a fost înființat Aeroclubul Central Român (*Istoria Aviației Române*, București, Editura Științifică și Enciclopedică, 1984, p. 486-487)

VA DEVENI O BUNA PLANORISTA



Camilă Ede

... înființată în anul 1947, aviația sportivă a intrat în subordinea Organizației Sportului Popular O.S.P. și s-a creat Federația Aeronautică Română F.A.R. S-au creat centre aeronautice sportive sindicale, inclusiv la Cluj (revista „România Aeriană”, nr. 9-10/1947).

În 1948, s-au înființat școli de zbor, fără motor la Cluj (*Istoricul zborului fără motor*, București, ed. Stadion 1972, p. 2)

În 1950, activitatea sportiv-aviatică a fost preluată de Comitetul pentru cultură fizică și sport C.C.F.S., în cadrul căreia a fost înființată Comisia centrală a Aviației Sportive, care avea în subordine Aeroclubul central.

Între 1952-1954, s-au înființat școli de parașutiști sportivi în România, inclusiv la Cluj.

În 1972, în cadrul Comandamentului Aviației Civile – TAROM, a fost înființat Aeroclubul Central Român (*Istoria Aviației Române*, București, Editura Științifică și Enciclopedică, 1984, p. 486-487)

ALEXANDRU MIRON



Fost pilot instructor la Aeroclubul României Cluj-Napoca.

Născut la 12 martie 1946, în localitatea Sânicosoară, județul Cluj.

A făcut cursurile primare în satul natal, școala gimnazială la Dezmir, Școala profesională la Tehnofrig Cluj, Liceul „Ady-Șincai” Cluj.

Primul zbor cu planorul I-a executat în 1962, iar primul salt cu parașuta în 1966.

A fost antrenor al lotului de planorism.

A fost arbitru F.A.I. (Federația Internațională Aeronautică).

A executat un număr de 4.500 de ore de zbor pe planor, motoplanor și avioane: IAR 818, Vilga și Zlin 726.

AEROCLUBUL CLUJ

Alexandru Miron

La Cluj, în 28 ianuarie 1938, Ing. Gheorghe Hyp și Bela Bartha, executau primele încercări de zbor, pe dealul de la Gârbău, cu un planor de construcție proprie.

Lansarea s-a făcut la sandou, iar planorul a fost rupt la primul zbor. După declarațiile constructorului Bartha, aceasta s-ar fi produs din lipsa de experiență în pilotaj și a vântului prea puternic.

Activitatea școlii de zbor clujene se reia după 25 octombrie 1944, prin grija lui Ilie Moraru (poreclit de către sportivii anului 1960 'nea Ilie Dieselistul), împreună cu Nicolae Candea, instructor de zbor, născut la Ciuleni, Cluj. Dar, pentru a zbura, nu-ți trebuie numai voință ci și tehnică de zbor. Filiala Asociației Aviatice CFR din Cluj încă nu se refăcuse, așa încât a fost nevoie să se apeleze la Sindicatul Unit al salariaților ceferiștilor, care, în adunarea din 9 aprilie 1945, a hotărât ca, pe lângă clubul CFR, să se înființeze secția de zbor fără motor.

Pentru întocmirea documentației necesare și legale a fost însărcinat Ilie Moraru. Biroul școlii a fost localizat într-o cameră a Hotelului Astoria din Cluj, situat pe strada Horea.

Întrucât zborul cu planorul necesita un teren rezervat acestui scop, s-a intervenit pe lângă Prefectura Cluj, care, prin Decizia 9779/01 aug. 1945, a aprobat funcționarea școlii de zbor, în acord cu alte asociații sportive.

Una dintre acestea a fost organizația studenților reîntorși din refugiu, înființând Uniunea Națională a Studenților din România, secțiunea Cluj de aviație. A doua a fost secția de planorism ce aparținea Asociației Sportive „Fierarul”, administrată de Bartha Bela. Ultima secție de pe lângă Asociația Sportivă „Dermata”, condusă de către instructorul de zbor Hyp Gheorghe.

Toate aceste secții s-au organizat pe lângă sindicate, întrucât acestea dispuneau de fonduri.

Odată reorganizarea făcută, trebuia trecut la activitatea practică de zbor, ajungându-se, în cele din urmă, la DAC (Direcția Aviației Civile), pentru a da aprobare și material volant. Astfel, s-a obținut și acordul Comisiei Aliate de Control (doar eram sub sovietici), comunicat cu documentul nr. 953/ 9 octombrie 1945.

După aceasta a urmat aprobarea de funcționare dată de către Ministerul de Război, comunicată de DAC cu Ordinul 14.594/ 25 ianuarie 1946. Serviciul Tehnic DAC a aprobat un număr de nouă planoare de faza I și două planoare de faza a II-a și un automosor, un sandou și o parașută.

Materialele primite necesitau ample reparații, lucrări care s-au desfășurat pe parcursul anilor 1946-1949.

Activitatea de zbor începe la Cluj sub supravegherea unui șef de pilotaj, numit de DAC cu ordinul nr. 24/ 1 aprilie 1946, în persoana numitului Romanițeanu Ioan, adjunctul comandantului aeroportului Cluj. Data declanșării zborului este de 6 august, cu instructorii Ilie Moraru și Nicolae Candea. Mare pasionat de activitatea planoristică, 'nea Ilie Dieselistul, cum îl alintam sportivii planoriști din anii 1960, instruește o serie de instructori remorcheri de automosor, fiind utili în activitatea ulterioară de zbor. Programul de pregătire a elevilor piloți cuprindea un număr de ore de balansări, prin care elevii se acomodau cu acționarea comenzilor, menținerea planorului la orizontală, trecându-se la partea de alunecări și ulterior la executarea de salturi scurte, urmând ca, în funcție de învățarea controlului planorului în zbor rectiliniu, înălțimea locului de decolare să fie tot mai sus. Acest sistem de instrucție de zbor se execută direct în simpla comandă pe planoare de faza I, cu performanțe aerodinamice reduse, complet deschise, fără carenaje cu fuzelaj de tip „grindă cu zăbrele”. Locul stabilit pentru desfășurarea zborului a fost ales pe panta dinspre Apahida, care dispunea de o denivelare în trepte, numai bun pentru tipul de instruire de la acea vreme.

În anii 1946-1950, Ilie Moraru este numit comandantul școlii de zbor, Nicolae Candea ca instructor de zbor, ajutați de instructorii voluntari Nicolae Gherasim (ziarist în anii 60 la ziarul local din Cluj), Ștefan Peter (pilot pe avioane reactive MIG 15, la Bacău până în 1980), Nicolae Fagadaru, colonel în aviația militară, și comandantul Aeroclubului central Roman, între 1975-1977, Remus Oprea, Gheorghe Drăgușin, Ioan Damian și alți tineri planoriști formați în anii anteriori.

Ca performanță în zborul plutit la panta de notat la 4 august 1946, realizarea vestitului planorist Bartha Bela, pe un planor „Vöcsök” cu recordul de peste 2 ore de zbor. La 10 noiembrie 1946, instructorul Nicolae Candea, cu un planor de tip „Baby” (construit la Reghin) realizează un zbor „plutit” de 3 ore și 10 min.

O reușită cu totul deosebită se realizează în data de 9 octombrie 1946 cu un planor SG-38 de faza I, cu decolare „din mână” de pe creasta pantei, de către instructorul Nicolae Candea, acesta zburând nu mai sus de 20 m față de sol, timp de peste 2 ore.



Bela Bartha, constructorul primului planor la Cluj

În luna aprilie 1947, se înființează la Cluj Comisia aeronautică sportivă sindicală și, nu mult timp după aceasta, direcția Aviației civile împreună cu Federația aeronautică Română înzestrea aeroclubul cu un planor de dublă comandă de tip Kranich, un planor Baby și alte două de faza a II-a „Salamandra”.



Planor Baby YR 643, Planorist Miron Alexandru, 1964

La colectivul de instructori existenți s-a alăturat și Nicolae Culeniuc, care coordona activitatea celor trei secții de zbor. Tot în acest an, la aeroclub sosește un automosor echipat cu cele necesare executării programului de instruire. Ca rezultat al muncii depuse în acest an se raportează:

- categoria A = 63 brevete;
- categoria B = 44 brevete;
- categoria C = 20 brevete.

În acest an, Bela Bartha reușește un record de înălțime de 2.000 de m pentru prima dată la Cluj. Zboruri cu durată de peste 5 ore au fost realizate de către Nicolae Făgădescu (din Aiton, Cluj), Bela Ambrus și Ștefan Sekernyes. Nicolae Culeniuc și Ilie Moraru au atins pentru prima dată înălțimea de 1550 m cu un planor de dublă comandă, zborul fiind considerat o premieră la Cluj. În 1948, Aviația Sportivă trece la Direcția Generală a Aviației Sportive și la Cluj se începe activitatea de zbor în partea a II-a a lunii iunie cu următorii instructori: Iuliu Coraicu, Gheorghe Hye, Alexandru Macsek, Adalbert Gyurka, Liviu Tătaru, Teodor Corneșteanu – șef de pilotaj; Ilie Moraru – șef tehnic.

Pentru elevi s-au amenajat locuri de cazare în corturi. Instrucția de zbor s-a desfășurat pe panta dinspre Apahida, unde terenul avea un taluzaj natural în mai multe trepte, iar zborul la remorcaj de automosor pe aeroportul Someșeni. În acest an, piloții Sergiu Terdic, Ștefan Peter, Vasile Toma, Iosif Szakacs, Vasile Moldovan, Alexandru Lazăr și Leontin Danciu realizează probele necesare obținerii brevetului C. Performanțe, în ceea ce privește zborul de durată, au fost realizate de Alexandru Macsek, în 8 iulie, cu un planor Baby de 8 ore și 45 de minute și Bela Bartha de 6 ore și 45 de minute. Anul de activitate 1948 se încheie la 11 noiembrie cu 4710 lansări, totalizând 288 de ore de zbor.

În anul 1949, la colectivul de instructori existent, se mai alătură Aurel Bucur, șef al școlii de pilotaj, Gheorghe Maistorovici, Paul Manu și Gheorghe Corabian ca instructori, Eraclie Săndulescu maistru tâmplar. Zborul se deschide în luna ianuarie cu lansări la sandou, planoarele fiind transportate cu brațele până sus, pe deal, de unde se pleca în zbor plutit la pantă. În luna februarie, vântul bun din N-V face ca Bella Bartha să realizeze un zbor record de 12 ore și 4 minute, pe un frig aprig. A decolat la ora 10:30 și a aterizat la ora 22:34 (despre acest zbor, Bella Bacsi nu scăpa să povestească sportivilor, ori de câte ori avea ocazia la aerodrom).

În acest an încep și zborurile de distanță, când la 10 iunie, Paul Manu realizează distanță de 83 km pe un planor Baby, Gheorghe Maistorovici 62 de km. În acești ani au învățat arta pilotajului numeroși elevi, unii urmând pregătirea ca sportivi de performanță, alții,

ca Ion Vultur, absolvind Institutul Politehnic și angajându-se la CFR ca inginer, sau Ovidiu Maghiari, care a devenit profesor universitar. Însă, cei fermecați de arta zborului au continuat pregătirea în Școala Militară de zbor cu motor, ca Ion Munteanu, colonel inspector de zbor pe MIG15 la Școala Superioară de Aviație „Aurel Vlaicu” Buzău, Ștefan Cofârlă, colonel instructor tot la Buzău, Remus Vercan la Timișoara (toți fiind din Sânnicoara), Nicolae Făgădescu din Aiton-Cluj, colonel pe avioane reactive, comandant al Aeroclubului Central Român, între anii 1975-1977, Ștefan Peter, colonel la unitatea de Aviație din Bacău, iar, după pensionare, pilot sportiv în cadrul Aeroclubului Cluj, unde în urma unui tragic accident împreună cu sportiva Firuța Someșfălean, studentă la Arte, au terminat și cu zborul și cu viața.

Pe scurt, activitatea anului 1949 se încheie pe 6 decembrie cu un număr de 11.490 zboruri și 726,36 ore de zbor. Anul 1950, la Cluj, începe activitatea de zbor cu Mircea Finescu, șef de pilotaj, Gheorghe Hye, Gheorghe Maistorovici, Paul Manu, Alexandru Kacsek, Liviu Tătaru, Adolbert Gyurka și Gheorghe Korabian instructori, director de școală fiind numit Ilie Moraru. Beneficiind de avantajele pantei care creează pe un vânt de N-V condiții bune pentru un zbor termodinamic, performanțele nu se lasă mult așteptate. Atunci și în aceste condiții, se realizează 1.000 de km zbor de distanță, brevetarea cu certificatul „C” a 6 grupe de piloți planoriști, efectuând un număr de 10.960 zboruri cu 1108 ore de zbor. Tot în această perioadă se încearcă panta de la Nord de Sânnicoară peste Someș și la Dej.

În zborul de distanță cu planorul se realizează trecerea Munților Apuseni de către Paul Manu, care aterizează în Ungaria, după un zbor de 210 km, și Alexandru Mocsek, care aterizează la Oradea, realizând 115 km.

Dorința cea mai mare a piloților clujeni era să ajungă în zbor cu planorul la aeroclubul Sânpetru, considerat leagănul planorismului. În data de 25 iulie 1950, pe un planor de tip Kranich, după 5,39 ore de zbor, instructorul Paul Manu aterizează la poalele Lempeșului, pe aerodromul din Sânpetru. În ceea ce privește zborul de durată, în 13 septembrie 1950, Mircea Finescu și Alexandru Mocsek, pe un planor Kranich, au plutit pe pantă nu mai puțin de 11,18 ore, fiind primul record național realizat la Cluj. Datorită faptului că activitatea de zbor se desfășura cu precădere în zborurile la pantă, cu lansare la sandou, punctul de zbor era situat pe terenul aerodromului situat pe creasta pantei spre S-E.

În aceste condiții, personalul școlii hotărăște să construiască o cabană din cărămidă, cu un etaj, iar materialele necesare sunt cărate de

către elevii piloți cu ranițele. Construcția a rezistat până prin anii 1960, când, în urma colectivizării, terenul a fost luat de CAP-Dezmir, iar materialul din cabană însușit de către localnici. În anul 1951, formați și de instructorii de la aeroclubul Cluj, s-au mai alipit și Olga Gionea cu Stelian Mihuț, dornici să exploateze condițiile favorabile în vederea realizării de recorduri.

La 22 februarie, se fac primele zboruri, cu lansare de pe pantă, cu durată de peste o oră de zbor. De reținut faptul că Mircea Finescu și Alexandru Macsek decolează în dublă comandă pe data de 11 mai 1951 și aterizează în ziua următoare, după un zbor de 17 ore și 9 minute, realizând un record demn de remarcat și totodată de invidiat de către piloții planoriști de performanță. Pe lângă zborul de performanță dorit de către toți piloții elevi și profesioniști, activitatea se desfășoară cu un număr mare de tineri, repartizați în 10 grupe de pregătire. Anul 1951 se încheie cu realizarea unui total de 18.620 lansări, cu 1.124 ore zbor. Ca urmare a rezultatelor obținute în această perioadă, în anul 1952, activitatea practică de zbor se deschide încă din data de 7 ianuarie, cu hotărârea de a realiza performanțe și mai valoroase. Primul zbor de performanță notabil este realizat de Carol Ambruș, care pe un planor „Șohaj”, atinge înălțimea de 2.150 m. La 14 mai, Ilie Moraru realizează zboruri cu durată mai mare de 5 ore și nu este unicul. În urma acestor realizări deosebite, apare ideea depășirii fiecărui record realizat.

Unul dintre cei mai ambițioși instructori veniți la Cluj, tocmai pentru zborul de performanță, este Gheorghe Cucu, care ia decizia de traversare a Carpaților în zbor cu planorul, lucru nerealizat de nimeni până în acel an. În data de 13 iunie, beneficiind de o condiție bună de zbor și un vânt de Nord-Vest, pleacă cu ideea de a traversa pe ruta Sibiu-Pitești, însă, în zona Ocna Mureș – Aiud, condiția termică slăbește și planul de zbor se schimbă pe ruta Tg. Mureș – Brașov.

Pe la orele 16:00, ajuns la Brașov în zona de munte, urcă la 2.000 m și hotărăște intrarea pe Valea Buzăului, traversând lanțul muntos, astfel că pe la orele 18:15 aterizează, depășind orașul Buzău. Este primul zbor de distanță din România de peste 315 km.

Ca record negativ al acestui an, trebuie să avem în vedere că, în urma unei grave indiscipline, Cornel Ambruș, la finalul unui remorcaj de automotor, pe un planor R-22 Futár, nelegat fiind în cabină, este „catapultat”, astfel terminând și cu activitatea de zbor și cu viața. Din păcate au mai urmat și alții după el, dar se știe că aviația cere sacrificii și trebuie să ne împăcăm cu acest gând.

În paralel cu zborul de performanță și școlarizarea de noi elevi piloți, la aeroclubul Cluj s-au format și instructorii de zbor, sosiți de la

Braşov, așa cum a fost Domian Pantea, din Dezmirul învecinat terenului de zbor, și Vasile Tudor, de la Pitești, care a devenit mai târziu istoric și autor a mai multor cărți.

În anul 1953, activitatea de zbor începe, punându-se prioritate pe zborul de instrucție, în vederea formării de noi piloți. Din punct de vedere meteo, condițiile au fost mult mai slabe decât în anii precedenți, în ultimii patru ani realizându-se două insigne de argint și trei recorduri naționale. Activitatea de instruire la automosor se desfășoară „cu încetinitorul”, din cauza faptului că tractarea cablului de la automosor la start, se făcea de către elevi sau cu ajutorul unui cal.

În anul 1954, printr-o hotărâre a Consiliului de Miniștri, aviația sportivă intră în cadrul Asociației Voluntare pentru Propaganda Tehnicii și Culturii Fizice (AVTCF), organizație paramilitară. Axată pe pregătirea tineretului pentru apărarea patriei, activitățile de performanță sunt neglijate, iar rezultatele obținute pe măsură. Din decembrie 1954, printr-un item, Asociația Voluntară pentru sprijinirea Apărării Patriei (AVSAP) se contopește cu AVTCF, propunându-se formarea unui număr de 1.500 de planoriști în 14 școli existente în țară, printre care și cea din Cluj.

Pentru ducerea la îndeplinire a planului propus, s-a avut în vedere consolidarea rețelei de școli, aducându-se din import lunii necesare programului de pregătire a elevilor în regim de internat și planoare necesare după numărul de elevi.

Din nefericire, acest an a fost cu rezultate mult mai slabe pe linie de performanță și recorduri față de anii precedenți (niciun record).

În anul 1955, la Cluj, activitatea începe cu număr de 40 de planoriști planificați a fi formați, dintre care s-au realizat doar 26. În acest an se dă importanță deosebită desfășurării demonstrațiilor de zbor cu publicul în „Meeting”, ajungându-se la 14 demonstrații într-o vară.

În anul 1956, se hotărăște ca toate sectoarele aviației sportive să înceapă programul de pregătire în zbor după normele Federației Aeronautice Internaționale (FAI). La Aeroclubul Cluj, personalul navigant începe pregătirea încă din sezonul alb, când stratul de zăpadă era consistent. În anul 1957, s-a propus pregătirea unui număr de 610 elevi, pe întreaga țară, punându-se accent pe zborul economic, adică mai puține decolări și mai multe ore de zbor.

În 1958, se propune pregătirea elevilor direct în dublă comandă, modernizându-se metodologia de pregătire și scurtarea timpului de instrucție.

Având pantă la Cluj, unde se executau zboruri de lungă durată, aeroclubul îndeplinește criteriile de clasificare, fiind cotate pe primul loc. Începând cu anul 1959, în România se trece la reorganizarea aviației

sportive ce are ca rezultat reducerea drastică a activității de zbor. Mai mult, în 1961, se hotărăște reducerea numărului de aerocluburi sub pretextul creșterii performanțelor de zbor. Din fericire, Aeroclubul Cluj nu a fost printre cele desființate, așa că aici a continuat activitatea de formare cu număr mai mic de elevi, în regim externat, cu remorcaj la automotor încă de la primele zboruri.



Avionul IAK-18, utilizat la remorcajul
planoarelor, 1962

Ca urmare a unei pregătiri în zborul de distanță, România participă la Campionatul Internațional în Polonia, care se desfășoară la Leagan, cu o delegație de 17 piloți, în care Clujul este reprezentat de Nicolae Conța, comandant al aeroclubului, clasându-se pe locul 6 în clasamentul general, din 20 de participanți. În clasamentul Național, același pilot ocupă locul 4 din 16 concurenți. În anul 1962, la Campionatul Național de la Iași, între 5 și 17 august, cu invitați străini, participă același Nicolae Conța, ocupând locul 10 în clasamentul general și locul 7 în cel național.



Flota Aeroclubului Cluj, în anul 1964

În 1963, tot la Iași, are loc Campionatul Național de planorism al României, la care participă din partea Clujului pilotul planorist Adalbert Gyurka, clasându-se pe locul zece, din zece concurenți.

De la această competiție, Clujul nu mai participă la niciun campionat până în 1971.

În perioada 11-25 iulie, la Iași are loc concursul de selecție la care participă 13 piloți din țară. Aeroclubul Cluj trimite un singur concurent în persoana lui Ștefan Szekenyts, care se clasifică pe ultimul loc. După acest concurs are loc tot la Iași campionatul în internațional al României, dar din partea Clujului nu a participat niciun concurent.



Planor IS-4 A, Construit la I.C.A.Brașov



Mașină fantomă, Zambilica, utilizată la deservirea zborului

La concursul de selecție din 1973 de la Iași Clujul e reprezentat de către același Szekernyts, care se clasează pe ultimul loc dintre 16 concurenți. Urmează o pauză de șapte ani în participare.



Avionul PZL-104-Vilga YR VIC, primul avion al Aeroclubului



Figură de planorist, după trecerea la simplă comandă

În anul 1981, are loc la Iași, între 10 și 26 iunie, Campionatul Național de Planorism, la care participă din partea Clujului Mihai Rusu, clasat în final pe locul 2, și Marius Căpușan, pe locul 7 din 8 concurenți, acesta fiind cel mai valoros rezultat de până acum. De menționat că participarea s-a făcut la clasa club. Anul 1982 a fost un an foarte bogat în competiții pe plan extern și intern. Campionatul național cu invitați străini are loc la Iași, în clasamentul masculin Mihai Rusu ajungând pe locul 7, iar Marius Căpușan pe locul 10.



PZL, remorcând două planoare IS28-B2,
pista de zbor Aeroclub Cluj

Concursul de selecție din anul 1983 are loc la Geamăna-Pitești, echipa Clujului fiind compusă din Mihai Rusu, Nicolae Preda, concurenți, și Alexandru Miron, antrenor. La terminarea concursului, sportivul Mihai Rusu se clasează pe locul 4, iar Nicolae Preda pe locul 7 din 8 concurenți.

În anul 1984, are loc Campionatul Internațional al Germaniei de Vest, concursul țărilor socialiste în Cehoslovacia și Campionatul Internațional al URSS.

La niciunul dintre aceste campionate, sportivii clujeni nu au participat. În perioada 14-22 iunie, are loc la Pitești concursul de selecție la care participă 23 de piloți din 8 aerocluburi din țară. De la aeroclubul Cluj participă Marius Căpușan, locul 1 în clasamentul general, Nicolae Preda, locul 3, și Mihai Rusu, locul 8.

După concursul de selecție se continuă cu campionatul național, la care s-au înscris 15 piloți, dintre care trei reprezentanți ai Aeroclubului din

Cluj. Sportivii sunt bine pregătiți, ca atare Nicolae Preda ocupă în clasamentul final locul 1, Marius Căpușan, locul 3, și Mihai Rusu, locul 12.

Între 18 și 31 iulie are loc Campionatul Național al României cu invitați străini, concursul se desfășoară pe un timp total nefavorabil zborului cu planorul (10 zile ploioase). Echipa reprezentativă a Clujului este formată din Nicolae Preda, locul 4 și Marius Căpușan, locul 5, în finală, după trei probe.

În anul 1985, are loc la Pitești un concurs de selecție, în perioada 12-26 iulie. Dintre piloții clujeni participă, Mihai Rusu e situat în clasamentul final pe locul 2, după trei probe parcurse pe o condiție meteo modestă.

La campionatul național cu invitați străini, desfășurat în perioada 8-17 august, tot la Geamăna-Pitești, participă doi concurenți din Franța și Polonia și 20 din România. După șase probe pe trasee triunghiulare, țel fix dus-întors și viteză pe patrulater, în clasamentul final, Marius Căpușan se clasează pe locul 10 și Mihai Rusu pe locul 19. Toți concurenții au zburat pe planoare IS-29 D2.

La Campionatul Național de la Suceava, din anul 1986, în clasamentul general, sportivul clujean Marius Căpușan se clasează pe locul 5 din 14 concurenți. Campionatul Național de Juniori se desfășoară pentru prima dată în România, pe aeroportul Sălicea Suceava, cu participarea sportivului Horia Pintican, clasat, după trei probe, pe locul 15 din 15 concurenți, și Gazinschi Darius pe locul 12, ambii cu 0 puncte în clasament. A fost concursul cel mai slab, în privința condițiilor meteo. După acest campionat, în 1987, urmează tot la Suceava campionatul național cu invitați străini, desfășurat în perioada 7-19 august. La clasa Standard internațional, aeroclubul este reprezentant de către Marius Căpușan, clasat pe locul 5, pe planorul Jantar 2B, din 11 concurenți.

În clasamentul anual pentru zborul de distanță descentralizat în aerocluburi, sportivul clujean Marius Căpușan se clasează pe locul doi. Pentru prima dată, doi sportivi ocupă locul unu cu număr egal de puncte la toate cele trei probe.

În perioada 5-20 august 1988, Campionatul Național de la Suceava s-a desfășurat cu șapte concurenți, din partea clubului Cluj participând Marius Căpușan, clasat pe locul trei, după trei probe pe planorul Jantar 2B. Tot acum are loc primul campionat național de acrobație cu planorul, la Deva, în perioada 9-20 septembrie, la care se înscriu zece concurenți, toți instructori profesioniști din 8 aerocluburi. Aeroclubul Cluj este reprezentant de Ioan Duma care se clasează pe locul întâi, câștigând titlul de campion național. Concursul a constat în proba de impus cunoscut și impus necunoscut. În clasamentul

concursului descentralizat la distanță, sportivul Marius Căpușan se clasează pe locul 7-8 dintre 27 de concurenți.

Campionatul Național cu invitați străini din anul 1989 se desfășoară în perioada 6-22 august la Iași, cu participarea din partea Aeroclubului Cluj a sportivului Marius Căpușan, clasat pe locul 4 dintre 12 concurenți, iar, în clasamentul concursului descentralizat pentru zbor de distanță, ocupă locul 8-10 dintre 28 de concurenți.

În 1990, la Aeroclubul Iași are loc concursul de selecție în perioada 1-15 iunie, iar, după trei probe de zbor, două viteză pe circuit triunghiular și una cel fix dus-întors, sportivul Darius Gozinschi se clasează pe locul 11, iar Mihai Rusu pe locul 24 dintre 24 de participanți.

La Campionatul Național cu invitați străini, Darius ocupă locul 7 dintre 24 concurenți în cinci probe, în clasamentul concursului descentralizat pentru zbor de distanță în aerocluburi, Darius ocupă locul 10, Marius Căpușan locul 15, Mihai Rusu locul 17 și Mikloș Colesian locul 19 dintre 28 de concurenți.

Competițiile anului 1991 încep la Iași cu participarea lui Darius, clasat pe locul trei, și Mihai Rusu, clasat pe locul 8 dintre 19 concurenți. Acest concurs s-a desfășurat în perioada 15-30 iulie, iar, în perioada 4-16 august se desfășoară Campionatul Național, la care Mihai Rusu ocupă locul 1, iar Darius locul 15. Între 20 și 29 septembrie, se desfășoară Campionatul Național de acrobație de la Deva, cu planorul IAR 35 fabricat la IAR Ghimbav, Ioan Duma ocupă locul întâi, campion național, și Nicolae Preda locul 3.

Concursul de selecție al anului 1992 cu 20 de concurenți din 10 aerocluburi, se desfășoară la Iași, unde Darius ocupă locul întâi, Mihai Rusu, locul 5, și Miklos, locul 15. În Campionatul Național din 4-19 august, sportivii clujeni au ocupat în clasamentul general locurile 3 – Darius Gozinschi și 12 – Mihai Rusu. Campionatul Național de acrobație a avut loc în perioada 14-25 septembrie la Deva. Cu planorul Is-28B2, la finalul concursului în clasamentul general, Neculae Preda se clasează pe locul unu, campion național, și Ioan Duma pe locul 7. Clasamentul concursului descentralizat pe aerocluburi, după trei probe, se finalizează cu Mihai Rusu locul 3, Darius Gozinschi locul 8 și Colesian Miklos locul 19 dintre 30.



Aterizată forțată în zborul de distanță, în localitatea Vaida Cămăraș

În Campionatul Național de la Iași, ediția 1993, au participat doi clujeni. Probele de concurs, trei la număr, au avut loc în perioada 14-31 iulie: viteză țel fix dus-întors, viteză pe circuit triunghiular și viteză pe patrulater de 304.

La final, Mihai Rusu ocupă locul 6, iar Darius Gozinschi locul 8. La Aeroclubul Târgu Mureș se desfășoară, în perioada 6-11 septembrie, un concurs de selecție în acrobație pe planorul IS-28B2, unde din 10 participanți, concurentul aeroclubului Cluj se clasează pe locul 4. Având în vedere că sportivul Attila Goger este la prima participare în care au fost sportivi de valoare, dintre care unii piloți profesioniști, constatăm că avem un pilot cu vădite calități în arta pilotajului, lucru demonstrat peste câțiva ani, când devine component al Lotului Național de Acrobație la zborul cu motor și membru în faimoasa formație de acrobați.

În perioada 12-19 septembrie, tot la Aeroclubul Târgu Mureș, se desfășoară Campionatul Național de acrobație cu planorul în cadrul căruia sportivul (de data aceasta instructor) Nicula Preda câștigă titlu de campion național, ocupând locul întâi în clasamentul general. În concursul descentralizat, la zborul de distanță cu planorul, sportivul Darius Gozinschi se clasează pe locul doi. Probele au constat în viteză pe Triunghi de 100 la 300 km, dublu triunghi 500, țel fix dus-întors 100-200 km și dublu dus-întors de 252 de km.

Anul competițional 1994 începe cu un concurs internațional în Germania, între 19 mai și 10 iunie, cu participarea a 34 de sportivi din cinci țări. Din delegația României face parte și sportivul Darius Gozinski, membru al Aeroclubului Cluj. Condițiile meteo au fost foarte bune, după aprecierea concurenților. Astfel, în proba întâi viteză pe triunghi de 168

de km, în care Darius se clasează pe locul 24, în proba a doua viteză pe traseu poligonal 368 de km, locul 20 este ocupat de Darius, cu realizarea a traseului de 312 km, iar, în proba a treia, se clasează pe locul 11, cu 172 de km pe un traseu poligonal de 172 de km.

Campionatul Național al României cu invitați străini are loc la Iași în perioada 21 iulie – 7 august, cu participarea a 20 de concurenți. Se desfășoară pe parcursul a nouă probe pe traseu triunghiular dus-întors țel fix și traseu poligonal cu traseu de viteză. În clasamentul general la finalul celor 9 probe, Darius Gozinski ocupă locul întâi, cu 8027 de puncte. La 4 august, se dă ultima probă numai cu concurenții români pe o condiție meteo slabă, pe locul întâi se clasează Gozinschi. În clasamentul Național, după 10 probe, după cum era de așteptat, Darius se clasează pe locul întâi, urmat de sportivi din București, Brașov, Oradea, Craiova, Iași și Târgu Mureș.

În perioada 10-22 august, are loc la Craiova Cupa „Ion Romanescu”, la care participă, din partea Aeroclubului Cluj, Miklos Colesian, care se clasează în final pe locul 9.

Dacă sportivii clujeni au participat la atâtea concursuri, clasându-se pe locuri fruntașe, de ce nu se organiza și la Cluj un campionat? Astfel se ia decizia ca, în perioada 6-12 octombrie, să se desfășoare la Cluj Campionatul Național de acrobație cu planorul, unde participă 8 competitori din 5 aerocluburi din România. De la aeroclubul Cluj participă Alexandru Miron, care obține, la proba program impus, locul 1, iar, la proba liber ales, locul 2.



Festivitate de premiere la Campionatul Național, 1994.
Locul 1, Alexandru Miron

În clasamentul general locul întâi și titlul de campion național al României îi revine pilotului Alexandru Miron care s-a ocupat și de pregătirea loturilor de zbor de distanță și acrobație cu planorul, în anii trecuți.

În anul competițional 1995, Aeroclubul Cluj nu mai participă la concursurile de zbor de distanță cu planorul, înregistrând o singură participare la Campionatul Național de acrobație de la Craiova-Balta Verde, în perioada 12-23 septembrie, cu Alexandru Miron și Necula Preda. După desfășurarea a 3 probe de impus cunoscut, liber alese și impus necunoscut, Alexandru Miron ocupă locul 5 în clasamentul general, iar Nicolae Preda locul 9.

În anul 1996, are loc, la Iași, în perioada 16-28 iulie, cel de-al 37-lea Campionatul Național de planorism zbor de distanță, unde nu participă niciun sportiv clujean. În schimb, în perioada 7-18 august, la Craiova, are loc Cupa „Ion Romanescu”, unde de la Aeroclubul Cluj participă Miklos Colesian, clasându-se pe locul șase, dintre opt participanți.

În anii de început, în privința dotării, exista un hangar, la care pe părțile laterale s-au construit camere utilizate ca spații administrative. În anii 1948-1950, din nevoia de spațiu mai mare pentru adăpostirea planoarelor, a fost construit hangarul mare în totalitate din lemn, care există și în prezent.

Aparatele de zbor erau de tip: ICAR, RG-3 STAHANOV, RG4PIONIER, BABY, PARTIZAN, RG-5 PESCARUS, IS-3D, IS-4A, FUTAR, LG-125A, SONAJ2, SALAMANDRA, KRANICH, WEIHE, HOL'S DER TEUFEL, IS-7, IS-7/12, FOKA4, FOKA5, IS-29D2, IS-28B2 de Dublă Comandă, BLANIK L13, Avion de remoraj și lansări parașutiști, Willga 3A, Willga 35-PZL. Pentru lansarea planoarelor, în special la zborul de instrucție, aeroclubul a avut în dotare automotorul Hercules 2 și Hercules 3. Tractarea cablurilor de la automotor la start s-a executat cu faimoasa mașină fără marcă denumită „Zambilica”, la care nu se găseau două șuruburi de același tip (era construită numai din adunături auto). Prin anii 1980, s-au produs în țară automotoarele moderne care au fost repartizate aerocluburilor teritoriale.

INSTRUCTORI DE ZBOR:

Corneșteanu Teodor
Hye Gyorgy
Candea Nicolae
Culeniuc Nicolae
Bucur Aurel
Macsek Alexandru
Gyurko Adalbert
Csomos Attila
Maistorovici Gheorghe
Manu Paul
Korabian Gheorghe
Tătaru Liviu
Finescu Mircea
Mihuț Stelian
Ambrus Karol
Gionea Olga
Cucu Gheorghe
Pontea Damian
Bartha Bela
Conțiu Nicolae
Ambruș Adalbert
Cernisov Paul (Cernasov)
Dragon Ioan
Demeter Zoltan
Miron Alexandru
Lutsch Stefan JR
Balasz Vasile
Meseșan Valer
Fazekas Iuliu
Pușcaș Ioan
Duma Ioan
Preda Neculae
Căpușan Marius

PILOȚI REMORCHERI:

Moartiș Traian
Gruianu Ion
Rusu Dorin
Pușcaș Ioan
Duma Ioan
Dragon Ioan
Miron Alexandru
Balasz Vasile
Meseșan Valer

TEHNICIENI:

Ghenciulescu Gheorghe
Moraru Ilie
Săndulescu Eraclie
Osianu Gheorghe
Salcorschi Ludovic
Hodejeu Ioan
Brănișteanu Mircea
Musca Mihai
Ursan Mircea
Popa Petru
Vurszta Ioan
Tarta Marcel
Cotoi Marian
Plaianu Ioan
Palacsay Rudolf
Veer Gheorghe
Luca Vasile
Pop Victor
Curt Victor
Marincaș Augustin

IOAN BACIU



Data nașterii: 22.11.1951, în localitatea Sânmihaiu de Câmpie, jud. Bistrița-Năsăud

Școli absolvite:

Școala generală, Grupul Școlar Minier, Lupeni; Liceul „Ady-Șincai” Cluj, cursul antrenori aviație, Institutul de educație fizică și sport, București;

Maestru al sportului;

Arbitru F.A.I. (Federația Internațională Aeronautică).

PARAȘUTISM LA AEROCLUBUL CLUJ

Ioan Baci

Parașutismul este asociat cu un act de mare curaj. Majoritatea oamenilor care aud pentru prima dată de parașutism afirmă că ești nebun să sari de la înălțime cu „o cârpă”. În fond, parașutismul are o mare doză de îndrăzneală, dar ponderea o deține curajul, stăpânirea de sine, educarea voinței, ambiția, calitățile fizice și psihice.

Clujul beneficiază în anul 1951 de începerea construcției Turnului de parașutism de pe Cetățuie, care face parte dintr-un program național. După aceleași proiecte se construiesc și Turnurile de la Iași și Ploiești. Construcția durează doi ani și, din 1953, funcționează cu toate piesele originale.

Odată cu începerea construcției acestui turn, se înființează școala de Parașutism, sub egida A.V.S.P. (Asociația Vânătorilor și Pescarilor Sportivi) care primește ca locație clădirea de pe str. Șerpuitoare nr. 25, în apropierea turnului.

Cel care a pus bazele acestei școli a fost primul instructor de parașutism, sosit la Cluj în 1951, odată cu începerea construcției turnului, Iosif Teschler, un tânăr din Satu Mare, cel care aproape 30 de ani a fost „părintele” multor generații de sportivi parașutiști și instructori parașutiști.



Echipaj pregătit de Iosif Teschler (cel cu catalogul în mână)

La fiecare început de an era o perioadă de înscriere a viitorilor parașuțiști în mai multe locații din Cluj, printre care amintim: Agenția Tarom din P-ța Mihai Viteazu, sediul CJEFS (Comisia Județeană de Educație Fizică și Sport) de pe str. dr. Petru Groza (acum, str. Eroilor) și actualul sediu de pe str. Regele Ferdinand.

În lunile ianuarie – februarie erau înscriși atât noii veniți cât și cei din anii precedenți, care își continuau pregătirea de parașutaj și aveau ca scop adeziunea în scris a fiecăruia, că „de bună voie și nesilit de nimeni, vrea să sară cu parașuta”. Sub conducerea d-lui dr. Medan, un renumit medic aeronautic local, se efectua vizita medicală anuală, o examinare foarte amănunțită a tuturor aptitudinilor medicale.

După încheierea înscrierilor și obținerea avizului medical, se începea pregătirea teoretică la Liceul Brassai și pregătirea fizică se desfășura la sala de sport Clujana. Pregătirea fizică era făcută atât în sală, mai ales duminica dimineața, cât și la turn, în cursul săptămânii, unde se foloseau aparate speciale, cum ar fi: scara progresivă pentru învățarea aterizării, cercul acrobatic și barca pentru educarea echilibrului, foarte important pentru cădere liberă.

Atunci când vremea era favorabilă, se executau salturi din turn. Salturile erau de trei feluri:

1. ghidate, când parașuta era legată de cerc deschisă și parașutistul era ridicat și coborât pentru învățarea aterizării care trebuia făcută cu picioarele perfect lipite; contactul se lua inițial cu vârful picioarelor, apoi cu toata talpa și se continua cu o genuflexiune;

2. declanșate, cu parașuta deschisă agățată pe cerc; parașutistul era ridicat la înălțimea turnului și oprit; desprinderea de cerc se făcea prin tragerea unei suspante (sfori) care declanșa un sistem ce ținea orificiul de scurgere a parașutei; o dată declanșat, parașuta se desprindea din cârlige și parașutistul plutea liber, pilota parașuta și ateriza ca și cum ar fi venit din avion;

3. de la platformă; parașutistul urca pe prima platformă, pe scări sau cu liftul; parașuta era trasă, fiind agățată cu hamul de un cablu de ghidare; când ajungea la partea de sus, hamul era tras cu un cârlig pe platformă, parașutistul era îmbrăcat (echipat) cu hamul parașutei, se deschidea porțița de la platformă, la comanda instructorului, parașutistul sărea în gol, iar mecanismul elibera frâna.

Mecanicii care au contribuit la pregătirea a mii de parașuțiști au fost: Croc „Baci”, Alexandru Miron, Ioan Baci, Ioan Roșu și o bună parte, când nu a fost angajat mecanic, sportivii experimentați îndeplineau această funcție printre care: Ștefan Szeplecan, Vasile Nica, Adrian Crăciun, Vasile Perde.

Turnul din Cluj era în perfectă stare de funcționare, cu toate piesele originale.

Primăvara, la sfârșitul pregătirii teoretice, se susținea examenul de licență teoretică, pe categorii de pregătire:

- începătorii (formare), noii înscriși și cei care în anii anteriori nu au făcut minim 10 salturi ca să poată fi brevetati;
- antrenament avansați, cei care erau brevetati și au executat mai multe salturi cu cădere liberă;
- categoria performanță consacrați, care aveau peste 100 de salturi, participau la competiții, executau gama de acrobație, stabileau recorduri etc.

Examinarea consta în susținerea unei lucrări scrise, în general, cu subiecte de sinteză din: cunoașterea și exploatarea parașutei; aerodinamica parașutei; incidente – cauze și mod de rezolvare; meteorologie; reglementări aeronautice; pilotarea și aterizarea.

Calitățile fizice se testau prin susținerea de probe fizice și se urmărea îndemânarea, rezistența, forța și detenta și constau din alergarea de viteză la 100 metri plat, rezistență la 1.500 - 3.000 m, forță, tracțiuni la bara fixă, flotări, genuflexiuni, detenta cu săritura de pe loc, probe specifice, scara progresivă, pista de punctare, barcă acrobatică etc.

Lucrarea de la proba scrisă trebuia să fie cotate cu cel puțin nota 7 pentru a fi declarat promovat; la fel și la proba orală care era susținută în fața unei comisii formate din cel puțin 3 instructori.

La probele fizice era obligatoriu ca fiecare probă să fie trecută cu cel puțin nota 5, iar media generală să fie 7. Prin aceste examene se urmărea ca fiecare individ să aibă cunoștințele necesare, ca atunci când e singur „pe cerul patriei” să se descurce în pilotarea parașutei și aterizarea în siguranță.

Pregătirea fizică era foarte intensă, trebuia să rezisti cu brio la aterizările dure sau uneori foarte dure, atât pe platforma de nisip, cât, mai ales, în afara ei.

De regulă, începătorii și cei puțin antrenați aterizau pe aerodrom, uneori pe deal, pe platoul de deasupra dealului și, mai rar, când situația (vântul) o cerea, pe pădure, calea ferată, șosea, case, cotețe, triaj etc. Dar, în ceea ce privește Clujul-Dezmir, toți au supraviețuit.

Formerii aterizau pe groapa de nisip, special amenajată cu un strat gros de nisip, în mijlocul căreia era montat, pe o sfoară, un disc de metal (aluminiu) cu un diametru de 10 cm, care era ținta tuturor parașutiștilor (aterizarea la punct fix).

De reținut că primul contact trebuia făcut cu un singur picior pe acest disc, după care se continua aterizarea, iar viteza de deplasare

spre acest disc nu era mai mică, pentru că la viteza de 5 m/sec. a parașutei se adăuga și viteza vântului care putea fi până la 7 m/sec. și, dacă nu prindeai groapa de nisip, era cam gravă situația...

Echipamentul obligatoriu și asigurat de aeroclub era: parașuta principală, parașuta de rezervă, bocanci speciali cu talpă groasă și elastică și fără toc, casca de protecție tare sau din piele (personale sau asigurate de aeroclub), trening (combinezon) care să acopere tot corpul, inclusiv picioarele și mâinile, ochelari de salt (puteau fi și cei de schi), mănuși (mai ales la proba de acrobație), gleznier, genunchere (mai ales începătorii), altimetru, cronometru și nelipsitul aparat CAP-3 (aparat care declanșa automat deschiderea parașutei, în funcție de înălțimea fixată) care se punea în funcțiune numai când se ajungea la înălțimea de salt sau peste 700 m, aparat ce funcționa 5 secunde și se oprea. În timpul căderii libere, când se atinge înălțimea de 700 m, mai funcționa o secundă și deschidea parașuta principală, indiferent dacă parașuta era sau nu deschisă. Posibilitatea de a nu deschide parașuta principală era exclusă.

Parașuta principală se purta pe spate pliată (împachetată) într-o capotă fixată cu un ham special, care îmbrăca corpul parașutistului și se încheia printr-un sistem de prindere la piept și picioare în așa fel, încât, oricare ar fi fost poziția la deschidere, parașutistul să nu cadă din ham. Prinderea se face cu ajutorul unor lacăte rapide sau carabină – buclă de acroșare. La începuturi era o singură broșă (lacăt), în care intrau chingile de la piept și picioare... Se blocau și deblocau rapid.

Parașuta de rezervă era mai mică și se purta în față, atașată de hamul parașutei principale. Avea aproximativ 5 kg, față de cea principală care era între 9-12 kg, în funcție de tipul parașutei.

Fiecare parașută avea termen de valabilitate, în funcție de numărul de salturi și durata folosirii de la data fabricației. Dacă expira în ani, chiar dacă nu avea niciun salt, se casa (se scotea din uz).

Pregătirea fizică se făcea constant, la turnul de parașutiști, indiferent de nivelul de performanță. Pe cei în formare îi așteptau aterizări pe teren dur și deloc comod, în limita de maxim 3 salturi pe zi, pe performeri 5-7 salturi pe zi, iar, în cantonament de pregătire, până la 15 salturi pe zi și nu era ușor deloc.

Sosirea avionului AN-2 pe aerodrom era o zi de mare sărbătoare, în rândul tuturor. Odată cu avionul veneau și alți instructori, să dea o mână de ajutor la „etapa de zbor și salturi cu parașuta” și un număr considerabil de parașute aduse de la centru sau din alte aerocluburi.

Pliajul (împachetarea) parașutelor se făcea de către fiecare parașutist în parte. Cei vechi (cu experiență) aveau fiecare parașuta lui, una sau chiar două pe care le pregăteau cu mare grijă. Parașutele

folosite de începători erau pliate de către instructori și parașutiști care dețineau atestat de plior. De fapt, toți parașutiștii ce obțineau brevet de parașutist susțineau un examen de plior.

Pliajul era o activitate destul de greu de suportat (o corvoadă) pentru că se făcea în câmp, lângă groapa de nisip la „Start”, pe mese de pliaj, în vânt și soare, în căldură de vară, până în anii 1980, când au apărut parașutele-aripe. Cele rotunde se pliau pe mese de pânză de formă dreptunghiulară, de dimensiunea de 1 m lățime și 10-12 m lungime. Pentru ca parașuta să stea întinsă, se foloseau două cuie confecționate de către fiecare, după posibilități, iar pentru plierea suspantelor se folosea un cârlig de mărimea unei șurubelnițe. Aceste cârlige erau personalizate și se păstrau cu mare grijă și erau transmise din generație în generație.

Durata unui pliaj era între 2-15 minute. Ca să ajungi la performanța de 2 minute, trebuia să fi făcut mii sau zeci de mii de pliaje, și asta cu riscul să sari unele faze, cum ar fi aranjarea fiecărui pliu.

Îmi amintesc că Ștefan Szeplecan, parașutist cu peste 1.000 de salturi, deținea supremația. La sfârșitul anilor 1960 și începutul anilor 1970, atunci când săreau din Wilga (avion specializat în tractarea planoarelor), unde intrau trei parașutiști și pilotul, primul care sărea avea grijă să nu „încurce” parașuta. O întindea pe masă, o scutura să se convingă că nu e încurcată, trăgea husa și plia câteva rânduri de suspantă, o închidea și până venea avionul la aterizare era gata de saltul următor. Astfel de pliaje se făceau când reușeam să scăpăm de sub observația instructorilor.

Corvoada pliajului i-a măcinat pe mulți parașutiști. Îmi amintesc de Ștefan Szeplecan, unul dintre cei mai buni parașutiști clujeni și maestru în cazangerie la „16 Februarie” și apoi la CUG, că era foarte preocupat să inventeze o mașină de pliat, dar în zadar. Și în prezent omul este „mașina de pliere”.

Începând cu anii 1970, salturile cu parașuta erau precedate de o pregătire teoretică, în care se recapitulau fazele saltului, cauze și mod de rezolvare a incidentelor ce puteau să apară în timpul saltului, modul de aterizare în diferite situații etc. Pentru ca toți parașutiștii să afle că a sosit AN-2-ul, primul echipaj avea ocazia să survoleze orașul până la înălțimea de lansare, ocazie cu care tot Clujul știa că a început etapa de parașutism. De obicei, în acest prim echipaj erau sportivii cu experiență pentru a demonstra „bobocilor” cu ce se mănâncă parașutismul.

Se făceau demonstrații, în general de aterizare la punct fix, dar și în afara platformei cu nisip. Cei mai apreciați erau cei care atingeau discul de 10 cm, dar spectacolul era și în afara platformei. Începătorii, la primele 10 salturi, foloseau parașute cu deschidere automată (adică o

frânghie de aproximativ 4 m, clanșată cu o carabină de cablul central al avionului și făcea legătura cu o comandă din oțel cu 3 cuie, care închidea parașuta). Această frânghie rezista la 1,5 tone și, după ce se casau parașutele, era ideală pentru remorcat mașini (tot personalul aeroclubului care avea mașini, inclusiv rudele, aveau în portbagaj o „comandă automată”).

Primul salt era cel mai ușor, pentru că nu știai ce te așteaptă. Puțini erau cei care refuzau primul salt. Despre părăsirea avionului s-ar putea scrie un capitol întreg. Un rol important în acest moment îl avea instructorul de avion care avea grijă să citească pe fața fiecăruia ce intenții are, să le urmărească gesturile și, la nevoie (și de multe ori era nevoie), să dea „o mână de ajutor” la părăsirea avionului, după care cablul automat deschidea parașuta și totul se transforma într-o bucurie imensă.

Când eram sportiv, ajutam instructorul atunci când lansa astfel de parașutiști care aveau nevoie de ajutor și, prin gesturi simple și priviri schimbate cu instructorul, înțelegeam ce aveam de făcut, iar atunci când parașutistul încerca să pună mâna pe rama ușii avionului era destul să-i împingi mâna în afara avionului și în momentul următor „pedala în gol”. Dacă reușea să se prindă cu ambele mâini de rama ușii avionului, se bloca și era aproape imposibil să-l scoți din avion.

Dacă cu începătorii duceai lupte grele să-i scoți din avion, cu celelalte categorii duceai lupte grele să-i oprești să sară în tot felul de poziții (în cap, pe coada avionului, unul în spatele celuilalt etc.), lucru care devenea periculos. Pentru că atunci când am fost sportiv am făcut și eu la fel, în momentul când am devenit instructor, am avut grijă să permit elevilor mei astfel de exerciții doar controlate.

Eram sportivi și ne pregăteam să sărim demonstrativ la festivitatea de deschidere a taberei P.T.A.P. („Pregătirea tineretului pentru apărarea patriei”) care se desfășura în prezența Organelor de Stat și de Partid locale din Cluj, pe aerodromul Dezmir.

Cu o zi înainte, am sărit de la H=1.200 m, prins de mână cu bunul meu prieten și mentor Vasile Nica și totul a decurs bine. În ziua când totul era pregătit am fost anunțați că nu mai sărim prinși de mână, ci fiecare individual, pentru că au venit „tovarășii” sus-puși de la București și „Nu vreau să se întâmple nimic deosebit”, spunea Iosif Teschler, instructorul nostru. Zis, dar nu și făcut, pentru că atunci când ne-am ridicat în picioare și ne îndreptam spre ușă, ne-am privit unul pe celălalt și din gesturi ne-am înțeles să sărim în același timp. Saltul se executa de la 1.000 m și aveam maxim 10 secunde să ne prindem, să ne depărtăm unul de celălalt și să deschidem parașuta. Dacă deschideam

unul lângă celălalt, devenea periculos, așa că ne-am înțeles din gesturi ca el să deschidă, iar eu să mai cad 3 secunde și apoi să deschid.

Pentru că tema nu era bine pregătită, la părăsire ne-am răsturnat. În cădere am încercat să ne redresăm, dar nu am reușit. Era o beție a jocului în cădere liberă foarte periculoasă (amănunt important: instructorul nu a avut timp să ne scoată cuiul de siguranță). În ultimul moment m-am uitat la cronometru (timpul era depășit), l-am împins puțin pe Vasile Nica care a înțeles disperarea mea și a deschis imediat. Eu am închis ochii și am mai numărat 3 secunde, am deschis (am tras comanda) și în procesul deschiderii, am deschis ochii și am văzut cum firele de porumb de pe dealul Dezmirului îmi intră în ochi. Vedeam foarte bine crucile din cimitir. După deschidere m-am întors cu fața la aerodrom și vântul m-a purtat paralel cu panta. La baza pantei, unde erau adunate oficialitățile, am avut timp să întorc 180° și am aterizat în fața lor. Aplauze, urale, felicitări, iar eu tremuram și zâmbeam forțat gândindu-mă: „Așa ceva nu se face!”

Cu începătorii săream pe platoul Dezmirului, teren cultivat și, în general, lucrat cu sapa. Parașutele folosite erau de tip AV-28 (Aurel Vlaicu) cu deschidere automată și fără posibilități de pilotare. Aterizai acolo unde te ducea vântul, iar, pentru a ateriza în locul dorit, instructorul de avion arunca o parașută mică (sondă), pentru a vedea de unde bate vântul și cu ce viteză. În funcție de locul unde ateriza parașuta-sondă se făcea corecția și se lansau parașutiștii.



Parașuta AV-28

Regula era ca la aterizare să execuți o genuflexiune continuată pentru amortizarea șocului, după caz, de o rostogolire și în momentul imediat următor să te ridici în picioare și, trăgând de un grup mic de 2-3 suspante, să alergi în jurul parașutei, în așa fel, încât orificiul de scurgere (fanta din parașută) să ajungă în direcția din care bate vântul, după care puteai respira ușurat că totul e bine, iar pentru instructor era semnalul că totul era în regulă.

Viteza vântului la astfel de lansări nu trebuia să depășească 5 m/sec. și se putea ateriza în siguranță, numai că vântul nu avea totdeauna intensitatea constantă. Uneori se oprea și imediat pornea brusc (în rafale).

Aceste momente făceau ca parașuta să intre în balans, iar aterizarea devenea periculoasă. În general, atunci se rupeau picioare.

La una dintre aterizările de pe deal într-o cultură de porumb, când țărani erau la săpat, un coleg, după aterizare, în loc să se ridice în picioare să culce parașuta, a rămas jos, s-a întins și a început să cânte de bucurie că a aterizat cu bine. Dar, în momentul următor, o rafală de vânt a umflat parașuta și a început așa numitul „târâș la sol”. Un parașutist mai orientat ar fi prins un grup de 2-3 suspante de jos și le-ar fi tras spre el, până când parașuta s-ar fi dezumflat. El, însă, a strigat după ajutor, lucru care nu prea l-a ajutat, pentru că un țaran din apropiere a lăsat sapa și în loc să prindă voalura să o dezumfle (era suficient să o prindă și să rămână pe loc) i-a sărit în spate și l-a prins de umeri. Fiind pe vârful dealului, vântul a prins putere și a început să-i tragă pe amândoi, până când parașuta s-a agățat de un pomișor. Consecințele: amândoi s-au ales cu mâinile julite bine, iar parașutistul era pe punctul de a se sufoca, pentru că i-a intrat pământ în gură și cu încă cele 80 kg pe el nu i-a fost ușor.

Despre aterizare cred că fiecare parașutist ar avea de povestit o întâmplare.

La o aterizare, un coleg s-a lovit la un picior și inevitabil a ajuns la medic. Vara, când temperatura ajunge la 30°C, cu acei bocanci groși în picioare și mirosul e pe măsură, nu? Înainte de a intra în cabinet, s-a descălțat la piciorul bolnav și s-a spălat, numai că, o dată ajuns la consultație, medicul l-a rugat să se descalțe și la celălalt picior, moment în care s-au deschis ferestre, uși, s-au dat drumul la ventilatoare etc. Momentul a fost jenant, dar o bună învățătură să se spele pe ambele picioare.

La începutul anilor 1970, a început o nouă formă de pregătire. Comisariatul militar recruta până la 100 de candidați care urmau să meargă în armată la parașutiști, cu care se făcea pregătire teoretică și fizică. Susțineau examenul, pentru a trece la salturi, iar, la începutul lunii iunie, înaintea încorporării, se executau cu ei între 5 și 10 salturi. Acești tineri aveau parte de aterizări prin porumb, pe deal, prin pădure etc. Odată ce executau aceste lansări ca parașutiști sportivi, cele militare erau cu mult mai ușor de executat, pentru că știau despre ce era vorba.



Parașuțiști din anii 1970. De la stânga la dreapta: al treilea este Ștefan Szeplecan, urmat de către Iosif Teschler, cel cu ochelari de soare este Mircea Constantinescu, următorul este Vasile Perde.



Ion Baciuc în zbor planat 1970

Selecția pentru performanță se făcea după reguli stabilite prin norme și natural. Dintre cei care se înscriau la început, și erau în număr de 150-200 tineri, veneau la cursuri și la pregătirea de iarnă în jur de 80-100, dintre care erau admiși la zbor și salturi 30-60 de tineri. La etapa de zbor veneau 20-30, iar, după primul salt, rămâneau 15-20, dintre care obțineau brevetul 10-15. În anul următor mai veneau 2-5

dintre care cam unul singur ajungea la performanță. Erau ani în care nu rămânea niciunul sau ani în care se formau grupuri de 3-6 care ajungeau în competiții, recorduri etc.



Echipaj de parașutiști din anii 1970

De-a lungul anilor Clujul a dat mari campioni. În frunte sunt incluși: Doina Cherecheș Moldovan, Eva Balog Lutsch, Doru Baciuc. Se cer, însă, menționați și sportivii de excepție cu zeci de ani de activitate: Ștefan Szeplecan, Vasile Nica, Nicolae Cuibus și Mircea Vădan, cu peste 40 de ani de parașutism.

Începând cu anul 1974 și până în 1989, în vacanța de vară a elevilor, în cadrul taberelor P.T.A.P. („Pregătirea Tineretului pentru Apărarea Patriei”), sub conducerea U.T.C. (Uniunea Tineretului Comunist), s-au organizat perioade a câte 10 zile cu un număr de 100 de tineri, care executau salturi cu parașuta din turn, în total 300 în fiecare an, și obțineau brevetul de parașutist de turn, din rândul cărora, se făcea selecția pentru viitorii parașutiști, atât sportivi cât și militari. Tinerii erau selecționați din toate județele țării.



Tot în cadrul aceleiași tabere se făcea pregătirea cu 50 tineri selecționați din afara județului Cluj, care era pe o perioadă de 1 lună, timp în care se făcea pregătirea teoretică și fizică, iar,

după o lună, susțineau examenul de trecere la zbor și salturi. Să-i brevetezi ca parașutiști, într-un timp așa scurt, era o muncă titanică.

Tinerii erau băieți și fete între 16-19 ani, elevi de liceu, selecționați de către comitetele județene U.T.C. Responsabilitatea pregătirii acestora revenea unui singur instructor, până la etapa de zbor și salturi, când ne venea o adevărată echipă de instructori din toată țara.

În 1986, am pregătit o astfel de grupă, iar, când au trecut la zbor, la majoritatea zborurilor eram instructor de avion. Pregăteam echipajul format, în general din 10 parașutiști, îi urcam în avion, le deschideam ușa și îi „ajutam” să părăsească avionul.

Dintre tinerii mai isteți se alegea comandantul elev al taberei. El comanda atât parașutiștii de la turn, cât și cei din avion și planoriștii. În acel an, elevul comandant era un tânăr înalt, frumușel, cu mare succes la fete. La primul salt, înainte de a urca în avion, m-a chemat deoparte și m-a rugat să-l împing din avion, căci simte că nu are curaj și nu vrea să se facă de rușine în fața fetelor. În ușa am făcut gestul că îi pun mâna în spate și îl împing, moment în care a părăsit avionul foarte frumos, dar, în fond, eu nu l-am atins. După aterizare a venit la mine, mi-a mulțumit că l-am împins și m-a rugat să fac la fel și la următoarele salturi. Așa am făcut, până când urma să urce în avion cu alt instructor. Disperat, m-a căutat și nu știa ce să facă. Mare i-a fost uimirea când i-am spus că, în realitate, el sărea, fără să-l ajut eu.

După terminarea taberelor urma o perioadă de pregătire pentru campionatele naționale la cele două probe clasice, și asta până după Revoluție, când s-a schimbat dotarea cu parașute americane de formare și înaltă performanță. Probele clasice erau două: una de salt de la H=700-1.000 m individual sau în grup cu cădere liberă, între 0-10 sec. (maxim). Se cronometra din momentul părăsirii și până în momentul când pleca parașuta extractoare. După deschidere nu conta ce faci cu parașuta deschisă.

Locul aterizării era foarte important. Până în anii '80, aterizarea se făcea pe platformă de nisip. Ținta era un disc de 10 cm și se măsura până la 10 m. Apoi discul s-a micșorat la 5 cm și se măsura până la 5 m. Cu cât parașutele erau mai performante, cu atât scădea diametrul discului și distanța de la el.

Începând cu anii 1990, aterizarea se face pe o saltea de burete suficient de mare și groasă, pentru a asigura o aterizare în siguranță. În mijlocul saltelei se montează un disc electronic care măsoară distanța de la 0 până la 16 cm. Punctul zero la început era de 5 cm și a tot scăzut, ca în prezent să fie de 1 cm.

De precizat că la aterizările pe nisip se foloseau bocanci speciali, iar, după apariția parașutelor-aripă, s-a trecut la adidași, ca, în final, să se folosească pantofi speciali de punctare care aveau în partea din spate toc, polizați (ascuțiți), pentru a avea o precizie cât mai mare la punctare (atingerea centrului marcat cu o bulină albă sau portocalie).

A doua probă era salt de la $H=1.800-2.000$ m și conta ce faci cu parașuta închisă. Trebuia executată o gamă de acrobație care consta din două viraje de 360^0 , un looping (buclă verticală), din nou două viraje și iar un looping. Conta timpul în care erau executate elementele și corectitudinea lor, aceasta fiind proba cea mai spectaculoasă. Era interzis să începi execuția mai repede de 5 sec. de la părăsirea aeronavei și să nu depășești timpul de cădere liberă de 30 sec., de la 2.000 m. În timpul competițiilor, după deschiderea parașutei, nu era voie să aterizezi la punct fix, ci într-un careu marcat pe aerodrom.

Până la apariția parașutei de înaltă performanță, P.F., se folosea aceeași parașută la cele două probe. Parașuta P.F. (para foil) este o parașută foarte stabilă, ușor de manevrat, și permitea aterizarea de mare precizie. Folosită la salturile de peste 1.200 m și la deschideri în viteză mare, suferea deformări și nu mai prezenta performanțe la aterizare.

La proba de acrobație se folosesc parașutele din ce în ce mai mici, atât ca greutate cât și ca suprafață. Parașutismul a evoluat într-un ritm foarte rapid atât ca realizare de noi parașute, cât și ca probe de concurs.

Odată cu apariția parașutei-aripă, pe lângă cele două probe, a apărut suprapunerea a doi sau mai mulți parașutiști. De precizat că în salturile cu parașuta rotundă era interzisă suprapunerea și apropierea în aer a 2 parașute, pentru că viteza de coborâre a celui de sus se mărea din cauza curenților turbionari de la parașuta de jos, și astfel cel de sus intra în parașuta celui de jos, iar cele două parașute rămâneau fără presiune și urmările erau grave.

Parașuta-aripă este formată din 2 suprafețe (intradros și extradros), unite între ele cu panouri triunghiulare cu vârful ascuțit. O latură era cusută, iar una era liberă, în așa fel, încât să permită aerului să intre între cele două suprafețe, să formeze o aripă (ca de avion), capabilă să-i permită parașutei să zboare.

Parașutele de precizie a aterizării au o viteză mică de înaintare de până la 10 m/sec., pe când cele de acrobație, lucru relativ pe cupolă (suprapuneri de cupole), etc. au viteze de până la 150 km/oră în procedura de aterizare. Prin manevre de pilotare se obține la aterizare o viteză foarte mică, aproape de zero, cu orice tip de parașută-aripă. Depinde de măiestria parașutistului.

Pe lângă aceste salturi de concurs, se executau salturi pentru stabilirea de recorduri naționale și mondiale, salturi pe apă și de noapte, îndeplinirea baremelor de obținere a insignelor de aur cu diamante sau de maestru al sportului, salturi cu caracter special de recepție și încercare a parașutelor noi sau în serviciu. Toate parașutele erau încercate și recepționate în fiecare an sau după caz.

Ca exemplu, într-o zi o parașută a fost ruptă pe o lungime mică, situație care ne permitea să o reparăm în aeroclub, iar, după ce era reparată, toți sportivii evitau să o folosească. Am văzut că nu e folosită, am luat-o în spate, am executat un salt și am aterizat pe discul (punctul fix) de 0 cm. Din acel moment parașuta a fost folosită la fiecare zbor.

Salturi cu caracter special erau și cele executate pe stadioane (primele pe stadionul din Cluj au fost făcute de către: László Nagy, Adrian Crăciun, Mircea Vădan, Ioan Baci, și echipa Iașului, câștigătoarea Cupei României în anul 1988).



Aterizare pe Stadionul Cluj
De la stânga la dreapta: Mircea Vădan, Radu Felecan,
Ioan Baci, Adrian Crăciun, László Nagy.

Salturile în munți, pe pârtii de schi, se efectuau la serbările zăpezii. Ani la rând, am sărit la Izvorul Mureșului, cu decolare de la Târgu-Mureș. Într-un an am primit misiunea să aterizăm pe stadionul de handbal din stațiunea Izvorul Mureșului, dar, din cauză că vântul, la înălțimea de salt, era în sens invers decât la sol, cu viteză mare, am aterizat tot echipajul de 12 parașutiști în munți. Veți fi surprinși, dar de această dată am avut noroc, pentru că stadionul pe care ar fi trebuit să aterizăm era înconjurat de copaci foarte înalți și era plin de cioburi de sticlă, deoarece în noaptea precedentă acolo a fost discotecă. Cu toții

am aterizat foarte bine, într-o zăpadă foarte mare și afânată. Mai greu a fost cu deplasarea, care cu ce a putut (camioane, căruțe, sănii, pe jos).

Brevetele de parașutiști aveau pe ultima pagină un înscris în care se specifica: „Autoritățile civile și militare sunt rugate să dea tot sprijinul purtătorului acestui brevet”. Uneori beneficiai de acest înscris și, dacă ținea „vrăjeala”, aveam și avantaje.

Viața pe aerodrom, deși dură, era frumoasă. Se zbura de dimineața până seara și armonia și veselia erau la ele acasă. Cu toții eram ca o familie, indiferent de clasa socială, rasă sau sex. Se legau prietenii care uneori duceau la formare de familii. Exemple de astfel de familii: Ioan Baciș și Maria Fetilă, în anul 1974, și Mircea Vădan și Mihaela Pal, în 1983.



Unul dintre momentele plăcute ale zilei de zbor era atunci când fetele adunau pachetele de mâncare de la fiecare și aranjau masa pe un panou de pliaj. Până în anii '90 ne-am permis să facem așa ceva, pentru că, în general, eram cu toții egali, chiar dacă categoriile sociale erau formate de la elevi, muncitori, până la procurori și profesori universitari. După ce pachetele erau adunate, fetele pregăteau masa după categorii de alimente: slănină, brânză, ouă, șnițele, carne, conserve, ceapă, roșii, castraveți etc. Se mânca cu o singură mână, adunați în jurul mesei de pliaj, în genunchi, și nimeni nu îndrăznește să bage ceva în gură (deși foamea era mare) înainte de semnalul instructorului și apoi fiecare mânca ce și cât putea, până se sătura. În general, rămânea slăcina care era dusă la frigider pentru a doua zi.

După câțiva ani, m-am întâlnit cu doi foști parașutiști, Coman și Timiș, originari din Maramureș, care, cu mult entuziasm, mi-au povestit cu câtă nerăbdare așteptau ei acel moment al mesei comune, pentru că

nu aveau decât slănină și ceapă, iar atunci se așezau totdeauna unde era grămada de carne și mezeluri. Cu umor povesteau că, în sfârșit, aveau ocazia să mănânce carne.

Odată cu Revoluția a început și mărirea diferenței între categoriile sociale și nu ne-am mai permis mese comune, ci fiecare își mânca sandviciul sau ce avea. A rămas, însă, un bun obicei ca, la sfârșitul etapei de zbor, să facem o masă comună, la care, de obicei, se pregătea un berbec la ceaun și a rămas sub denumirea de „berbeciadă”, moment în care aveam voie și la o bere.

Disciplina și educarea tinerilor era un obiectiv major. Consumul de alcool, droguri, țigări, precum și săvârșirea de fapte antisociale etc. erau eliminate. Cu tinerii care aveau probleme la școală, în societate, care aveau vicii etc., se aplica o metodă care dădea rezultate aproape de 100%. Chiar dacă știam că au probleme, nu-i eliminam din pregătire, ci, dimpotrivă, îi protejam, le urmăream pregătirea și încercam să le dăm cât mai multe salturi. În momentul când vedeam că au trecut de perioada în care frica și reținerea își puneau amprenta pe ei la salturi și a intervenit plăcerea de a sări și „boala de parașutism” s-a instalat, atunci, ușor, prin discuții discrete și la obiect, și de multe ori în colaborare cu părinții, îi făceam să renunțe la vicii, obiceiuri etc. Cei care aveau peste 18 ani nu prea mai ascultau de părinți și atunci interveneam noi și cu mult succes îi trimiteam la școală, facultate, îi scoteam din bar. Într-un cuvânt, îi puneam pe direcția cea bună. Toți sportivii care ajungeau la un nivel de pregătire mai bun erau obligați să ne prezinte părinții, cu care, în general, colaboram foarte bine și rezolvam toate problemele ce se iveau.

Până la Revoluție, toți sportivii trebuia să aibă și acordul școlii sau al instituției unde lucrau, pentru că, pe parcursul pregătirii, primeau motivări pentru absențe de la școală sau în scopul scoaterii din producție a celor care lucrau. Absențele de la școală se cam rezolvau, cele de la serviciu, însă, nu prea.

Anii 2000 ne-au găsit cu parașute puține, dar cu foarte mare dor de a zbura. Astfel, erau trei avioane repartizate pe zone geografice. Cel cu care zbura Clujul deservea Moldova și partea de nord a Transilvaniei. Instructorii din această zonă ne adunam cu parașute și cu o parte din sportivii pe care urma să-i brevetăm sau cu care urma să participăm la competiții, și din primăvară până la începutul iernii, zburam din aeroclub în aeroclub. A fost o perioadă grea, dar foarte frumoasă. Cu bani puțini și cu alimente uneori din donații reușeam să ne gospodărim, să facem mâncare pe aerodrom, unde, de altfel, și dormeam. Aproape toate aerocluburile aveau spații de cazare și bucătării, așa că nu era foarte

greu. În general, eram între 15-25 persoane, uneori mai mulți. Niciodată nu s-a stricat mâncarea, era prea bine gătită la comun.

Nu de puține ori ne însoțeau copiii noștri pe aerodromuri, unii începând de la vârsta de la 1 an și jumătate. Uneori numărul lor depășea 5-8 copii. Era o adevărată grădiniță. Numai tanti Florica (Mărginean Florica) știa să-i hrănească, să-i culce la amiază și să-i stăpânească. În anii 1970-1980, aproape toți colegii aveam câte doi copii și nu știau care aviator nu-și ducea copii pe aerodrom, unde aerul curat nu lipsește și, chiar dacă zgomotul avionului uneori îi deranja, în scurt timp se învățau cu el și totul era normal. Atunci când îi luam cu noi la start (zona aerodromului unde se executa activitatea de zbor: conducerea zborului, zona de parcare a aeronavelor, locul de îmbarcare al parașutiștilor, pista de decolare-aterizare), totul era bine până în momentul, când trebuia să urcăm în avion. Ca să nu plângă, fetele îi lua, se depărtau cu ei de Start, să nu ne vadă când urcăm în avion. Surpriza plăcută era când aterizam și ei ne așteptau cu un buchețel mic de flori culese de pe aerodrom.

Într-o zi copilul meu a început să plângă și nu știam ce să fac cu el. Dar la un moment-dat, ocupat fiind cu problemele de la start, nu l-am mai auzit, așa că mi-am văzut de treabă. M-am echipat, am urcat în avion, la 1.000 m, am lansat primii parașutiști, după care am urcat la 2.000 m. După ce am lansat aproape toți sportivii și urma să sar și eu, am fost atenționat de piloți să merg până în cabină și mare mi-a fost mirarea să-mi văd copilul la manșa avionului. Și mai mare a fost mirarea atunci când am sărit din avion și el mi-a făcut cu mâna. Cel care a făcut posibil acest lucru a fost mecanicul de bord care, în acea perioadă de zbor, locuia la mine și se împrietenise cu copilul. În acea zi copilul nu a mai vrut să coboare din avion.

Dacă, în 1955, cel mai tânăr parașutist din țară era Adrian Crăciun, la vârsta de 7 ani, cu acte în regulă, în 1979 a fost fiul meu, Dan Baci, la vârsta de 1 an și 7 luni, iar, în 1982, a fost fiul meu mai mic, Doru Baci, la vârsta de un an și 6 luni. De fapt, Doru avea și 6 salturi din avion, efectuate înainte de se naște, făcute cu mama lui, parașutistă sportivă în lotul județean Cluj. Poate că numărul nu se oprea la 6 dacă eu, tatăl lui, nu sufeream o fractură la piciorul stâng, ocazie cu care și-a întrerupt etapa de lansări.

Era o procedură ca, la astfel de evenimente, pentru a se analiza cauza care a dus la accident, să se oprească activitatea de zbor/parașutaj și să se ia măsuri pentru evitarea lor. Nu erau dese aceste accidente, însă, se mai întâmplau.

Așa cum am mai amintit, evoluția parașutelor a avut un ritm foarte mare de dezvoltare. Atunci când s-a produs acest accident am primit un set de 6 parașute de tip UT-15, fabricație U.R.S.S., cu una dintre ele, la acea vreme, câștigându-se campionatul mondial. Le-am pliat, le-am aliniat la start și acolo au rămas, fără a sări cineva cu ele. Eu am fost „mai deștept” și am luat una, am sărit cu ea și mi-a plăcut că era foarte „fășneată”. Nu m-am oprit la una, ci le-am luat la rând și, la a 6-a, mi-am rupt piciorul. Nu am știut că în apropierea solului, dacă faci viraj mai mare de 180°, parașuta își mărește foarte mult viteza de coborâre. Momentul aterizării a fost făcând acest tip de viraj și, cu tot echipamentul și experiența mea, totuși acest lucru s-a întâmplat.

Primele parașute folosite la salturi au fost de fabricație românească și se numeau Sovert, după numele constructorului. Mai târziu aceste parașute s-au numit AV-28 principală și AV-24 de rezervă (AV, de la Aurel Vlaicu). Era o parașută rotundă din mătase naturală.

Iosif Teschler, părintele parașutismului clujean, ne povestea că, la început, imediat după Al Doilea Război Mondial, săreau cu o singură parașută, iar pliajul se făcea de un plior principal ce dădea comanda de executare a fiecărui pliu în parte, care se făceau de către un grup de pliori secunzi, deci atenția era maximă la împachetare (pliaj).

Parașutele folosite erau rămase din timpul războiului și, nu de puține ori, sufereau rupturi sau deteriorări.

Parașutele AV au fost fabricate în București, la fabrica de parașute, până în anul 1990, când au fost folosite ca parașute de formare. Cu ele se executau primele salturi automate. Erau extrem de sigure la deschidere, dar și șocul la deschidere era foarte mare. Se deschideau aproape brusc și, oricât de corect ai fi sărit din avion, după 2-3 salturi erai plin de vânătăi pe umeri. Nu se prea putea pilota, așa că vântul te ducea uneori spre destinații nedorite (case, pădure, cotețe, cale ferată etc.). Dacă aveai norocul să nu te prindă o rafală de vânt înainte de aterizare, moment în care intervenea balansul, aterizarea era ușoară. Viteza era de aproximativ 5 m/sec. Dar, dacă aterizai în balans și nu te prindea la „punctul mort” valoarea șocului la aterizare, era vai și-amar. Cum, însă, pregătirea fizică era foarte bine făcută, nu se întâmpla nimic (sau aproape nimic). În 1990, s-a ajuns la concluzia că aceste parașute, deși erau folosite de zeci de ani, nu erau omologate, iar un program de omologare era costisitor și de durată, așa că s-a renunțat la ele.

De precizat faptul că DI Gheorghe Iancu a stabilit un record mondial absolut la aterizare, la punct fix, cu această parașută AV. Iar clujeanul Ștefan Szeplecan a egalat acest record de 00 (zero-zero) m.

În anii '60, au intrat în dotare parașutele sovietice de tip T4 cu deschidere automată și manuală. Se foloseau la salturile comandate pentru perfecționarea (învățarea) pilotării și a căderii libere. Erau sigure la deschidere, nu aveai șoc aproape deloc la deschidere, pentru că voalura era împachetată într-o husă lungă care nu permitea intrarea bruscă a aerului în cupolă. Fiind ușor de pilotat, asigura și o aterizare confortabilă.

Imediat după T4 au apărut parașutele cehoslovace de tip PTCH-6, 7, 8, 8 M. Aceste parașute aveau multe fante verticale și orizontale în cupolă care dirijau presiunea de aer în diferite direcții. Mijlocul cupolei era tras spre interior cu ajutorul unui cord, măbind presiunea din interiorul cupolei și dirijând-o spre exterior prin aceste tăieturi (fante de sustentare), obținându-se o frânare la coborâre. Astfel, chiar dacă avea o suprafață mai mică, viteza de coborâre era mică, viteza de înaintare era de aproximativ 5 m/sec., pilotarea era foarte ușoară.

În 1979, au intrat în dotare parașutele UT-15 de fabricație U.R.S.S. Erau sigure la deschidere, ușor de pilotat, foarte fâșnețe, dar la aterizare se cam rupeau picioarele.

Dacă la PTCH cordul care forma sistemul paracomander era o suspantă rotundă mai groasă, la UT-15 era o panglică. Avantajul acelei panglici era că nu se rupea. La PTCH, mai ales la PTCH-8M, cordul se rupea destul de des, de aceea nu era recomandat să urmărești deschiderea voalurii. Forța de lovire în momentul ruperii era atât de mare, că uneori deteriora casca sau, mai rău, unuia dintre sportivi i-a rașchetat pielea de pe față.

În 1980, a apărut prima parașută-arișă, adusă din SUA. S-au cumpărat doar voalurile și capota, iar restul s-a adaptat de la alte parașute. Era o parașută destul de ciudată, mai ales la deschidere. Se întindea pe toată lungimea, voalura se umplea cu aer și, în momentul imediat următor, se închidea, iar din cei 9 faguri rămâneau deschiși doar 3. În tot acest timp voalura ba era în față și aveai impresia că intră sub tine (corpul rămânând practic suspendat în aer pentru câteva fracțiuni de secundă), ba era în spate, ba în lateral. Erau momente foarte ciudate, însă, noi eram pregătiți psihic și știam ce ne așteaptă. După câteva secunde de bățâială se calma și rămânea deschisă doar cu 3 faguri. În acel moment se deblocau comenzile de pilotare și, prin tragerea concomitentă, la lungimea maximă a brațelor, se angaja parașuta, moment în care cădeai pe spate, iar, prin eliberarea bruscă a comenzilor, se mai umflau 1 sau 2 faguri.

Procedura se repeta, până când voalura era complet umflată. Toată această procedură dura cam 3-5 sec., după care urma un zbor extraordinar de frumos. Avea viteză, stabilitate și, la aterizare, făcea

zgomot. Se ateriza numai cu vântul din față, iar, prin tragerea celor două comenzi, intensitatea vântului îți asigura o aterizare foarte ușoară (valoarea șocului la aterizare putea fi zero). De regulă, cu toate parașutele de tip aripă se aterizează cu vânt de față.

Parașutele Strato Cloud au fost în număr foarte mic aduse în țară și erau folosite de loturile naționale, dar, nu după mult timp, s-a renunțat la ele, pentru că s-au achiziționat parașute germane de tip RL-10, apoi RL-12, care erau tot aripă și parașuta principală era purtată pe spate și rezerva pe burtă, așa că Strato Cloud a ajuns pe mâna instructorilor și a fost o adevărată plăcere să sărim cu ele.

Anii '90 au adus și la noi adevăratele parașute de înaltă performanță Para Foil, de fabricație S.U.A. și amândouă parașutele (principală și rezervă) erau împachetate într-o singură capotă și purtate pe spate.

Cu această ocazie dispărea și acel aparat CAP-3 care deschidea parașuta principală și apar noile aparate Saipres și Vigil care deschid parașuta de rezervă. Dacă la H-250-300 m față de sol viteza de coborâre depășea viteza la care era reglat aparatul, acesta intra în funcțiune și deschidea parașuta de rezervă. Erau setate zilnic la nivelul aerodromului, unde se zbură și trebuia să fim foarte atenți atunci când, din diferite motive, se cobora cu avionul, ca viteza de coborâre să nu depășească 15 m/sec. sub 300 m față de sol.

Atunci când am făcut pentru prima dată recepția la parașutele Manta care erau parașute pentru formare și antrenament, s-a întâmplat să executăm rotiri repetate sub 300 m și să se deschidă rezerva. Aceste parașute Manta, de proveniență S.U.A., erau folosite la salturi automate pentru începători, la cădere liberă și la învățarea aterizării de precizie, la cei mai avansați, și la salturile de înălțime pentru învățarea gamei de acrobație. Erau foarte sigure la deschidere și aterizare.

Deși știam foarte multă teorie, atunci când am sărit prima dată cu o parașută de înaltă performanță P.F. (Para Foil), am avut o surpriză foarte neplăcută la deschidere și foarte plăcută la aterizare.

Făceam parte din delegația României, ca arbitru la un concurs internațional, în orașul Bidgoj din Polonia. Salturile se executau din elicopterul MI-8 (o noutate pentru mine), într-un parc aproape de centrul orașului (o altă noutate). După ce am sărit, am privit peisajul, dar nu prea mult, și, relaxat, am dat drumul la parașuta extractoare și imediat am simțit un șoc atât de mare, ca și cum aș fi fost lovit de tren, încât tot ce aveam în gură și în nas trecuse în atmosferă. Mi-au trebuit câteva momente să-mi revin. Am deblocat comenzile și am căutat locul de aterizare. L-am găsit ușor. Am pilotat și am aterizat chiar pe disc. De

această dată, discul era montat în centrul unei saltele de burete, cu diametrul de 5 m. Discul era electronic și măsura până la 16 cm.

Punctul zero constituia o bulină cu diametrul de 3 cm. Fiecare centimetru de la acea bulină era măsurat electronic, până la 16 cm. Dacă contactul era luat cu celălalt picior, din afara discului era o altă suprafață de 1 m² care indica 16 cm. Orice aterizare în afara aceluia disc era cotate cu 16 cm.

Sportivul care mi-a dat parașuta m-a văzut dezorientat (deși eram foarte bucuros) și a venit la mine și m-a întrebat:

„– Nu v-ați prins capul în mâini, după ce ați dat drumul la extractoare?”

Am dat din cap că nu. M-a îmbrățișat și mi-a șoptit la ureche:

„– O să vă cam doară gâtul.” Așa am pățit toți la primele salturi.

Aceste salturi se executau, în general, de către arbitri și antrenori și erau considerate salturi de sondă pentru orientarea concurenților și se executau la începerea probelor de concurs sau atunci când se întrerupea concursul mai mult de o oră. Nu prea am ratat de câte ori se chemau sondele la start, pentru că în țară nu aveau voie să sară cu PF decât loturile naționale.

Asta era în primăvară, iar, la sfârșitul verii, s-a desfășurat Campionatul European în Timișoara. Când s-a format echipajul de sonde, întrucât nu prea erau clienți, am luat o parașută de la o fată din lot să merg la sonde. Mergând înspre start am întrebat fata:

„– Trebuie să mă țin tare de cap?”

Calmă mi-a răspuns:

„– Nu. Aveți mare grijă că se deschide foarte greu, pentru că intenționat am strâns bordul de atac, ca să nu primim șoc. Ne-au învățat cehii și nemții.” Într-adevăr, nu am avut șoc, dar parașuta a cam fâlfâit după mine.

După anul 2000, a urmat o adevărată invazie de parașute de toate tipurile, fiecare pentru un scop anume, de la parașutele tandem cu care sar un instructor și un elev, la cele de dimensiuni foarte mici care se folosesc la căderea liberă, individual sau în formații, la concursuri pe apă etc.

Era eveniment pe aerodrom atunci când, la sfârșitul unei perioade de pregătire, reușeam să-i brevetăm pe cei care au dat dovadă de talent și au executat numărul de salturi, pentru a obține brevetul de parașutist (o adevărată mândrie pentru fiecare candidat). Ca să simtă mai bine mândria, li se făcea „botezul”. Erau dați cu fundul gol pe o grămadă de spini adunați din timp și puși la uscat. Aveam grijă ca, înainte de începerea etapei de zbor, să curățăm bine de spini zona de aterizare (de obicei, cu cei care urmau să fie brevetați) și să-i adunăm într-un singur loc, nu prea departe de start. Era sărbătoare și nimeni nu se

supăra, chiar dacă lua cam mult timp să-și scoată cu penseta spinii din fund. Cei mai isteți aveau parte de „diamante” (mușcăături cu urme mai mult sau mai puțini vizibile) și elastice.

Fiecare ne dorim să trăim cât mai mult, să nu suferim și să nu fim povară pentru cei dragi. Nu știu dacă instructorul László Nagy și-a dorit aceasta, dar știu cu siguranță că s-a stins în locul pe care l-a iubit cel mai mult – Aerodromul Dezmir. Era o zi de vară călduroasă, când a venit pe aerodrom, să ne vadă cum zburăm. Într-o pauză de pliaj era la umbra avionului AN-2 și discuta cu echipajul avionului. Noi eram ocupați cu pliajul și, la un moment-dat, cineva a strigat după medic. Între sportivi era un medic care a alergat la el, l-a consultat, i-a făcut câteva manevre de resuscitare și și-a revenit. După o mică discuție, a ajuns la concluzia că a suferit un infarct și i-a recomandat să fie dus la spital. După ce și-a revenit, a mers la clădirea aeroclubului, s-a așezat pe un pat să se odihnească și... sfârșit.

Dintre cei care au plecat dintre noi fac parte: Dl. Iosif Teschler, tatăl tuturor parașutiștilor clujeni, Ștefan Szeplecan, Gusti Horincar.

Piloții (lifterii), care ne urcau la înălțimea de salt, de multe ori glumeau cu noi și spuneau că nu înțeleg de ce sărim din avion, când avionul e bun, zboară bine, echipajul e apt de zbor și noi, parașutiștii, nu vrem să coborâm cu avionul. Ioan Pușcaș, pilot de AN-2 și comandantul aeroclubului, era cel mai bun atât la lansările de joasă înălțime de 800-1000 m pentru formarea și precizia aterizării, cât și la cele de mare înălțime. Era suficient să-i spunem ce categorii avem în avion și ne ducea exact unde aveam nevoie. După plecarea lui din aeroclub, a venit pilotul Adrian Hozan, cu mecanicul navigant Teo Biriș și, spre bucuria noastră, și-a intrat repede în mână, deși venea de la aviația utilitară unde zburase mii de ore la firul ierbii. Iar aici trebuia să urce la 2000 m și să zboare cu o corecție de câteva grade.

Avionul AN-2 de fabricație U.R.S.S. era dotat cu aparatură veche, așa că măiestria pilotului conta foarte mult.

Într-o primăvară, eram la zborul de licență pe aeroportul din Arad. Vremea era ploioasă, cu cerul total acoperit. După 3 zile de așteptare să vedem cerul, s-a hotărât să sărim de la 1.000 m deasupra plafonului. Pilotul ne-a asigurat că aparatura lui de bord ne va duce la verticala aeroportului. Saltul a fost de vis. Să te vezi în cădere liberă, deasupra fiind un cer cu soare puternic și sub tine o plapumă compactă de nori pufoși, nu e la îndemâna oricui. Nu am căzut mult și am deschis parașuta și de jur-împrejur erau dealuri și mulți nori.

Am mai văzut din avion acest peisaj, dar să fii liber deasupra lui, mai rar așa ceva. Îmi părea rău să cobor și să nu rămân acolo sus, suspendat.

Inevitabilul s-a produs, am intrat în plapuma de nori care aveau cam 100 m grosime, am frânat parașuta, să nu aibă înaintare, pentru a-i evita pe ceilalți colegi. Când s-a făcut lumină, eram cam la 400 m față de sol și aeroportul lipsea cu desăvârșire. Sub mine era o arătură, eram la marginea orașului și am văzut aeroportul cam la 4 km depărtare. Am reușit să trec peste brațul mort al Mureșului și, după vreo oră de mers pe jos, pe arătură, am ajuns la start. Pilotul, deși cuplase aparatele de bord care să-i indice verticala pistei, precizia lor a lăsat de dorit. În acest tip de avion intram 12 parașutiști.

Salturile de antrenament pentru concurs, și, mai ales, pentru învățarea gamei de acrobații, se făceau din avionul Wilga în care intrau trei parașutiști plus pilotul. Interesant este că la acest avion se demonta ușa opusă pilotului și se monta o bară de care ne prindeam, când ieșeam afară din avion, pe scara de unde săream în lateral. Salturile din acest avion se puteau face și fără instructor, dacă cei 3 parașutiști aveau suficientă experiență. Piloții erau, în general, cei care remorcau planele, dintre care cel cu care am colaborat cel mai bine a fost Ioan Duma. Era un tip liniștit, tăcut, dar cu o orientare extraordinară în aer. La salturile de la 2.000 m, dacă o singură gaură era în plafonul de nori deasupra aerodromului, acolo era și el cu avionul și nu rata nicio intrare. Urca și cobora avionul, cum puțini piloți o fac.

Instructori parașutiști + recepționeri și încercători de parașute:

Teschler Iosif – 3.000 salturi
Nagy László – 3.000 salturi
Constantinescu Mircea – 3.000 salturi
Perde Vasile – 3.600 salturi
Crăciun Adrian – 4.000 salturi
Baciu Ioan – 4.900 salturi
Jucan Ioan – 3.000 salturi
Cojocaru Stelian – 3.000 salturi

Instructori parașutiști:

Baciu Doru – 5.000 salturi
Cuibus Nicolae – 3.000 salturi
Pulbere Mircea – 500 salturi
Silberleitner Roland – 500 salturi
Săcară Adrian – 1.000 salturi
Hapciug Vasile – 500 salturi

OVIDIU MUNTEAN



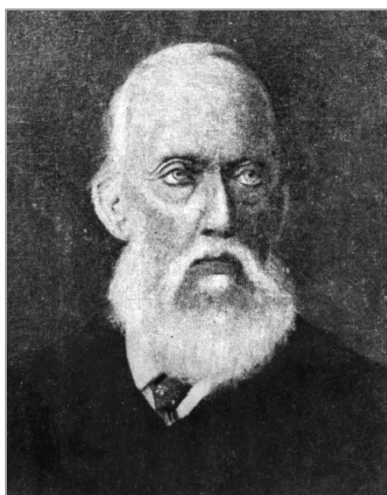
Muzeograf, șef Secție Istorie în cadrul Muzeului Național de Istorie a Transilvaniei Cluj-Napoca, redactor al anuarului „Acta Musei Napocensis”, seria Historica. Născut la 25 mai 1966, în municipiul Mediaș, a studiat la Facultatea de Istorie și Filozofie a Universității Babeș-Bolyai din Cluj-Napoca, între 1990 și 1995. Licențiat în anul 1995, șef de promoție cu media generală de absolvire 10. Studii aprofundate – master în perioada 1995-1996, specializare în Istorie modernă comparată. Stagiu de specializare la Institutul Național de Limbi și Civilizații Orientale din Paris (2000). Studii doctorale în perioada 1996-2002. Doctor în istorie

(2002) cu distincția Magna cum laude; teza de doctorat: *Imaginea poporului român și a țărilor române în mediul cultural și politic francez (1829-1859)*, conducător științific Acad. Camil Mureșanu. Teza a fost publicată cu titlul: *Imaginea românilor în Franța la mijlocul secolului al XIX-lea*, Editura Napoca Star, Cluj-Napoca, 2005. Specializare generală: Istoria modernă a românilor. Domenii de cercetare: istorie politică și relații internaționale (sec. al XVIII-lea - încep. sec. al XX-lea), mentalități colective și imagologie, istoria culturii în epoca modernă, istoria științei și a tehnicii, istorie memorială. A publicat peste 30 de articole și studii de specialitate în volume colective și reviste științifice. Ultima lucrare publicată: *Rememorând Marea Unire. Centenar 1918-2018/ Remembering The Great Union. Centennial 1918-2018*, ClujNapoca, Editura Mega, 2018. Expert acreditat bunuri culturale mobile - domeniul Istorie modernă (2003). Din anul 2014 contribuie la coordonarea activităților Secției Istorie a Muzeului Național de Istorie a Transilvaniei ce vizează următoarele domenii specifice de activitate: cercetarea științifică, evidența, clasarea, protejarea, valorificarea expozițională și științifică a patrimoniului muzeal.

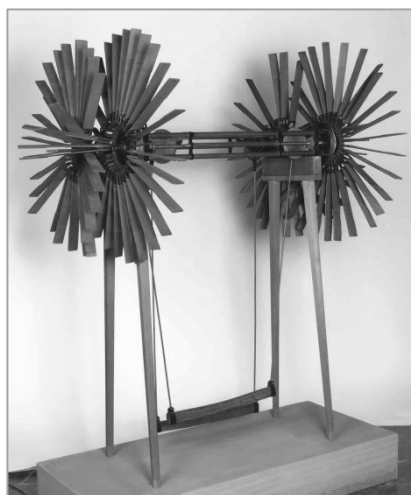
CLUJEANUL MARTIN LAJOS ȘI APARATUL SĂU EXPERIMENTAL DE ZBOR „ROȚILE PLUTITOARE”

Ovidiu Muntean

În patrimoniul Muzeului Național de Istorie a Transilvaniei se păstrează o excepțională piesă muzeală, mărturie peste timp a geniului inventator al ardelenilor în domeniul aviatic, și anume Aparatul experimental de zbor „Roțile plutitoare”. Acest aparat a fost proiectat și construit de clujeanul Martin Lajos (1827-1897), un eminent cercetător al zborului din a doua jumătate a secolului al XIX-lea. Datorită importanței sale științifice, creația tehnică unicat a lui Martin Lajos a fost clasată în categoria juridică Tezaur a Patrimoniului Cultural Național¹.



Martin Lajos (1827-1897)



Aparatul experimental de zbor „Roțile
plutitoare”

În a doua jumătate a secolului al XIX-lea și în primii ani ai secolului XX, zborul în sine era un act de mare îndrăzneală și curaj, având în

¹ Ovidiu Muntean, Carmen Ciongradi (coord.), *Un secol și jumătate de activitate muzeală la Cluj (1859-2009). Catalog aniversar*, Cluj-Napoca, Editura Mega, 2009, p. 134. Aparatul experimental de zbor a fost clasat în categoria juridică Tezaur a Patrimoniului Cultural Național prin Ordinul Ministrului Culturii nr. 2804/ 16 decembrie 2004.

vedere pericolele neprevăzute cu care se confruntau aviatorii, pericole cauzate, în principal, de insuficienta cunoaștere a fenomenelor aerodinamice dar și de precaritatea soluțiilor tehnice folosite la aeroplane sau alte tipuri de aparate, care imitau, în general, zborul păsărilor, toate într-o perioadă caracterizată de nenumărate încercări menite a ameliora caracteristicile de zbor ale acestor aparate. Din acest punct de vedere, iată cum sintetiza perioada în discuție periodicul „Gazeta Transilvaniei” într-un articol intitulat *De ale zborului*: „Trăim în timpuri ciudate de înaintare. Pe lângă multe alte invenții (născociri) ale spiritului și minții omenești, ocupă locul prim baloanele și mașinile de zburat, de care se scrie și se aude azi tot mai mult. Omul, neîndestulat cu cucerirea pământului și a mărilor de întindere uriașă, vrea acum să cucerească și aerul, cu întinderi nesfârșite, să fie stăpân pe el, asemenea păsărilor ceriului. Încercări de zburat s-au făcut mai demult, dar abia acum au ajuns oamenii ca să poată cârmui baloanele și mașinile de zburat, ca să poată merge unde vreau prin aer și să poată coborî când vreau. Să înțelege, că va trebui încă mult timp până ce se va putea călători regulat prin aer, dar omenirea e pe cale de a o ajunge aceasta”².

În același spirit, cu un deceniu și jumătate mai devreme, Martin Lajos s-a dovedit a fi un vizionar al aeronauticii care vedea în cucerirea aerului doar o problemă de timp. În anul 1895, ales rector al Universității „Franz Josef” din Cluj, el a susținut o serie de idei excepționale legate de evoluția aviației în discursul de inaugurare în această demnitate academică: „Înainte de a-mi încheia discursul, vreau să arunc o privire fugară asupra influenței pe care o va avea avionul asupra vieții publice. Se vor crea condiții noi de viață; circulația va deveni mai independentă față de rețeaua de căi ferate; se vor lichida acele bariere care despărțeau popoarele și statele unele de altele, căci nu vor fi obstacole în fața drumului liber al omului, iar societatea, ca nu cumva să pornească pe calea destrămării, se va asigura prin noi tratate și înțelegeri internaționale. Dreptul internațional va fi nevoit să se acomodeze noii situații, iar, pe lângă dreptul maritim, se va dezvolta un alt drept – dreptul aerului. Știința, arta, industria și comerțul vor atinge o și mai mare înflorire, iar comunicațiile se vor înviora într-o măsură uriașă. Dar să nu creadă nimeni că avionul ne va face să ne putem dispensa de calea ferată sau vasul maritim. Avionul, ca nou factor de locomoție, va mări circulația, o va înviora, dar nu o va absorbi”³.

² „Gazeta Transilvaniei”, an LXXIII, nr. 154, 16/29 iulie 1910, p. 3.

³ Nicolae Cordoș, *Un profesor clujean – pionier al aeronauticii*, în „Acta Musei Napocensis”, XI, 1974, p. 341.

Cu aceste gânduri, ne propunem o scurtă incursiune în biografia lui Martin Lajos, pentru a evidenția realizările sale în domeniul aviației, făcute pe baza unor cercetări teoretice și experimente practice remarcabile, începând de la mijlocul secolului al XIX-lea.

Martin Lajos s-a născut la Buda, în 30 august 1827, într-o familie de negustori⁴. După absolvirea, în anul 1844, a Gimnaziului catolic din localitate, studiază timp de doi ani filozofia la Universitatea din Pesta. Renunță la acest domeniu și se înscrie la Facultatea de inginerie de la „Institutum Geometricum”, pe care nu o va termina, însă, din cauza izbucnirii Revoluției maghiare de la 1848, la care a participat ca voluntar. După înfrângerea Revoluției din Ungaria, în urma capitulării armatei revoluționare la Șiria (13 august 1849), Martin Lajos a fost arestat de către autoritățile austriece. O vreme a fost încarcerat la închisoarea din Spielberg, iar apoi încorporat în rândurile armatei austriece din Italia (ca om de serviciu la Școala militară din Neapole). Datorită calităților sale în domeniul matematicii și înclinațiilor native spre tehnică, în anul 1851, este trimis la Academia militară de geniu din Viena, pentru a deveni inginer militar. La terminarea școlii, obține gradul de locotenent de geniu, iar, în anul 1855, este numit profesor de geometrie, studiul mașinilor și arhitectură la Academia vieneză. După trei ani, părăsește armata și, după mai multe peregrinări prin funcțiile de inginer, profesor și funcționar, se stabilește la Cluj, unde, la 29 iulie 1871, este numit în funcția de director al telegrafului. Rodnica sa activitate de profesor și cercetător în domeniul zborului⁵ a fost răsplătită, un an mai târziu, cu numirea ca profesor de matematică superioară la Universitatea maghiară din Cluj inaugurată în anul 1872.

În tot acest răstimp, Martin Lajos a fost cercetător pasionat al aparatelor de zbor, mai ales de cele mai grele decât aerul, și, în consecință, profesorul clujean a construit, începând cu anul 1870, o serie de aparate de zbor care imitau zborul păsărilor. Pe baza calculelor teoretice, în prima etapă, a construit, în anul 1870, primul său aparat de zburat numit „légsikló”, iar, câțiva ani mai târziu, primul *ornithopter*⁶ cunoscut sub numele de „Sólyom” (Șoimul). Ornithopterul *Șoimul* a avut două variante constructive, ultima fiind realizată între anii 1889-1891. La baza construcției acestor aparate de zbor stătea principiul „arpei

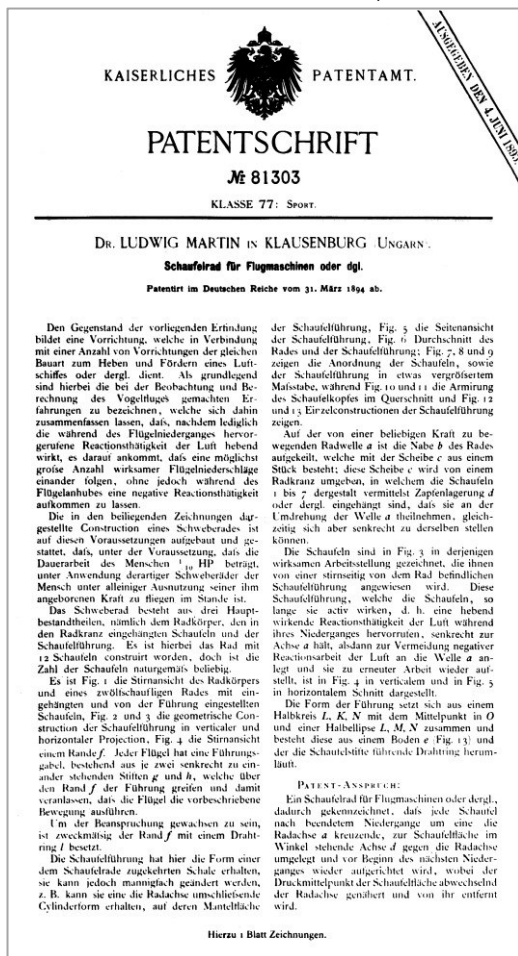
⁴ *Ibidem*, p. 336 s.q.

⁵ În anul 1859 este ales membru corespondent al Academiei de științe maghiare, unde, mai târziu, și-a susținut discursul inaugural cu tema: *A madár-szárny erőszete (Liniiile de forță ale aripii de pasăre)* - 28 aprilie 1862. Vezi N. Cordoș, *op. cit.*, p. 337.

⁶ Avion cu aripi batante. Vezi Lucian Miclăuș, *Glosar aviatîc*, Timișoara, Editura Marineasa, p. 137.

plutitoare”, un model teoretic de zbor brevetat în Ungaria și Austria, în cursul anului 1891, despre care spunea următoarele:

„Aripa plutitoare este un mecanism de aripi care este capabil ca, la mișcarea aripilor în sus și în jos, să ridice de pe suprafața pământului în aer, în afara greutății sale proprii, o greutate oarecare, să se mențină acolo sus, plutind liber, și să pornească după voința mâinilor conducătoare în orice direcție dorită”⁷.



Cea de-a doua etapă a cercetărilor sale cuprinde anii 1888-1896 și este centrată pe elaborarea modelului teoretic și brevetarea „roții plutitoare”, precum și pe construcția unui prototip experimental de zbor bazat pe această invenție. În fapt, Martin Lajos și-a propus să dovedească, științific și mai ales practic, că omul se poate ridica de la pământ și prin forța lui proprie. Pe de altă parte, el a observat că, la o suprafață a aripilor de 20-30 m², forța musculară a omului nu este suficientă pentru a le pune în mișcare și, de aceea, a căutat un alt procedeu prin care a urmărit ca noul său aparat de zburat să fie adaptat acestei forțe. Pe baza cercetărilor teoretice, în anul 1893, a ajuns la ideea „roții plutitoare”. Acest model teoretic a fost prezentat în mod public pentru prima dată la Cluj, în fața unei Comisii tehnice, iar apoi a fost legalizat la notariat (august-septembrie 1893).

Pentru a-și breveta această invenție și în străinătate, el s-a adresat biroului de patentare berlinez H&W Pataky, care a făcut toate

⁷ N. Cordoș, *op. cit.*, p. 338.

demersurile necesare în acest scop. Astfel, la 8 septembrie 1893, sub denumirea „lebegö kerék” (roata plutitoare), invenția sa a fost brevetată în Ungaria și Austria („Schweberad”): la 31 martie 1894, în Germania („Schauferrad für Flugmaschinen oder dgl.”); la 25 februarie 1895, în Anglia, sub denumirea „Improvements in Propellers for Aerial Navigation”, iar, la 4 martie 1895, în Franța, cu denumirea „roue volante”⁸.

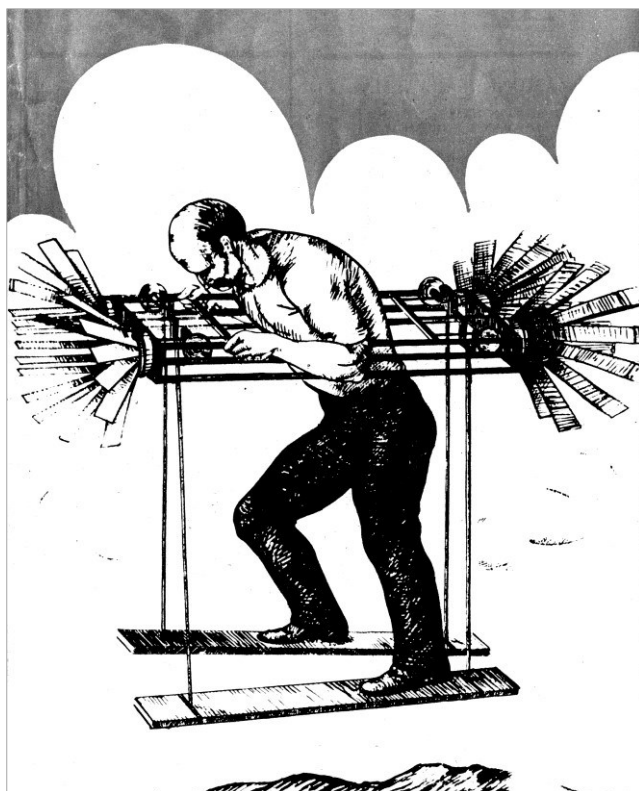
Această roată plutitoare este, de fapt, un grup de pene ca de pasăre, învârtindu-se într-un sistem rotativ, adică o roată prevăzută cu palete, care, pe partea mai restrânsă a mișcării circulare urcă în direcția axului, pe urmă, scoase din drumul lor de un excentror, cad de data aceasta perpendicular pe ax – aidoma aripilor de pasăre –, pentru ca apoi să revină în linia axului. Principul „roții plutitoare”, dedus din observarea și calcularea zborului păsărilor, se poate rezuma în aceea că activitatea de rezistență a aerului, provocată în timpul mișcării de coborâre a paletelor, acționează cu efect de ridicare. În această situație, trebuie să aibă loc un număr cât mai mare de coborâri eficiente de palete, fără a lăsa să se dezvolte în timpul ridicării paletelor o activitate contrarie a aerului. Cu alte cuvinte, „roata cu palete” sau „roata plutitoare”, este un dispozitiv care, în legătură cu un număr de dispozitive de construcție similară, servea la ridicarea și mișcarea unui aparat zburător⁹.

Încă din perioada patentării invenției, Martin Lajos s-a gândit și la elaborarea teoretică a unui aparat de zbor legat de dimensiunile și puterea musculară a omului și inevitabil și la construcția lui practică. Aparatul din colecția noastră a fost construit în cursul anilor 1895-1896 în atelierele Universității clujene. El nu se aseamănă cu nici un aparat de zbor convențional și este construit din două tije metalice ce se termină la capete cu un set de elice ce se pot plia și desface succesiv în cursul mișcării de rotație. Cele patru elice erau puse simultan în mișcare de către un angrenaj complex format din două pedale și un sistem de roți dințate conice. „Pilotul” se așeza între cele două tije, în interiorul cadrului de ținere, și, apăsând cu putere pedalele, făcea ca elicele să se învârtă, să creeze un vector liber și să ridice aparatul în aer.

Acest prototip experimental de zbor a fost testat pentru prima dată în Cluj, în 30 august 1896, exact în ziua în care Martin Lajos a împlinit vârsta de 69 de ani.

⁸ *Ibidem*, p. 339.

⁹ *Ibidem*.



Zborul prototipului experimental (desen-reconstituire)

Mărturiile vremii consemnează faptul că, în acea zi, aparatul s-a ridicat de la sol între 2-4 m, fiind „pilotat” de către trei persoane: inventatorul Martin Lajos, comandantul pompierilor din Cluj, Bartha Gergely, și mecanicul Deésy Sándor¹⁰. Dincolo de aceste mărturii, unele contradictorii, elaborarea teoretică, construcția și ridicarea de la sol a acestui aparat experimental de zbor este demnă de semnalat prin ineditul ei, în acea fază de căutări în domeniul aeronauticii de la finele secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea.

În activitatea sa neobosită de cercetător și inventator al procedeelor și mijloacelor de zbor, se poate afirma că Martin Lajos era la curent cu noile progrese în domeniul aeronauticii realizate în Europa timpului său,

¹⁰ *Ibidem.*

mai precis era familiarizat cu tipologia aparatelor de zbor (planoare și deltaplanoare), construite de către inginerul german Otto Lilienthal (1848-1898), cu care a și avut un schimb epistolar, în cursul anului 1891.

În anul 1889, eminentul savant german Otto Lilienthal, considerat pionier al aeronauticii mondiale, publica celebra lucrare *Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst*¹¹. Doi ani mai târziu, Martin Lajos a făcut o recenzie a acestei cărți, în care a folosit propriile sale formule de calcul, în legătură cu experiențele de zbor descrise în această lucrare. În continuare, Martin Lajos s-a adresat, în scris, asociației berlineze *Zeitschrift für Luftschiffahrt und Physik der Atmosphäre*, cerând ca recenzia sa să fie publicată în revista cu același nume a asociației. Înainte, însă, de publicarea acestei recenzii (februarie 1892), asociația berlineză a înaintat-o spre știință chiar lui Otto Lilienthal, care atunci făcea parte din colectivul redacțional al revistei. Acest lucru, după cum remarca și Martin Lajos, „a atras după sine o corespondență vioaie și deosebit de interesantă” între cei doi cercetători. Se cunosc doar patru scrisori ale lui Otto Lilienthal către Martin Lajos, acestea fiind expediate din Berlin, în perioada 13 august-10 noiembrie 1891¹². Trei dintre scrisorile trimise la Cluj au următorul antet:

OTTO LILIENTHAL. Maschinen-Fabrik. Specialität: Gefahrlose, Dampfkessel, Dampfmaschinen, Heizeungen, Transmissionen.

Ele au în vedere discuția promovată de către inginerul german, prin care îi cerea lui Martin Lajos să lămurească contradicțiile rezultate din aplicarea propriilor lui formule matematice de calcul la funcționarea aparatului său de zbor.

Această dispută științifică – scria Lilienthal în scrisoarea din 22 august 1891 – trebuia să aibă un caracter obiectiv, pentru care s-a „lăsat condus doar de gândul de a sluji adevărul și adăuga:

„Nu mă consider, însă, deloc infailibil și urăsc orice polemică infructuoasă; în cinstea adevărului nu vreau decât să scriu așa cum gândesc despre acest caz și doresc din toată inima ca și dumneavoastră, la rândul dumneavoastră, să-mi comunicați ce gândiți despre expunerile

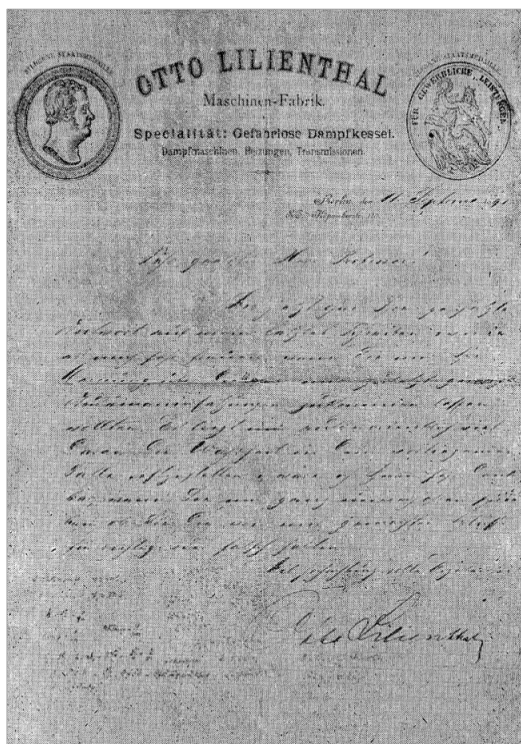
¹¹ Vezi Karl-Dieter Seifert, *Otto Lilienthal. Mensch und Werk*, Verlag Sport und Technik, Neuenhagen bei Berlin, 1961, pp. 93-118.

¹² Aceste scrisori au fost publicate de către Nicolae Cordoș, în limba germană, în anexele studiului amintit mai sus, iar în traducere în limba maghiară au apărut pentru prima dată în anul 1973. Vezi Nicolae Cordoș, Mészáros Vince, *Lilienthal levelek Martin Lajoshoz (Scrisori ale lui Lilienthal către Martin Lajos)*, în: „Korunk”, 1973, nr. 5, pp. 790-794.

mele. Astfel vom obține cel mai repede o clarificare. Nu interesează cine are dreptate, ci ce este adevărat și ce va rămâne veșnic adevărat”.

Schimbul de epistole pe această controversă științifică nu a mai continuat după 10 noiembrie 1891, iar răspunsurile profesorului de la Cluj nu le cunoaștem decât prin prisma corespondenței cu Otto Lilienthal¹³.

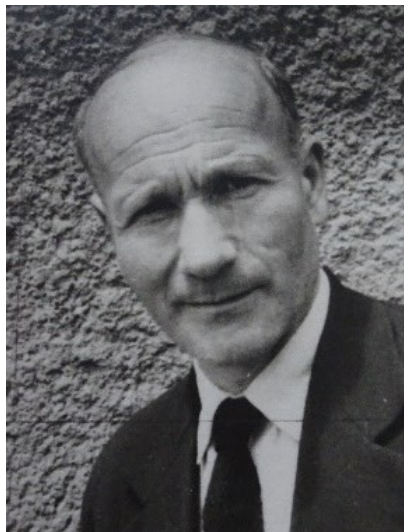
Ultimul sfert al secolului al XIX-lea, perioada în care a activat și construit avioane Martin Lajos, a fost o perioadă efervescentă în domeniul zborului, acesta incitând și aprinzând spirite, îndemnând la un nou tip de aventură în cunoaștere, dar și la o cercetare științifică tot mai elaborată. Din acest punct de vedere, Martin Lajos a fost un spirit vizionar, iar prin întreaga sa activitate teoretică și practică din domeniul aeronauticii se înscrie în galeria pionierilor aviației din Transilvania care merită pe deplin cunoașterea, prețuirea și recunoștința noastră.



Scrisoare trimisă la Cluj de Otto Lilienthal
(11 septembrie 1891)

¹³ N. Cordoș, *op.cit.*, p. 339.

PANCRAȚIU M. CHIOREAN



S-a născut în comuna Cubleș, județul Sălaj, la 22 iunie 1912, fiind de confesiune ortodoxă. A urmat cursurile claselor I-VII, în perioada 1925-1932, la Școala normală din Cluj-Napoca. Clasa a VIII-a a absolvit-o în 1945, la Liceul ortodox român din Cluj. Diploma de maturitate (Bacalaureat) a obținut-o la 5 aprilie 1945, la Liceul „George Barițiu” din Cluj. Este fiul lui Matei Chiorean.

După finalizarea studiilor, vreme de 30 de ani, a fost cadru didactic la școli satești din județul Cluj. Ultimii 10 ani de activitate i-a desfășurat ca director al Școlii Generale din comuna Sardu.

Calitățile pe care le-a avut și le-a pus în valoare, organizând numeroase activități în cadrul unor cercuri de artă, modelaj, sculptură și tehnici de aviație, călcând pe urmele înaintașului său. A obținut numeroase premii cu copiii la concursurile de aeromodele planoare. A organizat un colț etnografic și un mini muzeu la școală, cu obiecte ceramice descoperite în urma săpăturilor arheologice organizate cu elevii.

Pe parcursul anilor, Pancrațiu Chiorean a avut o activitate de creație foarte bogată de pictură, sculptură, artă populară, desen, artă decorativă. A participat cu lucrările sale la numeroase expoziții, fiind distins cu premii și diplome.

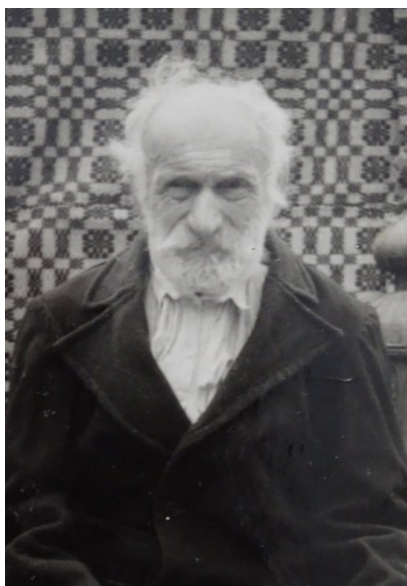
A scris atât despre tatăl său cât și monografia comunei Sardu.

A pictat, în anul 1955, diferite scene religioase la biserica din Mihăești, Cluj.

S-a stins din viață în vara anului 2007, cu regretul în suflet că nu a putut edita o carte despre tatăl său.

MATEI CHIOREAN – CONSTRUCTOR CLUJEAN DE AVION

Pancrațiu Chiorean



Matei Chiorean
(2 oct. 1866 – 25 iul. 1962)

„Depart, în Ardeal, un țăran colindă satele și orașele, arătând tuturor un avion făcut de el”, consemna ziarul „A Nap”¹, din Budapesta, la 23 iulie 1912.

Dar cine era acest țăran despre care, în anii 1911-1912, consemnau multe publicații românești și maghiare din Austro-Ungaria. Știrea relatată era una insolită: un țăran pe nume Matei Chiorean, din părțile Clujului, a construit un aeroplan (unele publicații inserau și fotografia acestuia, cum ar fi, de exemplu, „Képes Hét”² – numărul 31 din 1912, „A Nap” – iulie 1912).

Matei Chiorean, un personaj extrem de interesant, cu o poveste demnă de o carte, își are obârșia în satul Cubleșu Român. Ițele care alcătuiesc istoricul familiei, împletite din vorbe și amintiri depuse mărturie de bătrâni și

urmași, se întorc în timp cu mai bine de 200 de ani. Toate aceste ite sunt toarse prin viu grai, așa cum s-a transmis toată zestrea de cunoaștere și meșteșug a oamenilor trăitori pe aceste pământuri.

Mai degrabă ocupați să-și câștige traiul zilnic decât să consemneze „în buchea” cărții descendente și genealogii, mai toți locuitorii zonei își cunosc originile înapoi în timp doar cu 2-3 generații. Timpul, această

¹ A Nap („Soarele”) a fost un cotidian politic maghiar, foarte popular, considerat a fi fost primul jurnal important de seară din Ungaria. A fost fondat în anul 1905, la Budapesta, de către jurnalistul Sándor Braun, care a îndeplinit și funcția de redactor-șef pe durata apariției publicației. A fost tipărit la Editura Budapesta Ltd. În anul 1908, a fuzionat cu publicația A Hír („Știrea”). Și-a încetat apariția în anul 1922.

² Képes Hét – publicație cultural-literară de limbă maghiară, cu apariție săptămânală, tipărită la Praga. A fost suplimentul praghez al ziarului budapestan A Hét (1890 – 1924).

resursă atât de prețioasă a omului trudit înfrățit cu pământul din care își obținea pâinea, a rămas consemnat cu ani și nume prin cotloane de memorie și suflet, iar taifasul cu bătrâni și cunoscuți aduce destul de puțină lumină în deslușirea unei istorii foarte clare a neamului Chiorean. Dar toate acestea laolaltă, completate cu cercetarea amănunțită a documentelor din arhiva parohiei sătești (matricola nașterilor, a căsătoriilor și morților, diverse alte documente în care timpul și-a „odihnit” curgerea nesfârșită), pot trasa o linie dinspre trecut, pentru a găsi drumul prin ani parcurs de cei din neamul Chiorenilor din Cubleș.

Cele mai vechi date au fost obținute prin viu grai, de la membrii familiei Rus (Ciogolaș), din satul Sâncraiu Almașului, jud. Sălaj, care au păstrat în sîpetul memoriei istorisirile străbunicilor și ale bunicilor, transmise din tată-n fiu, cum că: „Toderuș”, adică Toader din Chioar (Tara Oașului), ar fi venit la Sâncrai ca fecior tânăr de 28-30 de ani, cu încă 2-3 fărtași de-ai săi. Aceștia din urmă au plecat după un timp mai departe, iar Toader a ales să rămână muncitor cu ziua acolo în sat. Au venit, în firescul lucrurilor, dragostile și nevoia unui cămin, astfel că Toader s-a căsătorit în sat cu o fată, Rus Sofia, dintr-o familie modestă. Din aceeași sursă se mai știe că Toderăș din Chioar, Chiorean Teodor, ar fi venit pe lume pe la 1764-1766 și a trăit, cu mila lui Dumnezeu, aproximativ 95 de ani. A trudit cu palmele, ca agricultor și nu a deprins în lunga sa viață lumina cărții.

A avut un singur copil, pe Ioan. Acesta s-a născut pe la 1796 și s-a căsătorit în satul Cubleșu cu o fată Maria, cu care a avut 3 copii. Ca și tatăl său, n-a urmat drumul școlii și s-a luptat, asemenea acestuia, să facă pământul să rodească în fiecare primăvară, culegându-i roadele în toamnă. Firul vieții l-a dus până la vârsta de 80 de ani.

Primul său fiu, Vasile Chiorean, a venit pe lume în 1833, cel mai probabil. Despre Vasile, fiul lui Ioan Chiorean, se știe doar că a deprins a scrie și citi și nu a fost binecuvântat cu copii.

Al doilea fiu, aflat în evidența parohiei, Nicolae Chiorean pe numele său, s-a născut în anul 1835. Nicolae, la pragul de 21 de ani, pleacă la oaste și își satisface serviciul militar în armata austro-ungară, la Regimentul 51 Infanterie din Cluj, unde, după 10 ani, 6 luni și 8 zile, i se eliberează „Opsit-ul” – actul de lăsare la vatră. A fost căsătorit în Cubleș cu Ciorbe Ileana, care împlinise 20 de ani, la data de 8 noiembrie 1865 (evidența căsătoriilor). A mers la școală și știa carte. S-a ocupat cu agricultura, dar se îndeletnicea când și când cu lucrul lemnului, fiind priceput în dulgherie și tâmplărie. Se spune că era de statură înaltă, era zdravăn și bine croit și a avut o viață îndelungată,

trecând de borna 90 de ani (circa 92-95 de ani, cum reiese din amintiri). A avut 4 copii: trei fete și un băiat.

Al treilea fiu al lui Ioan a fost Onuț Chiorean, care s-a născut în anul 1838 (conform evidenței parohiale). A fost căsătorit și a avut o singură fată, pe nume Nastasia, despre care se spune că era foarte frumoasă. Onuț n-a făcut mulți purici prin sat, cum se spune, fiind mai tot timpul plecat pe drumuri doar de el știute, așa că i-a mers vorba că ar fi fost „căpitan de haiduci”. Nu se poate proba cu dovezi faptul că Onuț ar fi luat drumul codrului alături de răzvrătiți, dar o umbră de mister rămâne să plutească pe aripile imaginației, pentru că nepotul său, Matei Chiorean din Cubleș, a păstrat de la el un pistol cu cremene și o pușcă tot cu cremene, arme care au fost predate la muzeul raional Huedin (așezământ ce dănuie azi în localitatea Ciucea, județul Cluj). Onuț Chiorean poate să fi fost un vânător ce a hălăduit pădurile din ținut, dar tot așa ne putem închipui că s-a ridicat împotriva stăpânirii și a ales calea armelor pe drumul vieții sale, cel puțin pentru un timp. Se știe că era, la rândul său, bărbat cu carte, dus la școală. A trăit mai bine de 80 de ani, respectând tradiția longevității celor din neamul său.

Revenind acum la biografia celor 4 copii ai lui Nicolae Chiorean, consemnăm că prima fată, Irina Chiorean, a venit pe lume în anul 1868. Irina a urmat cursurile școlii primare din sat, apoi a deprins îndeletnicirea de moașă pe care a exercitat-o pentru tot restul vieții în Cubleșu. S-a căsătorit cu agricultorul Dragla Ilie, cu care a avut 7 copii. A trăit 72 de ani.

A doua fiică a fost Anastasia Chiorean, născută în 1870. Și Anastasia a urmat drumul școlii primare și i-a fost soție învățătorului cu diplomă-absolvent de Cluj – Gheorghe Lazăr, care a rămas dascăl la școala din Cubleș pentru tot restul vieții. Din căsătorie, Anastasia a avut 2 copii: Eutim și Victoria, ambii urmând cursurile liceale la Cluj. A trăit peste 70 de ani.

Cea mai mică a fost Maria Chiorean, născută în 1873. Maria a urmat școala primară și a fost căsătorită cu Lupaș Vasile, de loc din satul Topa. N-a avut copii și a trăit 59 de ani.

Singurul băiat al lui Nicolae și al Ilenei Chiorean, pe numele său Matei, a fost cel dintâi copil al familiei, venind pe lume la 2 octombrie 1866 (extras din Registrul Nașterilor nr. 543377), în satul Cubleșu (pe atunci județul Cluj, în prezent județul Sălaj). Mama sa a trăit până în 1874, rămânând în grija tatălui său până în 1887, când și acesta se stinge din viață.

Localitatea este situată la o distanță de circa 35 kilometri N-V de municipiul Cluj-Napoca, în apropierea comunicației Cluj-Zalău și a

localității Sâncraiu Almașului. Vatra satului este foarte veche, existând dovezi arheologice că s-a aflat pe ruta așa numită „Drumul lui Traian”, o comunicație construită în timpul ocupației romane în Dacia (106-271 e.n.), pentru a lega nordul provinciei (bogată în sare și aur) cu *Colonia Aurelia Napoca* (Cluj-Napoca).

Matei Chiorean a avut parte de o copilărie liniștită, dar marcată de lipsuri, crescând într-o familie modestă ce se lupta din răspuțeri să-și asigure subzistența. Nu a constituit o excepție, întrucât traiul aspru și mijloacele de subzistență modeste reprezentau la acea vreme decorul obișnuit pentru marea majoritate a familiilor de țărani români din Ardeal. Drumul către lăcașul școlii nu i-a fost lung, s-a curmat după doar un trimestru. În pragul mândrelor sărbători de Crăciun, Mateiaș adunase în traista de elev doar câteva rugăciuni. Mirajul literelor și dansul misterios al cifrelor a rămas departe de mintea lui tânără, în urma unei întâmplări de tot hazul. Speriat de truda ce urma să o depună ca elev, un copil din sat, îndărătnic și poznaș, cu mintea la căldura din băătăura casei, a „țâpat buchea-n vizitic”, adică a aruncat cartea de învățătură – abecedarul – în fântână. Era singura carte destinată școlirii tuturor copiilor, la acea vreme în sat. Poate, dacă ar fi avut ceva unsoare de porc bietul țânc și ar fi ales să ungă buchea cu ea, s-ar mai fi putut face câte ceva. Dar așa, dusă a fost calea spre împărăția cunoașterii pentru Matei în acel an și în cel ce i-a urmat, apoi drumul spre școală pentru el s-a acoperit de colbul altor îndeletniciri prin gospodărie. Se ridica de-o șchioapă de la pământ, dar era „ficioar” între fete, și brațele lui prindeau bine la munca de zi cu zi. Școala a rămas să ajute surorilor lui, în anii imediat următori, dar el nu i-a mai primit rodul (de notat că la acea vreme școlile românești din Transilvania erau aciuite pe lângă biserici, funcționarea lor fiind posibilă doar prin efortul conjugat al membrilor parohiei).

Încă de copil, de la 8 ani, rămas orfan de mamă, a trebuit să muncească, pentru a avea cele necesare. A început prin a păzi vitele și găștele familiei, apoi s-a deprins cu alte munci, în devenirea firească a trăitorilor satului transilvan al acelor vremuri, așa cum a fost din veac.

Așa cum pomeneam anterior, tatăl lui Matei, Nicolae Chiorean, era priceput în tâmplărie și dulgherie. Călcând în umbra pașilor lui, micuțul a prins și el drag de lemn. Nu a fost o „dragoste de-o vară”, căci pasiunea pentru modelatul în carnea lemnului s-a lipit de sufletul și de mintea lui pentru tot restul vieții. A început devreme, la numai 6 anișori, să caute forme și modele, cioplind în cioatele pe care le putea strânge: bețe încrustate frumos în coaje, solnițe, mici obiecte artizanale sau cu vreun folos în gospodărie, pe care le „muncea” după mintea și îndemânarea lui. Mai târziu, pe la 8-10 ani, s-a apucat să construiască o vioară.

Mâinilor dibace deja nu le putea da prea multe unelte, doar cele vechi și abandonate de tatăl său, astfel că cetera a prins viață greu. Cât s-a îndeletnicit cu cioplitul instrumentului la care visa, purta mereu o cămeșoaie până-n călcâie, să poată ascunde sub ea iute „meșterea” sa de ochii scrutători ai tatălui, care l-ar fi vrut mai degrabă prins cu alte treburi, mai cu folos în casă. Locul preferat era lângă vatră, să poată arunca în foc așchiile sărite din lemnul ce prindea o altă viață sub mâinile sale. Trebuia să fie mereu cu urechea ciulită la scârțâitul ușii de la tindă, să poată arunca totul după cuptor, unde era lada cu scule.

Vioara s-a născut micuță, de-abia de-o jumătate de cot (aproximativ 30 de centimetri), și atunci când a fost întrebat cu mirare „ce i-a venit s-o facă”, nu a putut răspunde decât că dragul de muzică îl îndemnase. Auzise cetera „glăsuind” la sărbători și, având un auz muzical dezvoltat, îi intrase în minte să cânte și el din ceteră. Pe la vârsta de 12-13 ani, după cum singur își amintea, pe creasta Râpa Albă, de lângă sat, unde vântul sufla cu repeziciune mai tot timpul, culcând iarba și făcând să foșnească pădurea din apropiere, se lăsa de multe ori cu sumanul întins în calea curenților de aer, ca să simtă, în joacă și visare, cum se înalță de la pământ. Își închipuia „că zboară”, cum zburau personajele din poveștile bunicii. Vântul, își amintește, îl ridica uneori puțin de la pământ, dându-i fiori. Din acei fiori timpurii i-a încolțit în inimă atracția pentru ideea zborului. Și a rodit peste ani, așa cum vom vedea.

Cioplitul și modelatul în lemn i-au rămas prieteni statornici. Imaginația și spiritul de observație foarte viu l-au făcut să-și depășească mult condiția de copil fără carte și instruire profesională. În jurul vârstei de 14-15 ani a construit în valea satului, pe firul pârâului, o moară de apă în miniatură, așa cum i se întipărise în memorie modelul unei mori autentice, văzută la Aghireș. De această moară tare s-au mirat boierii (oameni de la oraș, n.n.) care au venit peste vară în vizită la un inginer pensionat de minele de aur din Zlatna – Knöpfler Károly –, care avea casa în Cubleş. Moara era „închegată”, adică bine construită, nu încropită de mântuială. Ansamblul conținea tot ce se cuvenea la o astfel de lucrare, adică mecanisme pentru modulată viteza, pentru oprire, pentru reglat coșul cu grăunțe etc. Matei a lucrat-o ca pe o jucărie, dar cu temeinicie și respect pentru funcționalitate, astfel că „boierii”, pe bună dreptate au apreciat-o la superlativ, minunându-se cum un copil de țaran, fără cunoștința numeralelor simple, poate înțelege și meșteri așa ceva. Câștigând admirația persoanelor din anturajul inginerului Knöpfler, Matei a profitat pentru a-și face din aceștia cumpărători pentru obiectele meșteșugit lucrute în lemn, pe care le executa cu migală și mare pricepere (solnițe/„sălărițe”, linguri, figurine, toiege încrustate etc.). Treptat, a început să lucreze obiecte decorative, cu modele în relief –

motive populare din zonă, elemente florale/vegetale – dovedind un talent artistic demn de luat în seamă.

La vârsta de 15 ani (anul 1881) a fost plecat la un morar, la Pârâul Iovului, unde a dat ajutor la lucru, dar a și găsit unelte bune cu care a reușit să-și reia visul de copil, acela de a construi o vioară. De data aceasta, lucrarea i-a reușit, „cetera” avea mărimea care se cuvenea și, mai mult decât atât, după cum spuneau oamenii din sat, avea „un glas mândru”. Mândru a fost și Matei de ce-a realizat, astfel că a mers mai departe și a deprins și cântatul la ceteră, mergând apoi să horească la sărbătorile din satul natal și din împrejurimi. Până la 17 ani a lucrat în gospodăria familiei, meșterind din lemn pentru ai săi și pentru alți gospodari cu nevoi. I-au ieșit din mâini lucruri apreciate și necesare în lumea satului: oiști de car, roți, juguri, ba chiar și un docar (șaretă).

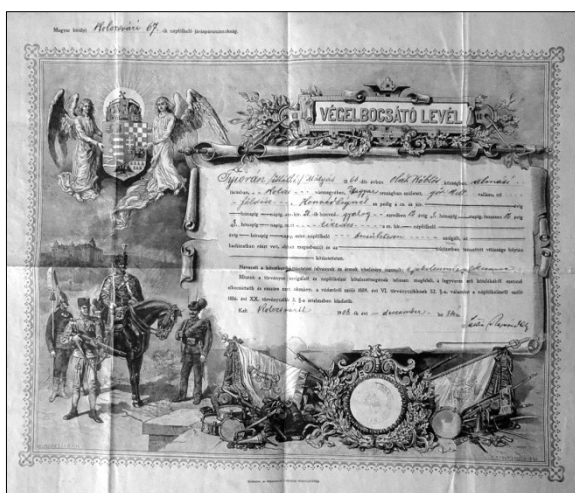
La 18 ani, a fost chemat în lucru de niște morari de la Macău, o comună situată în apropiere de Cubleș, pentru a face unele reparații. La această moară de apă, primind toate sculele de care avea nevoie, a lucrat în lemn tot ceea ce era necesar, așa cum i s-a cerut – de la construcția unor piese și montarea lor până la lucrări de reparații și întreținere. Găsind în persoana morarului Koszte un om de treabă, s-a înțeles cu acesta și pentru alte lucrări necesare în gospodărie: un car pentru transportul lemnului, roți de tors tăiate cu măiestrie la strung și diferite piese de mobilier. Morarului i-a plăcut feciorul cel îndemânic din Cubleș și l-a angajat slugă pe simbriaș. Tocmeala s-a făcut pentru 55 de zloți pe an, casă, masă și un rând de haine „de-a gata”. Ca o comparație, salariul anual pentru un „simbriaș” (slugă în gospodărie/argat) era de aproximativ 10 zloți. Iscusița deosebită a flăcăului nu i-a scăpat din vedere morarului, astfel că a fost dispus să plătească oricât ca să-l țină-n slujba sa. Iar meșterul Koszte nu s-a înșelat deloc în privința lui Matei Chiorean. O istorisire din acea perioadă a vieții lui relatează despre un mare necaz la moara din Macău, când au venit „ape mari” și s-a rupt „crancul” (angrenajul de transmitere a mișcării de rotație). Trebuiau refăcute roțile dințate (așa numitele „măsele”) și reparat angrenajul în totalitate, lucrare de amploare care, din experiența anterioară, ar fi trebuit să dureze 8-9 zile. În tot acest timp, moara și-ar fi încetat lucrul, morarul ar fi înregistrat pierderi, iar clienții ar fi fost amânați ori nevoiți să meargă mulți kilometri la o altă moară.

Dar Matei Chiorean nu s-a lăsat doborât de complexitatea lucrării, s-a apucat temeinic de treabă și, în „18 ceasuri de trudă continuă”, după cum își amintește, i-a dat de capăt. A cioplit, a modelat și a montat fiecare piesă la locul ei, iar moara și-a reînceput, după numai o zi de pauză, activitatea obișnuită.

La această moară s-a bucurat de o încredere nelimitată, căci a ajuns încet-încet să cunoască toate rânduielele ei, până și cioplirea pietrelor, lucru cunoscut de foarte puțini meșteri. Nu peste mult timp, însă, morarul Koszte a murit și Matei s-a întors la ai săi.

Cam în aceeași perioadă, deprins fiind deja cu tainele funcționării unei mori, la o moară de apă din satul Stoboru, a conceput și executat un mecanism pentru amestecarea umplerii scocului, adică a stavilei cu apă, pentru a se putea preveni, astfel, oprirea morii din cauza micșorării debitului sursei de apă.

După 1885, în jurul vârstei de 19 ani, lucrând în gospodăria părintească, s-a hotărât să întoarcă timpul din hotarele lui și să se aplece peste tainele învățaturii. Era cu gândul la armată și auzise că știutorii de carte sunt mai lesne acceptați la încorporare. A buchisit abecedarul singur, învățând cătinel-cătinel să scrie și să citească, inițial folosind alfabetul chirilic, apoi pe cel latin. Cu socotelile aritmeticii l-a ajutat un prieten, Mardău Indrei, tânăr cu aplecare spre cele bisericesti și care, peste ani, a ajuns cantor la biserică. Pentru a împiedica numerele și literele să-i zboare din minte, pentru că mai mult reușise să „le prindă” decât să le învețe temeinic, și-a luat obiceiul să poarte peste tot cu el un ciob de cărămidă cu care tot scria și socotea pe ce apuca, un colț de zid, un trunchi de copac, un gard. Efortul depus nu i-a fost în zadar, căci a reușit să treacă selecția pentru încorporare, deși mai bine de jumătate din tinerii care se prezentau pe atunci pentru satisfacerea stagiului militar nu erau admiși. Timp de 3 ani, între 1888-1891, a satisfăcut serviciul militar (Regimentul 2 Infanterie Honvezi), activând în garnizoanele Cluj și Tîrgu-Mureș. A avut o comportare meritorie și a fost lăsat la vatră cu gradul de caporal.



Scrisoare de lăsare la vatră „...a servit cu onoare 12 ani, 3 luni, la Regimentul 21 Infanterie a Armatei Ungariei, având gradul de fruntaș. Decorat cu Medalia de comemorare Zubileum. După ce a îndeplinit datoria față de armată și neam, conform legilor, o dat cu acest document, se lasă la vatră. 1908, 31 decembrie, Cluj”

După armată, a lucrat în familie la muncile câmpului, dar nu a uitat nici de tâmplărie, pe care a avut ocazia să și-o perfecționeze pe durata stagiului militar. Munca în lemnul atât de drag lui nu s-a rezumat doar la obiecte de folosință comună, ci a pășit și pe teritoriul artei. Astfel, a executat lucrări ornamentale și obiecte de cult. A decorat roți de tors cu ornamente bogate, lucrate la strung și sculptate, troițe, a sculpat iconostase, stâlpi de poartă cu ornamente, grinzi decorative pentru case de lemn în multe sate din județele Cluj și Sălaj. În toate lucrările, sprijin i-a fost talentul deosebit pentru desen. De altfel, a cochetat și cu pictura în ulei.

Un autodidact cu mare sete de cunoaștere și determinare, Matei Chiorean și-a însușit, cu osârdie, multe cunoștințe suplimentare scrisului și cititului, fiind foarte atras de domeniul tehnic. În munca sa de artizan, a realizat rapid că geometria și calculul amănunțit al volumului masei și suprafeței îi pot fi de mare folos, așa că le-a deprins, cum s-ar spune, „pe furate”. Obiectele sale utilitare, realizate din lemn sau metal (putini, ciubere, butoaie, găleți), aveau îmbinări bune și o trăinicie care îi făceau un bun renume și se vindeau la preț bun. A înțeles repede că un calcul corect poate învinge prejudecățile și opiniile unor meșteri tradiționali. Chemat să contribuie cu propuneri la proiectul consolidării bisericii de lemn din satul Cubleşu, Matei Chiorean a întocmit un plan și a anunțat comunitatea că poate înălța biserica pe o temelie de piatră de peste un metru înălțime, fără a o demonta. S-a folosit de pârghii și de munca a numai 4 oameni pe care i-a instruit ce și cum să facă. Sub privirile înmărmurite ale preotului și membrilor parohiei, biserica, înălțată prin înclinare succesivă direct de pe „tălpile” ei, a fost reșezată pe zidul de piatră „tocmit” de Matei Chiorean, în timp ce ajutoarele sale vegheau stabilitatea sistemului de ridicare. A fost încă o dovadă a spiritului inventiv deosebit de dezvoltat care îl va propulsa curând în aria de interes a aparatelor de zbor, un domeniu extrem de exclusivist pentru acea vreme.

Om simplu, din popor, crescut în respect și dragoste pentru biserică și credința neamului său, el a meșteșugit de-a lungul timpului foarte multe obiecte de cult sau destinate împodobirii lăcașurilor lui Dumnezeu. Dând viață lemnului de jugastru, tei, nuc și brad, din mâinile sale pricepute și cu dragoste de frumos, au ieșit troițe (unele sculptate pe trei fețe) care au fost așezate în satele din zonă: Aghireș, Fizeș, Topa Mică, Cornești, Drag, Recea Cristur, Turea, Zimbor și Săliște. A lucrat iconostase, candelabre, sfeșnice, tabernacole, scaune-tron (pentru bisericile din Muierău, Berind, Brîglez, Cubleşu), mese de împărtașanie (biserica din Nădășel), candelabre din lemn lăcuit (biserica din Topa Mică). A lucrat ca meșter principal la construcția bisericii de lemn din Adalin (județul Sălaj).

Din banii câștigați muncind ca tâmplar și decorator în lemn, a procurat tot ce a avut nevoie în gospodărie, deoarece, atunci când s-a întors din armată, așa cum însuși își amintește, n-a găsit mai nimic prin gospodărie, ci doar ce-a mai putut păstra mama vitregă, cea care l-a îngrijit de la vârsta când a rămas orfan. Casa veche, părintească, nu avea un geam propriu-zis, ci se lumina doar prin rama în care era prinsă o bășică de bou. Matei s-a pus pe treabă și a trudit să pună geamuri mari la casă, pentru a putea lucra și în interior la proiectele migăloase de tâmplărie pe care le prelua spre executare, a trecut la renovarea tuturor părților și pieselor vechi din casă, a completat mobilierul sărăcăcios, punând totul în bună rânduială.

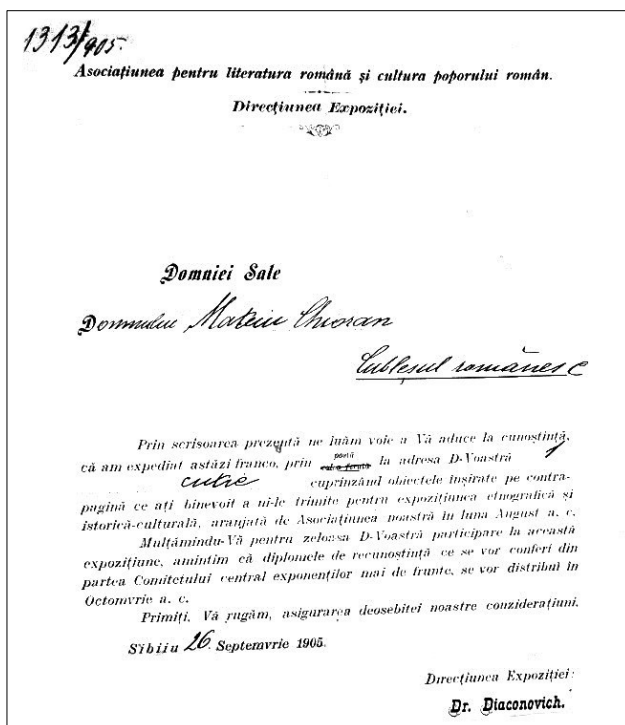
A fost mereu avid să țină pasul cu „știrile noi ale vremii”, așa că s-a abonat la mai multe publicații, pentru a afla ce se întâmplă în lumea pe care o simțea evoluând vertiginos. A fost primul dintre săteni care a primit publicații pe bază de abonament (în perioada 1887-1888) și a fost urmat în demersul său abia după două decenii, când George Lazăr, cumnatul său, primul învățător cu diplomă din localitate, și-a făcut abonament la publicații la rândul său. Din paginile acestor gazete a aflat pentru prima oară de „minunea pe roți” numită „bicicletă”, i-a iscodit forma și a simțit impulsul de a încerca să o reproducă în mărime naturală și să îi verifice funcționalitatea. Primul prototip a fost de tipul celei cu roți inegale, pedalele fiind montate direct pe roata mare/motrice. A găsit-o greu de strunit, așa că a abordat apoi modelul cu roți egale, cu roată dințată și lanț. A construit bicicleta sa integral din lemn (inclusiv lanțul de transmisie!), a lăcuit-o pentru a-i da un aspect deosebit, apoi a apelat la un meșter fierar pe care l-a îndrumat să-i facă roata dințată și pedalele. În absența cauciucului care să îmbrace roțile, a practicat pe talpa roților un șanț pe care a tras forțat cercuri de funie groasă de cânepă răsucită, bine întinsă. Ani la rând, a circulat cu această „grozăvenie” pe drumul până la Hida (aprox. 52 de kilometri dus-întors), pentru a preda la centrul de plasă situații statistice întocmite la casieria din sat. Cei ce-l vedeau umblând cu bicicleta prin sate se strângeau ciopor și se minunau. Mulți încercau să-l descoasă despre modul în care o alcătuisese și îi solicitau instructaj, pentru a putea să o folosească și ei.

Pe timpul cât pe raza localității un investitor (Dr. Vereș din Huedin) a încercat să localizeze și să dea în exploatare un minereu de cărbune, meșterul (*ezermeister*, așa cum i se spunea în maghiară) Chiorean a fost solicitat pentru asistență tehnică. Galerile devenind, cu timpul, adânci și destul de ample, s-a impus conceperea unui sistem de ventilație pentru evacuarea fumului rezultat din operațiile de minare („pușcare”) a straturilor de piatră și împrospătarea aerului. Acesta a fost

realizat după planuri proprii de ingenuosul localnic care a construit un ventilator acționat manual.

Om priceput peste poate, dar și integru, Matei Chiorean s-a ridicat foarte mult în ochii comunității care l-a prețuit dincolo de cuvinte, încredințându-i responsabilități de seamă, ca recunoaștere a calităților sale umane și de comportament. A fost casier în sat, însărcinat cu colectarea impozitelor, limitației și asigurărilor (6 ani), „garant moral” pentru directorul bănci de la centrul de plasă Hida (garanta cu cuvântul său solvabilitatea unui solicitant de împrumut), deputat sinodal în Protopresbiteriatul Ungurașului. Văzut ca un membru marcant al comunității, el era consultat în deciziile importante, întocmea contracte („comințau” – act de angajare) pentru cei care urmau să presteze diferite servicii solicitate de locuitorii satului.

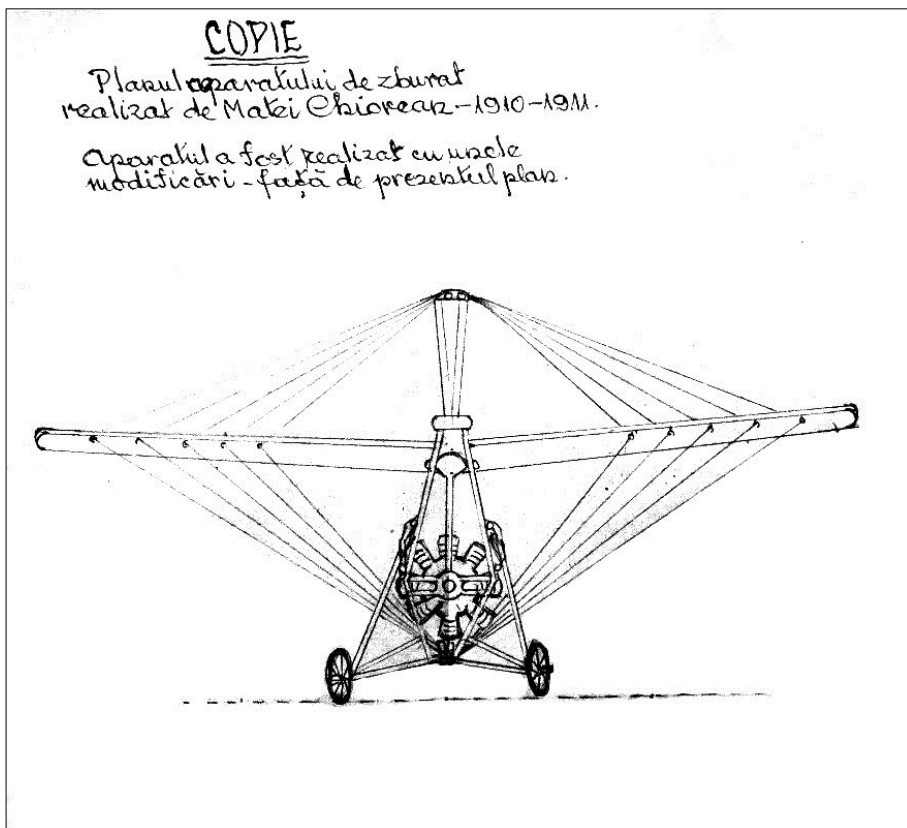
În august 1905, participă la expoziția organizată de „Asociația Transilvană pentru Literatura Română și Cultura Poporului Român” (ASTRA), la Sibiu, cu o cruce de lemn sculptată, pentru care primește Diploma de recunoștință.



Document eliberat de ASTRA Sibiu prin care se returnează exponatul participant la expoziție (o cruce) și se aduc mulțumiri. Sibiu, 26 septembrie 1905

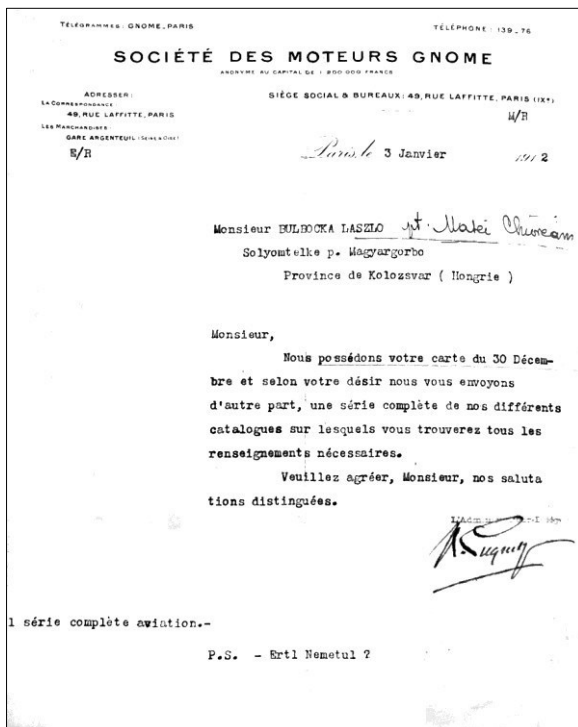
Gândul zborului, rămas într-un colț de suflet, a prins din nou să-l încerce. Aflase din gazete despre încercările fraților Wright, despre realizările pionierilor Vuia, Vlaicu și Blériot. Deci, era la curent cu tendințele din acest domeniu de avangardă și îl încerca o mare curiozitate despre ceea ce omul putea face pentru a stăpâni bolțile cerului. Începând din 1905, și-a pus în minte să-și procure materiale, ca să înceapă să meșterească de capul său un aparat de zburat. Prin anii 1909-1910, a primit de la un diriginte de poștă, Pop pe numele său, și de la un avocat din Huedin, promisiunea că, dacă va construi aparatul, va beneficia de sprijin din partea lor, pentru a putea să-și cumpere și un motor, ca mijloc de propulsie. A început cu un mic planor, cu care a făcut câteva probe.

Astfel, în urma acestor promisiuni, s-a apucat să construiască, conform unor planuri întocmite după propria pricepere, un aparat de zbor, așa cum și-l închipuia el.



Planul aparatului de zburat realizat de Matei Chiorean 1910-1911

Chiorean s-a apucat de lucru la avionul său în noiembrie 1909. În vara anului următor, prototipul prinsese deja contur, dar meşterul trebuia să aştepte sosirea unor cataloage cu piese şi accesorii din Viena şi din câteva oraşe germane, pe baza cărora a făcut comenzi de sârmă de oţel pentru ancorări, şuruburi, pentru întinderea cablurilor şi roţi pentru trenul de aterizare. Un prieten din satul vecin Corneşti, pe numele său Vasile Bolboacă, i-a fost ajutor de nădejde în diferitele lucrări şi în scrisorile adresate instituţiilor din străinătate care puteau furniza materiale şi piese. Matei Chiorean a corespondat inclusiv cu firma „Société de Moteurs Gnome” din Paris, un lider în domeniu la acea vreme.



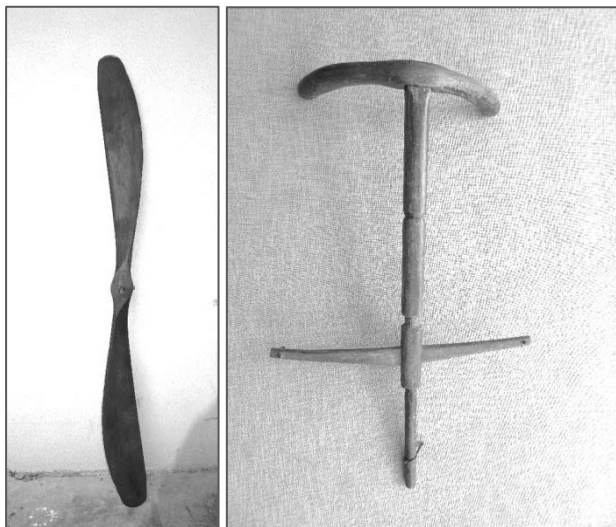
Scrisoare de răspuns a Societăţii de motoare Gnome, la solicitarea unui catalog cu realizările şi performanţele produselor lor. 3 ianuarie 1912

În primăvara anului 1911, aparatul era finalizat în linii mari, lipsindu-i doar învelitorile de pânză pentru aripi şi profundor. Pentru că nu şi-a permis să achiziţioneze pânză specială produsă pentru industria aeronautică, a apelat la pânza fină de in, ţesută strâns şi fiartă în ulei, pentru a deveni impermeabilă. Aparatul era de tip monoplan, dotat cu

aripă cu profil gros (un element foarte rar întâlnit la avioanele epocii). De menționat că designul aripii depășea concepțiile promovate de Vuia și Vlaicu, care apelaseră la o altă abordare, mai „clasică”. Ampenajul avea direcția și planul orizontal, iar dedesubt avea două tălpi încovoiate spre înapoi, pentru a ușura alunecarea. Fuselajul, cu profil pătrat, subțiat spre ampenaj, era alcătuit din patru bucăți de lemn de paltin, lustruite și lăcuite. Secțiunile fuzelajului erau asamblate împreună prin puncte de fixare cu șuruburi, iar rigidizarea ansamblului era realizată cu ajutorul cablurilor de oțel sub tensiune. Aripa era confecționată din lonjeroane de brad cu profil subțiat, întărite cu nervuri. Carlinga, în formă de leagăn, era confecționată din lemn de paltin și frasin. Din frasin era făcută și elicea, pe sistem stratificat (două plăci lipite între ele pentru a-i mări rezistența).



Vestea că un țăran din Cubleș, fără știință de carte, a construit un avion care pare gata să zboare, dar îi lipsește motorul s-a răspândit cu iuteală în localitățile din jur. Prima fotografie a uimitoarei realizări a fost făcută de fata grofului din Mihăiești, care a plecat la studii în Anglia și a dus fotografia cu el.



Elicea și „manșa”. Singurele
dispozitive rămase din avionul
construit de Matei Chiorean

Există mărturii din epocă legate de o probă făcută prototipului realizat de către Matei Chiorean pentru a verifica portanța și capacitatea de sustenabilitate în zbor. Acesta l-a întâlnit pe Aurel Vlaicu la Blaj, în vara anului 1912, i-a descris caracteristicile tehnice și de construcție ale aparatului său și i-a relatat că a făcut o probă de zbor, folosind ca element de propulsie 2 cai călăriți de feciori din sat (legați cu curele la trenul de aterizare). Manevrând planul de urcare, Matei relatea că a realizat o desprindere de sol la o înălțime de aproximativ 1 metru și pe o distanță de 100-120 de metri. Mai mult, deși aceasta o considera proba oficială, meșterul din Cubleș recunoștea că nu el a fost primul „pilot” al invenției sale, ci o fată din sat (Farcaș Reghina, fiica de 12-13 ani a preotului din Cubleș, o fată curajoasă și plină de curiozitate), care reușise să zboare la peste un metru de sol pe o distanță de 60-70 de metri, în acest caz „avântul” necesar fiindu-i dat de truda a 5-6 feciori zdraveni, care au tras cu funii aparatul, până când acesta s-a înălțat.

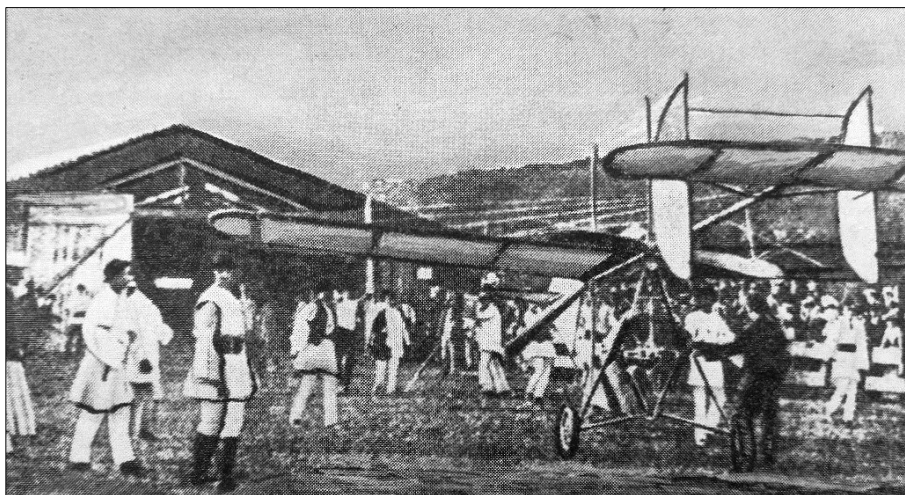


Fig. 60. Aeroplanul A. Vlaicu nr. II la serbările de pe Cîmpia Libertății de la Blaj.

186

Într-o scrisoare scrisă de ing. Constantin C. Gheorghiu, autorul cărții „Aurel Vlaicu – viața și opera”, scrisă către Pancrățiu Chiorean, fiul lui Matei, precizează ca tatăl acestuia este în poza de la pagina 186, a cărții sale, discutând cu Aurel Vlaicu. De altfel, în posesia familiei este un afiș cu Aurel Vlaicu la Blaj.

Dar, deși avansase cu proiectul construcției, promisiunea de sprijin financiar în vederea achiziției unui motor nu se mai îndeplinea. Așa că, încrezător în șansa proiectului său aeronautic, a decis să caute o cale de a-și procura pe cont propriu fondurile pentru motorul avionului său.

Pușca și pistolul cu cremene lăsate de unchiul Onuț nu puteau reprezenta o opțiune, așa că, la sugestia unor cunoscuți, Matei s-a pornit să bată târgurile din împrejurimi, unde expunea avionul și organiza colecte publice. Astfel a pornit prin localitățile din zonă, organizând expuneri ale aparatului, cu acces pe bază de bilet. Drumurile l-au purtat la Cluj, Dej, Bistrița, Năsăud, Beiuș etc.

Csak 2 napig látható

Tyioreán Máté
saját találmányu

REPÜLŐ GÉPE

megtekinthető a „Magyar Király” szálloda
:: nagytermében reggel 6 órától este 8-ig. ::

Belépti díj 30 fill. Gyermekek és katonák 20 fill.

Afiș publicitar. „Numai 2 zile se poate vedea Matei Chiorean, invenție proprie AVIONUL, în sala mare a hotelului Magyar Kiraly, de la 6 dimineața la 8 seara. Taxa de intrare 30 filleri. Copiii și militarii, 20 filleri.

Cei mai mulți dintre cei care-și manifestau interesul față de această „excentritate” prezentată de către țăranul român Matei Chiorean făceau parte din elita intelectuală română și maghiară, oamenii simpli simțindu-se mai degrabă timorați la apropierea de o asemenea lucrare neobișnuită pentru acea vreme. Mentalitatea populară clasa avionul în sfera lucrurilor „necurate” care mai degrabă aduceau necazuri decât erau demne de admirație. Cei mai mulți care aflau de „năstrușnica lucrare” nu voiau să creadă în ruptul capului că aceasta fusese realizată de către un simplu țăran îmbrăcat ca prin partea locului, cu pantaloni largi și cizme. Toți erau curioși să afle „unde-i inginerul?”.

Ca exemplu grăitor, se poate socoti și o întâmplare de pe vremea când își expunea avionul, în anul 1912, prin luna iulie, la Dej, unde se organizase un târg de vară. Autoritățile au bătut toba, pentru ca aceia care doresc să vadă „mașina de zburat” să afle unde poate fi văzută. Matei Chiorean, preumblându-se prin târg, a fost martorul involuntar al următorului dialog purtat între doi săteni din împrejurimile Dejului: „Auzi, măi? Ce zici? Țasta cu zburătoarea asta a lui a face de-a bate ghiața (grindina); p-aesta să-l poți prinde și apoi să-i dai!”. Matei, fiind îmbrăcat în haine simple, obișnuite prin partea locului,

n-a fost recunoscut de către cei care vorbeau așa, astfel că a scăpat de o posibilă corecție din partea țăranilor superstițioși.

Pentru a obține de la oficialități permisele de participare la târguri și de expunere a avionului său prin orașe, Matei Chiorean a beneficiat de sprijinul unor oameni inimoși, mulți dintre aceștia profesori sau avocați. Astfel, la Cluj, a fost ajutat de către avocatul Amos Frâncu, director la banca „Economul” (viitor președinte al Consiliului Național Român din Cluj, în noiembrie 1918) și de către profesorul de dans Jambor. La Dej a fost ajutat, printre alții, de către avocatul Cherecheș. În Bistrița a fost popularizat de către avocatul Tripon, la Sângeorz, de către directorul de școală Candale și de către un învățător din localitate. Pe la Băile Episcopiei – Oradea a primit un prețios sprijin din partea proprietarului băilor, care a convins și un număr mare de intelectuali români din oraș să se implice în suport. În Oradea a apărut și prima referire în presă despre activitatea sa, Chiorean fiind menționat într-un articol din ziarul „Românul”, în vara anului 1912.

În Șiria – Arad, a găsit sprijin la un anume Nicolae Lăzărescu care i-a mijlocit cazarea la un proprietar român, Gavrea Barbu, cu care a ajuns în relații foarte bune.

Iată ce scria domnul Nicolae Lăzărescu în 9 septembrie 1912:

„Mult stimat Domnule!

Subscrisul în numele șirienilor cari așa cred că vă este cunoscut ținuta lor românească, vă recomand pe țăranul Matei Chiorean locuitor în comuna Cubleșul român, comitatul Clujului, mergând la dumneavoastră cu arioplanul făcut de dânsul, la carea lipsescă nu mai motorul. Rămân rugându-vă să-i dați tot sprijinul, care sprijin în numele culturei practice, merită toata stima, Nicolae Lăzărescu”

De mare ajutor i-au fost și avocații Suciu și Hădăreanu. Cum expoziția nu putea dura mai mult de 4-7 zile într-un loc (oraș), n-a reușit să strângă prea mulți bani, mai ales că avea cheltuieli cu cazarea, afișele și taxa de transport.

În Beiuș a beneficiat de ajutorul oferit de profesorii de la gimnaziul român, care l-au susținut atât din punct de vedere financiar, cât și moral. În Lipova e sprijinit de către avocatul Marte ș.a.

Periplul său prin târguri și expoziții nu a scăpat atenției presei, Matei Chiorean fiind fotografiat și beneficiind de mențiuni scrise în diferite reviste și ziare. Astfel, revista maghiară „Képes Hét”, în numărul său din 4 august 1912, publică o fotografie a „meșterului” Chiorean alături de aparatul său de zbor. Un articol însoțit de fotografie a apărut și în ziarul „A

Nap”, tot în limba maghiară, la 23 iulie 1912, purtând un titlu sugestiv – „Icarul-țăran (ziarul original se păstrează și în prezent în arhiva familiei).

Din conținutul relatării: „*Departee, în Ardeal, un țăran colindă satele și orașele, arătând tuturor avionul construit de el. Îl cheamă Tyorian Matenak (numele maghiarizat al lui Matei Chiorean). S-a născut la Cubleș, Cluj, are 45 de ani, și abia la vârsta de 15 ani a învățat să scrie și să citească. A învățat din proprie voință, spun admiratorii.*

Este un țăran simplu, dar se gândește numai la șuruburi și motoare. Pe lângă cultura pământului, a învățat și meseria de rotar; a făcut reparații diverse la căruțele țărănești. O dată, a făcut din lemn o bicicletă perfectă, înlocuind camerele de cauciuc, cu cânepă răsucită. Acest om este Mate (Matei). Dar asta încă nu-i nimic. Acest țăran care promitea și-a perfecționat îndemânarea în armată, învățând încă o meserie, aceea de tâmplar. Întorcându-se în satul său, a confecționat viori, a executat cioplituri, sculpturi în lemn. O bună parte din aceste cioplituri, împodobesc biserica din sat. Când, în 1910, Frey a organizat la Cluj concurs de avioane, între spectatori era și Tyorian Mate (Chiorean Matei). După concurs și-a cerut permisiunea să privească avionul de aproape. Permișiunea i s-a dat și țăranul deștept și cutezător a privit avionul foarte amănunțit. Întorcându-se în sat, și-a comandat reviste ilustrate din care și-a completat cunoștințele tehnice. După aceasta s-a apucat de confecționarea unui avion.

Prima dată a construit un model la scara redusă, cu care a făcut experiențe. Încurajat de reușita experiențelor, a participat la adunarea „ASTRA” din Blaj, unde a avut ocazia să facă cunoștință cu ing. Vlajku (Vlaicu). Vlajku a ascultat surprins explicațiile acestui țăran simplu, dar foarte inteligent, dându-i indicații și sfaturi bune.

De atunci, în liniștilele seri de iarnă, încetul cu încetul, Tyorean Mate, a terminat de construit minunatul său avion. Avionul a fost terminat. Specialiștii din apropiere l-au declarat surprinzător de perfect. Și totuși acolo a stat, nemișcat, mai mult de un an, în șura Icarusului de la țară. Îi lipsea sufletul, adică motorul. Fără motor, această construcție minunată cu aripi mândre, nu se putea avânta în azurul albastru. Un an a stat în șură avionul alb, frumos. Dar când scriem aceste rânduri, deja merge, se apropie. Ura! Mate și-a luat avionul și-l duce din oraș în oraș, din sat în sat. Doar se va găsi un protector care se va îndrăgosti de avion și-i va cumpăra motor. Dar poate e mai bine până n-are motor, până atunci aviația nu este o disciplină obligatorie. Dar dacă va avea motor, ce va mai împiedica avionul lui Tyorian Mate să zboare? Avionul construit după indicațiile inginerului Vlajku (Vlaicu), și fără motor este

scos în lume, numai noroiul îi face din când în când greutate.” (traducerea textului aparține familiei).

Iată ce se relatează într-un articol apărut în ziarul „Românul”, numărul 135/1912, pagina 6-7, cu titlul „Ingeniozitatea unui țăran român pe care compatrioții noștri voiesc a-l face secui!”

„Cetim în Solia Satelor: Matei Chiorean, iată numele unui sătean din Cubleșul român de lângă Cluj, care s-a făcut vestit pentru mașina de sburat, pe care și-a făcut-o cu mâna lui după forma și măsurile iscodite de el. Încă de astă vară, de la serbările de la Blaj, când a sburat Vlaicu, a fost ieșit vestea cum că un țăran isteț din părțile Someșului, are o mașină de sburat lucrată toată de el. Și au putut chiar să vadă cei cari au fost la Blaj cum că pe lângă pasărea măiastră a lui Vlaicu, se tot învârte, gânditor și tăcut, un sătean cu ochii vioi și tot judeca și măsura minunata alcătuire. Chiar pe inginerul Vlaicu l-am văzut într'un rând discutând cu Matei Chiorean și descurcând o împletitură de linii de pe o bucată de hârtie.

Se înțelege, lumea se uita neîncredătoare la țăranul în izmene largi de pe Someș. Matei Chiorean însă nu s-a dezbărat de mașina lui. A isprăvit-o de tot și așteaptă acum să-i pună motor, ca să se înalțe în văzduh. Neavând însă bani, a crezut să o poarte prin orașe de arătare și astfel să-și câștige banii de lipsă. De vre-o două zile este cu mașina la Cluj. Am fost și noi de am văzut-o. O mare pasăre cu trup de lemn și cu aripi de pânză. E alcătuit tot din lemn cioplit și poleit de Chiorean. Sulegetă și subțirică, c-o lungă coadă. Croită după chipul altor mașini, însă cu schimbări și înnoiri de forme. Când o vezi îți pare șoim gata de zbor. Îi lipsește duhul dintr'ânsa, motorul. Este făcută cu multă istețime însă cu uneltele și priceperea unui sătean, care nu are la îndemână fabrica, nici cunoștințe de numeri și calculi mai înalți a unui inginer din lumea mare. La toată întâmplarea însă, dovedește o minte rară și o agerime fără pereche. O mare putere de alcătuire închisă în strâmtoarea și sărăcia unui sat. Dacă putea acest Matei Chiorean ajunge la lumina învățăturilor, unde ar fi el astăzi? Poate ar străbate văzduhul ca un alt șoim biruitor, alături de Vlaicu, mândria noastră. Mai ales că este mare meșter în ale lui. Face biciclete din lemn și merge pe ele ca domnii celea din fabrici. Și-i zugrav. Și alte măiestrii pricepe.

Are mare nădejde că această mașină, având motor, ar sbura abunăseama. Ori chiar dacă ar avea scăderi, alta și-ar face că planuri mai are, alte meserii pricepe.

Suntem mândri de acest sătean român. Deși ungurii l-au făcut Tyorean Mate și au umplut gazetele lor din Cluj, vorbind de istețimea

„săcuiului din Cubleş”. Iată ce zic ei: minte de „sătean ungur”. De, așa sunt ei, tot ce-i bun, fac al lor. Și se fac de răs.”

Documentele citate reprezintă doar o parte a mărturiilor scrise la vremea respectivă despre avionul construit de către țăranul Matei Chiorean. Alte asemenea documente sunt cuprinse într-un dosar dedicat realizărilor tatălui, constituit și păstrat cu evlavie de către fiul Pancrațiu Chiorean, directorul Școlii din satul Sard, raionul Cluj (Huedin).

Deși legat cu ițe adânci, pornite din suflet de proiectul avionului său, Matei Chiorean nu a apucat ziua în care să i se confirme funcționalitatea acestuia. „Sufletul” aparatului, motorul, nu a putut fi achiziționat, cu toată zbaterea și truda meșterului său. Întors de pe la expoziții și târguri, cu invenția sa deja cunoscută în întreg Ardealul și chiar mult dincolo de hotarele acestuia, Matei Chiorean a constatat cu amărăciune că banii câștigați din expunerea invenției s-au topit pe cheltuielile prilejuite de transportarea acestuia dintr-o locație în alta. O vreme a mai sperat în promisiunile unora și altora dintre „domni”. Dar timpul a trecut, interesul s-a diminuat, odată cu avântul fără precedent înregistrat de industria aeronautică, impulsionată de pregătirile pentru prima conflagrație mondială. Mândra pasăre de pe Someș s-a odihnit, o vreme, cu trupul demontat, în șura casei meșterului. Apoi, din 1918, a fost expusă în clădirea școlii din sat. Dar clădirea a fost demolată în 1925 și, astfel, s-a pierdut trupul „păsării”. N-au mai rămas decât elemente dispartate: o parte din cârmă și prototipul elicei. Un strop dintr-un vis mare cât cerul.

„Dacă acest Matei Chiorean putea ajunge la lumina învățăturilor, unde ar fi el astăzi?(...)” consemna, ziarul „Românul” din Arad în numărul 135/1912. *„Poate ar străbate văzduhul ca un alt șoim biruitor (...)”*. Lăsăm aceste frumoase cuvinte să zboare purtate de largile aripi ale imaginației.

Matei Chiorean a trăit până la vârsta de 96 de ani, trecând la cele veșnice în 25 iulie 1962.



Matei Chiorean împreună cu soția, lângă o troiță în construcție.



Matei Chiorean povestind nepoatei
despre avionul construit de el

Date asupra avionului:

- avion tip monoplan;
- aripa cu profil gros, ancorată în fuzelaj: lungime 9,30 m; lățime=1,20m;
- lungimea totală a avionului=9,10m;
- greutate 106 kg;
- trenul de aterizare prevăzut cu roți cu aer, mai mici decât ale unei biciclete.

A mai construit:

- bicicletă 1 cu două roți: una mare și una mică de 10 cm diametru;
- BICICLETĂ 2 cu două roți la fel; a călătorit la Hida, pe distanța de 26 km, dus-întors 52 km, câțiva ani; în tot acest timp, în locul cauciucului, a folosit o funie răsucită de lână.

Consemnare realizată la 24 iunie 1959.

Chioreanu Pancrațiu
Director școlar Sardu

Text prelucrat de către lt. col. r. Claudiu-Nicolae Iordăchescu
Imaginile sunt realizate de către Mircea Macavei

DAMIAN TODIȚĂ



Date personale

S-a născut la 4 mai 1939, la Valea Drăganului, județul Cluj. Este căsătorit cu Tecla Todită și are o fiică. Locuiește pe str. Fabricii de chibrituri, nr. 18, Cluj-Napoca, în casa care a aparținut lui Victor Precup, participant la celebrul „Zbor al Marii Uniri”. Este licențiat al Facultății de Istorie – Filozofie, a Universității Babeș-Bolyai Cluj-Napoca, promoția 1972.

Activitate profesională

Profesor de istorie în învățământul preuniversitar clujean, parcurgând toate treptele profesionale.

În ultima parte a activității a fost promovat în funcția de metodist al Inspectoratului Școlar Județean Cluj.

Cea mai importantă realizare în acest domeniu este existența miilor de absolvenți pe care i-a avut de-a lungul celor 30 de ani de muncă la catedră. La aceștia, ar fi de adăugat și cei aproape 100 de studenți care și-au finalizat practica pedagogică la orele lui de Istorie și Științe sociale.

Activitate științifică

A alcătuit și publicat în paralel și în strânsă legătură cu activitatea profesională, încă din studenție, studii și articole, tema predilectă fiind *Domnia lui Mihai Viteazul*. În urma acestor preocupări, a finalizat cartea *Pătrașcu cel Tânăr, fiul lui Mihai Viteazul*, Editura Albatros, 1982, și a publicat în ziare și reviste zeci de articole și studii pe această temă. Următoarea carte, pe această temă, *Mihai Viteazul și Clujul*.

Damian Todită este coautor la o culegere de studii și documente despre domnia lui Mihai Viteazul, prezentând zeci de comunicări în simpozioane și sesiuni științifice, la nivel local și național.

Ca profesor de istorie, a aprofundat studiul istoriei locale, finalizând monografia Școlii „Nicolae Titulescu” din Cluj-Napoca și istoricul localității natale, Valea Drăganului.

Timp de un deceniu, între 1992-2002, a fost secretarul Societății de Științe Istorice, filiala Cluj, contribuind la organizarea lectoratelor de

vară ale acestei societăți și la tipărirea revistei „Studii și articole de istorie”.

În anul universitar 2001-2002, a susținut conferințe la Universitatea Populară din Cluj-Napoca.

Este coautor al cărții *Mișcarea de eliberare națională 1848-1918. Documente istorice comentate*, Editura Carpatica, 1996 și autor la *Cluj-Napoca – vestigii, monumente, muzee*, Editura Studia, 2009, *Reveniri în timp și spațiu*, Editura Napoca Star, 2016, *Poveste din Josani*, Editura Napoca Star, 2017.

Cu prilejul aniversării Centenarului Marii Uniri, a scris numeroase articole și a susținut expuneri pe aceasta temă.

GENERALUL VICTOR PRECUP. O VIAȚĂ DE EROU DE ROMAN POLIȚIST

Damian Todită

În luna noiembrie 1918, pentru Consiliul Național Român Central din Transilvania era de mare urgență stabilirea legăturilor cu autoritățile române de la Iași, pentru că, după cum spune istoricul Vasile Netea, „atitudinea României prin poziția și relațiile sale diplomatice, avea să fie determinantă pentru desfășurarea ulterioară a evenimentelor”. De aceea s-a hotărât trimiterea de urgență a unor delegații la Iași și s-a luat legătura cu consiliile locale. Din cauza riscurilor unui drum prin Ardealul împânzit încă de unități armate necontrolabile (gărzi naționale ungurești, subunități germane în retragere), dar și din pricina iernii ce se dezlănțuise mai devreme peste pământurile românești, era nevoie de oameni curajoși, gata să-și pună viața în pericol pentru patrie. La Sibiu, la chemarea Consiliului local, a răspuns atunci profesorul Nicolae Bălan de la Seminarul Teologic, care avea un argument imbatabil: nu era căsătorit și nu risca situația familiei în caz de eșec. El a cerut să fie însoțit de către un fost ofițer în armata imperială, curajos și de încredere. Comandantul Legiunii (gărzii) din Sibiu, dr. Valeriu Liuba, l-a recomandat pe căpitanul Victor Precup, nepotul lui Ștefan Cicio-Pop. Cei doi temerari s-au îmbarcat într-un automobil Mercedes Benz, capturat de la armata germană, și au pornit spre Moldova.

Pe bună dreptate, ne putem întreba ce garanții prezenta Victor atunci, ca să poată fi trimis într-o misiune așa de riscantă și importantă pentru țară? Dacă Nicolae Bălan era bine cunoscut pentru prestația lui de preot, profesor patriot într-o școală românească, cpt. Victor Precup sosise cu câteva zile mai înainte, însoțit de către un grup de dezertori din armata austro-ungară, și se înscriesese imediat în garda națională. Biografia săi pun ascensiunea sa rapidă pe seama înrudirii cu Ștefan Cicio-Pop. Evident, unchiul știa din ce aluat era plămădit nepotul său și în ce ape a fost scaldat. Victor Precup avea atunci 28 de ani. S-a născut în Miercurea Sibiului, într-o familie de aștrști (membri ai ASTRA „Asociația Transilvană pentru Literatura Română și Cultura Poporului Român”). Tatăl său, Dumitru, lucra la Primărie. Împreună cu Iustina, născută Fara, a avut șase copii. Victor a fost de la început predestinat carierei militare. A urmat școala primară în satul natal, apoi a fost înscris

la Școala de cadeți din Sibiu, absolvită în 1909. Cu dorința de a avansa în acest domeniu, s-a înscris la Academia Militară din Viena, unde erau tineri de toate etniile din Imperiu. Aici a avut parte de primul conflict notabil (povestea aceasta s-a înrădăcinat ca o legendă în memoria familiei). Colegii unguri îi etichetau pe români „mămăligari”. În împrejurări ușor de imaginat, Victor a ripostat și s-a ajuns la violență. Cercetările s-au finalizat cu învinovățirea tânărului român și cu trimiterea lui la Budapesta, unde era un regim mai aspru. Încordarea în care trăia a fost întreruptă prin izbucnirea războiului, când a fost trimis pe front cu gradul de locotenent. A luptat pentru interese străine în Serbia, Galiția, Polonia, Rusia și Italia, fiind avansat căpitan, dar atent mereu la evoluția evenimentelor din Transilvania.



Victor Precup – absolvent Academia
Militară Budapesta

Contextul politic era următorul: Carol al V-lea, ultimul împărat al Imperiului Austro-Ungar, lansează, pe 5 octombrie 1918, ideea de a se crea, în limitele hotarelor imperiale, o uniune de state etnice, independente. O parte din membrii de vază ai Partidului Național Român din Transilvania, simpatizau cu aceasta idee, cu condiția ca Transilvania să fie recunoscută ca stat român independent, în cadrul acestei uniuni de state. Ungaria s-a opus vehement. Pe 18 octombrie 1918, în parlamentul de la Budapesta, Alexandru Vaida-Voevod a susținut dreptul legitim al popoarelor la autodeterminare, deci și al romanilor din imperiu.

La 20 octombrie 1918, se încheie un tratat la Belgrad între Franța, Serbia și Ungaria, în care se stabilea, provizoriu în Transilvania, ca limita de acțiune temporară a autorităților maghiare să fie la nord de râul Mureș.

În rândul fruntașilor politici români, existau mai multe păreri: unii cochetau cu ideea ca Transilvania să facă parte din viitoarea „Uniune europeană”, în limitele imperiale, alții doreau unirea cu România condiționat: autonomie guvern local etc., alții doreau unirea necondiționat.

Necunoscând poziția conducerii României față de aceste opinii, s-a decis de către conducerea Partidului Național Român din Transilvania

trimiterea unor emisari oficiali care să poarte discuții atât cu conducerea României: Regele Ferdinand, guvernul României, prim-ministrul gen. Constantin Coandă (tatăl celebrului inventator Henri Coandă), cât și cu reprezentanții Antantei acreditați la Iași, capitala temporară a țării în acea perioadă.

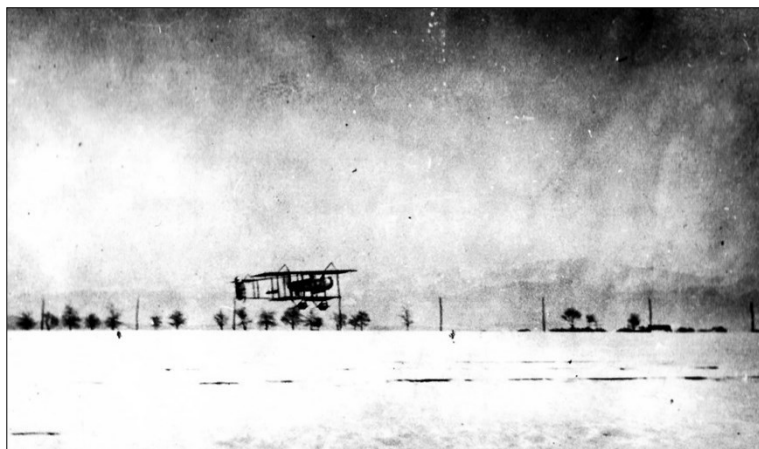
Dintre cele trei delegații trimise, a ajuns doar una, formată din preotul Nicolae Bălan (care va ajunge Mitropolit ortodox al Transilvaniei) și căpitanul Victor Precup.



Legitimația și documentul de atestare al apartenenței lui Precup la Legiunea militară română din Transilvania

Iată-l acum acasă pe Victor Precup, gata să-și riște viața în slujba țării sale, într-un drum ce-și anunța pericolele la tot pasul. Pe 15 noiembrie 1918, cu puțin timp înainte de Marea Adunare Națională de la Alba Iulia, pornea spre „frații de dincolo”. Nicolae Bălan a scris mai târziu despre acele trăiri teribile. Iată, pe scurt, secvențe din „reportajul” Sfinției Sale. Primul obstacol era la Târgu Mureș. Pentru a-l trece, s-au îmbrăcat toți trei (șoferul, căpitanul și ordonanța) cu uniforme austriece și au arborat drapelul unguresc. Nu au fost opriți, dimpotrivă, salutați militarmente. După Târgu-Mureș, au îmbrăcat straie românești și au pus la bord steag tricolor. La Reghin și la Bistrița erau stăpâni românii. În ziua următoare au asaltat drumul înzăpezit și au reușit să-l treacă ajutați de către țărani români. La Vatra Dornei au întâlnit primele unități militare românești și o delegație trimisă de Brătianu spre Arad. De aici au călătorit cu trenul până la Ițcani. Au sosit a treia zi la Iași, unde s-au întâlnit cu toate autoritățile române și cu reprezentanții marilor puteri, ambasadorii Franței, Marii Britanii, Italiei și ai Statelor Unite ale Americii. În urma discuțiilor, s-au redactat documente de cea mai mare

însemnătate pentru evenimentul ce se pregătea în Transilvania. Mai era puțin timp până la adunarea rânduie la Alba Iulia și documentele acestea trebuiau să ajungă cât mai repede la destinație. Iarna grea era un obstacol de netrecut și s-a decis să fie trimise cu avionul.



Lt. Vasile Niculescu și Cpt. Victor Precup decolează de la Bacău la Iași – 23 nov. 1918

Așa s-a ajuns la o acțiune riscantă – „Zborul Marii Uniri” – din 23-24 noiembrie 1918, de la Bacău la Blaj și înapoi.

Zborul a fost de-a dreptul eroic. Temperatura la sol era -20°C , la înălțimea de zbor de 2600 m, pentru traversarea munților, temperatura era de -35°C , cabina avionului era descoperită, viteza de zbor era de 120-130Km/oră, zburau deasupra unor teritorii în care deseori autoritățile erau ostile acestei misiuni. Zborul a durat 2 ore și 35 minute, timp în care frigul i-a pătruns, deși și-au protejat mâinile, picioarele și fețele cu ceară de albine. Au aterizat la Blaj, după ce-au executat un tur de recunoaștere a locului de contact cu solul. Au fost înconjurați cu multă căldură de către locuitorii din zonă. Președintele Consiliului Național Român, pr. Vasile Suciș – viitor episcop Greco-catolic al Transilvaniei, alături de delegații sosiți deja, i-a întâmpinat cu multă admirație și cordialitate.

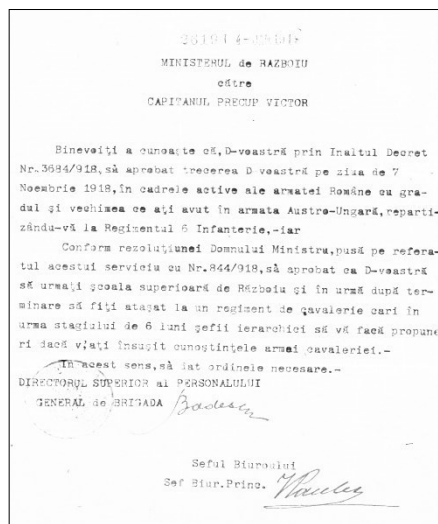
„A doua zi, la plecare, dr. Ionel Pop, membru al Consiliului Național Român *îmi oferă* – nota Vasile Niculescu – *ca amintire pentru acest eveniment o bucată din piatră, din aceea a libertății, însoțită de următoarea scrisoare: <Dragă domnule Niculescu! Trecând în zbor Carpații, împreună cu dl. Victor Precup, ca primă solie a mântuirii noastre, ai aterizat ieri, 23 noiembrie 1918, pe Câmpul Libertății...>*” (Valeriu Avram și dr. Marius-Adrian Nicoară, *În zbor, spre Marea Unire*, Editura Alpha MDN, 2018, pp. 279-280)

Un alt moment emoționant a fost când, pe timpul pregătirii pentru decolare, în 24 noiembrie dimineața, din mulțimea de oameni care au înconjurat avionul și echipajul, a ieșit unul care, cu un creion în mână, a cerut voie să se semneze pe aripa de jos (avionul era biplan și aripile erau învelite în pânză); a primit acordul lt. Vasile Niculescu, apoi încă mulți alții au semnat pe aripi, ca să rămână mărturie și să informeze conducerea României despre dorința de Unire cu Țara.

În timp ce aviatorul Lt. Vasile Niculescu și cpt. Victor Precup făceau acest zbor, Gen C-tin Prezan și prof. Nicolae Bălan s-au dus la Giurgiu, unde s-au întâlnit cu gen. Berthelot și împreună au stabilit detaliile legate de înaintarea armatei române în Ardeal. Au revenit apoi

la Iași, de unde Bălan s-a întors cu trenul în Ardeal, de data aceasta pe la Predeal, iar Victor Precup, după cum spune Sfinția Sa, ” a rămas la Iași și s-a înrolat în armata română, ținând să meargă în orașul lui Mihai Viteazul ca ofițer în armata românească”. În vara următoare, îl găsim ca ofițer român în armata care a cucerit Budapesta.

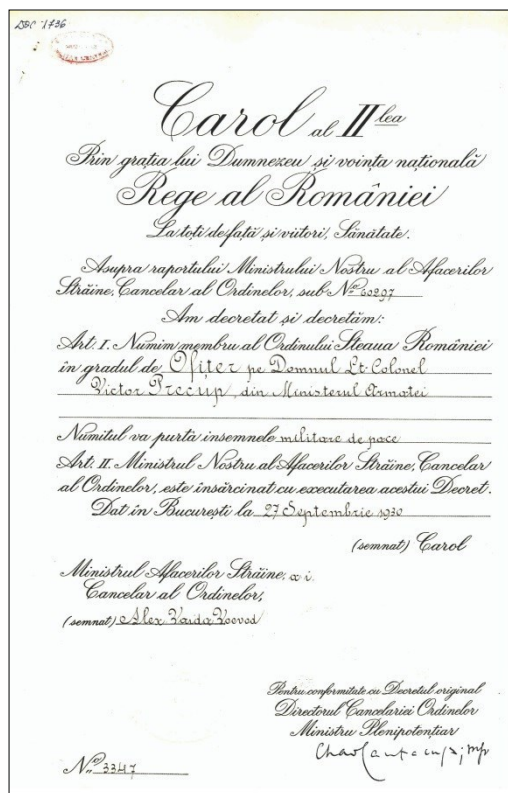
După ce a încetat bătaia tunurilor, românii au pornit să-și rânduiască viața în Țara, de data aceasta întregită și liberă. În efortul uriaș de reconstrucție și organizare, au fost antrenați mulți foști ofițeri în armata imperială, școliți la Viena ori Budapesta. Victor Precup fusese anunțat încă în noiembrie că urmează să fie trimis la Academia Militară.



Document eliberat de Ministerul de Război al României către cpt. Victor Precup, pentru continuarea carierei militare – 1919

Cu aceasta el debutează într-un parcurs de mai bine de un deceniu, la capătul căruia va ajunge în sferile înalte în care se decide soarta țării. În mai 1920, este maior la Reg. 6 Inf. și cursant la Academia Militară. Urmează stagii la Reg. 35 Inf. și Reg. 3 Vânători. În mai 1922, este numit la Comandamentul Militar al Basarabiei, în funcția de șef birou informații. În 1927, a făcut parte din instanța care l-a judecat pe „carlistul” Mihai Manoilescu, apoi, în decembrie 1929, este lt. colonel în funcția de subșef la Statul Major, Inspectoratul General al Infanteriei. Marile responsabilități și decorațiile pe care le-a primit în această vreme,

sunt o dovadă că și-a îndeplinit cu onoare datoria. Astfel, la 14 noiembrie 1922, devine membru al Ordinului Coroana României.



Brevet Regal roman al Ordinului „Steaua României”, lt. col. Victor Precup – 1930

La un deceniu de la Marea Unire, au fost decorați mulți dintre cei ce au contribuit la acel eveniment istoric, printre ei fiind și eroii „Zborului Marii Uniri”. Atunci a fost solicitat Mitropolitul Nicolae Bălan să scrie pentru ei un memoriu. Iată cum își încheie Sfinția Sa recomandarea: „Pentru aceste virtuți nobile militare, propun ca ambii ofițeri, azi maior Precup Victor din Regim. 9 Vânători și căpitan Niculescu Vasile de la Cercul de Recrutare Răduți, să fie decorați cu Ordinul Mihai Viteazul. Prin acest act, ofițerii își vor primi recompensa bine meritată, cel puțin acum la comemorarea a 100 ani de unitate națională, mai ales că membrii delegațiunei române pentru notificarea unirei, au fost decorați cu Marele Cordon a Coroanei României”.

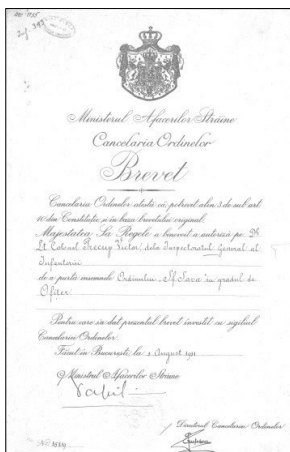
Dar i-a fost dat să guste și din paharul amărăciunilor. Astfel, în 1923, a fost cercetat de către autorități pentru acuzele trimise din Basarabia de către inspectorul general al Basarabiei, Zaharia Husărescu, anume că a făcut trafic de persoane, că a lucrat cu rea credință în cercetări comuniste, punând în libertate comuniști periculoși, că a jefuit și asasinat pe frontiera de pe Nistru ș.a. Instanța a constatat că „faptele nu există” (peste ani, la vârsta de 79 de ani, Husărescu va plăti pentru felul cum și-a făcut datoria). A mai trăit apoi marea dezamăgire a unui mariaj ratat (1924). Dar au venit, după 1925, loviturile pe care le-au trăit românii, an după an: plecarea principelui moștenitor, moartea lui Ferdinand, apoi a lui Brătianu și peste toate marea criză economică mondială. Politicienii căutau desperați căi de scăpare, recurgând la improvizării (Regența), dar nu se puteau decide. În acel haos a prins tot mai mult contur ideea revenirii prințului fugit. „Carliștii” aveau un argument imbatabil: țara trebuie să aibă rege! Printre

„carliști” erau mulți militari (într-o carte a reputatului istoric Ioan Scurtu găsim cinci generali și șapte colonei).

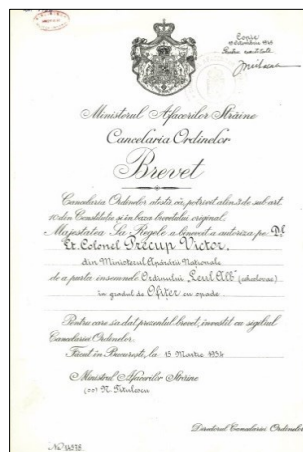
Victor Precup s-a atașat acestui grup, cu speranța că prințul va fi un reper luminat în întunericul păgubos în care ajunsese România.

După ce a participat la mai multe întâlniri, a devenit un pion principal în planul de revenire a lui Carol în țară. A participat la consfătuirea de la castelul Coesmes (180 km de Paris), unde s-au stabilit detaliile. Precup a luat imediat avionul spre București, unde s-a întâlnit cu Maniu, care a pus o singură condiție: să n-o aducă pe Elena Lupescu, apoi s-a dus la Someșeni unde l-a primit pe Carol.

„Aerodromul din Someșeni-Cluj a fost martor al unui eveniment important în istoria contemporană a României: în seara zilei de vineri, 6 iunie 1930, cu sprijinul și colaborarea aviatorilor militari din Grupul 5 Aviație Cluj (col. Dahinten, cpt. Cristescu, lt. col. Victor Precup, cpt. Opriș), viitorul rege al României, Carol al II-lea, a decolat spre București, unde va pune mâna pe tronul țării” (Gheorghe I. Bodea, *Escadrila 132 Elicoptere la aniversarea a 10 ani – pliant aniversar*). „Restaurația” din iunie 1930 a fost o grea lovitură pentru România. „Carliștii” au năvălit în toate structurile vieții, dornici de recuperare. Dar marea lovitură a fost revenirea Elenei Lupescu, hotărâtă să se răzbune pe cei ce o detestau. Pe militari, Carol II a încercat să-i domolească, împodobindu-i cu ordine și medalii. Precup a fost decorat aproape anual. În septembrie 1930, a devenit membru al Ordinului Steaua României, în anul următor a primit Ordinul Sfântul Sava și Medalia Ferdinand I cu spade pe panglică, iar, în ianuarie 1934, Medalia „Crucea comemorativă a războiului 1916-1918”, apoi, în martie, Ordinul Leul Alb.



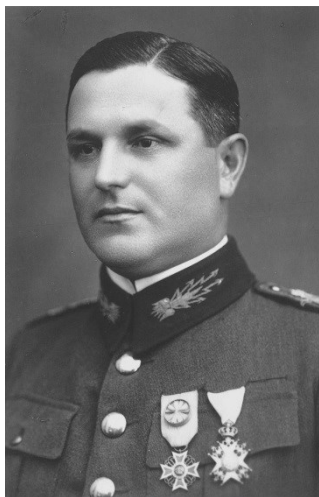
Brevet Regal român al Ordinului „Sfântul Sava”, lt. col. Victor Precup, 1931



Brevet Regal al Ordinului „Leul Alb” (Cehoslovacia), lt. col. Victor Precup, 1934

Precup nu era omul care să se lase înmuiat de asemenea poleială. Iată cum îl descrie Doru Munteanu în cartea *Vinerea neagră*: „Cu statura lui înaltă și sportivă, cu ochii neastâmpărați și trupul drept și puternic, degaja forță și energie... Uniforma îi venea bine și toate privirile îl căutau... A avea ceva în toată făptura care te invita să contezi pe el, îți dădea încredere...” (O descriere cu elemente concrete se află în fișa de la Doftana: „Statura 1,80 m, părul și sprâncenele castanii, fruntea potrivită, ochii căprui, nasul concav, gura mică, bărbia ovală, fața smeadă”).

Nu-și putea ierta vina de a fi contribuit la aducerea lui Carol II și se sfătuia cu cei ce căutau îndreptarea situației. Nu a avut nimeni curajul să rostească măcar cuvântul magic: complotul. Precup s-a decis chiar să-l înfăptuiască. În Academia Militară se specializase în informații și acum era vremea să aplice cele învățate atunci. A recrutat oameni, din cei de încredere, a procurat muniție și armament și a elaborat planul loviturii. S-a stabilit să acționeze în Vinerea Mare, 1934. Fiecare complotist știa timpul și locul său de acțiune. Dar Precup a făcut atunci greșeala vieții sale, cum spunea el mai târziu, a amânat complotul cu o zi, gândindu-se la metafora Învierii. Amânarea a permis Siguranței lui Moruzov să acționeze pe baza unor informații obținute de la un trădător. A doua zi, toți complotiștii au fost arestați.



Lt. col. Victor Precup – 1934
(condamnat la 10 ani
„temniță grea” pentru
„complot” și degradat)

504 nr. 1616

PENITENCIARUL SPECIAL
DOFTANA

Carcera Nr. 3850/934

Deținutul *Precup Victor*

condamnat la *10* ani - luni - zile *temniță grea - reclusie -*

fapta *Complot* ocupația *Sacot - Colonel*

pedeapsa: începe la *5 mai 1934*
expiră la *1 mai 1944*

Progresia regimului

Separațiune de zi și noapte *1* ani - luni - zile.
începe la *6 mai 1934*
expiră la *5 mai 1935*

Separațiune numai de noapte *6* ani *8* luni - zile.
începe la *6 mai 1935*
expiră la *29 Decembrie 1947*

Repartizat la Atelierul de *Craiove*

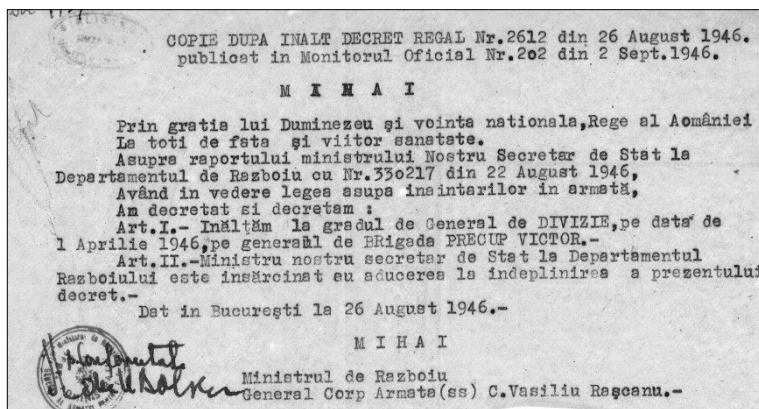
DIRECTOR,

Document emis de Penitenciarul Special Doftana

Despre acest „incident”, în România s-a scris atunci puțin și contradictoriu, ca să nu sporească alarma anticomunistă, dar s-a scris mult și cu exagerări în ziarele din străinătate, mai ales în Ungaria. În Capitală s-a pregătit grabnic procesul. În cazarma Malmaison au fost aduși militari din toată țara, ca să ia aminte ce pătesc trădătorii. Au fost condamnați opt militari și 5 civili. Condamnat la zece ani temniță grea, Precup a fost imediat încarcerat la Doftana, unde a fost repartizat la atelierul de croitorie.

Aici i-a întâlnit pe viitorii conducători ai României. După plecarea lui Carol II a fost eliberat (11 sept. 1940), reabilitat și se stabilește în București, pe str. Gen Berthelot, nr. 89. Biografia lui nu au căzut de acord asupra perioadei războiului. În foaia matricolă nu scrie nimic. Se știe doar că a avut o prăvălie „Portex”, unde se comercializau produse textile, marochinărie, chimicale și tehnice.

Va ieși la lumină după 23 august 1944, când l-a reîntâlnit pe Petru Groza. Prin Înaltul Decret Regal din 11 aprilie 1945, este reintegrat în armată cu toate drepturile, anulându-se perioada de detenție. După o lună, cunoscutul „luptător antifascist” este ridicat la gradul de general de brigadă, iar, după alte zece zile, este numit la Direcția Superioară a Culturii, Educației și Propagandei, la Ministerul de Război.



Adeverință de avansare la gradul de General de divizie

Reactivarea lui în armată, cu susținere din partea celor ce se pregăteau să ia puterea, l-a determinat să participe la Conferința Partidului Comunist din octombrie 1945. În scurtă vreme a devenit un om de bază în reorganizarea Armatei. La începutul anului 1946, este ridicat la gradul de general de divizie și numit în funcția de comandant al Corpului 6 Teritorial Cluj. Cu această ocazie a fost om de bază în

desfășurarea alegerilor parlamentare din noiembrie 1946 și asigurarea liniștii în zonă. În calitate de comandant al Corpului Teritorial, a participat la festivitatea organizată în sala mare a Primăriei cu ocazia atribuirii diplomei de „cetățean de onoare” lui Viaceslav Molotov, ministrul de externe al URSS (18 mar. 1947). Or fi conversat în limba rusă? În Livretul Militar al lui Victor Precup scrie că vorbea germana, maghiara, franceza, italiana, rusa și engleza. Putea să învețe limba rusă în perioada cât a stat la Chișinău.

Prezența lui Molotov în România atunci, în primăvara 1947, era un semnal evident pentru cei ce nu înțeleseseră încă viitorul României. Precup știa mai demult și a încercat să se înscrie în perimetrul supraviețuirii. Mai avea puțin până la pensionare și trebuia să fie prudent în acea perioadă tulbure. Poate s-a gândit la anii când omul are nevoie de „un stâlp la bătrânețe” și s-a recăsătorit. În livretul militar, la rubrica Situația familială, scrie: „căsătorit cu un copil”. Evident, copilul era al doamnei Aurelia, dintr-o relație anterioară. Imediat după festivitatea de la Cluj, generalul Precup a fost transferat la comanda Regiunii IV Militare Iași, de unde va fi trecut în rezervă peste un an.

La vârsta de 59 de ani, după o viață trăită la cea mai înaltă tensiune, fostul general ar fi trebuit să lase „barca pe valuri” pe seama celor tineri. Nu putem ști cum s-a înscris mai departe într-o nouă responsabilitate, de data aceasta în civilie. Aventura carlistă l-a lecuit pe viață de simpatia pro-dinastică și proclamarea republicii i-a dat noi speranțe. Ar fi o explicație pentru antrenarea lui în această nouă responsabilitate. La 6 martie 1948, în sala de festivități a Primăriei clujene, în prezența unui public numeros, și a „Tov. Dr. Petru Groza”, a avut loc festivitatea de instalare a lui Victor Precup în funcția de primar

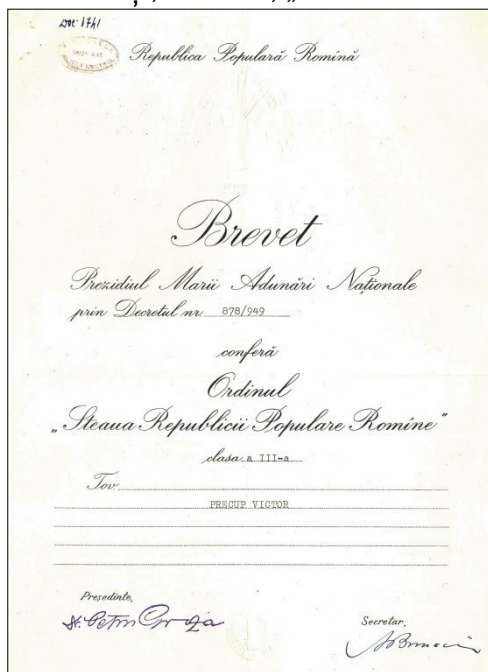


Gl. Col. Victor Precup, primar al Clujului – 1948

al Clujului. Va fi înlocuit, peste patru luni, cu un „vechi luptător pentru cauza clasei muncitoare”, ceferistul Vasile Deac. Au fost patru luni de sânguință încordată, în interesul comunității greu încercate a Clujului. Locuia în casa lui de pe malul Nadășului, dar stătea mai mult la Primărie, unde avea o șaretă cu care se deplasa unde era nevoie. Și erau atâtea probleme de rezolvat! În documentele Primăriei sunt menționate cele mai importante realizări din această perioadă, cum ar fi: s-a sărbătorit aducerea gazului metan în oraș, s-au instalat noi aducțiuni de apă, a demarat

repararea clădirilor avariate de bombardamente în timpul războiului, s-a luat o suprafață de 1935 m.p. din parcul orașului pentru stadion, a început construirea de blocuri muncitorești (salariații Primăriei purtau machetele acestor blocuri la sărbătoarea de 1 Mai), au fost reluate zborurile spre Capitală, s-a făcut ordine în piață, în parcuri și grădini, s-au subvenționat căminele de copii.

După această experiență, a fost chemat la București, unde mai era nevoie de el. Între 1949-1953, este comisar tehnic în Ministerul Forțelor Armate, după aceea a fost președinte al C.G.M. (Conf. Gen. a Muncii), apoi președinte al A.V.S.A.P. („Asociația Voluntară pentru Sprijinirea și Apărarea Patriei”). Pentru că și-a îndeplinit cu onoare îndatoririle în această perioadă, a fost decorat cu ordine și medalii republicane, menționate în Fișa Personală: în 1949, Ordinul R.P.R. cls III-a și Medalia „Eliberarea de sub jugul fascist”, în 1950, Ordinul „Apărarea Patriei”, în 1952, Medalia „A 5-a aniversare a R.P.R.”, în 1953, Medalia Jubiliară „10 ani de la înființarea primelor unități ale Armatei populare române” și, în 1954, „Medalia Muncii”.



Ordinul „Steaua R.P.R.” – 1949

După venirea de la Cluj, i-au parvenit informații că înlăturarea de la Primărie s-a făcut „din anumite motive”. De aceea, la 21 mai 1949, a adresat C.C. un memoriu în care cerea

„limpezirea lucrurilor”. N-a primit răspuns. În acei ani, mulți patrioți români care făcuseră România Mare și se zbatuseră pentru propășirea ei au fost încarcerați. Precup avea destule motive să se alarmeze. De aceea, la 24 octombrie 1952, a făcut un nou memoriu, dar nici de data aceasta nu a primit răspuns.

În 1958, sănătatea i-a dat unele semnale. S-a dus la Olănești, pentru o cură obișnuită, dar, la înapoiere, a murit în automobil. Planează încă bănuieli

în legătură cu această moarte neobișnuită.

De-a lungul anilor, memoria generalului Precup a fost marcată în acțiuni diverse. În condiții istorice favorabile, în noiembrie 1993, a fost

reeditat „Zborul Marii Uniri” cu avionul AN-2 nr. 31, apoi, în noiembrie 2008, la Bacău s-au organizat festivități în care s-a evocat iarăși acest eveniment. Cu această ocazie, Victor Precup a fost declarat „cetățean de onoare” al Bacăului și s-a decis ca o stradă din Bacău să-i poarte numele. În Cluj-Napoca, la 23 noiembrie 2014, pe casa în care a locuit o vreme, urmașii lui au reușit să așeze o placă de marmură, pe care este scris: „ÎN ACEST IMOBIL A LOCUIT G-RAL COL. PRECUP VICTOR, PRIMAR AL MUN. CLUJ ÎN ANUL 1948, COMANDANT AL ARMATEI A IV-A ROMÂNE, COPILOT AL ZBORULUI BACĂU-BLAJ DIN 23 XI 1918, NUMIT „ZBORUL MARIİ UNIRI”, 1889-1958”. Cu ocazia Centenarului a fost evocat în numeroase conferințe și articole pe tot cuprinsul României, iar, la Miercurea Sibiului, urmașii au rânduit un parastas cu ocazia împlinirii a 60 de ani de la deces. Detalii despre viața lui se găsesc în numeroase cărți. Iată câteva: *Vinerea neagră și Miercurea regală* de Doru Munteanu, *O zi din istoria Transilvaniei* de Vasile Netea, *Zborul Marii Uniri* de comandor George-Paul Sandachi, *Contribuții privind viața politică din România* de Ioan Scurtu, *Mituri și legende din tradiția multimilenară a Clujului*, coordonator Ioan Silviu Nistor, *Primarii Clujului* de Marian Lazăr, *Reveniri în timp și spațiu* de Damian Todită ș.a. Amănunte importante se găsesc în revista „Magazin istoric”, nr. 12 din 1992 și în scrierile din Miercurea Sibiului.

Victor Precup a fost așezat pentru veșnicie în cripta familiei sale din Miercurea Sibiului, îngrijită cu respectul cuvenit de către Despărțământul ASTRA din localitate și de către urmași. În casa lui din Cluj-Napoca se mai găsesc multe lucruri ce i-au aparținut: cărți și reviste, scrisori din Doftana, decorații, lada de companie a căpitanului Victor Precup. Dar cel mai prețios obiect pentru urmași este un ou roșu pe care scrie „Hristos a înviat! Doftana 1938”, acesta fiind purtătorul unui mesaj incontestabil: unchiul Victor era un creștin desăvârșit, care a trăit și a luptat toată viața pentru reînvierea României și evoluția ei în zodia Binelui.

DUMITRU DORIN PRUNARIU



Dumitru Dorin Prunariu (n. 27 septembrie 1952, Orașul Stalin, România) este primul și singurul cosmonaut român. La 14 mai 1981, a devenit primul român care a zburat vreodată în spațiul cosmic. A participat la misiunea Soiuz 40, din cadrul programului spațial „Intercosmos”, și a petrecut în spațiu 7 zile, 20 de ore și 42 de minute. Este de profesie inginer aeronautic. A fost, pe rând, ofițer inginer în cadrul Comandamentului Aviației Militare, șef al Aviației Civile Române, președinte al Agenției Spațiale Române, ambasador al României în Federația Rusă, președinte

al „Comitetului ONU pentru Explorarea Pașnică a Spațiului Extraatmosferic” (UN COPUOS), președinte al „Asociației Exploratorilor Spațiului Cosmic” (ASE), vice-președinte al Comitetului de „Relații Internaționale al Agenției Spațiale Europene” (ESA). În prezent are gradul de general-locotenent în rezervă. (DOCUMENTAR: Dumitru Prunariu, ambasadorul României în spațiul cosmic – agerpres.ro, accesat pe 14 mai 2016).

Distincții primite

Reîntors în România după zborul cosmic, în anul 1981, Dumitru Prunariu a primit titlul de onoare suprem de „Erou al R. S. România”. De asemenea, guvernul Uniunii Sovietice i-a decernat titlul de "Erou al URSS" și "Steaua de Aur", pentru săvârșirea cu succes a primului zbor cosmic cu participarea unui cetățean român.

În anul 1981, este ales membru al „Federației Aeronautice Române”, precum și al „Comisiei de Astronautică a Academiei Române”. În anul următor, a devenit membru al „Federației Aeronautice Internaționale”, care avea să-i confere Medalia „Iuri Gagarin”.

În anul 1984, a fost decorat cu Medalia de aur „Hermann Oberth” a Societății germane de rachete „Hermann Oberth - Wernher von Braun”. În anul 1985, a fost unul dintre membrii fondatori ai „Asociației

Exploratorilor Spațiului Cosmic” (ASE), din care fac parte, în momentul de față, peste 270 de astronauți și cosmonauți din 30 de țări.

Ca o recunoaștere a activității sale de pionierat în domeniul cosmonauticii românești, președintele României i-a conferit, la 1 decembrie 2000, Ordinul Național „Steaua României”, în grad de Mare Ofițer.

Dumitru Dorin Prunariu mai este decorat cu „Ordinul Virtutea Militară”, în grad de Cavaler, cu însemn pentru militari (2010) și cu Emblema „Onoarea Armatei Române”, acordată de către ministrul apărării (2011).

La 12 aprilie 2011, la aniversarea a 50 de ani de la primul zbor spațial uman al lui Iuri Gagarin, Dumitru Prunariu a primit, împreună cu alți cosmonauți, din partea președintelui rus Dmitri Medvedev, nou instituita decorație „Medalia de Merit pentru Explorare Spațială”.

Din mai 2002, Dumitru Prunariu este membru de onoare al „Academiei Americano-Române de Arte și Științe”, înregistrată în California (SUA). De asemenea, este Cetățean de Onoare al câtorva orașe și municipii: Cluj, Brașov (1999), Mediaș (2002) etc. (ro.wikipedia.org)

HERMANN OBERTH, AȘA CUM L-AM CUNOSCUȚ

Dumitru Dorin Prunariu

Tehnica rachetelor și navigația spațială au fost puternic promovate conceptual și ca realizări practice pe teritoriul României, de către Hermann Oberth. Acesta s-a născut la 25 iunie 1894, la Sibiu, petrecându-și anii copilăriei și tinereții la Sighișoara și stabilindu-se, în final, cu familia la Mediaș. Pasionat de romanele lui Jules Verne, elaborează de mic schițe de rachete, face deducții matematice, proiectează o centrifugă pentru antrenamentul astronautilor, face teste medicale, simulând imponderabilitatea prin submersiune în ștrandul din Sighișoara.

În 1914, deduce primele formule legate de zborul rachetei, între care și ecuația fundamentală a zborului acesteia. În anul 1917, a realizat – primul în lume – proiectul unei rachete de mare distanță, calculată pentru 300 km, având drept combustibil alcool și oxigen lichid. Afectat de Primul Război Mondial, după întreruperea studiilor de medicină, și-a început studiile în domeniul fizicii la Universitatea din Cluj, apoi, pentru scurt timp, la Universitatea din München și la Universitatea din Göttingen, unde a urmat cursuri de fizică, matematică și astronomie (1920).

În anul 1920, Hermann Oberth a realizat proiectul primei rachete spațiale multietajate, cu trei trepte, de 100 de tone. Un an mai târziu, a finalizat manuscrisul cărții sale *Racheta spre spațiile interplanetare*, prezentat, la 18 mai 1923, ca lucrare de diplomă la Universitatea din Cluj, în România. În lucrarea sa *Racheta spre spațiile interplanetare*, publicată în același an la editura Oldenburg din Germania, Hermann Oberth formula patru teze privind zborurile cosmice, adevărate ulterior, și anume: este posibilă construirea unor mașini care să se ridice mai sus decât atmosfera terestră; aceste mașini pot fi în stare să învingă forța de atracție gravitațională; aceste mașini pot fi astfel concepute, încât oamenii vor putea călători la bordul lor; construcția unor astfel de mașini poate să aducă avantaje economice.

În anul 1925, Oberth a obținut un post de profesor de matematică și fizică la Gimnaziul „Stephan Ludwig Roth” din Mediaș, aici deschizându-se o nouă etapă în viața și activitatea savantului, perioadă care a durat până în anul 1938, deosebit de fructuoasă din punct de

vedere științific. Conform declarațiilor lui Oberth, în 1935, a lansat la Mediaș prima sa rachetă cu combustibil lichid. Remarcabila realizare impunea Mediașul între primele orașe din lume, unde s-au experimentat, realizat și lansat rachete de acest tip. În vara anului 1929, i-a apărut lucrarea *Căile navigației spațiale*, considerată de către francezul Robert Essnault-Pelterié, un faimos pionier al tehnicii spațiale, drept „biblia astronauticii spațiale”. Cartea i-a adus savantului ardelean premiul REPHirsch (Prix International d’Astronautique), acordat de către Academia Franceză. Tot în anul 1929, Hermann Oberth a devenit primul președinte al Ligii pentru navigație spațială (Erster Vorsitzender des Vereins für Raumschiffahrt), cu sediul la Berlin. Concomitent, între anii 1928 și 1929, în calitate de consultant științific, Hermann Oberth a colaborat la turnarea filmului „Femeia în Lună”, realizat de Fritz Lang în studiourile UFA-Film Co. din Neubabelsberg, prima realizare cinematografică din lume, având ca subiect o temă de astronomică. În atelierele studiourilor, în timpul încercărilor cu racheta „adevărată”, Hermann Oberth descoperă fenomenul denumit „autoruperea picăturilor de combustibil în timpul arderii”, care simplifică construcția motoarelor rachetă. În iulie 1930, Oberth a experimentat cu succes, în cadrul Institutului de Cercetări Tehnico-Chimice din Berlin-Plötzensee, funcționarea „motorului conic” (Kegelduse), primul motor de rachetă cu combustibil lichid. Suveranul României, regele Carol al II-lea, i-a aprobat, în 1932, lui Oberth să-și realizeze experimentele și proiectele în atelierele Școlii Militare de Aviație din Mediaș.

Între 1941 și 1944, Oberth și-a desfășurat activitatea în cadrul bazei experimentale de rachete de la Penemünde, la solicitarea prietenului său Wernher Von Braun. Aici, la 3 octombrie 1942, a fost martor la lansarea primei rachete balistice „Aggregat 4”, care a atins altitudinea de 80 de km. După război, Hermann Oberth s-a stabilit la Feucht, lângă Nürnberg, reluându-și activitatea științifică. În perioada 1948-1950, a întreprins experimente cu combustibili la Institutul Militar din Berna și la Oberried în Elveția, iar, între 1950 și 1953, a colaborat cu Marina italiană, la Spezia, în cadrul unui contract de cercetare. La solicitarea lui Wernher von Braun, devenit conducătorul programului cosmic al SUA, între 1955 și 1958, Hermann Oberth a activat ca inginer consultant la Huntsville, Alabama.

În anul 1963, Hermann Oberth s-a retras la pensie la Feucht. Oberth a încetat din viață la 28 decembrie 1989, la Nürnberg.

Datorită activității sale, Hermann Oberth a primit numeroase distincții și a fost desemnat membru de onoare al mai multor instituții de învățământ superior. Lucrările savantului, cărți precum *Racheta spre*

spațiile interplanetare din 1923, *Căile navigației spațiale* din 1929, *Oameni în spațiul cosmic* din 1954, *Automobilul lunar* din 1959, *Nava cosmică electrică* din 1961 și aproximativ 80 de studii și articole au fost traduse în numeroase limbi.

Asupra valorii și importanței operei lui Hermann Oberth, vechiul său colaborator, Wernher von Braun, afirma că „Herman Oberth a fost primul care, în legătură cu ideea unui zbor cosmic real, a pus mâna pe rigla de calcul, elaborând concepte și proiecte pe bază de calcule numeroase”, iar Willy Ley îl considera ca fiind „adevăratul părinte al erei spațiale”. În anii 1972 și 1974, a venit în România la invitația Academiei Române.

Personal, l-am întâlnit prima oară pe Hermann Oberth în 1982, la Moscova, la un simpozion care marca 25 de ani de la lansarea primului satelit artificial al Pământului. Mulți îl considerau dispărut, doar corespondase și cu marele Țiolkovski, iar apariția lui pentru prima dată în istorie pe teritoriul URSS era o mare surpriză.



24 septembrie 1982, Kaluga, la monumentul lui Țiolkovski

În alocuțiunea mea, îmbrăcat în uniforma de căpitan al Aviației Militare Române, am pomenit despre zborul cosmic comun româno-sovietic, dar am vorbit și despre realizările de pionierat ale transilvăneanului Oberth concepute în mare parte pe teritoriul României. Sala a început să murmure și să devină tot mai zgomotoasă. Toți știau că Oberth este savant german. Atunci, Hermann Oberth s-a ridicat de la locul lui din sală, a venit la mine, pe scenă, mi-a strâns mâna și mi-a spus în românește: «Vă mulțumesc, domnule căpitan!» În acel moment, s-a lăsat o liniște mormântală, toată lumea a înțeles că tot ceea ce spuseseam era adevărat și că savantul german era, de fapt, un sas transilvănean.







1982, Moscova, Hermann Oberth și Dorin Prunariu

Întâlnirea dintre Oberth și mine fusese mijlocită de către Hans Barth, inginer și cunoscut publicist brașovean, bun prieten al meu din Brașov, care și-a legat pe veci numele de fascinanta personalitate a savantului, fiind considerat principalul sau biograf.

Ca urmare a intervenției mele din 1982, într-o enciclopedie a cosmonauticii, apărută la Moscova, la doi ani după eveniment, Sibiu (România) era trecut drept locul nașterii lui Hermann Julius Oberth.

Pe ilustrul inventator l-am întâlnit de mai multe ori, la diverse manifestări științifice, în România sau în lume, apoi la zilele sale de naștere sărbătorite din cinci în cinci ani la Salzburg, sub forma unor congrese internaționale ale Societății Germane de Rachete „Hermann Oberth – Wernher von Braun”.



1984, Salzburg, Hermann Oberth împreună cu cosmonauții

În 1984, Hermann Oberth mi-a acordat Medalia de aur "Hermann Oberth" în cadrul congresului organizat la Salzburg, cu ocazia celei de-a 90-a aniversări a nașterii sale, pentru contribuția mea la dezvoltarea cosmonauticii și ca prim cosmonaut din țara sa natală.



Iunie 1984, Feucht-Germania, Hermann Oberth cu Dorin Prunariu



L-am vizitat de câteva ori și acasă, în Germania, în orașelul Feucht. Ultimele fotografii făcute împreună și înregistrări video le-am realizat la 28 iunie 1989, exact cu 6 luni înainte să se stingă, la memorabila vârstă de 95 de ani.



SIMION SIMON



Simion Simon este profesor la Universitatea „Babeș-Bolyai” din Cluj-Napoca, România.

Pe baza rezultatelor sale științifice, obținute prin utilizarea diferitelor tehnici spectroscopice precum EPR, RMN, IR, Raman, XPS spectroscopii în domeniile materialelor nanostructurate și bio-nanointerfețe, a publicat peste 200 de lucrări în reviste cu factor ISI, cu mai mult de 1300 de citări. Indicele Hirsch, excluzând autocitarea tuturor autorilor, este 21.

Pe parcursul îndelungatei sale experiențe academice, el a dezvoltat în mare parte cooperării internaționale, a extins aria de cercetare și tehnicile și a reușit să reunească oameni de știință ai Universității „Babeș-Bolyai” din diferite domenii în cadrul Institutului Interdisciplinar de Cercetări pentru Bio-Nano-Științe. În prezent, profesorul Șimon este șeful acestui institut și șeful Centrului Național de Rezonanță Magnetică al Universității „Babeș-Bolyai”.

Este membru al mai multor societăți științifice: Material Research Society (SUA), International ESR Society, European Physical Society, AMPERE Society, American Ceramic Society și Fellow of the Institute of Physics (London).

Pentru realizările sale științifice a fost onorat de „Journal of Molecular Structure” cu un număr special (vol. 1073, 5 septembrie

2014) intitulat „Molecular Spectroscopy – A Interdisciplinary Approach – Prof. Simion Simon Honor Issue” (imtmc.org › Simion-Simon)

HERMANN OBERTH – 125 DE ANI DE LA NAȘTERE

Simion Simon

Universitatea „Babeș-Bolyai” sărbătorește azi aniversarea a 125 de ani de la nașterea unuia dintre cei mai faimoși absolvenți ai Universității din Cluj din perioada interbelică.

Născut la Sibiu la 25 iunie 1894, Hermann Oberth, avea să se remarcă încă din perioada studiilor liceale de la Sighișoara prin pasiunea lui pentru aparatele de zbor, în general, și pentru rachete, în special. După studii de medicină la München, studii întrerupte de primul război mondial, se decide să urmeze cursurile de matematică și fizică de la universitățile din München, Göttingen și Heidelberg.

În primăvara anului 1922, avea pregătit manuscrisul cărții sale *Racheta spre spațiile planetare*, pe care o va prezenta ca disertație la Universitatea din Heidelberg. Cu toate că a primit aprecieri favorabile de la specialiști de renume din domeniul fizicii și al astronomiei, el nu a reușit să obțină acceptarea materialului prezentat ca lucrarea de licență. Spre mare sa măhnire, lucrarea a fost respinsă și de către editurile la care a încercat să o publice.

S-a întors acasă și a cerut Facultății de Științe a Universității din Cluj, recunoașterea studiilor din Germania, cerere aprobată în data de 10 octombrie 1922, iar, la 18 mai 1923, Hermann Oberth s-a prezentat cu lucrarea sa în fața comisiei de examinare de la această universitate. Lucrarea lui de diplomă era tocmai disertația respinsă la Heidelberg. Examenul le-a promovat cu bine, iar susținerea lucrării a fost fără probleme. Așa cum savantul îi relata peste ani biografului său, dr. Hans Barth, a așteptat încordat decizia finală a examinatorilor și a fost bucuros când profesorul Augustin Maior, președintele comisiei, a anunțat: „Lui Hermann Oberth i se acordă titlul de profesor. Cele mai cordiale felicitări!”. Aceasta a fost prima recunoaștere instituțională a epocalei lucrări a lui Oberth, lucrare de bază a cosmonauticii, publicată în același an în Germania.

Odată cu publicarea lucrării *Die Rakete zu den Planetenräumen* la editura Oldenbourg, tânărul Hermann Oberth își înscrie numele în istoria științei. Lucrarea avea să fie tradusă în limba engleză în 1956, dobândind faima mondială meritată.

Cu toate că, la Heidelberg, Hermann Oberth a primit aprecieri favorabile atât de la astronomul Max Wolf, cât și de la fizicianul Philipp Lenard, laureat al premiului Nobel, el nu a reușit să obțină acceptarea *Rachetei spre spațiile planetare* ca lucrare de licență, pentru că „pentru astronomi era prea tehnică, pentru constructorii de mașini prea fantastică, iar pentru medici departe de orice realitate”. Răspunderea unui verdict favorabil nu și-o putea asuma decât cineva cu o pregătire multidisciplinară. Universitatea din Cluj a avut un asemenea om, pe profesorul Augustin Maior, și Hermann Oberth a avut inspirația să-i prezinte rezultatele.

Fără îndoială, pentru Hermann Oberth întâlnirea cu Augustin Maior, tocmai în acea perioadă, a fost o mare șansă. Nimeni nu ar fi fost mai potrivit pentru a aprecia rigoarea demersului fizico-matematic, caracteristic întregii lucrări, decât fondatorul primei școli de fizică teoretică din România, care avea totodată competența necesară pentru aprecierea realismului și detaliilor tehnice de execuție a rachetelor preconizate.

Dar a fost o șansă și pentru România care, datorită Universității din Cluj, îl poate include azi, pe loc de mare cinste, în elita savanților români de renume mondial.

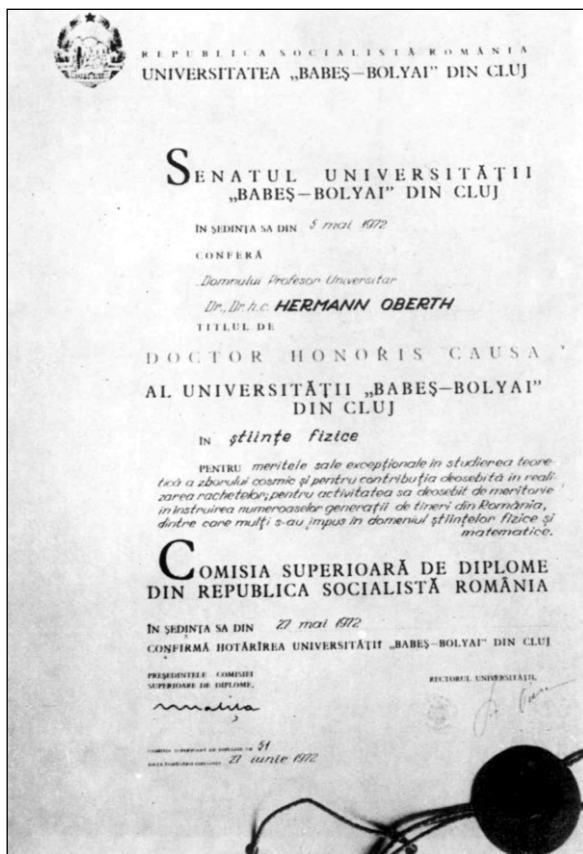
Pe baza diplomei obținute la Universitatea din Cluj, Hermann Oberth a fost profesor de matematică și fizică la liceul din Mediaș, până



În anul 1938, când i s-a oferit un post de cercetare la Institutul Politehnic din Viena, iar, din anul 1940, la cel din Dresda. Ulterior a lucrat, mobilizat în condiții de război, în diferite locații din Germania, la perfecționarea pompelor de combustibil pentru rachete.

După Al Doilea Război Mondial, urmează și pentru Hermann Oberth o perioadă dificilă, din cauza asocierii cu cei care au contribuit la realizarea rachetelor germane, întreruptă, însă, de discipolul său, Dr. Wernher von Braun, care îl invită în S.U.A., în anul 1955, pentru a colabora la programul spațial american. Meritele deosebite ale savantului Hermann Oberth au fost recunoscute de către numeroase foruri științifice din întreaga lume, prin alegerea lui ca membru de onoare al acestora și prin conferirea unor înalte distincții.

Printre aceste prestigioase distincții se numără și cea de Doctor Honoris Causa al Universității „Babeș-Bolyai”, distincție acordată în anul 1972.



Întâlnirea a doi titani ai științei: Hermann Oberth și Augustin Maior

Prezentarea câtorva date biografice despre profesorul Augustin Maior ne va permite să evidențiem atât asemănările, cât și deosebirile dintre biografiile celor doi titani ai științei.

Augustin Sabiniu Maior s-a născut la 21 august 1882, la Reghin, din părinții Gheorghe și Tereza Maior, născută Cornea. Gheorghe Maior a fost învățător și apoi director la școala primară română din Reghin.

Frecventează grădinița germană și urmează apoi școala primară cu limba de predare germană din Reghin, părinții părând să fi fost convinși de importanța educației într-o școală germană. Între anii 1892-1896, urmează primele patru clase la Liceul Evanghelic German din Reghin, iar următoarele două le continuă la Liceul Piarist din Târgu Mureș.

Încă de pe atunci s-a remarcat printr-o capacitate neobișnuită de însușire a limbilor străine și prin înclinații spre științele exacte, în special spre matematică și fizică.

Ultimele două clase de liceu le frecventează la Gimnaziul Catolic din Budapesta.

În iunie 1900, Augustin Maior susține examenul de bacalaureat și, în toamna aceluiași an, se înscrie la Facultatea de Mecanică a Institutului Politehnic din Budapesta, facultate pe care o frecventase, pentru scurtă vreme și Traian Vuia și Aurel Vlaicu.

Între anii 1900-1904, urmează cursurile acestei facultăți și se face remarcat prin originalitatea gândirii sale științifice, prin spiritul creator și prin pasiunea manifestată pentru cercetarea științifică efectuată în laboratoarele facultății. Remarcăm șansa lui A. Maior de a fi studiat de la început ceea ce își dorise și de a se fi bucurat de sprijinul și aprecierea profesorilor, spre deosebire de H. Oberth care a realizat totul solitar.

În 1905, la terminarea facultății, Augustin Maior face o călătorie de studii prin orașele universitare renumite ale Europei: Viena, München și Göttingen. Cu această ocazie audiază cursurile unor mari personalități științifice ca: F. Klein, D. Hilbert, H. Minkowski, C. Runge, E. Riecke, W. Voigt, L. Prandtl, H. Th. Simon, E. Wiechert. Prin unele din amfiteatrele acestor universități va fi trecut 15 ani mai târziu și Hermann Oberth.

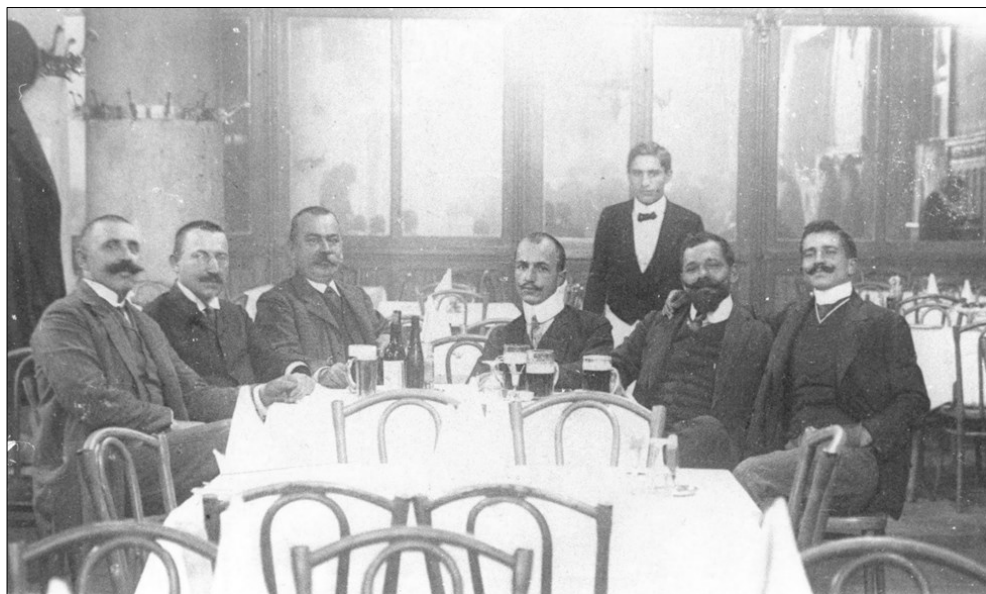
Augustin Maior a fost atras și pasionat întreaga viață de electrotehnică, teoria electricității, magnetismului și a gravitației, în timp ce Hermann Oberth a rămas atras întreaga viață de mecanică, motoare și aerodinamică. Succesele pe care aveau să le obțină mai târziu amândoi s-au datorat nu numai cunoștințelor temeinice de matematică

și fizică, ci și capacității lor de a interpreta în mod original și curajos toate rezultatele teoretice pe care le-au obținut.

Dacă Augustin Maior a obținut rezultatele științifice de pionierat asupra telefoniei multiple într-un colectiv de cercetare, cum era cel de la Baza Experimentală a Poștelor din Budapesta, Hermann Oberth a trebuit să se mulțumească cu ateliere improvizate la Mediaș, unde a funcționat ca profesor de gimnaziu, reușind doar relativ târziu să aibă acces la poligonul de încercări al unității de aviație din oraș, ca urmare a unei audiențe la regele Carol.

Tânărul inginer Augustin Maior intră în istoria științei la sfârșitul anului 1906, când reușește să realizeze transmiterea simultană a cinci convorbiri telefonice pe o linie telefonică de 15 km, fără ca acestea să se influențeze între ele. Rezultate studiilor sale teoretice și experimentale au fost incluse în articolul *Asupra Telefoniei Multiple*, publicat în anul 1907, în revista germană „Elektrotechnische Zeitschrift”. În acest articol demonstrează teoretic și experimental că pe o linie telefonică se pot transmite simultan mai multe convorbiri, folosind pentru fiecare un curent alternativ de înaltă frecvență, purtător al unui mesaj microfonic. Acest nou model de telefonie a cucerit repede Europa apuseană și America, zone cu potențial economic și financiar apreciabil.

După Primul Război Mondial, Augustin Maior revine în țară și, la Sibiu, începe reorganizarea Serviciilor de Poștă și Telecomunicații din Transilvania.



În iulie 1919, este numit profesor titular de fizică teoretică și tehnologică la Institutul de Fizică Teoretică și Tehnologică al Facultății de Științe din Cluj, iar, la 1 octombrie al aceluiași an, este numit directorul acestui institut. Surprinzătoare este asocierea sugerată de către profesorul Augustin Maior pentru profesura lui: fizică teoretică și tehnologică! Vor trece peste 70 de ani până la validarea fizicii tehnologice ca specializare la Facultatea de Fizică din Cluj,

La 26 ianuarie 1920, se constituie la Cluj prima școală românească de fizică teoretică, școala pe care Augustin Maior o va conduce timp de peste trei decenii. Numele institutului îl va schimba apoi în Institut de Fizică Teoretică și Aplicată. La acest institut preda cursurile de „Electricitate și magnetism” și „Acustică și optică”. Așa cum rezultă și din Arhivele Universității, în perioada interbelică, depune un efort considerabil pentru organizarea și dotarea bibliotecii și a laboratoarelor de fizică.

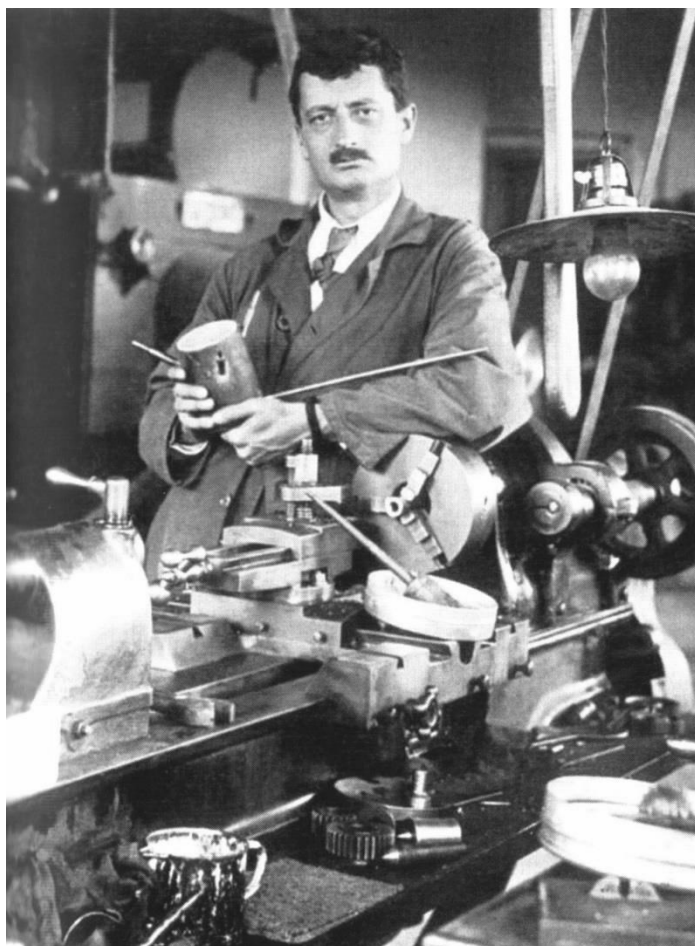
În anul 1923, construiește împreună cu un grup de colegi primul aparat de radio care s-a auzit la Cluj.

Este anul în care tânărul absolvent Herman Oberth solicita susținerea examenului de diplomă la Facultatea de Științe din Cluj, după refuzul Universității din Heidelberg. Apreciind conținutul original al lucrării, ajunsă mai târziu celebră, Augustin Maior a aprobat susținerea ei și la 18 mai 1923, în calitate de președinte al comisiei de examinare, i-a acordat Diploma de profesor de fizică și matematică celui care avea să fie recunoscut drept părintele cosmonauticii.

O dată cu publicarea lucrării *Die Rakete zu den Planetenräumen* la editura Oldenbourg, tânărul Hermann Oberth își înscrie, la rândul său, numele în istoria științei. Pentru confirmarea valorii practice a ideilor din cartea sa, care apoi avea să fie reeditată de cinci ori și tradusă în mai multe limbi, Hermann Oberth a trebuit să desfășoare o neobosită activitate în țară și în străinătate, pe care nu a abandonat-o practic niciodată.

Augustin Maior a publicat un număr mare de lucrări științifice, toate în reviste de specialitate prestigioase, lucrări în care a abordat, pe lângă telefonია multiplă, diverse domenii ale fizicii, între care s-au remarcat în mod deosebit cele de fizică teoretică, cosmologie și astrofizică. Este de evidențiat faptul că la toate aceste lucrări Augustin Maior este unic autor.

Tot unic autor avea să fie Hermann Oberth și la lucrările elaborate de către el asupra zborului cosmic, cărți publicate de edituri prestigioase.



Herman Oberth, în atelierul de lucru, 1929.

Într-o perioadă de tristă amintire, când profesorul Augustin Maior a fost îndepărtat din structurile academice și universitare, Louis de Broglie, fondatorul mecanicii cuantice și laureatul premiului Nobel, a prezentat în ședința din 19 iunie 1950 a Academiei Franceze de Științe lucrarea lui Augustin Maior intitulată *Câmpul gravific și magnetismul*. Acest gest de prețuire și solidaritate intelectuală a fost ultima recunoaștere, în timpul vieții, a meritelor științifice ale profesorului Augustin Maior.

După Al Doilea Război Mondial urmează și pentru Hermann Oberth o perioadă dificilă, întreruptă, însă, de către discipolul său, Dr. Wernher von Braun, care îl invită în S.U.A., în anul 1955, pentru a colabora la programul spațial american. Meritele deosebite ale

savantului Hermann Oberth au fost recunoscute de către numeroase foruri științifice din întreaga lume, prin alegerea lui ca membru de onoare al acestora și prin conferirea unor înalte distincții. Toate acestea, însă, nu i-au schimbat felul modest de a trăi și de a-i prețui pe ceilalți, nu i-au diminuat interesul și pasiunea pentru munca pe care a desfășurat-o până la sfârșit.

Plecați din aceeași zonă a Transilvaniei, cei doi titani ai științei au avut drumuri diferite, dar care, din fericire, s-au intersectat o dată, la timpul și în locul potrivit. Anul 1923 și universitatea clujeană sunt timpul și locul de plecare al unui parcurs excepțional pentru Hermann Oberth. Aniversarea a 80 de ani de la întâlnirea celor doi titani ne oferă șansa să-i omagiem cu tot respectul ce li se cuvine pentru contribuția lor la consolidarea prestigiului școlii de fizică clujene.

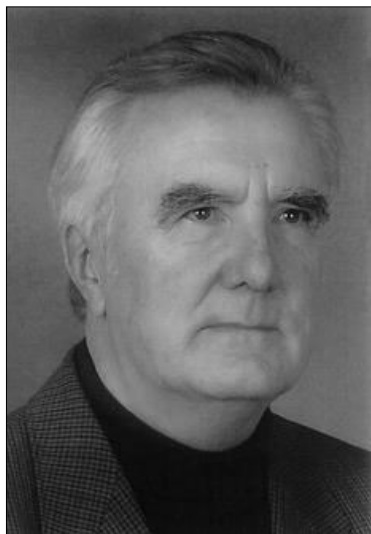
H. Barth, *Hermann Oberth – titanul navigației spațiale*, Editura Kriterion, București, 1979.

E. Roth-Oberth, *Hermann Oberths Wirken für die Raumfahrt*, DLR-Mitteilungen, 1971, pp. 11-24.

(Lucrare apărută în volumul *Hermann Oberth și bazele științifice ale zborului cosmic*, Presa Universitară Clujeană, 2003, în care au apărut lucrările prezentate la Simpozionul internațional organizat la Cluj-Napoca, cu ocazia aniversării a 80 de ani de la obținerea diplomei de profesor de matematică și fizică la Universitatea din Cluj)



HANS BARTH



Hans Barth (n. 13 noiembrie 1934, Jidvei, județul Alba – d. 4 august 2011, Aschaffenburg Germania), sas din Transilvania, a fost un inginer și scriitor de limba germană, originar din România. A copilărit în localitatea Bălcaciu, Alba, de unde se trăgea mama sa.

A urmat școala generală la Bălcaciu, apoi Liceul Tehnic mecanic din Mediaș, pe care l-a absolvit în 1954, obținând calificarea de tehnician energetician. Au urmat șapte ani de muncă în industrie și doi ani de serviciu militar în construcții. În anul 1963, s-a angajat la ziarul de limbă germană „Neuer Weg”, preluând conducerea redacției locale din Brașov.

În anul 1965, la vârsta de 31 de ani, a început să studieze la Institutul Politehnic din Brașov (azi Universitatea Tehnică din Brașov), pe care l-a absolvit în 1970, devenind inginer în electromecanică. Lucrarea sa de diplomă, cu tema *Convertor de energie magnetohidrodinamic*, bazată pe teoria acestui nou domeniu al științei, și, mai ales, lucrarea practică, o pompă magnetohidrodinamică, de curent trifazat, pentru mercur, a fost foarte apreciată. Acest succes i-a deschis calea spre un doctorat în științe inginerești și spre cariera de profesor universitar.

Din 1971, pe lângă activitatea sa principală de redactor-șef pentru economie, tehnică și știință la săptămânalul brașovean

„Karpatenrundschau”, a mai exercitat două activități: cea de profesor universitar, cu 12 ore de predare pe săptămână, și cea de cercetător al vieții și operei lui Hermann Oberth, despre care a scris și o serie de cărți. Din 1978, a devenit rector al Universității Populare de limbă germană din Brașov.

În anul 1985, Hans Barth a emigrat în Republica Federală Germania și s-a stabilit, pentru început, la Feucht, în apropiere de Nürnberg, angajându-se, timp de un an, la Muzeul „Hermann Oberth” din localitate. Această perioadă a reprezentat pentru el o ocazie unică de a cerceta îndeaproape viața și opera acestui pionier al zborurilor în cosmos.

De la 1 mai 1987, a devenit membru fondator și redactor al publicației „Mikroelektronik”, organul de specialitate al Societății de

Microelectronică afiliată Asociației Electrotehnicienilor Germani, pe care a redactat-o mai mult de nouă ani, până la pensionare.

După o lungă și grea suferință, datorată unei boli necruțătoare, a încetat din viață la data de 4 august 2011.

Scrieri:

- *Hermann Oberth. Titanul navigației Spațiale*, Editura Kriterion, 1975;

- *Die Unabdingbarkeit des Raumzeitalters* (1977);

- *Von Honterus zu Oberth. Bedeutende siebenbürgisch-deutsche Naturwissenschaftler, Techniker und Mediziner* (De la Honterus la Oberth. Oameni de știință, tehnicieni și medici reprezentativi de etnie germană din Transilvania) (editor), București (1980);

- *Das Raumzeitalter* (Epoca spațială), (1981);

- *Conrad Haas*. Editura Kriterion, Bukarest 1983;

- *De la Honterus la Oberth. Studii*, Editura Kriterion, colecția Naturaliști, tehnicieni și medici de seamă germani din Transilvania, 1985;

- *Wissenschaft der Siebenbürger Sachsen* (Știința sașilor transilvăneni). Capitol din lucrarea „Die Siebenbürger Sachsen in den Jahren 1848-1918” (Sașii transilvăneni în anii 1848-1918), Köln. (1988);

- *Hermann Oberth. Begründer der Weltraumfahrt* (Hermann Oberth. Inițiatorul zborurilor spațiale) Esslingen/München (1991);

- *Weltraumtechnik für die Umwelt* (Tehnică spațială în sprijinul mediului înconjurător) (1997).

Sursa: https://ro.wikipedia.org/wiki/Hans_Barth

HERMANN OBERTH, UN SAS DIN ROMÂNIA

Hans Barth, Laurențiu Buzenchi

Titlul mi-a fost inspirat de către dl. gl. lt. (rtr) dr. ing. Dumitru-Dorin Prunariu și de cartea semnată de către Hans Barth, *Hermann Oberth. Titanul navigației spațiale*, apărută la editura Kriterion, în 1975.

În portretul creionat în cele două lucrări anterioare, vreau să subliniez legătura permanentă, afectivă, a lui Hermann Oberth, cu meleagurile natale și să stopez dorința unora de a-l denigra și, mai ales, dorința altora de a și-l însuși. Pentru toți aceștia: Hermann Oberth este un sas din Transilvania, străvechi pământ românesc, pe care nu l-a uitat niciodată, și este o personalitate a României, stimată și prețuită în toată lumea.

Din avionul companiei Tarom, ce a aterizat la 15 iunie 1972, ora 16.00, pe aeroportul Otopeni, au coborât ca invitați de onoare: Hermann Oberth și soția sa Mathilde....

După 34 de ani, iarăși pe pământul patriei! Nici cel mai lucid savant nu poate rămâne nepăsător în astfel de clipe.

Familia Oberth fusese invitată într-o vizită, încă din anul 1969, de către ambasadorul român Constantin Oancea. Atunci, însă, Hermann Oberth promisese să fie de față la startul lui Apollo 11. Un an mai târziu, în 1970, Academia Republicii Socialiste România și-a făcut un titlu de onoare din a-l invita pe pionierul cosmosului. L-a împiedicat, însă, de această dată, reumatismul.

Dar, iată că a venit timpul!

În întâmpinarea sa au venit academicienii cunoscuți, printre care prof. dr. doc. Remus Răduleț, vicepreședinte al Academiei de Științe, prof. dr. doc. Elie Carafoli, președintele Comisiei de Astronautică al Academiei și prof. dr. doc. Radu Voinea, secretar general al Academiei.

[...]

Dincolo de Brașov, unde părintele navigației spațiale și soția sa s-au odihnit în stațiunea climaterică montană Poiana și Sibiu, Mercedesul, ce le-a stat la dispoziție oaspeților de onoare, pe timpul șederii lor, a ajuns la Sighișoara. [...].

La 21 iunie, primarul municipiului, Valer Giurgiu, l-a întâmpinat pe înaltul oaspete cu cuvintele:

„– Fiți binevenit la Sighișoara, fiți binevenit în patrie!”

Și faptul că acest oraș al vechilor turnuri și al noilor întreprinderi industriale a rămas patria sa în adevăratul sens al cuvântului, avea să se adeverească în mod plener peste câteva minute.

De la primărie până departe, sus, spre Școala din Deal, drumul a fost flancat de mii de oameni care îl ovaționau pe marele lor concetățean, aruncau flori și plângeau de emoție. De la copilul ce n-a trecut încă pragul școlii și până la bătrâna bunică, s-au aflat adunați acolo toți cei care nu erau ocupați cu munca în acea dimineață de iunie. Sus, în fața școlii pe care Oberth a urmat-o timp de 8 ani ca elev și unde a profesat timp de 1 an, cânta fanfara venită special în întâmpinarea lui. Vizibil mișcat, Hermann Oberth a răspuns cuvintelor de bun-venit al directorului școlii, Hans Wellman și s-a adresat celor prezenți:

„– Mă bucur să văd că nu m-ați uitat; pe voi, poporul meu și patria mea. Eu nu v-am uitat niciodată!”

În fața profesorilor și elevilor, a actualilor și foștilor elevi, care veniseră din întreaga regiune a Târnavei, pentru a-l mai vedea și a-l mai asculta o dată pe vestitul lor profesor, a vorbit atunci în aula Școlii din Deal, precum și în ziua următoare la Mediaș, în cuvinte simple, uneori pline de umor, despre contribuția sa la navigația cosmică:

„– De fapt, nu am știut mult mai mult decât alții, am devenit doar mai vestit.”

La Liceul „Stefan Ludwig Roth” din Mediaș, fostul profesor Oberth a scris următoarele cuvinte în cartea de onoare: „În semn de recunoscătoare amintire pentru vremurile petrecute de mine în această școală și pentru conducerea de astăzi”. După vizita în fosta lui casă familială, savantul a mărturisit primarului din Mediaș, Costică Porime:

„– Mă bucur că această casă servește unui scop atât de nobil.”

În încăperile fostei sale locuințe a fost amenajată o creșă.

La 27 iunie, Universitatea din Cluj l-a sărbătorit și cinstit pe fostul ei absolvent. Ea i-a acordat lui Hermann Oberth titlul de Doctor Honoris Causa în științe fizice, ca o recunoaștere a meritelor sale în cercetarea spațiului cosmic și pentru activitatea sa pedagogică. În patria sa, profesorul Oberth și-a cucerit merite – stă înscris în „Laudatio” – și în instruirea unei noi generații de cercetători. Pe câțiva dintre ei avea să-i întâlnească chiar aici la Cluj. Unul din aceștia, anume acad. prof. Octavian Fodor, rectorul Institutului de medicină, a fost de față la recepția dată de filiala Academiei în cinstea doctorului honoris causa. Oberth nu este un om vorbăreț. Asta avea să se arate și la înmânarea titlului de doctor. Cuvântarea sa de mulțumire a fost alcătuită dintr-o singură fraza:

„– Mă voi strădui să fiu demn de această înaltă onoare.”

La 30 iunie, din nou, la București. Pentru ora 18 a fost anunțată conferința lui Oberth în aula Academiei. Deja cu mult timp înainte, marea aulă a fost ocupată până la ultimul scaun. În prezidiu ședeau, printre alții, Miron Nicolescu, președintele Academiei R.S.R., ministrul învățământului Mircea Malița și Elie Carafoli, cei mai înalți reprezentanți ai savanților români. Oberth a vorbit despre viitorul zborurilor cosmice și, în acest context, despre nava spațială electrostatică și oglinda sa cosmică. [...] Stând în fața tablei, cu creta într-o mână și cu buretele în cealaltă, savantul de 78 de ani a vorbit liber timp de aproape 2 ore. Tensiunea retorică și seriozitatea științifică alternau în chip fericit și, la fel ca în cei mai buni ani ai săi, a cucerit curând întreaga asistență. [...]

Doi ani mai târziu, la 25 iunie 1974, în marea sală a Congreselor din orașul austriac Salzburg are loc festivitatea de deschidere a celui de-al XXIII-lea Congres al Societății de Astronautică „Hermann Oberth”. Era ziua în care savantul împlinea 80 de ani. În prezența personalităților științifice din întreaga lume și a unei asistențe de circa 1000 de invitați, ambasadorul român la Viena, Dumitru Aninoiu, dă citire Decretului Prezidențial nr. 100 din 24 iunie 1974 și înmânează sărbătoritului, în numele Președintelui R.S.R., Nicolae Ceaușescu, Ordinul „Meritul științific” clasa I. Hermann Oberth răspunde în limba română:

„– Mulțumesc conducerii statului român pentru această înaltă distincție...”, iar translatorul surprins de acest mod spontan de exprimare a recunoștinței celui distins, îl traduce acum pe Hermann Oberth în limba germană.

Salutul Academiei României este transmis de către acad. Elie Carafoli, personalitate științifică proeminentă în domeniul spațial. Motivul stimei și înaltei prețuiri de care se bucura „părintele navigației spațiale” în patria sa este precizat de Elie Carafoli prin cuvintele:

„– Oamenii de știință și inginerii români cinstesc și admiră, în persoana lui Hermann Oberth, pe unul dintre cei mai mari savanți ai lumii și pe unul dintre cei mai înzestrați fii ai țării noastre.”

În aceste zile, pe adresa profesorului Oberth din Feucht sosesc peste 3000 de scrisori și telegrame de felicitare. Alături de cele semnate de von Braun, Sedow, Heisenberg etc. se găsesc și cele trimise de către acad. Miron Nicolescu, Remus Răduleț, cât și de către numeroși prieteni și cunoscuți din Sibiu, Sighișoara, Mediaș etc.

În luna august 1974, savantul este din nou oaspetele României. Împreună cu familia sa își petrece vacanța, ca invitat al Academiei

R.S.R., în frumoasa stațiune Eforie-Nord. Impresionat de cele retrăite pe litoralul românesc, savantul urma să declare într-un interviu¹:

„– Ceea ce s-a realizat în această țară este enorm. Ca să fiu sincer, acum 40 de ani nu aș fi putut crede să văd în România înfăptuiri de o asemenea anvergură...”²

În capitolul XX, *Convorbiri cu Hermann Oberth*, Hans Barth, biograful savantului, reproduce un interviu, din care menționăm un mic fragment:

H.B.: Domnule profesor, sighișoreni, la a căror comunitate vă declarați, de fiecare dată deschis, apartenența, v-au pregătit o primire triumfală. Și în celelalte orașe pe care le-ați revăzut în timpul vizitei dv. în patrie, vi s-a arătat cinstirea ce se cuvine, desigur, doar marilor spirite.

Prof. Oberth: Mă bucură să văd că nu m-au uitat compatrioții. Nici eu nu i-am uitat niciodată! Cea mai mare dorință a mea a fost tot mereu aceea să fac cinste patriei mele prin munca mea.

H.B.: Ați lucrat toată viața cu dimensiuni astronomice, ați pregătit în mod determinant zborul în spațiul cosmic și spre spațiile planetare. Se mai păstrează oare, la un om care s-a gândit cel mai des numai la spații extraterestre, sentimentul de legătură cu acel loc de pe Pământ pe care îl denumim patrie? Sau poate vă arătați fidel expresiei: „Patria este acolo unde îmi merge bine”?

*Prof. Oberth: Te poți obișnui în orice loc, într-unul mai ușor, în celălalt mai greu, patria, însă, rămâne tot patrie.*³

Într-un interviu acordat postului de radio național de către Hermann Oberth, în anul 1972, găsit pe internet, se poate auzi vocea lui, într-o mică înregistrare, adresându-se, probabil, celor care s-au stabilit în străinătate:

*Le doresc ascultătorilor emisiunii „Glasul patriei” să vină să-și revadă patria natală, deoarece sentimentele pe care le-am încercat în aceste zile, nu le poți trăi decât pășind prin locurile tinereții tale*⁴.

¹ Ceea ce s-a realizat în această țară este enorm, în revista „Tribuna României”, nr. 47/ 15.10.1974.

² *Ibidem*, pp.186-190.

³ *Ibidem*, p. 191.

⁴ <http://www.radio-arhive.ro/articol/interviu-cu-hermann-oberth-1972/2072271/5701/2#.XV674f1z9Gk>

MIRCEA GOGA

(n. 1948)



Poet, romancier, eseist, lingvist și traducător, profesorul Mircea Goga (descendent al marelui poet și prim-ministru al României, Octavian Goga), absolvent al Liceului „Mihai Eminescu” și al Facultății de Litere din Cluj-Napoca, doctor în filologie din anul 1981, a predat până în anul 2008 la Universitatea din Paris, Sorbonne Paris IV, a fost profesor invitat la universitățile Sorbonne-Nouvelle Paris III (2000-2001) și Marseille I Aix-en-Provence (2009-2010), autor a 80 de cărți, unele dintre ele distinse cu medalii naționale și internaționale, publicate în România, Franța, S.U.A., Danemarca, Belgia, Vietnam, Italia, Grecia, Ungaria și Coreea de Sud. A ținut

conferințe în numeroase universități franceze și din alte țări francofone. Este membru al Uniunii Scriitorilor din România, membru de onoare al Societății de Geografie din Paris, al ARPIA din România și al unor asociații profesionale.

Poet: a scris zece cărți de poezie, unele traduse și apărute în Danemarca, Franța, Italia și SUA.

Prezent în paisprezece antologii traduse în Grecia, Elveția, Ungaria, Belgia, Danemarca, Franța, SUA, Vietnam și Coreea de Nord.

Zeci de volume despre știința limbii române și spiritualitatea ei și romane, unele dintre ele apărute în România, Franța, Danemarca.

Literatură pentru copii: zece cărți în ediții bilingve, trilingve și o carte, *Poveste de iarnă*, în ediție tetra-lingvă, română-maghiară-franceză-engleză.

Traduceri: șapte cărți și o mulțime de poezii de Anna de Noailles, Pierre Reverdy, Philippe Soupault, Albert Py ș.a.

Traduceri împreună cu Yvonne Goga: opt cărți în franceză și engleză.

A publicat studii, eseuri, articole, interviuri în majoritatea revistelor literare din România și în reviste din Grecia, Ungaria, Elveția, Belgia, Danemarca, Franța, SUA și Vietnam.

A susținut conferințe în Grecia, Elveția, Belgia, Franța (Sorbona, Nantes, Paris, Béarn, Pau, Troyes, Gap, Lille), România (Cluj-Napoca, Bistrița și București).

A participat la colocvii internaționale, saloane de carte naționale și internaționale, figurează în zeci de dicționare.

A primit Premiul național II, în 1983, pentru volumul *Limuzina de ceață*; premiul Asociației Internaționale a scriitorilor și oamenilor de artă „Literart XXI” și al revistei „Origini/Roots” pe anii 2000 și 2001; Medalia jubiliară „I. L. Caragiale” în anul „Caragiale” 2002.

EMILIA ILIE-GOGA
(15 septembrie 1919 – 4 ianuarie 1979)

Mircea Goga

Trăim cu toții spre profitul unei povești de viață și ne tragem cu toții din magia vremurilor, a timpului. Povești de viață țâșnesc de pretutindeni: șuvoaie ale istoriei nescrise a unui popor, alcătuind Istoria Mică a Românilor, prin care nu numai că ne exersăm atât memoria individuală cât și cea colectivă, ci ne și verificăm, prin comparație, soliditatea structurii morale într-o perpetuă și onestă emulație. Așa se și întâmplă că aceste povești fac mereu actualitatea. În unele cazuri, însă, Istoria Mică prezintă incidente cu Istoria Mare, confirmând-o, infirmând-o sau aducându-i completări.

Acele povești de viață, care se încarcă de un atare tâlc sau sens, intră în sfera de interes al întregii colectivități, căreia îi aparțin și pentru care sunt emblematice: locale, naționale sau internaționale, oamenii având dreptul să le cunoască fie și numai în numele experienței general umane. Aparținând unor indivizi de vocație, interesul național le ridică la rangul de *magistra vitae*.

Una dintre aceste povești este și aceea a mamei mele, Emilia Ilie-Goga, care, la doar la 16 ani neîmpliniți, a realizat un record aviatic mondial feminin de vârstă, devenind cea mai tânără femeie-pilot din lume, cu un destin care a intersectat perioada interbelică a istoriei aviației românești. Ca scriitor, povestea vieții ei nu putea să nu-mi inspire condeiful.

La îndemnul domnului comandor Laurențiu Buzenchi, președintele ARPIA – filiala Cluj, voi relata, în cele ce urmează, pe scurt, povestea vieții ei, însoțită de câteva fragmente din romanul la care lucrez în prezent și a cărui eroină este, inserate în capitolul NOTE de la sfârșit.



Petre Ilie în 1935

În 1935, la doar 15 ani, mamei mele Emilia, i-a fost cerută mâna de către Petre Ilie din București, pilot în Escadrila Regală, aflat temporar în misiune la Aeroportul din Someșeni-Cluj. Tatăl ei, recent rămas văduv, se grăbea să se recăsătorească. Pe vremea aceea, nu era un mariaj neobișnuit. Fetele erau măritate foarte de timpuriu de către părinți. Nu se cerea nici măcar o dispensă de vârstă. Căsătoriile erau aranjate, de cele mai multe ori, fără ca „tânăra pereche” să se fi întâlnit în prealabil. Erau afaceri, nimic mai mult, doar că, de data aceasta, încheiate cu contracte scrise, urmate de o binecuvântare bisericească, spre deosebire de altele, la a căror încheiere erau suficiente o strângere de mână și cuvântul care, o dată dat, era

ținut cu sfințenie. Oamenii de atunci puneau mare preț pe onoare, pe omenie și pe respectabilitate.

Pretendentul la mâna mamei se prezentase pompos, lovind militarește din călcâie: „– Sunt pilotul Petre Ilie din București, am 22 de ani, sunt fiul lui Dumitru Radu Ilie, negustor de cereale din Caracal,



Căsătoria Emiliei cu Petre Ilie (1935)



Alături de nașii Ileana și Ștefan Irimieș, pilot de avioane de vânătoare

comuna Vișina Veche, român prin naștere și oltean prin grația divină”. Mama aflase dis-de-dimineată că se va mărita în cursul serii, în cadrul unei mici ceremonii religioase, avându-i ca nași pe pilotul-eseior de avioane de vânătoare Ștefan Irimieș cu soția sa Ileana, după care, în cursul nopții, urma ca, atât ea cât și frățiorul ei Anton, de numai 4 ani, să plece la București, cu avionul, mirele fiind chemat de urgență la unitate. Tatăl îi explicase că pentru ea și pentru fratele ei nu mai era loc în casa părintească, întrucât noua sa soție avea două fiice din prima căsătorie. Petre Ilie prezenta două mari atitudini: renunța la zestrea obligatorie pentru statutul său de ofițer în aviația militară și consimțea la creșterea micului Anton. Ai fi zis destinul Cenușăresei cu un mic detaliu de originalitate: frățiorul. Însă numai până la acest punct. Bărbatul arătos, de 22 de ani, pilot de elită în aviația militară, foarte bogat, nu era câtuși de puțin prințul din basmul Fraților Grimm. Petre Ilie o ceruse în căsătorie din calcule tot atât de reci precum cele din care fusese dată: frumoasă, sănătoasă, tânără, era tocmai potrivită să-i facă copilul pe care îl reclama tatăl lui. Cum în acele vremuri de pionierat aviatic, decesele aviatorilor erau extrem de frecvente (piloți și cobai, totodată, căci aparatele de zbor erau într-o continuă perfecționare), ca urmare a unor accidente provocate fie de defecțiuni tehnice, dată fiind precaritatea avioanelor, fie de greșeli de pilotaj și, cum, în consecință, nimeni nu mai paria pe viețile lor, Dumitru Radu Ilie îi pretindea fiului său un nepot-moștenitor, care să-i poată prelua mai târziu afacerile, dar, mai cu seamă, să-i ducă mai departe numele. Ca orice „băiat de bani gata”, Petre Ilie trăia în capitală pe picior mare, ocupa un apartament luxos la Hotelul „Imperial”, pe Calea Victoriei, frecventa cele mai selecte cercuri ale înaltei societăți și cele mai costisitoare cluburi și restaurante, îi plăcea băutura, era afemeiat și cartofor, așa cum se considera că era de „bon ton”. Adaptarea la noua viață într-un oraș complet străin, trecerea atât de brutală de la condiția de adolescentă la cea de soție și de femeie, fără nicio pregătire prealabilă, precum și imensa responsabilitate a creșterii fratelui, i-au smuls mamei un torent de lacrimi și suferințe. La doar câteva luni, văzând că nu rămâne însărcinată, Petre Ilie a început să-i aplice tratamentul standard rezervat femeilor sterile: violența domestică. Petre Ilie nici măcar nu luase în calcul eventualitatea propriei sterilități. Frecventând împreună cu soțul mediul aviatic cel mai elitist, respectiv crema aviației române dintre anii 1935-1942 (Max Manolescu¹, Ionel Fernic², prinții Constantin Băzu

¹ Max Manolescu (1902-1985), aviator civil și instructor de zbor; a evoluat în numeroase

Cantacuzino³ și Mihai Sturdza⁴, prințesele Ioana Cantacuzino⁵ și Marina Știrbey⁶, Irina Burnaia⁷, Smaranda Brăescu⁸ și mulți alții), mama s-a

demonstrații de acrobație aeriană, ca membru al formației „Dracii Roșii”, alături de Mihail Pantazi și Petre Ivanovici; în 1933, a participat la primul raid aviatic românesc din Africa, efectuat cu 3 avioane ICAR ale ARPA; în Cel de-Al Doilea Război Mondial a activat ca pilot-șef la Școlile militare de aviație de la Popești-Leordeni și de la Alexandria, apoi ca pilot de încercare la Industria Aeronautică Română (IAR) de la Brașov; ca pilot de elită al LARES (compania de aviație Liniile Aeriene Romane), a fost pilotul personal al lui Ion Antonescu; după 1945, a reușit să fugă din țară pe cale terestră, ajutat de către americanii din Comisia Aliată de Control a SUA; în Franța a servit ca pilot de linie la Air France; a fost decorat cu Legiunea de Onoare; a efectuat 30.000 de ore de zbor, pilotând peste 70 de tipuri de avioane; a fost primul aviator român care a pilotat avioane de linie cu motoare turboreactoare în curse internaționale; a fost unul dintre cei mai longevivi piloți, zburând 41 de ani.

² Ionel Fernic (1901-1938), pilot civil de turism și sport, unul dintre primii parașutiști români; compozitor de muzică ușoară (autor de romane și tangouri: „Cruce albă de mestecăn”, „Pe boltă când apare Luna”, „Țiganca”, „La umbra nukului bătrân”, „Îți mai aduci aminte, doamnă?”, „Iubesc femeia”, „Bem”, „Aprinde o țigară” ș.a.); gazetar și scriitor (*Misterele din Mizil*, schițe, 1927; *Prăști*, poezii, 1928 ș.a.); fondator al revistei satirice „Să nu te superi că te-njur!”, în 1935, a absolvit Școala de Pilotaj de la Băneasa; a fost director al Școlii de Pilotaj din Cernăuți; a fost distins cu medalia „Virtutea Aeronautică”, și-a pierdut viața la doar 37 de ani, într-un accident aviatic.

³ Constantin Băzu Cantacuzino (1905-1958), prinț român, inginer și pilot de elită; câștigător, în 1939, al Concursului Național de Acrobație Aeriană; șef al Companiei Naționale de Transport Aerian, cu o bogată activitate de concepții tehnice în construcția de avioane; pasionat de diverse sporturi (motociclism, tenis, hochei); erou în Cel de-Al Doilea Război Mondial (608 misiuni aeriene de luptă); după instaurarea comunismului în România, s-a refugiat la Paris și ulterior în Spania.

⁴ Mihai Sturdza, prinț român și pilot; după 1945, a devenit șeful emigranților români din Franța.

⁵ Ioana Cantacuzino (1895-1951), prințesă româncă, sora prințului Mircea Cantacuzino, pilot de marcă, al cărui nume îl poartă Școala de Pilotaj Băneasa; prima femeie din România care a obținut brevetul de pilot și prima româncă director de școală de aviație; cea de-a doua aviatore româncă după Elena Caragiani; a executat primul raid internațional.

⁶ Marina Știrbey (1912-2001), prințesă româncă, fiica prințului George Știrbey, fratele lui Barbu Știrbey, verișoara lui Constantin Băzu Cantacuzino; pilot român cu brevetul de pilot gradul II obținut în 1935; câștigătoarea, în 1936, a primului concurs aerian organizat în România; participantă la un mare raid în nordul Europei, singură la bordul avionului, pe ruta București-Stockholm; primul pilot care a survolat Marea Baltică; în 1938, inițiatora proiectului unei escadrile militare sanitare, cu personal navigant integral feminin, după modelul finlandez care a luat ființă în 1940, sub numele „Escadrila Albă” (denumire atribuită de către scriitorul și jurnalistul italian Curzio Malaparte); după instalarea comunismului în România, refugiată în Franța.

⁷ Irina Burnaia (1909-1997), născută Cioc, Burnaia fiind pseudonimul de pilot luat de la Burnaia, apa curgătoare care trecea pe lângă satul său natal, aflat în câmpia Burnazului; avocată în Baroul Ilfov și pilot; cea de-a doua aviatore brevetată în România, în 1933; prima femeie care a traversat cu avionul Munții Carpați; a fost distinsă, în 1937, cu Ordinul „Virtutea Aeronautică” (cu însemne de pace); participantă la raidurile București-Ankara-Bagdad-București (1938) și București-Varșovia-Berlin-Amsterdam-Londra



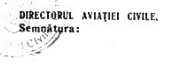
simțit atrasă de ideea de a face pilotajul ca sport. Epoca avea nevoie de visători și de vise... Prin cucerirea înălțimilor, a văzduhului, aviația, „cavaleria aeriană”, a fascinat și entuziasmat tinerele generații de după Marele Război, cum i se spunea pe atunci Primului Război Mondial, lumea nebănuind că avea să urmeze încă unul și mai terifiant. Aviația a făcut ca orizontul să-i aparțină întregii lumi, iar, în domeniu, românii se aflau deja instalați cum nu se putea mai confortabil în chiar rândul întâi, leagănul epopeii aeronautice fiind însăși Transilvania, prin numele de imensă rezonanță ale câtorva dintre înșiși „părinții fondatori”, precum Konrad Haas, Gligor Pinte, Traian Vuia, Aurel Vlaicu și Hermann Oberth. Aviația devenise suprema noutate și, totodată, un excelent indicator a cât de repede se schimbau lumea și epoca. „Micul Paris”, cum i se spunea pe atunci Bucureștiului, capitală a Franței Danubiene, își păstra ochii mereu ațintiți asupra Marelui Paris, cel situat pe malurile Senei, ca inepuizabilă sursă de inspirație, ca model și în domeniul aviatic, unde, prin zborurile temerare și prin cărțile lor, distinse cu prestigioase premii literare, legendarii piloți-scriitori Joseph Kessel, Jean Mermoz, Romain Gary, Antoine de Saint-Exupéry îi conferiseră aviației scrisorile de noblețe, iar condiției de pilot un imens prestigiu. Piloții erau priviți și tratați în epocă de rang egal cu cele mai mari celebrități ale secolului. Aerodromul Băneasa dar și bazele aeriene de la Someșeni-Cluj, Sibiu, Brașov, Ploiești etc. au devenit în scurtă vreme repere incontestabile pe harta aviatică a continentului. Mitingurile duminicale din timpul verii adunau pe Băneasa toată suflarea nu numai

(1939) precum și la celebrele raiduri din Africa; începând din 1943, comandantă a „Escadrei Bugului”; a fost distinsă iarăși cu Ordinul „Virtutea Aeronautică” (cu însemne de război); după instaurarea comunismului în România, condamnată în contumacie, s-a refugiat în Orientul Apropiat (Iran, Liban), iar apoi în Elveția; căsătorită cu Traian Udrinsky.



⁸ Smaranda Brăescu (1897-1948), pionieră româncă a parașutismului și a aviației; deținătoarea mai multor recorduri mondiale; supranumită „Regina înălțimilor”; prima parașutistă româncă și cea de-a treia aviatore a României; deținătoare a recordului mondial la saltul cu parașuta, în 1932; a traversat Canalul Mânecii, în 1935; prima femeie care, în 1936, cu un avion cu un singur motor a traversat, fără escală pe insule, Marea Mediterană; a fost distinsă cu Ordinul Meritul Aeronautic; în Cel de-Al Doilea Război Mondial a luptat în „Escadrila Albă”; a contestat alegerile din 1946 și a pactizat cu rebelii partizani anticomuniști din munți; urmărită de Securitate, s-a ascuns într-o mănăstire greco-catolică („Congregația Maicii Domnului” din Cluj); a fost operată în secret la clinica profesorului doctor Iuliu Hațieganu de un cancer la sân ; s-a stins din viață și a fost înmormântată tot în secret, sub numele Maria Popescu, în Cimitirul Central din Cluj; începând cu data de 30 noiembrie 1990, Batalionul nr. 498 de parașutiști din Bacău poartă numele „Smaranda Brăescu”; de asemenea, prin strădania domnului comandor Laurențiu Buzenchi, peședintele ARPIA-filiala Cluj, și a arhitectului prof. univ. dr. Romulus Zamfir, i-a fost înălțat un monument în Cimitirul Central din Cluj-Napoca.

din capitală ci și din orașele limitrofe. Toate clasele și păturile sociale, „de la opincă până la vlădică”, veneau să se delecteze, urmărind demonstrațiile de acrobație aeriană. Scopul acestora era să dovedească publicului amator iscusința, măiestria, virtuozitatea piloților precum și rezistența personalului navigant și a materialului aeronavelor din dotare. Balul anual al aviației de la 6 iunie reunea întreaga lume bună a „Micului Paris” în jurul strălucitoarelor uniforme de gală ale piloților. Ușile celor mai selecte saloane le erau larg deschise. Dacă fiecare epocă își are viziunile ei, care își pun amprenta asupra lumii, viziunile primei jumătăți a secolului XX au fost, indubitabil, piloții. Datorită lor aviația română a zburat încă de la vârsta mersului de-a bușilea. În acest climat, între mama și pilotaj s-a creat o subtilă alchimie...

Intrarea femeilor în aviație, respectiv în universul exclusiv viril, a fost de natură să iște o mare bulversare, tevatură și tulburare în sânul personalului navigant. Însăși societatea românească, pe atunci eminentemente misogină, tradiționalistă, ultraconservatoare și ultraretrogradă, simțindu-se mereu atacată de modernitate și de progres, considera pilotajul ca ultima redută a „sexului puternic” de apărut împotriva insurgenței „sexului slab”, cu toate că, în Franța, de o bună bucată de vreme, erau deja celebre Maryse Bastié, Hélène Boucher și altele. Elenei Caragiani, prima femeie-pilot din România, presa, profund scandalizată de acest act „de sfidare”, i-a calificat performanța drept „o extravaganță neobrăzată de femeie, care încearcă să-și aroge drepturi exclusiv masculine”. Femeile au reușit, însă, să se impună și de astă dată, de unde și neliniștitorul adagiu „Ceea ce femeia vrea și Dumnezeu vrea”. Aura de curaj, de îndrăzneală, de asumare a riscurilor acestui „flirt cu moartea”, cum era percepută de către opinia publică exercitarea profesiei de pilot, le fusese, totuși, acordată și femeilor. Locul astfel ocupat la festinul gloriei, al onorurilor, a făcut ca femeile-piloți să se bucure de o simpatie populară și de o celebritate încă și mai mare decât aceea a bărbaților-piloți. Reușiseră încă o dată să busculeze mentalitățile, prejudecățile și convențiile din epocă și să se înalțe și ele în Olimpul Aviației. Revenind la subiect, când „taica socru Mitică”, cum îi spuneau atât mama cât și frățiorul ei, a auzit-o exprimându-și dorința de a face pilotajul, s-a oferit pe dată să-i plătească taxele la „Școala de Pilotaj”, promițându-i că, dacă își ia brevetul și licența de pilot, îi cumpără un avion Klemm KI 35 din Germania, un automobil „Buick” din America și îi deschide un cont personal la Banca Agricolă.

BREVET DE APTITUDINI GRADUL I (ELEMENTAR)	LICENȚA 1.	LICENȚA 2.
FOTOGRAFIA TITULARULUI	FOTOGRAFIA TITULARULUI	
	<div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 100px; margin: 0 auto;">Capul va avea cel puțin dimensiunea de 1 cm</div>	
Semnătura titularului: <i>Emilia Mitić</i>	Semnătura titularului: <i>Emilia Mitić</i>	
Brevetul de aptitudini de pilot de turism gradul I cu Nr. 583 din data de 17 Mar 1938 a fost eliberat D ^{na} <i>Emilia Mitić</i> a fost eliberat D ^{na} <i>Emilia Mitić</i> , cu dreptul de a pilota următoarele tipuri de aparate: <i>Albatros</i>	Licența de pilot de avioane de turism gr. I cu Nr. 1286 din data de 13 Octombrie 1938 a fost eliberată D ^{na} <i>Emilia Mitić</i> , care este autorizat prin prezenta licență să piloteze următoarele tipuri de aparate: <i>Albatros</i> și de a efectua zboruri conform dispozițiilor finale. Prezenta licență este valabilă până la 15 Octombrie 1939	
Data eliberării: <i>14 Octombrie 1938</i>	Data eliberării: <i>14 Octombrie 1938</i>	
(Stampila)	(Stampila)	
		

Brevetul de aptitudini din 1938 – singurul care s-a păstrat

ROMANIA	Anexa sanitară Nr. 1 Md. b.
MINISTERUL AERULUI ȘI MARINEI	Valabil până la 15. Okt. 1939 193...
INSTITUTUL CENTRAL MEDICAL ȘI DE CERCETĂRI PSIHOFIZICE	Intrat în Aeronautică la
CERTIFICAT MEDICAL	
Subsemnatul medic <i>Leonor D. Simionescu</i> (spec. medic. aeriă) în <i>Solimus - Salay</i> , născut la <i>17. Sept. 1918</i> în <i>A. R. R. A.</i> , comandă în serviciu la <i>11. Oct. 1938</i> a trecut proba examenului de aptitudine fizică și a fost recunoscut ²⁾ a servi în personalul navigant ca ³⁾ <i>Fișa medicală Nr. 5022/37</i> la 13. Okt. 1938 București, în <i>193</i>	
1) Numele și pronumele. 2) Apt. înaltă amănunțit. 3) Pilot, Of. de aviație.	
Vizita medicală se face în toate zilele de la 8-10 dimineața și în zilele de sâmbătă și sărbători.	
(Stampila)	C 70.460. – M. O., Imprimeria Centrală.

Certificatul medical

Odată cu obținerea brevetului și a licenței de pilot, mama a stabilit și un record mondial feminin absolut de vârstă: la doar 16 ani neîmpliniți devenise cea mai tânără aviatore din lume, iar evenimentul făcuse multă vâlvă, astfel dobândindu-și propria însemnătate și menire în destin și în viață. Cele „scrise în stele”... A fost momentul ei astral, mirabil. „Taica socru Mitićă” s-a grăbit să-și țină cuvântul dat. Galele de caritate, evenimentele mondene filantropice, organizate de către asociațiile de femei, printre care se numărau și „Societatea Femeilor

Române” și „Consiliul de Patronaj al Operelor Sociale”, conduse de către Veturia Goga⁹, începuseră s-o cultive și s-o invite „ca punct de atracție”.



Irina Burnaia și Emilia Ilie în 1935



Emilia Ilie

⁹ Veturia Goga (1883-1979), văduva Poetului Octavian Goga, artistă lirică, om politic, personalitate marcantă a Regatului României.



Emilia și Petre Ilie, alături de Ana Șerban, soția pilotului
Florea Șerban, și Irina Burnaia

Cu un soț abuziv ca Petre Ilie, evident că mamei nu-i putea rămâne câtuși de puțin indiferentă cauza emancipării femeii și nu ezită nicio clipă să-și pună notorietatea în slujba acesteia, înregimentându-se ca militantă activă în mișcarea feministă din București. O recomandau din plin „semnele exterioare” ale „afecțiunii” soțului, ca, de altfel, și comportamentul pe care ea însăși îl afișa: conducea un avion și un automobil, iar, ca pilot în aviația civilă la ARPA – Asociația Română pentru Propaganda Aviației¹⁰ – dobândise stabilitate și independență financiară. Aflată în postura de soție la o vârstă încă adolescentină și străduindu-se din răspuțeri să treacă drept cât mai „adultă” și mai „femeie”, adoptase în mod intuitiv, inconștient și anticipativ, întregul arsenal al militanțelor feministe. În limitele, desigur, ale celei mai stricte decențe morale.

După ce incendiase și însângerașe continentul european, începând cu anul 1939, Cel de-al Doilea Război Mondial n-a întârziat să se întindă și peste România. În 1941, s-a decis crearea unei escadrile militare cu personal navigant integral feminin. Irina Burnaia și Mândița Brăescu s-au înrolat fără nicio ezitare și au plecat amândouă pe front.

¹⁰ Înființată, în 1926, de către un comitet coordonat de către colonelul Gheorghe Rujinski, Asociația Română pentru Propaganda Aviației (ARPA), o asociație civilă, care, în perioada interbelică, sprijinea dezvoltarea aviației, patronând și o școală de zbor, promovându-i acesteia pe toate căile activitatea și asigurându-i baza materială, își desfășura activitatea pe aerodromurile de la Băneasa, Clinceni, Giulești, Otopeni, Popești-Leordeni (în jurul Bucureștiului) dar și în Alexandria, Someșeni-Cluj, Iași, Brașov, Sibiu, afiliindu-i-se și o serie de cluburi și organizații, cu o dotare de 40 de avioane ; publica *Revista Română Aeriană* și organiza mitinguri aviatice și zboruri de agrement cu pasageri.

Mama, care nu beneficiase de bursă de stat în cursul școlarizării la „Școala de Pilotaj”, căci își plătiase taxele, iar, în contractul de muncă, semnat în aviația civilă, nu figura niciun angajament care s-o oblige în vreun fel în acest sens, a refuzat. Prima măsură disciplinară luată împotriva-i fusese tocmai rezilierea contractului de muncă de către ARPA, urmată de rechiziționarea atât a avionului, cât și a automobilului.

Când mama s-a văzut silită să-și dea jos pentru ultima dată combinezonul de zbor, a fost ca și cum și-ar fi jupuit propria piele. Șapte ani de pilotaj din viața ei, mulți? puțini?, în condițiile de atunci ale aviației și un singur an putea părea o veșnicie. Atitudinea mamei a săpat o breșă între ea și Irina Burnaia. Nu, însă, și între ea și Smaranda Brăescu, care o înțelese și-i respectă decizia.

În 1942, soțul ei, Petre Ilie a decedat. Văduvă, cu un frate în întreținere, fără slujbă, fără pensie de văduvă de război, din cauza condițiilor neelucidate ale morții soțului, refuzând din bun-simț să accepte vreun sprijin material din partea familiei Ilie, s-a stabilit împreună cu fratele la Brașov, unde s-a angajat ca funcționară la ARPA, iar, mai apoi, la Oficiul Forțelor de Muncă. Ceva mai târziu, aici a căutat-o tatăl meu, Ioan Goga, cerându-i permisiunea de a o curta. Mama a refuzat categoric, motivând că, după catastrofală experiență din căsnicia cu Petre Ilie, îi repugna până și ideea de a se mai recăsători vreodată, bărbații fiind pentru ea un capitol definitiv încheiat, că oricum e sterilă și că are în întreținere un frate pe care refuză să-l expună din nou prepotenței vreunui alt „Petre Ilie”, bărbații fiind toți o apă și un pământ. S-au despărțit în termeni amiabili. În 1944, în timpul bombardării Brașovului de către americani, mama a fost grav rănită, zbatându-se între viață și moarte.ⁱⁱ

Doar din obligație mama a consimțit la căsătoria cu Ionel Goga, care a făcut totul ca să o salveze. Aceasta s-a oficiat la Brașov, iar nunta s-a făcut la București, cu René de Weck, ambasadorului Elveției la București, prietenul intim al lui Octavian Goga, ca naș de cununie. Desigur o nuntă în condiții extrem de modeste, impuse de conflagrația mondială. După anii grei de război au urmat și mai greii ani de așa-zisă pace: actul de la 23 august 1944, instalarea regimului comunist care a dezlănțuit prigonirea tatălui meu ca descendent a lui Octavian Goga și ca urmare a activității sale politice din perioada interbelică, exproprierea, naționalizarea, stabilizarea (reforma monetară), falsificarea alegerilor de la 6 martie 1946, abdicarea Regelui Mihai I, plecarea sa în exil etc. Toate pe fondul unei existențe precare de fugari: tatăl meu s-a văzut nevoit să se ascundă, împreună cu mama, vreme de trei ani, în Brașov, în podul casei parohiale a Bisericii Greco-Catolice „Buna Vestire”, iar, mai apoi, în Bistrița și Dej, fiind arestat în 1948 și condamnat la 15 ani



Emilia Goga la cea de-a doua
căsătorie



Ionel Goga la căsătoria cu
Emilia în 1944



Emilia Goga și un cuplu de
prieteni

de temniță grea. În toată această goană și prigoană a vieții lor de „tineri însurăței”, mamei i-a fost dat să trăiască nesperatul miracol al întregii ei existențe, acela de a aduce pe lume o fetiță, iar, trei ani mai târziu, un băiat. Sentimentul de revoltă stârnit de amintirile extrem de dureroase ale celor șapte ani de umilințe și de suferințe, îndurate de la primul soț, pentru impardonabila „crimă” de a nu fi putut procrea, i-a umbrit mereu imensa bucurie a maternității.

În timpul detenției tatălui meu, mama a ales domiciliul forțat în Someșeni, unde, deși nu mai era pilot, aeroportul din apropiere o ajuta să trăiască încă în ambianță. Îi privea pe piloți decolând, unii dintre ei buni cunoscuți, cel mai greu de suportat fiindu-i gândul că acești camarazi ai ei continuau să zboare, iar ea nu. Vreme de câțiva ani am trăit din vânzarea bijuteriilor primite de către mama cadou de nuntă de la prima soție a lui Octavian Goga. Când acestea s-au terminat, prin bunăvoința și omenia unor oameni minunați, mama a fost angajată, vreme de trei ani gestionară la Bufetul din Someșeni, după care a trecut ca funcționară la Baza VII MICM de desfacere a mărfurilor și produselor abrazive, de lângă Aeroportul Someșeni, atât de drag ei.

„– Cine am fost și ce am ajuns!, spunea mereu cu o imensă tristețe și amărăciune. Ce mai e și viața asta! Ea te urcă, ea te coboară.”

După cei șapte ani petrecuți alături de primul soț, cei trei la număr, trăiți în spatele tejghelei Bufetului din Someșeni au însemnat, neîndoielnic, cea mai mare umilință din viața ei, cu toate că oamenii, înțelegându-i și respectându-i drama, se purtau cum nu se putea mai cuviincios.

Își găsisese totuși mângâierea în gândul că, așa chinuți cum erau, acei ani ne aduceau pe masă pâinea cea de fiecare zi și ca să muncești cinstit nu poate fi o rușine, mai cu seamă când toată lumea plătea un greu tribut rigorilor noului regim, amintindu-și, fie și numai de Majestatea Sa Regele Mihai I, care ajunsese să vândă păsări și ouă într-o piață elvețiană, la marele filozof și scriitor Traian Chelaru, care lucra la deratizare, la marele romancier și sculptor, prințul Ștefan J. de Fay, muncitor necalificat pe un șantier, sau la fosta ei camaradă, prințesa Marina Știrbey, care incognito își vindea lucrurile din casă la piața de vechituri din București, lista fiind interminabilă.

Și apoi, Ion Luca Caragiale nu-i conferise scrisorile de noblețe îndeletnicirii de teșghetar într-un bufet, încă de la începutul veacului XX, ca mod de a câștiga existența la fel de onest ca oricare altul, câtă vreme „munca îl înnobilează pe om” ?

Eliberat din detenția politică în 1957, prin reabilitarea lui Octavian Goga, tata a revenit, după 9 ani de absență, în sânul familiei.

În același an, 1957, tatăl meu a fost angajat la redacția revistei „Tribuna”, la intervenția patriarhului prozei românești, Ion Agârbiceanu¹¹, și a scriitorului Dumitru Mircea¹². După doi ani și jumătate, la doar 51 de ani, s-a stins, devorat de metastazele unui cancer la stomac. Din nou văduvă, de data aceasta cu doi copii minori în întreținere, la rândul ei victimă a aceleiași boli necruțătoare, s-a pensionat de boală și ne-a părăsit și ea la doar 59 de ani, sfârșitul fiind și pentru ea deopotrivă funest și salvator, nu, însă, înainte de a-i fi fost dat să trăiască încă o revelație zguduitoare, căci, așa cum spunea ea, „– Cine nu are noroc, nu-l are până la capăt”. O vizitase un necunoscut, cumnatul din prima căsătorie, soțul Zoei, sora primului soț, Petre Ilie. Îi relatase că acesta fusese membru în ilegalitate al Partidului Comunist Român și că moartea lui fusese „eroică”: se sinucisese pentru a nu-i putea fi smulse prin torturi numele „tovarășilor de luptă”. Mama a realizat cu o imensă durere grozăvia „renghiului” pe care i-l jucase destinul: în capitalism, fusese soție de ilegalist comunist, iar, în comunism, soție de „dușman al poporului, bandit, reacționar și deviaționist, subversiv anticomunist și vampir, care a supt sângele românilor”, înaltele titluri cu care erau înfierați de mânia proletară de import sovietic toate personalitățile emblematice pentru identitatea etnică a românilor. Trăise, așadar, un destin pieziș, potrivit, în două lumi diametral opuse și ireductibil dușmănoase ei, pentru care italianul avea un proverb de urmat cu sfințenie mai cu seamă

¹¹ Ion Agârbiceanu (1882-1963), preot greco-catolic, scriitor, jurnalist, om politic și teolog.

¹² Dumitru Mircea (1924-1998), scriitor, redactor șef al revistei „Tribuna” între 1957-1970.

de către piloți: „Se vuoi essere contento, non andare contro il vento!” („Dacă vrei să fii mulțumit, nu merge împotriva vântului!”). Ironia supremă a sorții a făcut-o să trăiască mereu împotriva curentului, în loc să meargă cu valul. Această revelație a fost piesa de domino din nu foarte lungul șir de zile ale vieții ei, piesă care, în cădere, s-a prăbușit peste ea și a zdrobit-o. Datorită refuzului de a se înrola și de a pleca pe front, mama a scăpat fără arestare și condamnare, așa cum li se întâmplase tuturor piloților care au luptat pe Frontul de Est, fără a le fi fost dat „norocul” să moară. S-au salvat doar cei care s-au ascuns prin munți sau mănăstiri, cum a fost cazul Smarandei Brăescu, adăpostită de către călugărițele „Congregației Maicii Domnului”, sub numele de Maria Popescu, ori au fugit peste graniță, pribegi cu țara în suflet: Irina Burnaia în Iran, apoi în Liban, sfârșindu-și zilele în Elveția, Max Manolescu în Franța, unde a fost pilot de linie la Air France, Constantin Bâzu Cantacuzino, refugiat la Paris și ulterior în Spania, unde s-a și stabilit, Andrei Cosmin, vărul lui Bâzu Cantacuzino, în Germania, iar de acolo în Argentina, unde a devenit pilotul președintelui țării, Marina Știrbey, după ani de mizerie, scoasă din țară prin intermediul „Crucii Roșii” și, cu ajutorul Marthei Bibescu, stabilită în Franța, la Bouloc, Mihai Sturdza în Franța precum și mulți alții, condamnați la ani grei de pușcărie sau despre care nu s-a mai auzit nimic.¹³

Mama a fost un munte de caracter, de trudă, de voință și de sacrificiu, înzestrată cu o remarcabilă capacitate de autoregenerare. Deviza existenței ei a fost „Commoda et confice!”, respectiv „Adaptează-te și învinge!” I-a fost dat să trăiască o viață de roman, în care, folosind un clișeu, realitatea a bătut ficțiunea. Vechii înțelepți spuneau că poetul e un „om-pasăre”. Zborul și poezia sunt, așadar, totuna: poezia e zborul poetului și zborul e poezia pilotului...

Destinul de pilot și de om al mamei mele? Cel dintâi a traversat doar zone de mari turbulențe, prins în vârtoarea și vârtejul celui mai întunecat secol al istoriei umanității. Cel de al doilea a avut parte doar de terenuri accidentate și impracticabile. Până și în cartea intitulată *Amazoanele Cerului* (București, Editura Albatros, 1980, p. 147) a fost nedreptățită. Autorul ei, V. Firoiu, scrisese „O altă «amazoană a cerului», Emilia Ilie a obținut tot în 1937 brevetul de gradul 2 ca pilot de planor; o carieră ce se anunța demnă de subliniat a fost întreruptă brusc de căsătoria cu un bărbat pentru care cerul nu însemna, probabil, decât sediul unor fenomene meteorologice”. Dincolo de titlul neinspirat,

¹³ Aflând tragedia vieții mamei din istorisirile mele, poetul Nichita Stănescu a scris un poem: „HaiKû. Se dedică lui Mircea Goga. El a văzut o mamă care naștea doi copii prin doi ochi.”

cuvântul „amazoană” având doar două sensuri: femeie aparținând unui trib războinic legendar, din care erau excluși bărbații, și femeie care practică cu predilecție călăria (cf. DEX), cartea suferă de o informare deficitară, lacunară, cel puțin în cazul mamei mele. Nimic despre recordul mondial absolut feminin de vârstă, despre căsătoria cu Petre Ilie, pilotul personal al Regelui Carol II și al lui Octavian Goga, despre punerea ei în disponibilitate la sfârșitul anului 1941, despre decesul lui Petre Ilie în 1942, căsătoria, doi ani mai târziu, în 1944, cu bărbatul „pentru care cerul nu însemna, probabil, decât sediul unor fenomene meteorologice”, respectiv, tatăl meu, Ioan Goga, neavând nimic de a face cu abandonarea pilotajului de către mama, ca să nu mai vorbesc despre ignorarea brevetului de pilot (nu de planoare, ci de avioane) obținut în 1935 (chiar dacă și-ar fi luat brevetul de pilot de avioane în 1938 tot ar fi fost cea mai tânără femeie-pilot din lume, numai că l-a luat în 1935).

Dacă fiecare viață de om are demnitatea unei misiuni, niciun destin uman nu este mărunț, neînsemnat ori banal, pentru simplul motiv că e unicul care îi este dat fiecăruia. Destinul Emiliei Ilie-Goga a fost, fără doar și poate, unul deloc comun, foarte „original” până și în adversitate sau, mai ales, în adversitate. Mama a avut o viață extrem de grea pe care a abordat-o *ex abrupto*, o viață pe care puțini s-ar fi încumetat să o înfrunte cu un curaj ca al ei. Diferențe majore a avut doar cu Dumnezeu, pe care, în clipele-i de revoltă, îl făcea responsabil de toate necazurile, neajunsurile și nenorocirile, pe fondul, însă, al unei nețărmurite iubiri față de Părintele Ceresc: îi fusese cu adevărat unicul tovarăș de drum și de existență. A refuzat să lupte pe frontul celui de-al Doilea Război Mondial, dar n-a dezertat din tranșeele Marelui Război al Vieții, în a cărui linie întâi și-a dobândit galoanele de adevărată mamă-eroină, luptându-se cu bravura de care numai eroismul anonim al femeilor este capabil. Cum doar poveștile care nu se scriu se termină bine, războiul ei s-a terminat la 4 ianuarie 1979, ca orice război: fără glorie, fără înfrângere, doar deșertăciune a deșertăciunilor. Trupul ei odihnește alături de cel al tatălui meu în Cimitirul de lângă Biserica Veche din Someșeni. A fost o inimă arzătoare, a iubit ca nimeni alta armonia din lucruri și dintre oameni, a iubit viața, fără, însă, a o fi trăit decât spiritualicește. A fost o apariție meteorică în istoria aviației: o mică glorie cu nimic mai puțin deșartă decât marile glorii. Atât trecutul ei de femeie-pilot cât și cel contestatar de militantă pentru emanciparea femeii – convinsă că prefacerile pozitive din condiția acesteia, la care contribuise prin modestele-i puteri, fuseseră indispensabile –, de promotor cu un cert impact asupra codului vestimentar feminin, de natură să-i impună personalitatea în societatea bucureșteană, au avut menirea să stârnească nemulțumiri în „lumea virilă”, care îi apreciasse

meritele doar ca „manifestări eterate ale unui spirit rebel”, când, în realitate, erau manifestări eterate – de acord –, dar ale unui spirit inovator și creator, deci neliniștit. A îndurat în viață tot ce îi putea fi dat mai rău de trăit unei ființe umane. Exemplaritatea destinului, a vieții ei, e susceptibilă de a o impune memoriei colective drept cărămidă în zidul generației sale atât de greu încercate. Și aripile ei au învins Timpul.

Destinul unui pilot nu se poate evalua cu justete decât prin raportarea la prețul încărcăturii aflate la bordul avionului său, că e vorba fie doar de propria viață, fie de viețile a zeci și zeci sau sute de pasageri încredințați mâinilor lui. Când spun asta, mă gândesc, în primul rând, la piloții de linie sau la personalul coordonator rămas la sol, care împreună salvează sute de mii de vieți într-o carieră aviatică, noi, toți, datorându-le cele mai calde sentimente de recunoștință, recunoaștere și apreciere. Iar piloților-pionieri ai aviației cu atât mai mult. În ciuda grandorii misiunii lor, piloții țin, însă, să rămână discreți...

În vremea ei, mama a fost, cu siguranță, o sursă de inspirație și un reper nu numai pentru tinerele ambiționând să se angajeze în „aripile românești” ci și pentru tineri, printre care s-a numărat, de pildă, pilotul-erou Traian Dârjan¹⁴ din Someșeniⁱⁱⁱ.

Apropierea de Aeroportul Someșeni i-a fost de mare mângâiere mamei. Prietenia cu Ana, căsătorită cu pilotul Florea Șerban, brevetat în 1936, devenit, în anii '50, colonel de aviație militară, week-end-urile petrecute pe aeroport, întâlnirile cu piloții veniți în misiuni de la București (încă de pe băncile Școlii de Pilotaj auziseră, evident pe cale neoficială, de generația de aur a piloților, între care ea se distinsese drept cea mai tânără femeie-pilot din lume) care întrebau de ea cu un imens respect și doreau s-o cunoască, să afle cât mai multe despre activitatea de pionierat interbelică, prin viu grai și de la un membru de marcă, nu doar din ceea ce li se spunea în mod oficial și tendențios. Asistam cu gura căscată la discuțiile lor.

Aceasta a fost viața mamei mele. A trăit fericită ca o molie într-un vast câmp de lavandă. Mulți oameni au o viață pustie, sterilă. Chiar dacă a trăit cumplit și nedrept de greu, mama a avut o viață plină de muzică, de poezie, de teatru și de zbor. Fiecare lucru luat în sine e

¹⁴ Traian Dârjan (1920-1945), pilot român; absolvent, în 1939, al Școlii de Aviație Civilă ARPA din Cluj, cu brevet de pilot de turism clasa a II-a, iar, între 1940-1942, și al cursurilor Școlii Militare de subofițeri naviganți de la Tecuci; a efectuat, în 1943, 90 de misiuni pe Frontul de Est și 176 de misiuni pe Frontul de Vest, cu 11 victorii aeriene; a fost decorat cu ordinele „Virtutea Aeronautică” și „Virtutea Militară”, pentru actele de eroism săvârșite în timpul Celui de-Al Doilea Război Mondial; a căzut eroic în luptă la 25 februarie 1945, în Slovacia.



Emilia Goga în anul pensionării (1974)

antidotul oricărui rău și un impuls spre creativitate !, spunea ea. E și asta o consolare, nu-i așa ? Și-a trăit intens, până la incandescență, epoca, în sânul unei generații și al unei națiuni pentru care sensul celest al cuvintelor „patrie” și „patriotism” plutea în înalțuri, purtat ca o făclie sau ca o flamură în primul rând de către piloți.

În comparație cu națiunea de atunci, din păcate, noi, cei de astăzi, ca un făcut, nu ostenim decât la temelia unei condiții umane văzute de la mare înălțime: aceea de pigmei.

Îmi place să cred că, urcând în țările cerului (de astă dată nu prin profesia „înălțătoare”, la propriu, de pilot, prin cei șapte ani de pilotaj, însuși „momentul ei astral”, de „grație divină”, hărăziți ei de către

Providență), și sufletul mamei mele Emilia Ilie-Goga a presărat și presară praf de stele și strălucire pe epoleții uniformei feminine de pilot român. Și îmi mai place să cred că, din rândurile „Escadrilei Nepieritoarelor Suflete de Piloți”, printre miriadele de aștri ai „României celeste”, de undeva, de Sus, surâde modest și mama mea.

Despre Emilia Ilie-Goga:

1. V. Firoiu, *Amazoanele Cerului*, București, Editura Albatros, 1980, p. 147.
2. Alain Kerjean, *Voyage en Roumanie. De la Transylvanie au Delta du Danube*, Paris, Glénat, 2007, p. 81.
3. Mircea Goga, *Cultura și civilizația poporului român. Sinteze*, Cluj-Napoca, Editura Dacia, 1999, p. 369.
4. Mircea Goga, *Romanie, culture et civilisation*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne (PUPS), 2007, p. 314.
5. Cosmin Puriș, *Povestea celei mai tinere femei-pilot din lume*, în „*Făclia*” Cluj-Napoca, 19 noiembrie 2018, anul XXIX, nr. 8500, pp. 1 și 9.

NOTE (fragmente de roman)

ⁱ Emilia se trezi în zori cu presentimentul unei zile decisive în destinul ei: ziua confirmării oficiale a aptitudinilor de pilot. Totul părea, însă, a i se opune : Pică se comportă mai detestabil ca oricând, îi ceru tot felul de servicii, apoi, după ce reuși cu chiu cu vai să coboare la mașină, șoseaua se aglomeră parcă anume ca s-o facă să întârzie, pe ea, care nu întârzia niciodată.

– N-o să ajung la timp! Până aici măreață realizare, n-am ce zice! Doamne, nu poți să Te înduri măcar o dată și de mine? Fii măcar o dată și Tu Om! Cu suflet, vreau să zic, și pentru biata de mine!

În sfârșit ajunse la Băneasa, parcă mașina și o luă în fuga mare spre locul de adunare a clasei. Avionul se afla deja pe pista de decolare, străjuit de către nea Grigore, mecanicul. Instructorul de zbor Max Manolescu, înconjurat de către elevii-piloți, îi ieșiră în întâmpinare.

– Îmi cer scuze. E prima oară când sunt nepunctuală. Iar asta în dimineața examenului final...

– Ai ajuns tocmai la timp pentru clipa cea mare! Îți iei brevetul de pilot? Ce zici? Haide, uimește-ne pe toți! *À toi l'honneur! Allez, roulez, jeunesse!* Deschide-ți aripile!

Emilia se emoționează atât de tare, încât își scăpă poșeta din mână.

– Sunt gata în 5 minute.

Se repezi în vestiar la dulăpiorul ei, își luă combinezonul de zbor, își puse casca și ochelarii și o zbughi spre Klemm-ul pe care efectuase toate orele de zbor.

Împreună cu instructorul de zbor verificară în „Carnetul de exploatare a avionului” pregătirea tehnică de „ieșire-avion” a exteriorului, a motorului și a cabinei, cu semnătura tehnicului de sol, după care avionul execută controlul în zbor cu instructorul la bord. La aterizare, zborul de control se consemnă în „Carnetul de zbor al elevului”, cu calificativul general și cu mențiunea „pilotul e pregătit să zboare în simpla comandă pe avionul Klemm 35”, sub semnătura instructorului de zbor și a Emiliei, „de luare la cunoștință”.

Apoi, Emilia urcă din nou în avion, simțind că îi va fi dat să trăiască un moment magic.

– Doamne, ajută! Nu m-ai adus până aici ca să mă abandonezi, ci ca să mă duci mai departe. Nu am motive de îngrijorare sau, cel puțin, n-ar trebui să am, se îmbărbătă, în timp ce se instala în carlingă. Singură în avion, de astă dată. Mi-am luat până acum toate examenele teoretice și toate testele practice cu cele mai bune rezultate, am parcurs numărul de ore impuse de regulamentul de navigație aeriană, în vederea obținerii brevetului de pilot, posed un certificat medical care mă declară aptă, am avut cel mai bun instructor de zbor, totul va fi bine. Aerul e pur și limpede, vizibilitatea perfectă, vremea promițătoare, Pasărea pregătită de zbor de către nea Grigore.

Schiță un salut cu mâna, militărește, își făcu cruce și-și mai zise încă o dată „Doamne ajută!”

Max Manolescu se apropie de avion:

– Urați-mi noroc!, îl rugă Emilia.

– Noroc? Nimic esențial în viață nu se obține datorită norocului. Concentrare maximă, asta îți urez! E momentul adevărului, conia! Și nu uita să respiri!

Nea Grigore învârti de elice până auzi „– Contact!”, apoi se dădu la o parte, făcându-și o cruce cât pieptul și inima lui de mare, avionul porni spre capătul pistei cu vântul în față, Emilia inspiră adânc, împinse maneta motorului „în plin” și manșa ușor înainte, iar, când Pasărea înaintă din ce în ce mai rapid, trase manșa spre ea, apoi spuse „– Hopa sus!” și avionul se desprinse de la sol ușor, luând înălțime. Sufla un vânticel ușor și niciun nor nu se arăta la orizont.

– O vreme ideală pentru zbor, își spuse.

La aproximativ 200 de metri altitudine reduse ușor motorul, la regim de panta de urcare și readuse manșa „la mijloc”. Avionul plană foarte sus în cer, survolând Băneasa. După un tur deasupra aeroportului, așeză avionul cap-compas și luă direcția prestabilită, apoi se ridică în spirală până ce atinse înălțimea impusă de normele examenului. Își aținti ochii pe barometru – indica 3000 de metri –, pe temperatura uleiului, pe presiune, pe altimetru, pe maneta de gaz, pe compas dar și pe linia de orizont la care se profilau vârfurile munților... Era ceva în aer... Încercă din răspuțeri să-și păstreze toate simțurile vii.

– Și acum singură în cer!

În câteva clipe vremea se schimbă, vântul se întete și încep să sufle în rafale puternice care îi cravașau obraji și îi umpleau plămâni până la refuz de aerul tare al înălțimilor.

Se adună și se concentrează cât putu de tare asupra zborului, execută, într-un veritabil dans, virajele prevăzute de exigențele testului, altfel niște manevre simple.

Se gândi că, dacă în ultimele săptămâni fusese ispitită să vadă în pilotaj un mijloc cât de cât „inocent” de a lăsa totul în urmă, de a-și încheia socotelile cu viața, pe care soțul i-o făcea insuportabilă, nemiîntrezărind în bula ei de angoasă altă soluție, o idee inacceptabilă, însă, pentru un bun creștin, înțelese, în sfârșit, că, dimpotrivă, zborul era însăși crisalida din care tocmai ieșea fluture, unica ei șansă de salvare și totodată sensul pe care tocmai îl dădea vieții. În plus, o debarasa de toate grijile. Viața e rareori o luptă cu sorți de izbândă, câtă vreme pilotajul îi oferea șansa unei realizări personale de nesperat. La urma urmei, de ce să nu-l lase pe Petre Ilie în cădere liberă, ca pe o cauză definitiv și irevocabil pierdută, și să-și mobilizeze de acum înainte toată energia și preocupările asupra pilotajului și, bineînțeles, asupra micuțului Anty.

– Zborul va fi adevărata mea biografie, conchise. Pilotajul e, fără îndoială, coabitarea dintre oameni și zei... Să vezi ceea ce văd doar păsările!

Nori imenși începură să planeze tot mai amenințători în jur, iar temperatura scăzu brusc. Compasul schimbă direcția și Emilia începu manevrarea avionului, pentru a-l repune la direcție. Cerul se acoperi și avionul se înfundă în ceața tot mai deasă care venea spre el în valuri. Plexiglasul îi devenise aproape opac. Nu mai vedea extremitățile aripilor, iar zguduitorile se multiplicau, când deodată avionul fu pur și simplu aspirat în jos. Frigul și vântul îi plesneau fața, i-o mușcau. Pierdu cam 2500 m din înălțime. Voise să se întoarcă la aerodrom, dar comenzile răspundeau tot mai slab. Avionul era prins într-un vârtej nebun, începând să se balanseze și să vibreze cu violență. Busola o luă razna în toate sensurile, vizibilitatea se redusese aproape de tot. Învățase să se ferească de curenții de aer de forfecare, turbionari, care provoacă bruște înclinări ale aparatului de zbor. Cu un imens efort, cu o stăpânire de sine încrâncenată și cu energia disperării încercă să potolească balansarea aripilor și să redreseze rapid traiectoria, înainte de a pierde

din nou controlul, ca să poată iniția coborârea. Comenzile, însă, nu răspundeau. Readuse aparatul în zbor planat, micșoră viteza, trase apoi manșa până la limita extremă și și-o lipi de piept, ca să nu rateze, coborând la altitudine joasă, virând spre stânga și revenind la orizontală. Apoi fixă direcția pistei, reduse viteza și se angajă în coborâre, astfel încât avionul se stabilizează, în preajma solului îl redresă, și, cu câteva inerente salturi, ateriză în poziție orizontală pe pista de aterizare. Plămânii îi pulsau prin scurte și rapide zvâcniri. Gândurile i se învâlmășeau cu o rapiditate uluitoare, ca într-un manej ajuns la paroxism.

Coborî din avion împleticindu-se. Zborul îi provocase o furtună emoțională greu de potolit. O asistență numeroasă apăruse te miri de unde... Simți o crampă puternică la piciorul pe care îl ținuse pe palonier, urmată de o stare de descărcare nervoasă care o învioră. Se gândi că nu-și dorea decât un ceai fierbinte și un pat pe care să se întindă... Găsi totuși puterea să privească spre Cer...

– O, Doamne!, exclamă cu încântare și recunoștință. Exiști și pentru mine!

Își puse în minte să nu uite cât va trăi momentele de incandescență trăite acolo sus, în văzduh. Oricum, își mărturisii, îi va rămâne mereu întipărită în memorie muzica lor celestă. Înțelese că lumea pilotajului era făcută, mai presus de toate, din zbor, magie și muzică interioară, aceasta din urmă fiind însăși cea care te și face să decolezi...

Niciodată până atunci nu se mai simțise atât de ea însăși...

– Bravo! O reușită fără precedent! Te-ai descurcat splendid!, i-a strigat Max Manolescu. Ești brevetată. Ai intrat oficial în lumea aviației și a aviatorilor. Felicitări ! Ai dovedit o relație cu totul privilegiată atât cu Pasărea cât și cu pilotajul. Și un adevărat instinct de pilot. În plus, după cunoașterea mea, ești cea mai tânără femeie-pilot din lume. La nici 16 ani. E un record mondial feminin absolut de vârstă! Ieri toată ziua am făcut toate calculele posibile să verific dacă pot avansa în validarea oficială a acestui record, de a cărui realizare nu m-am îndoit nicio clipă. Ascultați cu toții lista femeilor-pilot, cu vârsta dobândirii brevetului de către fiecare: baroana Élise Raymonde de Laroche, născută în 1882, și-a luat brevetul de pilot în 1910, așadar la 28 de ani; Elena Caragiani-Stoienescu, prima aviatore din România, născută în 1887, a

obținut brevetul în 1914, deci la 27 de ani; Harriet Quimbi, născută în 1875, cu brevet în 1911, la 36 de ani; Bessica Raiche, născută în 1875, cu brevet în 1910, la 35 de ani; Amelia Earhart, născută în 1897, cu brevet în 1923, pe când avea 26 de ani; Marie Marvingt, născută în 1875, cu brevet în 1910, la 35 de ani; Bessie Coleman, născută în 1892, cu brevet în 1921, la 29 de ani; Smaranda Brăescu, născută în 1897, cu brevet în 1932, la 35 de ani; Hanna Reitsch, născută în 1912, cu brevet în 1932, la 20 de ani; Irina Burnaia, născută în 1909, brevetată în 1933, la 24 de ani; prințesa Marina Știrbey, născută în 1912, cu brevet în 1935, la 23 de ani, și prințesa Ioana Cantacuzino, născută în 1895, prima femeie din România care a obținut brevetul de pilot în 1928, la vârsta de 33 de ani. În concluzie, pe locul II, după Emilia Ilie, ca record mondial feminin absolut de vârstă, vine Hanna Reitsch cu brevetul obținut la 20 de ani... Emilia Ilie: curajul nu și-a purtat niciodată atât de bine numele!!! *Une étoile montante* în cerul României! Iar execuția la manșă a fost demnă de un pilot încercat.

Max Manolescu o bătu bărbătește-camaraderește pe umăr, ca și cum i-ar fi conferit deja un galon binemeritat.

– Când e să se întâmple un miracol, se întâmplă pur și simplu, pentru că se aliniază astrele!, continuă Max Manolescu cu însuflețire. Să fii pilot, când aviația e însuși visul de aur al omenirii și totodată cea mai mare provocare a secolului, e o realizare de zile mari, darămite să fii femeie-pilot cu brevet obținut la 16 ani neîmpliniți. A fost o zi memorabilă pentru noi toți. O zi de care ne vom aminti. Ești atinsă de îngeri, conită! De acum înainte, pentru mine, moldoveanca Smaranda Brăescu, munteanca Irina Burnaia și ardeleanca Emilia Ilie nu vor fi doar „cele trei grații ale aviației românești”, cum le-a numit colegul vostru de clasă, Ionel Fernic, ci, reunind cele trei mari provincii istorice, însăși „România Dodoloață”, „România Mare a aviației românești”.

ⁱⁱ În mijlocul haosului provocat de Cel de-Al Doilea Război Mondial, brașovenii, cu o imensă tradiție culturală și de civilizație, instituite ca termen de referință greu de atins și model între aglomerațiile urbane ale Regatului României, ajunseră să trăiască de pe o zi pe alta, zbatându-se în cele mai chinuitoare lipsuri și nevoi. După bombardarea masivă și sistematică a Bucureștiului, în zilele de 4 și de 15 aprilie 1944, și a Ploieștiului, în zilele de 5 și 15 aprilie 1944, când piloții americani și

englezi dăduseră cu cerul de pământ, umplând de sânge și de moarte atât orașul lui Bucur cât și cel mai important centru petrolier al țării, provocând ireparabile distrugerii materiale și transformându-le practic într-o hecatombă, brașovenii trăiau cu frica în sân. Pericolul plutea și deasupra orașului lor. În plus, Brașovul și pădurile de pe Tâmpa adăposteau faimoasele depozite ale Armatei Române, fiind totodată și producător de armament, de avioane și de muniții și stație de benzină și de motorină a Axei Tokio-Roma-Berlin în Estul Europei.

Cum spusese sir Winston Churchill, „americani se apropiau de burta moale a crocodilului”, iar punctul vulnerabil al taberei adverse, identificat pe hartă în sud-estul Europei, era însuși Regatul României. Americanii dețineau deja de o bună bucată de vreme supremația și devenise un lucru tot mai sigur că victoria avea să fie de partea Puterilor Aliate.

Ziua de 16 aprilie a anului 1944, Sfânta de Zi de Paște, era așteptată cu strângere de inimă. Brașovenii încercau, totuși, pe cât le stătea în putință, să-și spună că Puterile Aliate nu vor îndrăzni să trimită Moartea din Cer până și în Ziua Învierii Mântuitorului, prăznuită de către întreaga creștinătate. Asta în speranța că nu-L pierduseră încă definitiv pe Dumnezeu.

După zile și zile de vreme urâtă, 16 aprilie se anunța ca prima zi senină și însorită. Profitând de acalmia din natură, văzută ca o încetare a ostilităților impusă de către însuși Părintele Ceresc, obișnuiți cu drumețiile și cu plimbările mai cu seamă de sărbători și nespuse de dornici de aer curat și de lumină naturală, nu puțini și-au luat inima în dinți și au ieșit din casele întunecate de obloanele trase ori de camuflajul obligatoriu de la ferestre, în speranța că vor reuși să-și mai abată gândurile de la grijile materiale, de la temerile legate de banii de coșniță ori de la moarte.

Cum Paulina și Todor mai aveau încă de lucru la biserică, după slujba de Înviere, Emilia l-a luat pe Anty, fratele ei, de mână și au pornit amândoi spre Tâmpa. Ajunși la liziera pădurii, deodată frunzele încetară să se mai miște în vânt. Păsările nu mai cântau. Părea că natura își reține răsuflarea în suspansul premergător unui salt mortal fără plasă de siguranță, efectuat în arena de la circ. De undeva, de dincolo de orizont, începu să crească un huruit nedefinit, dând senzația unei amenințări

înfricoșătoare. Instinctiv ochii tuturor se ridicară spre cer... Spre Cerul Învierii... Imploratori...

– Doamne, nu în Sfânta Zi de Paște!

– Bombardament?, se întrebau înfiorându-se unii pe alții.

– Nu se poate. Primăria a instalat sirene... Am fi fost avertizați...

Nu e posibil... Nu...

Inamicul decisese, fără îndoială, că elementul-surpriză al bombardamentului avea să fie capital. Curând zgomotul motoarelor puse stăpânire peste oraș. Cerul se umplu de păsări de pradă aducătoare de moarte, stoluri, stoluri... Panica se instalează rapid. Oamenii începură s-o ia la fugă care încotro, oferind imaginea unui mușuroi de furnici stârnit... Unii alergau spre adăposturi, alții intrau în curțile oamenilor, să se ascundă în pivnițe, cei mai mulți, însă, urcau pe Tâmpa, gândindu-se că era illogic să se prădeze bombele deasupra unor păduri.

Pe măsură ce bombardierile se apropiau, zgomotul de motoare deveni insuportabil. Urmă de îndată șuieratul bombelor lansate, apoi deturnăturile și bubuiturile exploziilor la sol, cu zguduiri ca la cutremur. Moartea încetă brusc să mai fie o ficțiune. Era cum nu se putea mai concretă, mai palpabilă.

În absența oricărei riposte a apărării antiaeriene, singurul adăpost salvator putea fi doar o ploaie intempestivă. Văzut de sus, de pe Tâmpa, orașul era pus la pământ: casele se prăbușeau ca popicele sau ca piesele de domino, iar orizontul se umplea de lumina sângerie a exploziilor, de parcă sângele oamenilor sfârtecați ar fi țâșnit cu atâta putere, încât ar fi împroșcat însăși bolta cerească... De pretutindeni urca un fum gros, ca o perdea, de sub care se auzeau din toate părțile parcă înăbușite gemete, vaiete, tânguiri și implorări.

– Doamne, izbucni Emilia, dă o ploaie diluviană să dispară toate!

Și, culmea, tocmai într-un asemenea moment de dezastru și de carnagiu, când oamenii nu mai știau încotro s-o apuce, soarelui îi ardea să strălucească mai tare ca oricând.

– Cum să mori, Doamne, sub soarele ăsta strălucitor ?, gândi Emilia. Ar fi un sacrilegiu. Un cântec de petrecere la o înmormântare...

Cu Anty de mână, Emilia înaintă cu determinare pe Tâmpa, abordând cu precădere potecile cel mai puțin bătătorite, evitând spațiile deschise ale poienelor, în care puteau fi ușor reperați din aer, căutând

cetinile cele mari, desişurile și umbra cea mai întunecată... Mirosul încă reavăn al pământului de primăvară le invadează nările. Pe Emilia o încercă deodată un presentiment rău. Bombardierele erau escortate de către avioane de vânătoare, dotate cu mitraliere de tip Parabellum fixate pe turele.

Se repezică în picaj asupra Tâmppei, zburând la joasă altitudine și întunecând cerul, ca la o eclipsă solară.

– E ziua mâniei lui Dumnezeu! E Ziua Judecății! S-a dezlănțuit prăpădul!, strigau oamenii.

Emilia și Anty se țineau atât de tare de mână, încât strânsoarea le provoca durere. O durere resimțită, însă, ca liniștitoare, căci le dădea un sentiment de siguranță: erau împreună, se aveau unul pe altul. Deodată pământul începu să trepideze, de parcă zeci de herghelii de cai, scăpați din ocol, s-ar fi năpustit, frământându-l cu copitele. Sunetele ricoșau din copaci. Neștiind încotro s-o apuce, din moment ce niciun loc nu mai era sigur, pierzându-se cu firea, Emilia și Anty prinseră a alerga fără țintă, bicisnic, debusolați... Pierzându-și suflul, se pitiră sub un brad imens, solid, spunându-și „– Fie ce-o fi!”. Bombele cădeau cu nemiluita și explodau tot mai aproape. Panica stârnită, țipetele de groază prinseră a se învălmăși cu exploziile bombelor. În vacarmul infernal iscat, clipele păreau a nu se mai sfârși. Animalele sălbatice alergau înnebunite, păsările zburătăceau în toate direcțiile, fără a se mai sfii de oameni, ba unele chiar încercând apropierea de aceștia. Copacii se prăbușeau tot mai aproape. Natura își avea și ea pierderile ei, de astă dată, însă, cauzate, nu de stihii, ci de nebunia umană, de ura feroce, pustiitoare, a oamenilor. Moartea se înstăpânea triumfătoare, înfigându-și miile de drapele cuceritoare în trupurile oamenilor, precum stegulețele de marcat teritoriile învinse pe harta strategică a unui Mare Stat Major. În poiana din fața lor un cerb se prăbuși mugind înfiorător. O bombă incendiară explodă în apropiere și focul cuprinse pădurea. Parcă simțind nenorocirea apropiindu-se, Emilia îl acoperi pe Anty cu trupul ei, când tocmai o asurzise șuierul unui obuz, urmat de o explozie cutremurătoare și instantaneu de o durere vie în pieptul ei. Se prăbuși fulgerată.

Ca la un semnal, bombardierele au plecat de unde au venit. Cerul își redobândește, pe rând, liniștea, seninătatea, limpezimea, indiferența și inocența. Deznădejdea cu chip de oameni începu să iasă de prin adăposturi, de prin case, pivnițe sau curți ale gospodăriilor de la liziera

pădurii. Se deplasau ca niște somnambuli, ca ieșiți dintr-o stare de transă și parcă având plumb în picioare.

Ceva mușcase din ea. O schijă de obuz, un șrapnel, un glonte? Emilia simți doar că o părăseau puterile, că viața i se scurgea încet, numai că, de data aceasta, nu trăind-o, ci pierzându-și sângele. Focul se apropia cu repeziciune de ei. Nici nu apucă să se îngrijoreze de soarta frățiorului, că o încercă sentimentul expulzării ei în afara timpului. Însăpăimântat, Anty prinse a urla din răspuțeri:

– Ajutor! Ajutați-mă! Mițico, nu muri! Nu fi moartă, te rog! Nu mă lăsa! Spune-mi ce să fac! Nu mă lăsa singur pe lume!

La auzul implorărilor lui, venite parcă de foarte departe, dar și îngrozită la gândul că va pieri în flăcări, simțindu-le deja dogoarea, Emilia reuși să îngaime:

– Cere ajutor jos, la casele oamenilor! Repede, altfel o să ard de vie. Dacă nu reușești, lasă-mă și fugi !

Anty țâșni și curând ajunse la un grup de oameni adăpostii sub o stâncă. Un bărbat în vârstă și o femeie tânără, mișcați de țipetele copilului, l-au urmat fără preget. Focul ajunsese la câțiva pași de Emilia. Au improvisat în grabă o targă din crengi, au pus-o pe Emilia cu mare grijă pe ea și au început să coboare spre oraș.

– Duceți-mă la un spital, vă rog! Nu mă lăsați! Am un frățior de crescut. Nu mă are decât pe mine. Fie-vă milă!, le spuse ea, cu voce stinsă, ca prin vis.

Deodată, în liniștea adâncă de după prăpăd, se dezlănțuiră sirenele care ar fi trebuit să anunțe bombardamentul, urmate pe loc de cele ale ambulanțelor, pompierilor și poliției. Pe fundalul sonor cu bubuituri de tunuri, păcănit de puști, mitraliere și mortiere, tardiva ripostă a antiaerienei unui Brașov apocaliptic, în cea mai mare grabă erau încărcăți răniții, muribunzii și cadavrele de dus către spitale, descărcați cu aceeași viteză, urmând returul pentru puhoiul de victime care aștepta la poalele Tâmppei.

Anty se împleticea de epuizare. Se străduia din răspuțeri să țină pasul cu cei care purtau targa, zâmbindu-le cu recunoștință în răstimpurile în care mai găsea câte o tresărire de forță interioară. Coborâți de pe Tâmpa, constatară că Brașovul fusese îngenuncheat cu o sălbăticie de nedescris. În cumpăna dintre visare și trezie, Emilia își roti privirile în jur, simțindu-se solidară cu pereții caselor, cu zidurile

străvechi ale orașului, în care gloanțele, schijele obuzelor, șrapnelele mușcaseră la fel ca din trupul ei. Printre ruine și moloz, oamenii căutau să se ajute unii pe alții.

Obosiți, bărbatul și femeia, care o purtau pe targă, o depuseră cu grijă pe marginea drumului, cât să-și odihnească brațele și să-și tragă sufletul.

Pe un teren viran, situat la mică distanță și în câmpul ei vizual, erau depuși morții în stânga, iar răniții și muribunzii în dreapta.

Moartea se înstăpânise pretutindeni, ca după un abces al Răului din oameni, așteptat să se formeze, să colecteze puroi, pentru a fi apoi lăsat să se golească de la sine. Ici și colo se zăreau călugării de pe la schituri. Ofereau spre vânzare lumânări și iconițe. Oamenii le cumpărau să le aprindă la căpătâiul morților și răniților deopotrivă. Treceau ca pâinea caldă. Străzile se întunecaseră de oameni. Unii își căutau aparținătorii, alții doreau doar să-și ofere ajutorul dezinteresat, creștinesc, ocupându-se de organizare.

– Viii cu viii, morții cu morții... Să-i separăm bine!

Moartea se etalase în toată lipsa-i de pudoare.

– De aceea, poate, gândi Emilia, cadavrele sunt acoperite cu grabă și cu grijă.

Un preot trecea printre cadavre, împreunându-le mâinile pe piept și închizându-le ochii, oferindu-le absoluțiunea pe frunțile neînsuflețite cu instrumentele sacre, îngrămădite la repezeală în trusa de extremă oncțiune. Nu mai conta religia preotului ori a morților, ortodoxă, catolică, mozaică, protestantă. Era doar un amănunt neesențial. Erau oameni și atât, iar Dumnezeu Unu singur pentru toți. Celor care mai dădeau semne de viață le spunea o vorbă de încurajare... Timpul părea suspendat. Bombele căzuseră mai cu seamă în această zonă a orașului, iar zgomotul înspăimântător care le însoțise lăsa acum locul unei liniști sepulcrale. Fațade rase, imobile prăbușite, praf și fum, ruine erau cercetate atent de către infirmieri, brancardieri, medici și soldați, aduși să ofere ajutor populației civile atât de greu încercate.

În răstimpuri, preotul, asemenea sfinților din icoane, se oprea și fixa un punct anume, părând a contempla invizibilul, indetectabilul pentru muritori, nu, însă, și pentru el... O ceață se ridică ușoară peste această scenă de un tragic indescriptibil. Ziua, greu încercată și ea, dădea semnele intrării în agonie. Apusul se revărsa peste dezolarea

totală, peste revolta neputincioasă, dezgustul și furia împotriva in Justiției urlătoare la cer a dezastrului petrecut. Deasupra Brașovului, clopotele Învierii” răsunau a moarte...

Din când în când, Anty îi mângâia Emiliei mâinile.

– Te doare rău?, o întrebă cu vocea profund alterată de emoție.

– Da.

– Nu mori, nu-i așa? Să nu mori! Te rog eu!

– Nu mor.

– Numai că ce înseamnă să mori.

– Să mori înseamnă să dormi fără să visezi.

– Atunci visează mult, mult de tot! Te rog eu. Bine?

– Da.

– Promiți?

– Promit.

Mașinile sanitare, furgioanele și camioanele Crucii Roșii preluau cu prioritate răniții grav... Emilia fu încredințată unei infirmiere, urcată în mașină împreună cu Anty și dusă până la Serviciul de Triaj. Pe drum Anty îi povesti printre sughițuri și hohote de plâns femeii cu halat alb și cu bonetă albă că, dacă murea sora lui, rămânea singur pe lume. O impresionează până la lacrimi.

Emiliei îi trecu prin minte momentul în care Ionel îi dăruie o fotografie cu dedicația pe verso: „Emiliei mele dragi, Ioan Goga. Brașov, 2 aprilie 1943...”

– Trecuse deja un an... Ce mai e și viața?, își spuse... Și cât de fecundă e Moartea! Numai pe mine, vie, m-a lăsat Dumnezeu sterilă.

Ajunseră la spitalul „Gheorghe Mărzescu”. Văzându-l, Emilia își spuse că acesta părea mai degrabă un aeroport din care, însă, aveau să decoleze suflete, nu avioane. Anty o rugă pe femeia în alb să telefoneze la recepția Hotelului „Aro Palace”, cu rugămintea să-l anunțe pe domnul ministru Ionel Goga la București că Emilia a fost grav rănită în bombardament și că se afla la Spitalul „Gheorghe Mărzescu”.

Medicii au examinat-o, i-au acordat primul ajutor, făcându-i transfuzie cu sânge și pregătind-o pentru o primă intervenție chirurgicală, cu întreaga baterie de teste și examene medicale. Ionel sosi într-un suflet. Contactă telefonic toată doctorimea pe care o cunoscuse în diverse ocazii la redacțiile de ziare ori reviste, precum „Tribuna literară”, „Prometeu”, „Tribuna de Brașov”, „Românul”, „Gazeta

Transilvanie”, la care aceștia colaborau cu poezii sau cu articole: dr. Ion Aurel Sbârcea, dr. Emil Bologa, dr. Șerban Oprișescu, dr. Arnold Huttman, dr. Nicolae Căliman. Încearca să mute munții din loc ... Medicul-șef îi expuse, mai întâi, în detalii starea bolnavei, apoi, pe cea a orașului: fără curent electric, fără apă, într-o serioasă penurie de alimente și de medicamente, toate făcând ca intervenția chirurgicală, decisivă pentru salvarea vieții pacientei, să se poată face numai la București, la Spitalul Colentina, unde, însă, starea gravă, în care se afla, o făcea netransportabilă. Îi recomandă să încerce să-i găsească un loc în alt spital, la Stejeriș sau la Spitalul Militar, la „Mârzescu” lipsind până și locurile. Ba chiar să încerce și la Spitalul de boli contagioase „Victor Babeș” ori la Preventoriu, unde se stătea ceva mai bine din toate punctele de vedere. Ionel a dat toate telefoanele și a făcut toate diligențele posibile, însă a întâmpinat peste tot același refuz. Răniții începuseră să fie duși până și la liceul de băieți „Andrei Șaguna”, la Liceul Industrial de Arte și Meserii, la Liceul Comercial „Andrei Bârseanu”, la „Casa Profesorului” și la Liceul „Principesa Elena”.

Îl sună la telefon pe prefectul Brașovului, avocatul Octavian Comaniciu, rugându-l să intervină pe lângă directorul spitalului „Gheorghe Mârzescu” ca să accepte internarea Emiliei, până când i se va găsi o rezolvare situației. Caragialianul lanț al slăbiciunilor a funcționat, ca de obicei, ireproșabil. Ionel și Anty vegheau la căpătâiul Emiliei să i se acorde tot ce era omenește posibil.

Noaptea coborî peste oraș, peste trupuri rănite și suflete strivite, peste familii îndoliate și distruse, peste răi ca și peste buni, cu aceeași indiferență: Natura nu cunoaște sentimente și resentimente, ci doar echilibre și dezechilibre...

Între timp, Ionel apelase telefonic și la Petre Strihan, subsecretar de Stat la Ministerul Afacerilor Interne, cerându-i să intervină să se trimită urgent ajutoare la Primăria Brașovului.

Emilia suferi prima intervenție chirurgicală. Erau ore cruciale. Resursele de sânge ale spitalului fiind, însă, pe terminate, Ionel se oferă pe loc, având grupa zero de donator universal... Sângele li se amestecase. Operația decurse în condiții dintre cele mai precare. Doctorul era încrezător... Pronosticul vital nu mai era angajat. Cicatricile sufletești aveau să aibă, în schimb, nevoie de timp. De îndată ce i se permise, Anty intră în salon, nerăbdător să-i pună întrebări:

– Ce simți?

– Parcă am părăsit o sală de cinema, după ce am vizionat un film de război. Numai că eroul căzut eram chiar eu... Mă înălțasem parcă din corp și, uitându-mă înapoi, vedeam doar o pată roșie într-un univers mineral, verde...

– Te-a durut operația?

– Da. Tare de tot.

– Dar ai fost anesteziată, nu?

– Local. Pentru frică, însă, nu s-a inventat încă anestezie, puiule! Frica am trăit-o toată pe viu...

Ionel pierdu ocazia să-i vorbească, tratându-i problema la telefon cu Bucureștiul.

În scurtă vreme, din motive necunoscute, starea sănătății Emiliei se înrăutăți brusc, semnele vitale scăzură și se cufundă într-un somn comatos.

– N-am scăpat de ceea ce ne-am temut, a spus medicul-șef, dând sceptic din cap... Mai mult nu putem face... Ar fi nevoie de o nouă intervenție chirurgicală, pentru care, însă, nu dispunem de cele necesare și nici de un chirurg specializat. Inoperabilă în Brașov, netransportabilă la București, intervenția de urgență e limita între viață și moarte. Asta e situația și nu e deloc roză. Am făcut tot ce ne-a stat în putință. De acum înainte totul depinde de ea. Dacă are ce s-o rețină în viață, se va lupta...

Ionel nu mai ezită și îi telefonă ambasadorului Elveției la București, René de Weck, prietenul intim al lui Octavian Goga. Îi explică situația, iar diplomatul se oferă să-i telefoneze la Berna unui prieten, chirurg celebru, să-l roage să închirieze un avion și să vină urgent la Brașov pregătit pentru o intervenție chirurgicală la bord. În plus, în eventualitatea unui nou bombardament, putea să decoleze în timp util.

În cursul dimineții următoare, avionul ateriză, în condiții de mare risc pe aeroportul I.A.R. din Brașov. Din fericire, pista era practicabilă. Pe propria răspundere și pe propriul risc, Ionel, însoțit de către doi infirmieri, o aduseră pe Emilia cu un furgon. Traseul spital-aeroport nu păru să-i agraveze deloc starea sănătății. De îndată ce fusese urcată la bordul avionului, chirurgul începu intervenția. Extrăsese schije, îi făcu o nouă transfuzie de sânge, îi administră medicamentele de rigoare, o

pansă și îi lăsă tot materialul medicamentos disponibil, după care o însoți personal cu același furgon la spitalul „Gheorghe Mârzescu”, spre a se asigura că totul avea să fie bine. O încredință medicului-șef, se întoarse la aeroport și, după câteva minute, avionul decolă spre Țara Cantoanelor.

Singurele probleme rămăseseră insecuritatea spitalului, în cazul unor noi bombardamente, știut fiind că, țintele privilegiate de către acestea erau întotdeauna spitalele, școlile și bisericile, și convalescența Emiliei într-o zonă sigură. Medicul îi sugeră, în acest sens, satul Arini, situat în comuna Măieruș, județul Brașov, la 500 m altitudine. Bineînțeles, de îndată ce starea sănătății Emiliei îi va putea permite deplasarea. Ionel îl încredință pe Anty familiei Ilea cu tot necesarul de alimente pe care putuse să le procure pe moment, reîntocându-se apoi la spital, la căpătâiul Emiliei. În acest răstimp, șoferul lui căută o gazdă convenabilă în Arini.

Rechemat de urgență la București, la Ministerul de Război, plecă cu inima îndoită de lângă Emilia. Extrem de prevenitor, Mareșalul, căruia Ionel Goga îi relată problemele personale cu care se confrunta, îl întrebă cu ce îl putea ajuta, neuitând întregul credit afectiv și moral pe care i-l acordase Octavian Goga în anii de relativ tânăr ofițer al Armatei Române.

Revenit în Brașov, constată cu imensă bucurie că Emilia era perfect lucidă. Îi găsi lângă ea și pe Anty și pe Paulina cea credincioasă.

– Îți mulțumesc pentru tot ce ai făcut pentru Anty și pentru mine, îi spuse Emilia. Ne-ai salvat și îți rămânem enorm de îndatorați. Nu știu, însă, cum m-aș putea revanșa vreodată, iar gândul ăsta mă neliniștește peste măsură. Dacă n-ar fi fost Anty, sincer îți spun, nu ți-aș fi iertat faptul că mi-ai salvat viața. Nu-mi este prețioasă decât în măsura în care Anty are nevoie de ea. Fără mine, ar rămâne pe drumuri. De unde voi scoate atâția bani ?

– Nu te necăji, Emilia dragă. O viață se datorează lui Dumnezeu, nu unui om. Și e un cadou prin ea însăși, nu prin oameni. Consideră tot ce am făcut ca gest strict creștinesc. Și apoi, la ce sunt bunii banii, dacă nu ca să le servească celor pe care îi iubești? Nu-mi datorezi absolut nimic. Important e să te refaci cât mai repede. Aerul de Arini îți va face bine, te va întrema, vei vedea... Am rezolvat cu medicul să se deplaseze la fiecare două-trei zile la Arini, ca să urmărească evoluția

vindecării tale, iar, pentru schimbarea bandajelor, am angajat o infirmieră. Mareșalul Antonescu mi-a pus la dispoziție un vehicul încăpător și blindat, așa că ne vom putea duce cu toții la Arini. Acum gata cu vorbăria, că te obosește...

Comunicatul Primăriei anunță sec bilanțul bombardamentului: „În ziua de 16 aprilie 1944, 126 de bombardiere americane au atacat Brașovul. Armata Română și Armata Germană au opus o puternică rezistență, reușind să doboare 5 bombardiere, cu prețul pierderii a zece avioane de vânătoare... S-au constatat importante pierderi umane și materiale. A fost grav afectată zona industrială a orașului și au fost înregistrate 184 de decese și câteva sute de răniți. Cartierele bombardate au fost vizitate de către domnul Mareșal Ion Antonescu și de către Majestațile lor Regele Mihai I și Regina-Mamă. Primăria a încheiat lucrările la trei adăposturi noi și a acordat ajutoare semnificative sinistraților”.

Locuit de către o puternică comunitate germană, la ale cărei sentimente s-au adăugat cele proaspăt nutrite de către restul populației îndoliate, dacă ar fi existat un barometru al urii, cu siguranță Brașovul le-ar fi explodat în plină figură americanilor...

Orașul rămânea de reconstruit, iar viața avea cu siguranță să-și continue victorioasă cursul, ca mai crudă, mai brutală, mai sălbatică și mai puternică decât orice război. Și Ierusalimul (epicentrul religiilor mozaică, iudeo-creștină și musulmană, care a modificat radical relieful spiritual al omenirii și totodată indubitabilă dovadă că Părintele Celest e Unu în pluralitatea limbilor : Dumnezeu, Iehova, Alah dar și că orice religie e cea dreaptă, dacă e calea regăsirii de sine întru Divinitate), se încurajau oamenii, a fost cucerit și distrus de 40 de ori, ba, în două rânduri, chiar ras de pe suprafața Pământului, și tot a continuat să-și numere istoria în milenii...

Cum, însă, să reconstruiești un oraș ca Brașovul, fără să-i reînvi, în prealabil, epocile în care a fost durat fiecare cu sufletul dintru începuturi și până în prezent? Și apoi, ce te faci cu trupurile și cu sufletele oamenilor ? Trupurile pot fi „renovate”, sufletele nu.

În zilele care au urmat aceluia 16 aprilie, de siderație, de durere, dar și de comuniune, o adevărată cotitură în viața comunității, Emilia putu constata că viața își reluase cursul firesc.

De la fereastra salonului vedea cum brașovenii, oameni de ispravă, începură să curețe străzile și locurile de dărâmături, să repare ici și colo, să-și reclădească viețile.

– Dar oare nu e ca și când, în mod inconștient, ilegal și deci vinovat s-ar distruge probele incriminării de pe scena unui genocid?, se întrebă Emilia.

Drapelele și svasticile naziste continuau să fluture tutelare în centru și pe bulevarde, sub deviza „Germania peste toți și peste toate”. Sufletul bătrânului oraș de la poalele Tâmppei, în schimb, coborâse în bernă...

Lumea se umpluse de sânge, de lacrimi și de durere...

Moartea, însă, abia își făcea încălzirea...

ⁱⁱⁱ Într-o dimineață de început de septembrie 1939, un tânăr aștepta lângă avionul Emiliei.

– Bună dimineața, doamna Ilie.

– Bună dimineața.

– Mă numesc Traian Dârjan, sunt din Someșeni și vreau să mă fac pilot în București. Vin la dumneavoastră cu rugămintea să-mi spuneți ce trebuie să fac. Mă puteți ajuta?

– Bineînțeles, cu tot ce-mi stă în putință. Mai întâi, ai nevoie de un aviz medical. Îl cunosc pe medicul care îl eliberează, așa că te pot duce la el să i te prezint. Știi, trebuie să îndeplinești niște condiții de sănătate și niște aptitudini speciale pentru pilotaj. Ai certificatul de naștere și de studii la dumneata?

– Desigur. Chiar și brevetul de pilot de la Cluj.

– Perfect ! Așadar suntem camarazi de zbor. O să trecem pe la secretariatul școlii, dar numai după ce obții certificatul medical. Știi, sper, că taxele sunt destul de ridicate... Dacă nu ți le permiți, poți solicita să-ți fie plătite de către stat, acceptând, însă, implicit calitatea de militar.

– La această variantă m-am și gândit...

– Atunci totul e în ordine.

– Știți, ați fost și sunteți modelul meu. Ce mi-am zis? Dacă o fetișcană de numai 15 ani și jumătate a putut să facă pilotajul, eu, bărbat în toată firea, cum să nu reușesc? Să zbor cu avionul a fost visul

meu încă de copil. Cum aveam un pic de timp liber dădeam fuga la aeroport să văd avioanele.

– Acum, te rog să-mi spui ce mai e pe acasă...

Și așa, depănând noutățile de la Someșeni, l-a condus peste tot, l-a înscris și s-a oferit garant pentru el.

Din spusele lui înțelese că era cu un an mai mare decât ea, că fusese cel de-al patrulea copil la părinți, dar că toți cei trei de dinaintea lui muriseră, încă de mici, că tatăl lui își pierduse un picior în Marele Război, că, în 1934, terminase școala primară în Someșeni, după care, admis cu o bursă parțială la liceu în Cluj, se angajase să lucreze în paralel într-o fabrică. În 1939, nemaireușind să-și găsească un serviciu, a renunțat la liceu și a lucrat pământul familiei sale. Îi făcu Emiliei o excelentă impresie. Părea că se cunoșteau dintotdeauna...

*

În anul 1961, eram elev la Școala generală nr. 8 din Someșeni, care azi poartă numele pilotului-erou Adjutant Traian Dârjan. Organizația de pionieri a școlii își asumase sarcina de a o ajuta pe mama lui la treburile gospodăriei. Când „lelea Parască”, cum i se spunea Paraschivei Dârjan, mama pilotului, a aflat cine sunt, m-a alungat din curte, cu un potop de blesteme:

– Din cauza maică-tii mi-a murit mie feciorul. Să dea Dumnezeu să mori și tu, să vadă cum e! Bată-vă Cel-de-Sus pe amândoi! Să n-aveți parte de sănătate cât oți fi pe pământ! Nu vă rabde Dumnezeu !! Mânca-v-ar iadul să vă mănânce!

Profesoara care ne însoțea în această activitate mi-a făcut un semn discret să plec acasă.

– Și acum o să mor?, am întrebat printre lacrimi, după ce îi povestisem mamei ce mi se întâmplase.

– Nu, dragul mamei. Au fost vorbele unei mame îndurerate și disperate, care și-a pierdut fiul, însă, nicidecum din cauza mea. Traian s-a făcut pilot din vocație. Acesta i-a fost destinul. Îmi spusese că încă de copil visase să devină pilot. Aeroportul Someșeni și avioanele i-au fost sub ochi înainte ca eu să devin pilot. Și apoi nici un bărbat n-ar admite că i-ar fi servit drept model în destin o femeie. Vorbele din care ar fi putut reieși acest lucru le-a rostit, de bună seamă, din pură admirație de camarad de zbor și din noblețe sufletească, dovedită cu

prisosință prin sacrificiul suprem al propriei vieți pentru țară, la o vârstă atât de fragedă. A fost un om mare și un român emblematic pentru spiritul patriotic și jertfelnic al acestui popor. Și vezi, strada pe care a locuit îi poartă numele, în semn de mare cinstire, iar românii își vor aminti mereu de jertfa lui.

La câteva zile, în drum spre cimitir, la mormântul tatălui meu, ne-am întâlnit cu domnul Dârjan, cofetarul, văr primar cu pilotul-erou, a cărui casă se afla vizavi de casa lelei Parasca.

Mama i-a relatat întâmplarea care mă marcaseră profund, rugându-l să-i tempereze excesele de mânie. „Nenea Dârjan”, cofetarul, era cel mai iubit om din Someșeni : făcea alviță, bomboane și înghețată ca nimeni altul de bune, pe care le vindea la o tonetă. În plus, era un om extrem de blând și de generos și, la rândul lui, iubea mult copiii.

Ascultând-o pe mama, cu atenție și respect ne-a pofțit în casă și mi-a spus, mângâindu-mă pe creștet:

– Mirciulică, nu pune tu la suflet ce-a spus mătușa Parască! E necăjită rău și la necaz multe mai zice omul... N-avea nici dreptate și nici dreptul să se poarte așa cu tine. O să vorbesc cu ea și o să se îndrepte lucrurile. O să vezi. Până una-alta, însă, tu o să ai dreptul de la nenea Dârjan la alviță, la bomboane și la înghețată gratis toată săptămâna. Asta așa, ca să-ți treacă supărarea.

Apoi s-a întors spre mama și i-a spus:

– Doamna Goga, Traian a iubit avioanele de mic, e drept. S-a simțit mereu atras de aeroport ca de un magnet. Și asta e drept. Dar la decizia de a se face pilot l-a împins într-adevăr exemplul dumneavoastră: o tânără de 15 ani plecată de aici, din Someșeni. El visase să devină pilot, dar dumneavoastră l-ați făcut să înțeleagă că visul lui putea deveni realitate. Mătușa Parască l-a auzit vorbind cu entuziasm despre isprava dumneavoastră aviatică de zeci de ori, așa cum l-am auzit cu toții din familie. Asta, însă, nu o îndreptățește să vă facă vinovată de hotărârea de neclintit a fiului ei și să se comporte așa cu dumneavoastră și cu Mirciulică. Chiar dacă n-ar fi fost pilot, tot l-ar fi luat în armată, cum ne-au luat pe toți, și l-ar fi trimis în război pe front. Atîta doar că ar fi murit ca infanterist și „erou necunoscut”...

– Domnule Dârjan, m-am tot întrebat cum se poate că Traian a avut o soartă atât de diferită de a celorlalți piloți, subofițeri sau ofițeri. Toți cei care au luptat pe Frontul de Est au fost, după 1944, hăituiți,

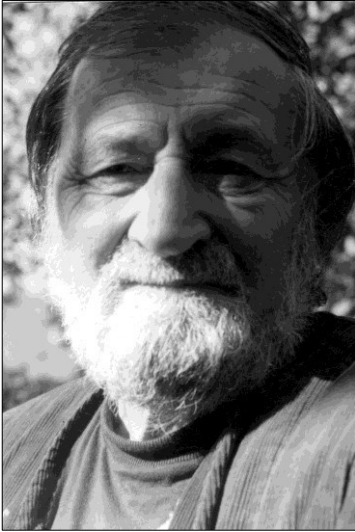
vânați ca niște animale, arestați și condamnați la ani grei de pușcărie ca trădători de țară. Au reușit să scape doar cei care s-au ascuns prin munți și mănăstiri sau au fugit în străinătate, ca Băzu Cantacuzino, de pildă, căruia îi fusese copilot, în timp ce Traian a fost de îndată declarat erou, i s-a ridicat un monument în cimitir, iar străzii pe care a locuit i s-a dat numele lui. Din două una sau amândouă : ori a luptat numai pe Frontul de Vest ori a fost comunist ilegalist.

– Ar fi fost culmea să nu-l fi făcut comuniștii erou pe Trăienuț, după ce că ei l-au trimis la București, în 1939. Mătușii Parasca i-au refuzat orice ajutor, zicându-i că pensii se dau văduvelor și orfanilor de război, cu condiția ca soții și tații lor să nu fi murit pe Frontul de Est. Numai că titlul de erou, monumentul și numele lui dat străzii n-au încălzit-o cu nimic pe biata mătușă...

Lelea Parască nu și-a schimbat atitudinea ostilă față de noi, în schimb, „nenea Dârjan, cofetarul” m-a răsfățat cu alviță, bomboane și înghețată șapte zile la rând.

Începând din acel moment, sloganul „Patria-mamă, etern recunoscătoare tuturor eroilor care și-au sacrificat viața pentru ea” a devenit un motiv de profundă reflecție pentru mama.

CORNEL MARANDIUC



Prozator. S-a născut pe 2 nov. 1936, în Arad.

A debutat cu proză în revista „Orizont” din Timișoara, în 1960.

Membru al Uniunii Scriitorilor din 1995. Cărți publicate: *Trandafiri pentru contesă* (roman), 1977, *Casa aurului* (roman) 1978; *Inimi cât să cuprindă cerul patriei* (roman - reconstituire istorică), 1985, *Zborul spre Venus* (proză scurtă), 1988, *Cavalerii bimotoarelor de asalt*, 2000, *Drumul celor puțini*, 2000, *Și aterizăm cumiți, cu soarele-n față*, 2014, *Neștiutele aripi ale câmpiei*, 2014; coautor la încă trei cărți.

Reproducem, cu acordul maestrului Cornel Marandiuc, mesajul autobiografic, sub forma unor răspunsuri la întrebări, apărut pe coperta IV a romanului *Cavalerii bimotoarelor de asalt*, editura Modelism, 2000:

CINEVA m-a întrebat CE AM FĂCUT (?) în lungul vieții mele... și am răspuns: multe, însă, puține dintre cele pe care Omul ar trebui să le facă, străbătând.

Am arat, am cosit, am crescut vite. Mergeam 6 km zilnic, pe jos, de acasă până la Liceul „Moise Nicoară”. Am făcut „mecanica”, la Timișoara, dar nu am isprăvit – a intervenit o „tristețe” în familie și „anul 1956”. Am cărat saci de ciment cu spatele, am condus camioane ZIS și Molotov, autobuze TV și autocare FIAT. Am oscilat între custode de muzeu, șofer de episcop, declarant vamal, profesor suplinitor, controlor de trafic aerian, anticar, librar, zidar, speolog, iluzoriu patron, pensionar sărac... Ajunge! Altfel pot adăuga încă o listă...

CINEVA m-a întrebat ÎN CE-AM CREZUT (?), trăind... i-am răspuns: în bunătatea și suferința mamei mele. În existența lui Dumnezeu și trebuința dialogului cu EL. În frumusețea și bunătatea Femeii, în demnitatea și neliniștea făuritoare a Bărbatului (cât – probabil când – le-am întâlnit?! ...).

În a omului (și mie) poruncă de viață, de a lasă o mică „dără de condensare” în scurtul „zbor” al vieții. În prăbușirea comunismului. În AMARNICA dreptate ce vine întotdeauna prea târziu ... Apoi, în copiii mei – Natalia și Vanda.

CINEVA m-a întrebat DE CE SCRII (?)... și i-am răspuns: (parafrazând titlul cărții lui Florin Bănescu, *Să arunci cu pietre-n soare*) – trebuie să arunci (în soare, în oameni, poate în propria-ți durere ori bucurie), să arunci cu pâine, cu strigăt, rugă, sudalmă, cuvinte ... căci dacă nu arunci, aceste „toate cele” rămân în brațele tale ori în sufletul tău, devii astfel un împovărat de flori ori zbura și încet te scufunzi ...

CINEVA (o revistă literară) m-a întrebat CE SCRITORI MI-AU PLĂCUT (?) și la această grea (inutilă) întrebare am răspuns: să spunem că cineva îmi pune o armă în mână, mă duce la marginea unei poieni în care pasc mulți și neasemuiți cerbi, și-mi spune: trage în cei mai frumoși trei cerbi! Atunci ridic arma și apăs de trei ori pe „S”: Steinbeck, Saint-Exupéry, Simonov. Acum pot să mai adaug un nume – Doru Davidovici. Dar, DE CE să împuști cerbi?

ADJUTANT AVIATOR TRAIAN DÂRJAN

Cornel Marandiu

Un erou al României, căzut pe câmpul de onoare în ultima misiune a Forțelor Aeriene Române în Cel de-Al Doilea Război Mondial.

Începutul

Traian Dârjan, s-a născut în satul Someșeni din județul Cluj, la 18 noiembrie 1920. Traian era cel de-al patrulea copil al familiei Dârjan, dar toți ceilalți au murit pe când erau foarte mici. Tatăl său, care-și pierduse un picior în Marele Război (Primul Război Mondial), s-a îmbolnăvit și a murit în 1923. Traian a rămas singur cu mama sa. În 1934 a terminat școala primară în satul său natal și a fost admis cu o bursă parțială la un liceu din Cluj. Școala în care Traian Dârjan a făcut primii pași spre învățatură îi poartă acum numele. Pentru a-și asigura banii necesari studiului, acesta lucra într-o uzină.

În 1939, nereușind să-și mai găsească un serviciu, a renunțat la liceu și s-a întors la Someșeni, unde lucra pământul ce îl avea familia sa. În apropierea satului era o bază aeriană, iar Traian avea o pasiune pentru avioane încă de mic copil. Astfel, în octombrie 1939, a început școala de pilotaj la ARPA Cluj și a primit licența în decembrie. A aplicat apoi pentru Școala de Aviație Militară de la Tecuci și a fost admis în iulie 1940. A absolvit-o la 11 aprilie 1941, promovând astfel la rangul de adjutant stagiar. Adj. stg. Traian Dârjan a rămas la școală ca instructor până în





Traian Dârjan în fața Messerschmitt-ului 109C

pistă, oprindu-se într-un Ju-52 ce era parcat pe pistă. Totuși, el a scăpat fără nicio zgârietură.

octombrie 1942, când a fost transferat la Grupul 9 Vânătoare, echipat cu IAR-uri 80. În cursul anului 1943, grupul trece pe Messerschmitt-uri și a fost trimis pe front la 23 octombrie, înlocuind efectivele decimate și epuizate ale Grupului 7. În curând a început să participe la diferite misiuni, dar, din cauza vremii nefavorabile, activitatea era destul de redusă. Pe 20 noiembrie, condițiile de zbor nu erau foarte bune (nori la altitudinea de 100 de metri și vânt puternic), însă, aviatorii au zburat. Traian Dârjan se pregătea să aterizeze moment în care, avionul său s-a răsturnat și a alunecat pe

Zborurile spre glorie

Prima sa victorie, un Yak, s-a întâmplat la 22 februarie 1944, când zbura, ca și coechipier al căpitanului Popescu-Ciocănel, într-o misiune de vânătoare liberă, iar cea de-a doua victorie la 10 martie, tot un Yak. La această dată, linia frontului ajunsese deja pe teritoriul românesc, motiv pentru care activitatea aeriană s-a intensificat, pentru a contribui la stoparea ofensivei sovietice. Pe 17 aprilie, căpitanul Popescu-Ciocănel escorta, împreună cu adj. stg. Traian Dârjan, o formațiune românească de Ju-88A, când au fost atacați de avioane Lag-5. În confruntarea ce a urmat, fiecare pilot român a doborât câte un avion sovietic.



Adj. av. Traian Dârjan, împreună cu Cpt. av. Gheorghe Popescu Ciocănel

Următoarea victimă a lui Dârjan a fost un Yak-9, pe 28 aprilie. În timp ce Grupul 9 era angajat în bătălii aeriene sângeroase contra sovieticilor deasupra Moldovei, alte unități de vânătoare românești luptau contra raidurilor americane, care începuseră la 4 aprilie. Le era permis doar să intercepteze americanii ce zburau deasupra sectorului lor spre bazele aeriene din U.R.S.S., asta până la 19 iunie, când, Luftflotte IV a conceput planul „Sternflug” pentru a contracara atacurile americane. Când formațiile inamice erau detectate pe radar, Grupul 6 german, împreună cu Grupurile 7 și 9 românești, porneau în același timp împotriva forței invadatoare. Avioanele Fw-190 trebuiau să atace bombardierele, timp în care Messerschmitt-urile le protejau de vânătorii americani. În teorie, planul era foarte bun, dar nu dădea prea bune rezultate în practică. Un astfel de exemplu îl constituie ziua de 24 iunie, când 20 de Me-109G au fost trimise să angajeze efective ale USAAF. S-au lovit de 13 Liberatoare. În atacul ce a urmat, doar trei B-24 au fost doborâte, unu dintre acestea fiind al lui Traian Dârjan. Cu această victorie el atingea cota șapte, devenind un as. Grupul 9 continua să ducă misiuni pe frontul din Moldova dar și împotriva raidurilor Forței a 15-a americane.

Următoare victorie a lui Traian Dârjan a venit la 9 iulie, în timpul unei misiuni de escortă. El, împreună cu adjutantul Constantin Nicoară, protejau o formație românească de Stuka, când au fost atacați de către patru Yak-uri. Yak-urile au fost curând asistate de alte La-5. Ambii piloți români au doborât câte un Yak în timpul luptei, totuși, victoria lui Nicoară a rămas doar una probabilă.

Ziua de 26 iulie 1944 a rămas în istoria grupului ca „Duminica Neagră”. Un număr de 18 Gustav-uri din Grupul 9 au decolat pentru a angaja o formație de 20 de bombardiere neescortate, așa cum anunțaseră stațiile radio și radarul. În realitate, erau mai multe bombardiere, escortate de peste 100 de avioane P-38 și P-51. Piloții români și-au înscris 11 victorii, dar prețul plătit a fost foarte mare: șapte avioane pierdute, patru piloți morți și doi răniți. În timpul luptei, Traian Dârjan s-a alăturat adjutantului Iosif Moraru, care tocmai doborâse un P38, în încercare acestuia de a-și localiza „prada” pentru confirmarea victoriei. Au fost atacați de două Lightning-uri, Dârjan reușind să doboare unul dintre ele. Luptele contra USAAF au continuat până pe 18 august, atunci când Alexandru Șerbănescu a fost doborât. Traian Dârjan a încercat să-l avertizeze că este urmărit de Mustang-uri, dar se pare că radio-ul căpitanului nu funcționa. A privit terifiat cum Șerbănescu s-a prăbușit în flăcări.

Pe 20 august, Armata Roșie a lansat ofensiva Iași – Chișinău, iar activitatea aeriană deasupra Moldovei a explodat pur și simplu. Pe data de 21, adj. stg. Traian Dârjan făcea parte dintr-o patrulă condusă de către „Bâzu” Cantacuzino, aflându-se într-o misiune de vânătoare liberă. S-au întâlnit cu o formație de 24 de IL-7, escortate de 6 Yak-uri. Au angajat vânătorii sovietici, doborând trei dintre aceștia. Unul dintre ei aparținea lui Dârjan. A fost ultima sa victorie în aer. A doua zi a fost doborât în timpul unei lupte contra câtorva LA-5. Radiatorul avionului său a fost lovit, parbrizul a fost acoperit de ulei, iar carlinga s-a umplut cu fum. Locotenentul l-a ghidat prin radio, reușind să aterizeze forțat.

Evadarea

„Am deschis carlinga și am sărit. În apropiere de locul unde mă prăbușisem erau câțiva copaci și am vrut să mă ascund după ei, dar nu am avut timp, pentru că, la vreo 100 de metri, era o coloană sovietică blindată. Mi-au șuierat gloanțele pe la cap... Am ridicat mâinile și m-am îndreptat spre ei... Soldați cu mitraliere veneau spre mine. M-au încercuit și au vrut să mă omoare pe loc. Eram plin de noroi din cap până-n picioare. Aterizasem pe un câmp mlăștinos. Mi-au luat o parte din haine și bocancii. Deodată, cercul de soldați s-a deschis și a apărut un ofițer. A început să mă lovească cu pumnii și picioarele. Norocul meu a fost că, la vreo 200 de metri, se afla un mare punct de comandă de tancuri, iar generalul de acolo voia să mă vadă. Am fost chemat la el și, cu ajutorul unui translator, a început să mă ia la întrebări, cerându-mi să

răspund și voi fi eliberat. Am răspuns cât de bine am putut. A ordonat să-mi fie înapoiate hainele.

Generalul avea o hartă pe care orașul Vaslui nu apărea, așa că voia harta mea. I-am spus că nu o am, și era adevărul, pentru că noi nu ne luăm hărțile pentru un sector atât de mic. S-a enervat foarte tare și a amenințat că mă omoară, dacă nu-i dau harta în trei minute. Cred că m-am schimbat la față imediat. I-am spus din nou că nu o am. Secundele treceau foarte încet, de parcă erau ani, dar timpul expirase. Un soldat mi-a pus pistolul la cap. Am închis ochii și așteptam să tragă. Generalul a strigat:

«– Dă-mi harta!» și i-am răspuns că nu o am. M-a lăsat în pace, întrebându-mă apoi câte victorii am și i-am răspuns că 12.

«– Ești bun!», mi-a zis el.

«– Sunt alții mult mai buni în grupul meu.»

Am cerut permisiunea de a fuma, mi-a acordat-o, și apoi pentru un pahar cu apă. Un soldat mi-a adus-o, înjurând. Generalul m-a întrebat dacă nu vreau să merg cu el.

«– Bineînțeles că vreau», i-am răspuns... Ce era să zic? Am urcat într-o mașină și am pornit spre Vaslui.

În nordul orașului sunase o alarmă aeriană. Am intrat într-un lan de porumb să ne adăpostim. Erau Stuka românești ce au făcut prăpăd printre blindate și concentrațiile de trupe. Rușii au îndreptat armele spre mine, întrebându-mă dacă sunt avioane românești. Mă înjurau. Am fost norocos că translatorul, un timp de treabă din Odessa, s-a pus între ei și mine. După două minute, au venit avioane germane Fw-190, ce au continuat atacul avioanelor Stuka. Ce pot să zic? Era oribil! Nu mai văzusem niciodată un asemenea «spectacol». Tancuri aruncate de pe drum, răsturnate, arzând... Mâini și picioare rupte... Rușii erau furioși. Generalul, așa cum promisese, m-a salvat și eliberat.

Am fost forțat totuși să o iau spre nord, spre Iași. Mă gândeam să mă duc în satul lui Nicoară. Pe drum m-am mai întâlnit și cu alți soldați români. Un țăran ne-a dat ceva de mâncare, dar îi era frică să ne ia la el acasă, așa că a trebuit să ne continuăm drumul. Când ne apropiam de Iași am fost opriți de soldați ruși, arestați și trimiși la o închisoare de prizonieri din nordul orașului. Acolo eram cam 4000. Ne dădeau o pâine la șase oameni și supă, dar n-am ajuns la oala cu supă, pentru că era îmbulzeală. Pentru a face loc în jur, soldați ruși loveau fără milă. După zece zile, eram atât de slab că abia mai puteam merge. Dormeam pe jos atunci când găseam vreun loc liber. Împreună cu doi soldați am profitat de faptul că urma să ne mute la Botoșani, și apoi în Rusia, pentru a fugi. Paznicii erau puțini și neglijenți, așa că nu ne-au văzut.

Am ajuns în satul lui Nicoară. Mama lui m-a găzduit patru zile, până mi-am revenit. Mi-a dat haine țărănești și am plecat spre Tecuci, unde am ajuns câteva zile mai târziu. Acolo am fost bine primit de către evreii mei. Rușii îi trataseră și pe ei la fel de rău pe cât ne trataseră pe noi. De fapt, orașul nu fusese jefuit mai mult decât altele. Familia lui Ignati Semionovici era tot acolo, dar erau îngrijorați, pentru că nu știau ce să facă: să se întoarcă la Odessa sau să rămână aici. Auziseră că au fost pedepse grele pentru cei care au plecat de bunăvoie din Odessa. Mi-au dat o hârtie cu un mesaj pentru tine (Ioan Dobran), dar am pierdut-o. Am luat un tren până la București și am mers la Flotilă.” (*Jurnalul locotenentului Dobran*)

A fost trimis din nou pe front și s-a alăturat camarazilor săi la aerodromul de la Turnișor, din Transilvania, unde Grupul 9 se afla concentrat în noua campanie anti-Axă. Vremea nu a permis o activitate prea mare în toamna și iarna lui 1944, dar se făcea orice fel de efort, pentru a ajuta trupele terestre în nevoie de ajutor. Avioanele Luftwaffe nu erau prea des văzute în această perioadă, din cauza lipsei de importanță acordată acestei părți a frontului. Majoritatea pierderilor românești din Ungaria și Cehoslovacia s-au datorat artileriei anti-aeriene și accidentelor.

Ultima misiune, ultima zi, ultimul zbor...

Pe 25 februarie 1945, „Aeronautică Regală Română” lansa ultima mare ofensivă a războiului. Era menită să asiste trupele terestre ce atacau zona Zvolen. În cea de-a cincea misiune din acea zi, căpitanul „Băzu” Cantacuzino a decolat împreună cu adjutantul Traian Dârjan. S-au întâlnit cu opt avioane nemțești Fw-190 ce atacau trupe sovietice, și au angajat. Căpitanul, care era asul așilor aviației românești, a doborât un avion, timp în care restul au dispărut. Pentru a valida victoria, cei doi piloți români au fost neglijenți, în timp ce căutau epava prăbușită. Nu au văzut patrula de Bf-109G-uri ce se apropia de ei, condusă de asul german Helmut Lipfert. Traian Dârjan a căzut victimă lui Lipfert, care era fostul său instructor de zbor de la Tiraspol. Un glonț de 13 mm aproape l-a decapitat pe adjutantul Dârjan. S-a prăbușit aproape de liniile românești. Cantacuzino nici nu a observat că Dârjan fusese doborât, fiind, la rândul său, atacat și doborât de către coechipierul lui Lipfert. A scăpat cu viață, reușind să se întoarcă la baza Grupului 9 cu o mașină dintr-o divizie românească. A spus ce se întâmplase și a concluzionat:

„– Adjutantul Dârjan trebuie să fie mort.”



Premoniție

În jurnalul său, lt. Dobran a amintit de faptul că, în momentul în care au plecat spre Ungaria, mama lui Dârjan a început să plângă, anticipând probabil că fiul ei nu se va mai întoarce.

Adj. Traian Dârjan a fost ultimul dintre cei 16 piloți ai Grupului 9, care a murit în timpul Celui de-al Doilea Război Mondial. Avea un palmares de 11 victorii confirmate și una probabilă și zburase în 176 de misiuni.

Bibliografie:

Tudor Nicola, Ion Marin, *Zburătorii Grupului Șerbănescu*, Editura MODELISM, 2000; Ion Dobran, *Jurnalul locotenentului Dobran*, Editura MODELISM, 1998; Vasile Tudor, *Un nume de legendă – Cpt. Avocatul Alexandru Șerbănescu*, Editura MODELISM, 1998; Dénes Bernád, *Forțele aeriene românești, primul deceniu 1938-1947*, Publicații Squadron/ Signal, 1999.

CORNEL MARANDIUC, *Înimi cât să cuprindă cerul patriei*,
Fragment din cap. 13 – Cu puțin înainte de sfârșit, se încheie încă un
cerc, despre Adj. Av. Traian Dârjan)

Parcă adunând în cuget și punând în câteva cuvinte întreaga
simțire a piloților Grupului 9 Vânătoare, față de moartea care a secerat
printre ei, și localizând asupra câtorva dintre prețuții camarazi dați morții
de către războiul aerian, lt. av. Senchea spune:

„– Trei morți m-au afectat în mod deosebit: a lui Vinca,
Șerbănescu și Dârjan. La primul am plâns, la Șerbănescu, după câte
mi-amintesc, nu, probabil eram prea îndobitocit să-mi mai poată curge
lacrimile... și, referitor la moartea lui Dârjan: „...întreaga suflare de pe
aerodrom era aliniată cu fața spre șoseaua care ducea spre oraș și mai
departe, adică înspre vest, deci Grupul 9 și Grupul 8, au comandanții de
Grup înaintea frontului. Mai în față era Pipițu (Gl. Emanoil Ionescu,
comandantul Corpului Aerian Român), care le primise deja raportul, iar
la apariția coviltirului cu sicriul lui Dârjan, adică la plecarea lui, nu se
făcuse nicio slujbă religioasă. Generalul (Pipițu) a comandat:

„– Pentru onor înainte!”, soldații luând arma pentru onor, iar
personalul salutând regulamentar. După care Pipițu s-a întors cu
spatele la noi, ca și când ar fi dat raportul unui superior, salutând,
desigur, și el. În această poziție am stat, până când mașina a dispărut
din raza vederii noastre. În momentul în care Pipițu a dat comanda

„– Pentru Onor”, spre surpriza noastră, au început tunurile să
bubuie. Rar, așa cum se obișnuiește în ocazii mari (la plecarea sau
sosirea marilor personalități). Nu am numărat, cred că s-a vorbit apoi
mult timp – adică până la următoarele misiuni – probabil că au fost cele
21 de salve regulamentare. În timpul cât Pipițu stătea cu spatele, l-am
observat precis, cu umerii zgâlțâiți de plâns (dar cu mâna la cozoroc),
dar plângeam și noi, în aceeași poziție. Nu l-am observat pe Bâzu
(Cantacuzino, al cărui coechipier a fost Dârjan la ultima lui misiune), noi
nu l-am văzut niciodată plângând ...”

Este vorba despre moartea, prin doborâre în luptă, a adjutantului
aviator, pilot de vânătoare, Traian Dârjan, aparținător Grupului 9
Vânătoare. Dar... cine a fost, cum a murit, de ce? Și cum de, la moartea
sa, durerea tuturor a fost atât de copleșitoare, iar generalul comandant
al Corpului Aerian Român, Emanoil Ionescu, nu s-a sfiit să plângă?

Primăvara anului 1943... La Tiraspol, în primăvara lumii și a
pământului Rusiei, cuprins de focul războiului, Grupul 9 Vânătoare face
trecerea de pe IAR 80, pe Messerschmitt 109 G6, sub îndrumarea
instructorilor germani. Printre ei Helmut Lipfert (cel care l-a doborât pe

Dârjan, după spusele lt. Senchea), pe care sfârșitul războiului îl „ajunge”, ca pilot de vânătoare, în grad de căpitan, cu un număr de 203 victorii aeriene! Cele două performanțe îl situează astfel în rândurile celor „cu șansă”, dar, evident, cum șansa nu ajunge, și ca un priceput, bun pilot și luptător. Senchea:

„– Lipfert era un bun camarad și prieten. Ca mulți dintre piloții germani, nu era nazist. Deși negru (brunet), nu era întunecat, era veșnic bine dispus. N-am stat mult timp împreună, dar ajunseserăm buni prieteni, mai bun decât cu Schwope – care suferea de mania grandorii, sau ca Neubeck, care era mai calculat și, în consecință, mai diplomat. Lipfert era o fire deschisă, asemănătoare mie și era normal să ne împrietenim... Îi plăcea să facă haz de barba mea roșiatrică și să mă proclame „evreu”, la care eu îi răspundeam că nu pare de loc „arian” și de statură „clasică germană”, fiind primul neamț negru ca un țigan, deci este posibil ca strămoșele sale să se fi încurcat cu țigani nomazi! Nu se supăra, răspundea:

„– Mai știi...” A folosit prietenia, legătură aceasta scurtă? Da. Fiind și instructor, vom reda: „...În lupta aeriană modernă, cu avioane care nu mai fac figuri de acrobație clasică, pentru a degaja de la un atacator, cel aveai în coadă, recurgeai la alte manevre. Nu era de niciun folos un tonou, o ranversare, un looping... La un looping sau o ranversare puteai fi ușor lovit tocmai când te aflai în limita de viteză. Dacă aveai înălțime, puteai executa o răsturnare, chiar dacă nu era perfectă. În luptele de la mică înălțime, aveai la îndemână doar viraje foarte strânse, și numai dacă atacatorul nu era mai manevrabil decât tine, cum era cazul cu toate avioanele cu care am luptat: IAK-uri, La-uri, Lightning, Mustang. În caz de viraj, cel din spate putea să-l execute mult mai strâns, plasând traiectoria proiectilelor înaintea ta, deci obligându-re să treci prin ea. În asemenea cazuri, chiar și la înălțime mai mare, eu mi-am însușit degajarea lui Helmut Lipfert... Schema consta dintr-un viraj în urcare pe dreapta, dacă acolo nu erau prezenți alți inamici, urmat brusc de unul „peste umăr”, pe stânga. Dacă inamicul nu sesiza imediat schimbarea virajului, figura reușea, cum a și reușit întotdeauna, dovadă faptul că vă scriu astăzi aceste rânduri! De ce inițial pe dreapta? Fiindcă personal, și marea majoritate a piloților, executam mai bine și mai ușor virajul pe stânga. Deci, în primă fază, îndemnai atacantul să forțeze un viraj mai strâns pe dreapta, pentru ca, în a doua parte, prin „smucitura” avionului pe stânga, neprevăzută de inamic, să câștigi câteva fracțiuni de secundă prețioase, care puneau între tine și inamic, o distanță de securitate, pe care toate avioanele – cu excepția Mustang-ului – nu o mai puteau recupera! Nu-i prea convenea Me 109 G această manevră –

obișnuit cu mișcări de manșă fine, chiar de ordinul milimetrilor, tremura, trepida, dar... nu se rupea!”

Deci, Lipfert le pune G-ul „în mână” la Tiraspol, când Grupul se afla sub comanda cpt. Av. Ștefănescu „Îngerășul”. Cum se simt în noile avioane? Iată impresia imediată trecerii pe Me 109 Ga lt. av. Mircea Senchea: „Deși, nu cu mult timp înainte, țelul nostru suprem era să zburăm 80-ul (IAR), după trecerea pe „Me”, în special pe „G”, am fost îndrăgostiți de acest avion... Pot menționa că îmi dădea senzația de putere, de forță, mă simțeam eu însumi – ca persoană – mai puternic, mă ridicasem mult în propriii mei ochi, mă socoteam imbatabil și ... nemuritor!...”

Printre cei de atunci a fost și adjutantul Dârjan; ca pilot și luptător aerian, bun; ca om, modest, plăcut, plin de respect și prietenie față de ceilalți. Stimat și iubit, la rândul-i. Coechipier sigur, preferat aproape întotdeauna atât de către cpt. Șerbănescu, comandantul grupului, cât și de către cpt. Cantacuzino. S-a apreciat, la locul potrivit, extraordinara importanță a unui bun coechipier și „libertatea – siguranță” a capului de celulă, astfel victoriile lui Șerbănescu, Bâzu Cantacuzino, ale altora, stau sprijinite cu una dintre aripi, pe umerii lui Dârjan și ai celorlalți coechipieri ai lor. Întreaga și scurta viață a adjutantului, prin tot ce ea a cuprins, prin tot ce el a întreprins, a făcut și manifestat spre binele și mulțumirea altora – Țară, Grup, camarazi.

Balomir, 1944...

În ultimele zile de luptă pe frontul Moldovei, Dârjan este doborât, la est de Roman, prin superioritatea numerică a LAGG-urilor. Aterizează cu motorul lovit, înspumat, cu plexiglasurile opace de ulei, de abur, de fum înecăcios în cabină, condus prin radio de către Chițu Gavriliiu.

La 30 sept., pe Balomir fiind, lt. av. Dobran notează: „Pe la 15.30, Ju34, Canarache sosește de la București, aducându-l pe Bâzu. Discutăm chestiuni generale în legătură cu Grupul. Părerea mea intimă este că Bâzu nu-l poate duce, pentru că nu se cer doar calități de zburător, pe care le are din plin, ci, mai ales, de organizator și de om cu hotărâri rapide, or, Bâzu nu este omul acesta și mi se pare dezarmant de „civil”, chiar și la înjurături! Dar, ceea ce este cel mai interesant, și face obiectul noutăților de astăzi, este întoarcerea lui Dârjan!”

Iată deci, s-a întors Dârjan! Ce povestește el?

... Cum a fost lovit în motor, în radiatoarele de ulei și de răcire, cum nu mai vedea nimic prin parbriz. Prin radio și deslușind vag lateral, cineva îl ghidează – Gavriliiu –, spunându-i:

„– Pică mai la stânga, așaaa, redu viteza, trage, trage, trage acum” era foarte jos, la un moment dat ia contact cu pământul. Terenul neregulat, viteza mare, avionul capotează și nu se oprește, continuă să se dea peste cap de mai multe ori. Este bine legat în chingi, iar carlinga „G-ului”, se știe, nu se deformează, salvatoare! Încă o șansă, după ultima rostogolire, carlinga vine și rămâne sus. O deschide, sare afară, se repede spre o perdea de sălcii aflată în apropiere. Nu are timp... La nici 100 de metri este șoseaua pe care o coloană de blindate, însoțită de către pistolari, îl înconjoară și deschid focul concentric. Se oprește, ridică mâinile, pornește spre ei. Apare un gradat, purtând o caschetă cu cozoroc de piele, încă mai înfuriat. Îl dezbracă, îi ia cizmele. Dar din nou șansa face ca foarte aproape să fie punctul de comandă al unei mari unități de tancuri și generalul comandant al acesteia, aflând, vrea să-l vadă! Cu translator, cu întrebări... Generalul cere adevărul, spunându-i că îi va da drumul acasă, căci... Ordonă să i se înapoieze lucrurile, hainele, cizmele. Este pus în fața unei hărți, apoi i se cere harta lui, harta sa de zbor! Dar el nu o are, în graba decolării, știind zona, nu o luase. Generalul îl ia cu sine într-un Jeep. Curge viața din nou... Până o rup Stukas-urile (avioane de bombardament în picaj) care apar, atacând coloana de blindate! Doar trupul translatorului – „un om cumsecade din Odessa”, oprește gloanțele să i se înfigă-n piept lui Dârjan! Este doar 22 august și Stukas-urile erau românești! Nebunia coboară iar peste coloană, amenințare, drum, pistoale automate, soldați, tancuri, porumbul în care se ascund! La două minute după Stukas-uri, apar Foke-Wulf-urile germane de asalt. Este îngrozitor totul: tancuri care sar în aer, ard, oameni deschizându-se ca păstăile, acum nici primarul Odesei nu l-ar putea salva pe adjutant de glonțul răzbnător dacă nu ar apărea, în limita de situație, generalul comandant care cu greu restabilește pilotului statutul de prizonier de război. Conform promisiunii făcute, îl eliberează și îl îndrumă spre nord, pe șosea, fără abatere. Surprins pe câmp, ar fi fost împușcat imediat! O ia spre nord, pe șosea, spre Iași, cu gândul că va ajunge în satul adjutantului Nicoară, bun prieten și camarad, spre a se adăposti la părinții acestuia și a se putea întoarce la Grup. Urca cu pasul spre Iași, întâlnește tot mai mulți militari români, dezarmați, care se îndreaptă într-acolo. Într-un sat, un creștin milos le face o mămăligă pe care Dârjan o numește „sfântă, românească”. Mergând spre Iași, nu-i mai primește nimeni de teamă, căci este război. În apropierea capitalei Moldovei, patru mii de militari sunt băgați într-un țarc de sârmă ghimpată, își pierde din nou hainele, cizmele, puterea și greutatea, nu și speranța! Trebuie să facă ceva! Trebuie să se întoarcă la Grup! El trebuie să zboare din nou, să lupte!

Acum se va începe lupta pentru Ardealul său ocupat! Ardealul lui atât de iubit, lipsindu-i de atâta timp! Fără patetisme, chiar dacă cu lacrimi acolo, în ascuns, în suflet, nevăzute, dar acolo, și numai ale lui! Se merge acum, curând, în Transilvania, minunat și fabulos ținut al oamenilor și al vieții. Acolo este casa lui! Mama îi este acolo, îngrijorată, îndepărtată și mama! (mama lui se afla la Someșeni-Cluj, care, în urma Diktatului de la Viena 1940, a fost în teritoriul cedat Ungariei) Și totul! Și aici, acum, îl scot de după rețele și îi pornesc să-i treacă spre Rusia cea de necuprins! O știe el cât este de mare, a zburat doar deasupra nesfârșitului – până la pierdere, până la înspăimântare! A zburat, pentru că acolo s-a zburat! (autorul se referă la campania antisovietică a României, din prima parte a războiului al II-lea mondial, pentru eliberarea Basarabiei) Deci fără patetism: nimănui doar nu i-a păsat de durerile și părerile lui, ale lor! Și nici nu-i pasă de nimeni și de nimic! Nici de armele celor care îi păzesc și-i duc, nici de puțina-i putere rămasă în trupul subnutrit, nici de... cum a fugit din coloana aceea a întristării și înstrăinării în ziua a 11-a și chinuit a ajuns la ai lui Nicoară, iar mama acestuia l-a cuprins, plângând, ca pe propriul ei fiu! Și l-a hrănit și l-a pus pe picioarele ce-i tremurau de slăbiciune. Acolo a stat doar acel timp al minimei întremări și apoi, în veșmânt țărănesc, a pornit spre îndepărtatul București și al său aerodrom Popești-Leordeni. Iar de-aici, din nou și imediat, s-a îndreptat spre dincolo de munți. Nu este suficient întremat, nu este, nu are, nu ascultă, nu vrea să audă. S-a trecut dincolo de munți, trebuie să alege și el! Coboară din Junkers pe câmpul de zbor al Balomirului. Înmișmatul aer al Transilvaniei îl izbește cu puterea unui proiectil de tun de bord! Nu moare, se prăbușește în bucuria, emoția și binecuvântata fericire a descinderii în minunata țară, la viteazul său Grup, între iubii săi camarazi!

Lt. av. Dobran: „Este slăbit și se vede cât a suferit, dar e mulțumit și plin de speranță. Bieții de noi, atât de tineri, de entuziaști, de neprecupețiți în fapte! Poate că am meritat mai mult decât ceea ce ni se dă, deși nu pretindem nimic! Dacă s-ar mai întoarce și alții, Puiu Mureșan, Panait...”

Lt. av. Senchea: „De ce nu a mai rămas la București? La fel Bucholzer, care mi-a încălcat ordinul...”

Lucenec, 1945

...Sosit de pe Miskolc (Ungaria), Grupul 9 Vânătoare, împreună cu Asaltul și Picajul, se afla acum la Lucenec (fosta Cehoslovacia), dincolo de zarea Javorinei, și peste apele Hronului, și între cele ale Nitrei și

Vahului, în Slovacia de vest, pe aerodromul Nitra, sunt Foke-Wulf-urile și Messerschmitt-urile de vânătoare inamice, germane; printre comandanții acestor unități și Helmut Lipfert. Cea de-a treia întâlnire a sa cu piloții veterani ai Grupului 9 Vânătoare – întâi la Tiraspol, a doua pe cerul verii românești, în luptele cu americanii – este pe cale să se consume. Pentru că, așa cum ofensiva Armatei Române cere, ca și până acum, imperios atât acoperirea de aviație, cât și de atacurile acesteia pe trupele, artileria și, în special, fortificațiile inamice, tot astfel, chiar în penurie de carburanți aflate și suficient îndepărtate ca autonomie de zbor, avioanele vânătorilor germani se vor afla pe cer, spre a combate atât ofensiva Armatei 1 Române, a trupelor sovietice, cât și insistentele, repetatele și eficientele misiuni ale atacului aerian român! Ziua de 25 februarie 1945 le reclama deci un efort deosebit Grupurilor aflate la Lucenec – Henschel-ele, Stukas-urile și „G”-urile care le asigura protecția. Este ziua în care, lovit în lupta aeriană, moare adjutantul av. Traian Dârjan.

...Lt. av. Senchea: „În ziua aceea îi prevenisem că va fi greu și că vom avea întâlniri. Prea era mare tămbălăul pe jos ca nemții să nu își ajute cu aviația trupele terestre! Majoritatea „marilor teoreticieni”, în frunte cu Băzu Cantacuzino, vorbeau despre penuria de benzină a nemților, de distanța, de lipsa de avioane, cele mai multe fiind în interiorul Germaniei, pentru raidurile americanilor. Dar logica impunea ca nemții să apară! După raportul meu, întărit de către ceilalți din patrulă – știu că numai câțiva am reușit să facem în acea zi câte trei misiuni, ceilalți doar câte două. Baza, așa cum am spus, a crezut și nu a crezut că am văzut nemți în acel sector. Altfel ar fi decolat cel puțin o patrulă de vânătoare liberă – era cine, căci singura patrulă care mai urma să plece era a mea, ceilalți rămânând pentru alarmă.

Încrezător în posibilitățile sale și în propria apreciere asupra situației aeriene în sector, căpitanul Cantacuzino decolează pentru vânătoare liberă, constituind celula cu adjutantul Dârjan. Acesta este un excelent coechipier, căpitanul o știe, căpitanul îl ia ca însoțitor (zborul se execută în celulă, Băzu cap formație, Dârjan coechipier), așa cum l-a luat mereu!”

Locotenentul Senche de asemenea decolează, pentru a însoți Asaltul – Henschel-ele, care atacă liniile germane. Celula Cantacuzino-Dârjan și vânătorii germani se întâlnesc; Helmut Lipfert, în cartea sa – *Jurnal de război* – se întrebă, participând la această luptă, dacă nu cumva acești români – i se pare familiar „stilul” lor – sunt cei de cândva la Tiraspol. Nu putem ști ce au gândit sau s-au întrebat cei doi piloți români, observând „stilul” zburătorului german. Dârjan acum moare, iar

căpitanul Cantacuzino nu va vorbi prea mult despre această luptă! Nici imediat după aterizare, adică la întoarcerea sa, nici mai târziu! Mai mult chiar, legătura dintre piloții Grupului său și el, comandant, se rupe cumva acum! Pentru totdeauna! Știm că Bâzu Cantacuzino a doborât un avion german Focke-Wulf 190 și i-a urmărit cu privirea și prin manevră prăbușirea, spre detaliul omologării victoriei aeriene! Cândva, căpitanul a mai urmărit „detaliul omologării”, inutil, de altfel, confirmarea ar fi venit de la tereștri, aterizând dificil alături de Mustang-ul pe care l-a doborât. Mâna lui s-a întins, a apucat, a smuls „dovada”, cascheta pilotului american mort, însângerat, prăbușit peste comenzile avionului. Și n-a fost un pilot american doborât astfel, acolo în carlingă, ci un OM. Cu față, trăsături, chip, cu sângele lui scurs și ucis, tocmai prin gestul apropierei, nu doborât! Mulți nu l-au înțeles pe Bâzu Cantacuzino atunci, s-a înspăimântat ceva în ei, li s-a părut ciudată insistența căpitanului. Ciudată este și acum insistența! Se repede în urmărirea celui lovit, spre a-i localiza prăbușirea, îi striga lui Dârjan, prin radio, victoria! Îl uită pe Dârjan, îl lasă pe Dârjan fără apărare! Adjutantul este doborât, apoi lovit este și căpitanul Cantacuzino, nu mai are cine-l ocroti, aterizează Me 109 G forțat, pe burtă, în fața liniilor inamice. Orice interes, apel, rațiune, datorie, dispar din fața căpitanului în această damnată (plină de satisfacție?), dar lipsită de responsabilitate urmărire a victoriei sale! „Țin minte că aproape îl imploram pe Bâzu – prin radio – atunci în 25 februarie, să-mi spună în ce sector se bat! Nu pentru a-i ajuta, nu puteam abandona Henschel-ele de asalt, ci pentru a ști la ce să ne așteptăm noi” – Lt. av. Senchea.

Cum au judecat piloții această nefericită întâmplare atunci și acum? Fiind cel mai apropiat desfășurării aeriene despre care tocmai vorbim, în ea chiar aflându-se, să-l ascultăm pe comandantul de escadrilă și al acelei patrule aflate în aer, Lt. av. M. T. Senchea:

„Asupra responsabilității lui Bâzu în doborârea lui Dârjan, și a lui proprie, iată greșelile comise:

1. Nu a fost convins de raportul făcut de mine, după misiunea a doua, în legătură cu prezența aviației inamice în zonă. Chiar și fără acest raport, este clar că, dată fiind importanța pe care o dădeau sovieticii ocupării defileului de la Ocova, importanță relevantă și din faptul unic în istoria războiului nostru, de a fi duși noi, piloții, în prima linie, pentru a vedea îndeaproape pozițiile și cred că cel mai mult, pentru a ne pătrunde de importanța obiectivului din 25 februarie, aceeași importanță trebuia să o dea și nemții pentru apărarea acestor obiective. Se impunea deci să apară și Vânătoarea, cu toată penuria de carburant.

2. Dacă Bâzu ar fi fost convins de acel raport al meu, susținut și de coechipierii mei, sau chiar și fără această convingere, trebuia să decoleze cu cel puțin o patrulă în acea vânătoare liberă. Urma să mai decolez eu cu o patrulă, spre a însoți Asaltul, erau deci suficiente avioane disponibile pentru apărarea aerodromului și pentru o permanență puternică în zonă. Oricum știa că patrula mea nu putea să-i vină în ajutor, fiind legată de Henschel-ele, de fapt, când am ajuns în zonă, faptul se consumase!

3. Luând contactul cu inamicul, mult superior ca număr și material, FW 190 și Me 109 K, nu era cătuși de puțin obligat să atace orbește, ar fi fost preferabil să evite lupta, manevrând astfel, încât să poată surprinde o formație răzlețită. Faptul că a doborât un „K” sau FW și și-a pierdut coechipierul, precum și două aparate scumpe, acum, din toate punctele de vedere, nu o consider decât o victorie personală, dar inutilă.

4. Din conversația radio surprinsă de mine, am putut ușor deduce că Bâzu urmărea avionul lovit – doborât, pentru a-i marca locul căderii și ora, în vederea omologării. De fapt, Dârjan îi comunicase: „– Îl văd! Îl văd!”. Discuția aceasta prelungită mă face să cred că Bâzu a fost cu ochii numai pe acel avion, exaltare logică, dar inadmisibilă, fără a mai fi atent în jur, și, mai ales, în spatele lui și al lui Dârjan. Întrebările lui repetate: „– Unde ești Dârjan? Dârjan, răspunde-mi, dacă mă auzi!” denotă că nu a observat doborârea lui Dârjan, care i-a fost cules din spate!

5. Nici după ce l-a pierdut din ochi pe Dârjan nu a mai fost atent la ce se petrece în jur, n-a observat nici măcar că a fost atacat, altfel, ar fi avut totuși timp să lanseze un apel; dovada: emisia radio i-a încetat brusc, în timp ce îl căuta, pe calea undelor, pe Dârjan, ceea ce face ca prezumțiile mele să primească o acreditare nedorită, desigur.”

Dr. Grădinaru Mircea, ofițer medic al Grupului 9 Vânătoare:

„– M-a chemat comandantul Grupului, Bâzu Cantacuzino, și mi-a cerut să mă deplasez într-o localitate, unde căzuse cu avionul adj. Dârjan și să-l aduc, fără a-mi spune că este chiar pe linia frontului. Mi-a dat ca ajutor doar pe șoferul unui camion POLSKI, obișnuit, fără însemne de Crucea Roșie (iată încă o condamnabilă neatenție a cpt. Cantacuzino, care îi poate expune mai mult pe cei trimiși). În localitatea respectivă m-a oprit o santinelă, atrăgându-mi atenția că se trage cu tunurile antitanc pe strada unde este comandamentul batalionului, strada care era perpendiculară pe linia frontului. Am tras camionul pe o stradă laterală și m-am prezentat comandantului de batalion, un căpitan, care s-a arătat mirat de misiunea mea, mai ales că Bâzu Cantacuzino cunoștea situația deosebită a misiunii mele. M-a întrebat dacă mi s-a dat ordin scris și dacă mi s-a explicat ce aveam de făcut. Răspunsul a

fost „NU” și el m-a sfătuit să renunț, fiind o misiune periculoasă și inutilă. Celula Bâzu-Dârjan, fusese surprinsă de 4 Foke Wulf 190 și doborâtă. Bâzu, cu norocul lui obișnuit, reușește să pună avionul pe burtă, la câțiva metri de prima linie română. Dârjan cade și se înfige în pământ la circa 1 km, în dosul frontului liniei românești deci. Singura cale de acces pentru mașină, la locul respectiv, cam mlăștinos, era printre cele două linii ale frontului. Mi-am asumat riscul, am trecut printre cele două linii, fără ca germanii să tragă asupra noastră. Avionul doborât al lui Dârjan era cu botul în pământ, în unghi de 30-35 de grade față de orizontală. Solul era ușor mlăștinos. Avionul nu era ars și nu avea nici măcar urme de fum pe fuzelaj. Credința mea este că Dârjan a murit sau era lovit mortal încă din aer, de aceea nu a putut să încerce să se apere. Era lovit în spate, în partea stângă, la baza gâtului. Scaunul era rupt și o parte din blindaj era sărită. Pe Dârjan, prins în carlingă, nu am putut să-l scot decât utilizând bisturiul, de la genunchi în sus.

Cred că cele două avioane au fost doborâte imediat, unul după altul. Bâzu, nefiind rănit, a reușit să-l pună pe burtă în „țara nimănu”. El se pare că nu s-a dus să vadă locul unde a căzut Dârjan.

A doua zi am fost trimis la Someșeni-Cluj, spre a fi îngropat Dârjan în satul său natal. Tot cu un camion. Am anunțat garnizoana Cluj despre înmormântare, dar nu s-a trimis niciun delegat și m-am simțit obligat să spun câteva cuvinte despre cel ce fusese Adj. Av. Traian Dârjan, înmormântat fără onoruri militare. După cum probabil știți, acum este dat ca erou. Sub altă formă, când, de fapt, a murit ca erou, apărând spatele lui Bâzu Cantacuzino, care este principalul vinovat de moartea lui Dârjan.”

Se încheie încă un cerc acum, aici, în 25 februarie 1944, la Lucenec, pe cerul slovac: nu putem avea certitudinea identității celui care l-a doborât pe Dârjan, n-o are nici Helmut Lipfert, putem afirma că ceea ce cândva a început la Tiraspol, se încheie la Lucenec. O potrivire, o încheiere de cerc, de ciclu, cumva. Căci atât viața, cât, mai ales, Războiul, încheie astfel de „începuturi” și atunci oamenii spun că „s-a închis un cerc!” El, Războiul, îl încheie, însă, prin moarte, ucigând! Apoi aceste cercuri, închise de-acum, roți deci, grele roți, se rostogolesc peste cugetul și inimile celor rămași vii...

SMARANDA BRĂESCU. O VIAȚĂ LA MARE ÎNĂLȚIME

Ana-Maria Sireteanu, Tudor Sireteanu

Maria Sireteanu, mama noastră, a Anei-Maria și a lui Tudor Sireteanu, nepoată de soră a mării campioane, ne-a vorbit de când eram copii despre curajoasa ei mătușă, prima parașutistă a României în 1928, campioană europeană cu record mondial feminin în 1931, câștigătoarea recordului mondial absolut în anul 1932, în SUA. Pentru ambele recorduri la salt cu parașuta de la înălțime, performanțe excepționale într-un domeniu de mare risc, aflat la începuturile dezvoltării pe mapamond, Smaranda Brăescu a fost nominalizată în 1932 ca sportiva nr. 1 a lumii.

Când eram adolescenți, am aflat despre dorința ferventă a Smarandei Brăescu de a dedica toate reușitele de răsunet pe mai multe continente, în parașutism și în aviație, țării sale, animată fiind de un patriotism pe care însăși îl numea „dus până la fanatism”.

Ne-au vorbit atât mama, cât și bunica noastră, Vlădina-Constantina, sora mai mare a mării campioane, iar noi le vorbim, la rândul-ne, copiilor noștri despre curajul, cinstea, modestia, generozitatea, sensibilitatea artistică a Smarandei Brăescu, dar și despre continua ei luptă, durerea și suferințele pricinuite de mentalitățile opace ale epocii privind statutul femeii în profesiune și societate, precum și despre „mâniile” sale cauzate de piedicile birocrăției și de rigiditatea unor autorități din domeniul aviației sau al diplomației, ori din sfera socială, care i-au cauzat neajunsuri morale și materiale, dar nu i-au stopat superba traiectorie profesională.



A învins aceste încercări dure cu o motivație întemeiată pe uimitorul curaj, hărnicie, ambiție și talent, pe dragostea pentru zbor,

pilotaj și parașutism, pe o tenacitate, inteligență ieșite din comun; a reușit să biruie obstacolele cu proverbialele ei înflăcărare, cu spiritul de dreptate, cu dorința de a bate record după record, de a sfida noi provocări, de a răzbate în cele mai grele încercări, pentru gloria țării, cu credința „în steaua ei și în Dumnezeu”.



Multe dintre aceste frământări se regăsesc în cele două caiete de jurnal pe care Smaranda Brăescu i le-a încredințat spre păstrare mamei mele. Se împlinesc în acest an 75 și respectiv 70 de ani de la scrierea caietelor de jurnal, unul în 1935, celălalt în 1939-1940, mărturii ale unor fapte impresionante și ale unor intense trăiri sufletești descrise cu sinceritate, expresivitate, cu talent de povestitor, remarcat și de jurnaliștii care i-au luat foarte multe interviuri în anii ei de glorie.

Primul caiet, cu multe pagini afectate atât de scurgerea timpului, cât și de condițiile în care a fost ținut, ascuns în carlinga avionului, pentru a nu fi descoperit, conține confesiunile despre „fuga” din Anglia, raidul Londra – Paris – Germania – Austria – România, cu avionul său Hawk Miles monomotor, monoloc, numit „Aurel Vlaicu”, un raid care a făcut valvă în întreaga Europa și cu ecou în America. Smaranda Brăescu era celebră ca parașutistă, dar s-a dovedit a fi o temerară aviatoare, în zborul peste Canalul Mânecii, apoi peste munți, înfruntând furtuni, în survol peste câteva țări, cu aterizări neprevăzute, riscante, care au demonstrat, pe lângă curajul ei renumit și talentul, priceperea în pilotaj, nobilă profesiune căreia a vrut, de fapt, să i se consacre încă din prima tinerețe.

A fost o nouă și spectaculoasă „ispravă” a celebrei campioane, care și-a „furat” propriul avion Miles Hawk, comandat la firma engleză „Phillips & Powis and Miles Aircraft Companies” din orașul Reading din Anglia. Era sătulă de tergiversările șefilor firmei, care nu o lăsau să zboare cu neprețuitul avion, dobândit cu mari sacrificii, cu colectă publică din țară, greutăți la care s-au adăugat șicanele birocrăției legațiilor diplomatice, sau ale autorităților de a-i atribui carnetul de „passage”, de survol aerian. În mod paradoxal, greutăți a întâmpinat în special din România, pentru eliberarea și trimiterea acestui important document de pilotaj, fără de care putea fi oricând arestată la trecerea

unei frontiere, mai ales din partea unei personalități cu mare autoritate, colonelul Andrei Popovici. Acesta, om cu mari merite profesionale, care, mai apoi, a regretat neplăcerile aduse mării performere, este invocat în multe pagini de jurnal cu amărăciune, chiar cu imprecății, cu invecivele revoltei, de către impetuoasa recordmenă.

PAGE 1 N FORM AB-54 PAGE 2

UNITED STATES OF AMERICA DEPARTMENT OF COMMERCE AERONAUTICS BRANCH

LICENSE NO. 27166

Subject to prior suspension or revocation, this License expires

OCTOBER 15 1933

Unless extended below by indorsement of an aeronautical inspector for the Department of Commerce.

PRIVATE PILOT'S LICENSE

Issued to SMARANDA BRAESCU

Date issued OCTOBER 8 1932


Age 27

Weight 135

Height 5' 4 1/2"

Color hair BLACK

Color eyes GRAY



Smaranda Braescu
PILOT'S SIGNATURE

LICENSE RENEWALS	
INSPECTOR'S ENDORSEMENT	EXPIRATION DATE

This Certifies, That the pilot whose photograph and signature appear hereon is a Private Pilot of "Aircraft of the United States". The holder may pilot all types of licensed aircraft, but may not for hire, transport persons or property, nor give piloting instruction to students.

HARWOOD

Charles M. Young
ASSISTANT SECRETARY OF COMMERCE

Note: All provisions of the Air Commerce Regulations are made a part of the terms hereof as though written herein.

Brevet american de pilot

Fédération Aéronautique Internationale
British Empire.

We the undersigned, recognized by the F. A. I. as the sporting authority in the British Empire certify that

Nous soussignés, pourvoir sportif reconnu par la F. A. I. pour l'Empire Britannique certifions que

Smaranda Braescu.

Born at *Iscvei* on the *23.5.1905*

having fulfilled all the conditions stipulated by the F. A. I. has been granted an

ayant rempli toutes les conditions imposées par la F. A. I. a été breveté

AVIATOR'S CERTIFICATE. PILOTE - AVIATEUR.

THE ROYAL AERO CLUB OF THE UNITED KINGDOM.

Joell Chairman.

David Derrin Secretary.

Date *25th March 1935* No. *12660*

AVIATORS CERTIFICATE

ISSUED BY

The ROYAL AERO CLUB

119 PICCADILLY

LONDON, W.1.

Brevet britanic de pilot

Smaranda își cunoștea potențialul de aviatoare, atestat și de brevetul de pilotaj dobândit în oct. 1932, în SUA, și dorea să-și realizeze visul din tinerețe de a zbură, de a avea propriul avion, cu care să abordeze temerare rute aviatice.



Miting aviatic la Brașov, 1929



Smaranda Brăescu, 1931



Pe Aeroportul Băneasa-București, împreună cu regele Carol II, 1933

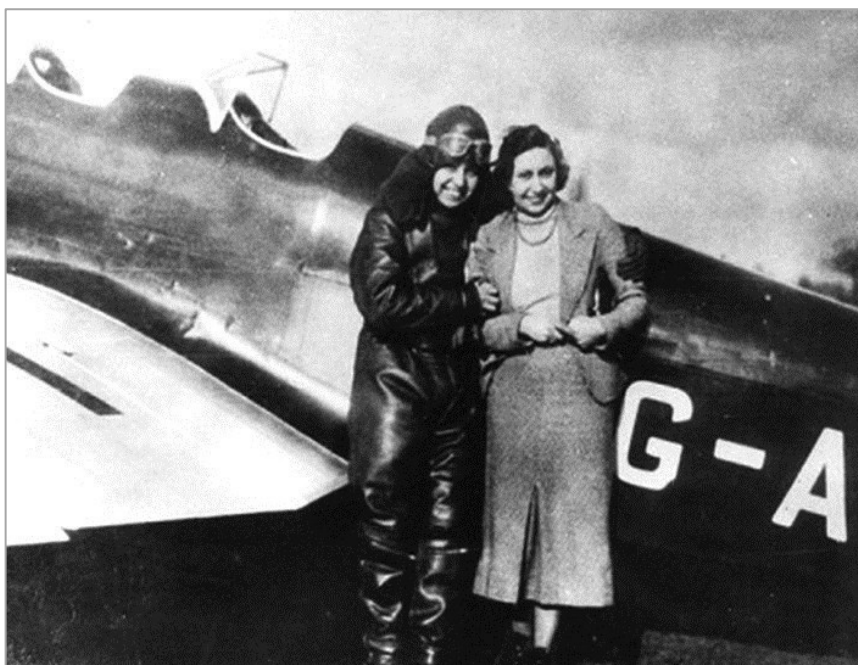
Mama noastră ne-a spus adesea că dorința cea mai mare, încă din tinerețe, a Mândiței, cum era numită în familie, a fost aceea de a fi „pilotă”, aviatore, dar, fiind refuzată, ca femeie, și fără posibilități financiare, a căutat consacrarea și recunoașterea unanimă într-un sport adiacent aviației, aflat în pionierat, parașutismul, pe care chiar și piloții consacrați se temeau să-l abordeze.

Multe publicații europene, americane și românești au mediatizat „evadarea” din țara lui Shakespeare, un zbor peste Canalul Mânecii, 110 km deasupra apei, aproape în „alb”, adică în ceață densă, și raidul excepțional, realizat în condiții meteorologice potrivnice, cu un lung traseu, peste lanțuri înfricoșătoare de munți, din Paris până la București.

Una dintre aceste publicații este „America – Roumanian News”, Organul Oficial al Uniunii și Ligii Societăților Române din America, editat la Cleveland, Ohio, cotidian de tradiție, aflat în al treizecilea an, care a promovat constant informații, interviuri și reportaje despre recordurile Smarandei Brăescu, îndeosebi cel mondial absolut de salt cu parașuta în California, la Sacramento.



La New York, Roosevelt Field, 29 ianuarie 1933, cu „un foarte bun camarad Henry Ottinger”, după recordul mondial absolut –
foto: Arhiva fam. Sireteanu



Aerodromul Reading, Anglia, împreună cu Lanlay Droly din Egipt, 5 martie 1935

Jurnalul Smarandei Brăescu:

mai 1935

*Ce puteam face, eram și străină, mai având și **Legăția** contra mea – nu sunt decât niște idioți! Plângeam și plâng și rog pe bunul Dumnezeu să mă scape din acest lagăr, unde mă simt ca o prizonieră. Oh, Doamne – Dumnezeule Atotputernic, făcă-se voia ta cea sfântă și ajută-mă!*

Aștept din zi în zi să pot pleca și tare mi-e teamă că Mântuitorul nostru Isus Hristos nu mă va ajuta. Doamne dă să pot fugi de aici!

*Dreptatea va fi de partea lor!? Azi, pe la orele 4 p.m., l-am întâlnit pe **Powis** în hangar și i-am spus, că ce are de gând cu mine, când și de ce stau aici și nu am nici promisiunea de a zbura pe avionul meu?!*

Când este vânt – n-am voie să zbor – când nu este vânt n-am voie să zbor, când este instructorul – n-am voie să zbor și atunci pentru ce stau aici? Pierd toată vara în acest aerodrom și în această fabrică!

*

19 mai

Timp prost. Dis-de-dimineată a fost o foarte groasă ceață, s-a ridicat puțin, sunt nori gri și foarte joși; poate după-masă să fie mai bine.

Vreau să iau ceva cu mine și nu știu cum să fac, căci sunt urmărită pas cu pas. Doamne, Dumnezeule – grele păcate mai am de ispășit !

Ziua de 19 mai, după-amiază, pe la orele 5, am făcut zbor 35 minute, decolări și aterizări, care au fost foarte bune.

A trebuit să-mi facă o reparație la avion, căci l-am lăsat în hangar.

*Powis, ca să pară gentil față de mine (dublă față!) i-a spus lui Milne – șeful instructor, să scoată avionul din hangar. Tot azi pe la orele 3½ șeful instructor a plecat în zbor cu **Hawk – Major Bleu** și la aterizare **i-au pus sondă**. Mie nu mi l-a dat să zbor singură, dar ei îl strică.*

Celălalt instructor, Lown, era foarte satisfăcut de accidentul șefului său. Văzându-l radios, i-am spus lui Rose, șeful vânzărilor care era lângă mine, să nu se bucure, că nu știe ce-l așteaptă, căci accidentul poate veni la oricine – și așa a fost – și ce grozav și ce repede. Doamne, iartă-i!

*

5 august

Scheletul de motor se mai vede încă pe câmp, acuma le strâng, și le pun în camion pentru a le examina.

Am avut o noapte foarte agitată și L-am rugat pe bunul Dumnezeu să-i ierte, căci nu erau deloc credincioși.

*Azi este liniște, nicio mișcare, niciun zbor, porțile **aerodromului** sunt închise până vor sosi tatăl și sora decedatului să ia rămășițele fiului și fratelui lor. Totul este prea dureros, dar apoi totul va intra în ordine, căci este o sărbătoare a englezilor. Natura-și urmează calea ei orânduită de bunul Dumnezeu.*

*

6 august

Azi-dimineată am făcut un singur tur de pistă și, când am văzut de sus locul unde au fost arși, am fost zguduită. După-masă am pus în

avion crucifixul, un medalion al Maicii Domnului și un mic medalion al Sfântului Anton.

Pe la orele 6 p.m. am plecat în zbor până la **Brooklands**, prima **Cross – County** făcută singură. Din moment ce am avut crucifixul în avion mi-a trecut groaza și am zburat, însă, după ce am aterizat, avionul s-a întors imediat la stânga cu toate eforturile mele de a-l ține drept, sau a-l întoarce spre dreapta – asta mi s-a întâmplat și duminică când am zburat. Le-am spus, însă au zis că eu nu sunt bun pilot.

În astă-seară, pe la ora 7, l-am luat pe **Whatley** și l-am dus la avion; examinând roțile a văzut că la cea din stânga erau cablurile defecte și mâine îl dă în lucru.

*

8 august

S-a făcut înmormântarea aviatorului Lown, la care n-am fost – femeile nefiind admise din ordinul lui Powis; n-am putut nici flori să-i trimit, n-am avut bani.

Pe danez l-a ars la crematoriu. Am fost împreună cu alte două aviatoare.

Prima dată când am asistat la așa ceva îngrozitor. Niciun serviciu religios, nimic – în câteva minute două, trei, a fost gata, în care timp am spus rugăciuni – gândul meu pentru el și tatăl și sora lui care sunt necredincioși. l-am pus flori...

N-au vrut ca să aparțină religiei sfinte pe care ne-a lăsat-o Mântuitorul și pentru care s-a jertfit Dumnezeu nostru, Fiul Atotputernicului. Oare ce gândesc aceștia? Care este ținta lor în viață? Pentru ce mai ocupă un loc aici, pe pământ?

Oh, Doamne, Isuse Hristoase, întoarce pe toți la tine, nu îi lăsa să meargă în întuneric – și te rog, Doamne, nu ne pedepsi pentru fărădelegile noastre și ne iartă după bunătatea Inimii tale cea Sfântă!

*

9 august

La avionul meu se lucrează și astăzi – au făcut o modificare la motor – punând la fiecare cilindru câte o țevă care aruncă căldură direct în jos și care face o mare viteză și o protecție a **tancului** din față.

Mâine poate fi gata – așa mi-au spus. Timpul este urât, groasă ceață, Dumnezeu știe ce va mai fi!

*

10 august

Astăzi la ora 10 dimineața a fost gata și l-a încercat Milne, care a făcut un prost aterizaj, ca un elev începător, nu ca un instructor. La ei totul este permis, mai de multe ori a făcut de acestea.

*După-masă la ora 6 p.m. am zburat eu – unde totul a mers foarte bine. Zgomotul motorului este mult mai puternic din cauza țevilor la cilindru. La ora 7.45' am plecat într-o Cross-County la **Aerodromul Hanworth** – n-am aterizat și am făcut un tur de pistă, apoi am venit înapoi. Am fost foarte mulțumită de acest „voyage” (...). Văd că totul merge foarte bine. Mulțumesc bunului Dumnezeu că mă ajută și că nu vor avea ocazia de a râde de mine.*

*

11 august

Eram preparată, era timp foarte bun, cum cred că nu sunt patru zile într-un an aici în Anglia. Am pus benzină pentru trei ore de zbor și când eram gata să plec – mecanicii s-au uitat și la coada avionului, care era foarte mobilă. Le spuseseam că plec pentru o Cross - County. A trebuit să renunț și de data aceasta cu foarte multă durere. A rămas să-l fac mâine. Nu știu ce este, dar văd că totul este contra mea. Cred că nu vrea Dumnezeu – poate pentru a evita o nenorocire, sau pentru a o aștepta?!

Mă rog la Dumnezeu totdeauna – știu că nu sunt vrednică de ajutorul său, dar bunătatea lui Dumnezeu este atâta de mare că mă va ierta și mă va ajuta.

Aș fi vrut să mă duc la Biserică, dar n-am avut niciun ban, toți mi i-au mâncat această fabrică și această școală (...)

*

12 august

Șapte seara – urât afară, plouă sau mai bine zis burniță ca la noi toamna. Aeroplanul nu este încă terminat.

De o lună de zile vreau să evadez și bunul Dumnezeu nu mă mai ajută. Aș intra în Mănăstire, dar îmi lipsește și această forță. Toți din jurul meu sunt veseli și râd cu poftă – cum eu poate n-am râs de când eram copilă.

Mâine, mâine și iar mâine și momentul de evadare se îndepărtează tot mai mult!

Singurul **Whatley**, singurul – știe de planurile mele de evadare. Dar nu poate să mă ajute, însă mă încurajează. Dumnezeule bun și puternic ajută această păcătoasă prizonieră să poată evada! Oare voi mai ajunge să văd un cer albastru, un soare frumos și lucitor?!

Mi-e dor de familia mea, de surori, frați și copiii lor mi-e dor de țara mea și mi-e dor de mormintele părinților mei!

În nopțile urâte și triste, în somnul meu agitat stau de multe ori de vorbă cu ei.

Dar acesta să fie voința lui Dumnezeu?

*

13 august

La masă astăzi la ora 6½ a.m., apoi am plecat cu destinația **Croydon – Lyminster – Eastbourne**, la mare – am zburat pe deasupra și m-am uitat la benzină – care nu știu dacă mi-ar fi ajuns să pot traversa 70 mile de apă, pământ și cu vânt de aproape în față – m-am întors înapoi – mâhnită până în adâncul sufletului. Nu este voia Domnului!

*

15 august

Sunt foarte tristă și foarte supărată. Ieri au adăugat niște cercuri de aluminiu la învelișul roților, care abia astăzi au fost terminate. Am zburat pe la 7 seara, dar nu bine. Astăzi este **mare Sărbătoare** la noi în țară, dar aici ei nu știu nimic – banul este la ei totul.

Aș fi putut să mă duc la biserică astăzi, dar nu m-am dus – și atunci Dumnezeu m-a pedepsit. Au venit banii din țară, sunt la **Fabrică**.

*

18 august

*Mi-e rău, de câteva zile, nu sunt bine – nu pot nici să zbor. Stau și mă uit la cer și în jurul meu, tot străini, tot îmi face rău; sunt atâta de singură, cum rar am mai fost. Am primit scrisori de la **sora mea Ilinca și bărbatul ei și de la Panait și Eca.***

Mi-e dor de ai mei – mi-e dor de locul meu natal, mi-e dor de țara mea. Sufletul și inima sunt pline de cea mai neagră mâhnire și tristețe. Nădăjduiesc în ajutorul Atotputernicului, a lui Isus Hristos și Maicii Domnului. Astăzi am fost la biserică la jumătatea slujbei. Dacă aș fi mai aproape de biserică, aș fi zilnic la biserică. Dar tare sunt departe și pe jos nu pot.

*Doamne, – tare mai sunt singură – ajută-mă să plec! Ieri au fost 5 ani de când am avut groaznicul **accident de parașută de la Satu-Mare.***

*

Miercuri, 19 august

A fost aici un grup de studenți străini, printre care a fost și un român din împrejurimile Satu-Mare. La vederea aeroplanului cu culorile românești și numele de Aurel Vlaicu au rămas foarte surprinși.

Se numește Vasile Aron, de origine ungar din Ardeal, însă mi-a vorbit românește și foarte entuziasmat de culorile României, țara lui. Este student la Bruxelles. Se plângea și el de Legația de la Bruxelles – unde sunt niște mizerabili ca și aici la Londra. De asta îi plătește Statul Român să facă mizerie românilor și să sărute picioarele străinilor!

Acuma este ora 10 seara, sunt în camera mea: toți ceilalți sunt în club, rîd, petrec; până acum timp de zece minute, am adunat urechelnițe și le-am aruncat afară – câteva seri le-am omorât, dar acum nu; mi-e milă, sunt așa de multe în camere, că le găsești pretutindeni.

Nu știu de ce, dar în astă-seară sunt mai mulțumită, am mai multă speranță că voi pleca mâine, dacă bunul Dumnezeu va voi.

Trăim cu speranța, care este lăsată de bunul Dumnezeu și dacă ea n-ar fi fost, ne-am fi distrus cu totul.

După-masă, pe la orele 5 au fost mai multe avioane de la alte aerodromuri. Un concurs de aterizare la punct fix.

Dar numai două au câștigat – de la Brooklands.

Pe seară, am fost mai bine, însă n-am zburat, oh, dacă aș putea reuși să ajung cu bine la Paris!

Sunt singură, cu privirile pe crucifix și pe chipul Maicii Domnului, gândurile mele zboară la țara mea dragă și iubită, pentru care îndur atâta mizerie.

*

Marti, 20 august

*Marti, 20 august, pe la orele 12, i-am spus șefului instructor că vreau să mă duc la Londra, însă cu avionul la **Croydon**, unde voi ateriza, căci vreau să-l vadă românii de la Legație (idiotii!) și în același timp vreau să duc și niște bagaj cu mine, pe care să-l las la Legație, neputând să-l iau cu mine în aeroplan.*

S-a uitat la mine – eu eram foarte serioasă și am mimat oarecare neplăcere de a arăta avionul celor de la Legație –, însă, sunt nevoită să fac acest lucru. El m-a crezut, pentru că niciodată nu i-am înșelat cu nimica – am fost prea sinceră și de asta și-au bătut joc de mine. L-am rugat să vadă bagajul ce-l duc cu mine, însă n-a vrut.

*Când a auzit de Croydon, a spus că am nevoie de caietele de bord ale avionului, fără de care nu pot ateriza, căci trebuie să fie văzute de ofițerul comandant – și atunci a telefonat să le aducă în biroul lui, unde a trecut orele de zbor făcute cu aeroplanul. Asta era după-masă, dar până să scrie să fie toate în regulă a trecut timp și atunci i-am spus că nu mă mai duc la Croydon, fiindcă este târziu – nu voi găsi pe nimeni la Legație, ci mă voi duce mâine dimineață la orele nouă –, ca să am timp destul –, însă, acuma vreau să mă duc la **Hanworth**, unde voi ateriza; voi sta acolo 30 minute și apoi voi lua drumul înapoi la Reading.*

*Erau de acord – aveam în tancul din față patru **galoane** de benzină – și în celălalt din față tot patru –, ca să vadă cum vor trece în tancurile din aripi, am mai făcut această operație în zbor – le-am lăsat să se scurgă pentru că trebuiau să știe că trebuie să mă servesc de ele când voi face un raid.*

Mâine dimineață trebuie să pun caietul acesta în perna de la aeroplan – pe care stau și unde sunt și celelalte două, căci cine știe ce va mai fi!

Toată seara m-am gândit și n-am mai putut să mă mai rog cu atâta forță la bunul Dumnezeu, dar totuși m-am rugat. Mi-am desfășurat harta de pe rulou, am pus-o într-un jurnal și m-am culcat – o noapte agitată.

De la ora cinci dimineață nu mai dormeam.

*

Miercuri, 21 august

De la ora șase m-am sculat, am împachetat cele ce trebuiau să rămână, pe care nu puteam să le iau cu mine, neavând loc în aeroplan.

Am lăsat o valiză încă unde-mi este costumul național și alte lucruri și o cutie de carton, unde am pus ruloul și altele fără importanță. Mecanicul îmi pusese deja benzină multă, câte cinci galoane în fiecare aripă la ora 8 dimineața. M-am dus și am luat breakfastul (adică micul dejun de dimineață) care n-a mers aproape deloc.

*Eram îmbrăcată de zbor – m-am dus la aeroplan, mi-am pus ce mai aveam de pus în el. Mi-a ajutat mecanicul la așezarea parașutei – aș fi vrut să-i strâng mâna, dar nu puteam face acest lucru, deoarece plecam pentru Croydon; am pus avionul în mișcare, am încercat **magnetourile**, totul mergea bine, însă îmi era teamă că nu voi putea pleca – pentru că era ceață, chiar groasă și dacă ar fi fost șeful instructor nu m-ar fi lăsat până nu se ridică ceața.*

*

21 august

Nici eu singură n-am crezut că voi putea pleca, însă chiar în acel moment am decolat. Am făcut un tur deasupra aerodromului, am așezat cap-compass și am luat direcția Croydon. Ceața părea din ce în ce mai groasă, care era mai mult pe pământ; având o înălțime de 2000 m, eu zburam la 1300 m, totuși eram în ceață, însă vedeam cerul albastru cu foarte rari nori și soarele care lucea, iar jos se vedea ca într-o sită.

*Eram foarte atentă pentru a găsi Croydonul care era învăluit în ceață – vântul sus era altul – mă uitam în toate părțile, să nu mă lovesc de vreun avion de cursă, mi-am pus cap-compass cu vântul pe care-l aveam sus și am luat direcția spre **Bexhill** – la **Mare**. M-am orientat perfect și când am văzut că mă apropii de apă, unde era tot aceeași ceață ca și pe uscat –, mi-am făcut Semnul Crucii, am spus Tatăl Nostru și Ave Maria și am intrat deasupra mării. Știam că am de mers 110 km, pe care îi voi face în 35 de minute, însă, acum vântul era altul, mai mult din față decât din stânga, ceea ce însemna să mă poarte în largul oceanului.*

Am schimbat direcția compasului cu 3 grade mai la est, când am intrat deasupra mării și, timp de 10 minute de zbor, am mai văzut vapoare care plecau spre Franța, probabil, iar altele care se duceau spre Anglia. Apoi n-am mai văzut nimic. Eram în ceață, cerul abia se

mai vedea și dedesubtul meu abia vedeam marea, care era foarte liniștită și, din când în când, vedeam câte o dâră, o linie, lăsată de vreun vapor pe care nu-l puteam vedea, însă.

În timp ce mă uitam în jurul meu, compasul schimbă direcția și atunci începeam manevrarea avionului, pentru a-l readuce la direcție. Vântul mă împingea spre sud și mi-am fixat picioarele pe pedală cu putere – am luat o carte de rugăciuni, și am deschis unde scria de inima rănită a Mântuitorului – în mâna stângă aveam cartea, iar în dreapta țineam manșa, mă uitam pe carte și la direcția avionului.

După un timp am mai văzut un vapor și apoi iar nimic.

Aveam 35 de minute de zbor, dar încă nu vedeam coasta Franței, n-am descurajat, ci mă rugam mereu. Viteza avionului nu depășise 110 -120 mile la oră. Mă uitam mereu la ceasurile care marchează benzina din aripi. Căutam să pătrund în acea ceață, ca să văd pământul, care mi se părea că se depărtează, când, după câțva timp, zăresc ceva ce ar fi coasta Franței. Mă frec la ochi, pentru a vedea mai bine, într-adevăr se vedea pământul, când în fața mea a apărut un avion mare bimotor, care părăsea coasta Franței pentru Anglia. Am făcut un viraj la dreapta, căci el era mai mult în stânga și așa am putut evita o ciocnire. Era un avion de transport – și sunt sigură că și el a făcut același viraj.

Am intrat deasupra Franței, unde ceața începea să fie mai puternică, la stânga mea am văzut un oraș, pe care abia îl zăream prin ceață, și mi-am zis că poate să fie Dieppe și atunci am luat la dreapta să văd care oraș era la 18 km; trebuia să fie Dieppe unde este și un aerodrom și apoi voi lua direcția Paris –, pentru ca să știu bine unde sunt.

După câteva minute am văzut al doilea oraș. Am început să cobor și să caut aerodromul pe care l-am găsit foarte repede. Înainte de a trece deasupra orașului m-am coborât pentru a putea citi – și am văzut că este **Dieppe**. Deodată mi-a venit ideea de a ateriza aici, ceea ce imediat am și făcut; am făcut turul aerodromului – am văzut un avion care se înălța și apoi am aterizat în condițiuni foarte bune. Pe aerodrom era lume, era soare, frumos și cald.

Când am oprit avionul în fața oficiului, toți au venit la mine. Primele cuvinte care le-am spus au fost: „Prefer o lună de închisoare pe pământul Franței, ca de a sta o zi mai mult în Anglia. Este avionul meu plătit de două luni, însă, nu mă lasă să plec și să zbor; eram ca prizonieră. Dumnezeu m-a ajutat și acum sunt aici!”.

Nu știam ce o să creadă, pentru că este prima dată când o femeie aviatore a venit în astfel de condițiuni și prima dată când un pilot a venit fără pașaportul avionului.

Le-am pus totul de la început și în același timp am anunțat poliția și vama care au venit după-masă.

Pe aerodrom se aflau: președintele Aeroclubului, Mr. **Legendre**, secretarul general al Aeroclubului și comandantul Aerodromului, Domnul Delbos, și altă lume, încă câțiva piloți și câteva cucoane. Au plecat, rămânând pe aerodrom numai comandantul, Mr. Delbos, care era și este foarte amabil și foarte gentil și care mă învăța cum să spun la Vamă și Poliție, ca să nu ia totul o întorsătură gravă.

„Poate cei din Reading să-mi facă vreun rău – mai ales că și Legația este contra mea” – era chiar nedumerit de purtarea lor ca români față de mine – căci, natural, a trebuit să-i spun și asta, pentru că am fost întrebată: „de ce Legația n-a intervenit, ca să-mi faciliteze plecarea și situația mea de acolo?”.

Au venit de la Vamă, cei care au căutat absolut totul la avion și toate lucrurile mele – credeau că au de-a face cu vreo spioană sau vreo traficantă de lucruri oprite. N-au găsit nimic, cum era și de așteptat. Apoi am plecat în oraș, care este departe de aerodrom. Eram cu un automobil și am luat lucrurile mele – mi-am găsit o cameră la Hotel des Arcades, unde sunt chiar și acum – și de la hotel am plecat la Vamă; acolo am fost chestionată de către un director – care era foarte gentil, însă legile sunt legi – și mi-a spus că voi fi supusă la o amendă de 500 fr. francezi, pentru că am aterizat pe un teren unde nu este Vamă și nu am pașaportul avionului pe care trebuie să-l prezint în cel mai scurt timp.

Le-am spus că am dat o telegramă de la aerodrom în Anglia și adresa la hotel, ca să-mi trimită actele avionului.

*

Joi, 22 august

Joi, în ziua de 22, a venit locotenentul de la Poliția de la Vamă, pentru ca să pot plăti această sumă, ca să nu-mi confiște avionul. Cum n-aveam la mine decât 300 fr. francezi și £ 2,10 – și care nu erau de ajuns, am plecat spre Aerodrom, ca să-l rog pe Comandant să-mi împrumute, până voi primi banii din Anglia. În drum îl întâlnesc pe Mr. Legendre și când aude asta – se oferă să-mi dea el și chiar a și mers cu mine la Vamă, ca să vadă ce este, să nu plătesc atâta.

N-a putut face nimic, deoarece totul era făcut. Am plătit 500 fr. francezi, mi-a dat o chitanță – și a rămas ca, atunci când voi prezenta carnetul avionului, să-mi facă o reducere.

Seara mi-a sosit carnetul și ieri am fost la bancă cu el, dar nu mi-a dat nimic; l-am lăsat acolo și am luat carnetul de bord al avionului, care era la ei. Ieri după-masă m-am dus la Aerodrom – a venit și m-a luat Maior Delbos. La Aerodrom a venit și Mr. Legendre și, când a auzit că nu mi-a dat nimic –, era foarte scandalizat, spunând că va face demers la Direcția superioară la Paris.

Am fost invitată de două ori la masă la el. Este foarte bogat, mare moșier – am cunoscut doi dintre copiii lui – o fată și băiatul cel mare.

Aș mânca în hotel la restaurant, dar nu-mi permit mijloacele; îmi cumpăr câte ceva și mănânc în cameră. Ieri după-masă am zburat cu Delbos în aeroplanul său, **Potez 56** – și Legendre are un **Potez 58** – am vrut să zbor și eu cu al meu, dar a fost ploaie și ceață, care făceau imposibil orice zbor; acuma după-masă a încetat ploaia, este ora 4 – poate o să-mi ajute bunul Dumnezeu, să pot pleca spre Paris.

Aștept să-mi vină restul de bani ce-i mai am la Londra – le-am scris deja.

Dacă mâine va fi timpul bun și Dumnezeu îmi va ajuta voi pleca la Paris, rămânând ca să trimit în urmă banii împrumutați de la Mr. Legendre. Poate după-masă să mă duc la Aerodrom, dacă voi avea cu ce merge.

Îmi închipui că trebuie să fi fost la **Reading**, când au văzut că nu mai vin! Sunt sigură că au telefonat la toate aerodromurile de pe lângă Londra, dacă nu m-au văzut și desigur că au telefonat și la Legație. Liniștiți au fost, desigur, când au primit telegrama mea de aici de la Dieppe, care era „Sosită bine la Dieppe, Salutări! Sm. Brăescu”. Măgarii au spus că nu știu să navighez și că am frică de apă; Dumnezeu mi-a ajutat ca să pot să le arăt că știu să navighez și n-am frică de apă. Ei niciodată n-au trecut 110 km de apă, toți făcând **înconjurul unde au numai 30 km de apă**. M-au umilit în fața la toți și acuma cine a rămas umilit decât tot ei?

Sunt în camera mea, este ora 9½ seara, am mâncat ce mai aveam de astăzi și acuma stau în pat. Am fost la aerodrom pe la ora 7 seara. Am făcut un zbor de 20 minute, care a mers foarte bine. Mâine, dacă bunul Dumnezeu va vrea, voi pleca spre Paris.

Mă simt foarte bine – nu simt nicio oboseală, pe când la Reading eram veșnic obosită, era o climă mizerabilă, care te omoară cu încetul. O să vorbesc cu domnul Legendre, ca să-mi împrumute încă 100 fr., pentru ca să pot plăti aici la Hotel și să plec.

Mă gândesc la cei de la Reading, ce or fi zicând și ce or fi făcând, ce cap or fi avut când au primit telegrama de la Dieppe, văzând distanța pe apă care am parcurs-o.

Singur lui Whatley, căruia i-a părut foarte bine și lucrătorilor, cu mecanicul avionului.

Cred că Powis și Miles – adevărații parveniți – crăpau de necaz, sunt sigură. Oh, cât de bun a fost Bunul Dumnezeu că nu le-a făcut voia lor! Dar Milne, instructorul care credea că voi sta și în septembrie acolo?! Ce mizerabil! Toți au luat de la mine bani, eu n-am luat nimic de la ei – decât răul pe care mi l-au făcut. Nu le-am făcut nimic, nu le-am furat nimic, nu i-am jignit cu nimic, iar ei mi-au făcut tot răul posibil!

Oh, Doamne, bine le-ai răsplătit, cât și celor de la Legație, în frunte cu **Laptew** această amestecătură de rus și bulgar!

*

*

*

La 5 oct. 1935, în „America” se publică un amplu articol, cu titlul de senzație: *Smaranda Brăescu a fugit cu avionul care i se refuzase*, articol structurat pe câteva capitole, în care se relatează despre cauzele care au provocat actul extrem al „evadării” campioanei din Reading, apoi zborul de 110 km deasupra mării, „fără legitimații”, în drumul spre țară. Concluzia este că „Noua ei ispravă o ridică mai mult în stima și dragostea compatrioților săi și poate, măcar de data aceasta, va găsi mai multă înțelegere la cei de sus, care, în loc să aprecieze și să încurajeze, ca pe un adevărat tezaur național capitalul ei de energie și curaj, prea adeseori n-au răsplătit-o decât cu necazuri, șicane și umiliri nemeritate”.

Cel mai citit ziar românesc interbelic, „Universul”, care a sprijinit-o în realizarea recordurilor mondiale prin articole și colecte publice de strângere de bani, considerat de Smaranda ca „naș” al victoriilor ei, i-a dedicat, după revenirea în țară – la 10 octombrie 1935 se afla la Arad – un serial de 14 reportaje – interviu, semnate de talentatul reporter Ion Dragomir, publicate în perioada octombrie-noiembrie 1935, la care ne vom referi în carte de mai multe ori.

Celălalt jurnal, publicat în carte, scris între 21 ianuarie 1939 – 28 aprilie 1940, cuprinde demersurile



Lăsați-mă să zbor!

Este titlul unui nou și senzațional reportaj a cărui publicare va începe, în curând, în coloanele ziarului

UNIVERSUL

Lăsați-mă să zbor!

Este povestea, rând pe rând tragică, eroică, plină de peripeții și de neprevăzut a înimoasei noastre aviatoare

Serișă după date și documente autentice de ION DRAGOMIR

reportajul acesta va apare în curând, ilustrat cu numeroase fotografii în text

SMARANDA BRAESCU

Fotografie din 1930, publicată în „Universul” din 1930, care anunță serialul publicat de reporterul Ion Dragomir despre realizările campioanei din perioada 1928-1935

Smarandei, pentru a procura un avion mai performant cu care să realizeze noi zboruri temerare, solicitante, nemaîncercate până la ea; sejurul la băi pentru a-și trata reumatismul chinuitor și călătoria în Italia cu popas la întoarcere în Grecia și Istanbul. La Roma vizitează o fabrică de avioane, fiind în corespondență și cu alte țări: Anglia, America sau Germania, pentru ofertele de avioane.

Ca și primul, caietul nu este scris zilnic, are sincope temporare, dat fiind solicitările presante ale vieții Smarandei, cu zbatere supraomenești, cele mai multe pentru avion, benzină, ulei, cereri, refuzuri, rare aprobări, cu lipsuri materiale, cu greutate și șicane ale autorităților, ce nu conțin în pofida celebrității ei, deși multipla campioană nu dorea decât realizarea unor noi proiecte în serviciul țării sale, consacrate acum nu parașutismului, ci pilotajului, aviației, cum a fost în 1935.

Ambele caiete de jurnal vor releva publicului ardenta dragoste pentru profesiunea de pilot, abilitățile deosebite, talentul și intuiția în arta aviației, continua ei dorință de perfecționare, de a realiza recorduri și în acest domeniu, după cele din parașutism. Publicul o va cunoaște mai bine astfel pe Smaranda Brăescu aviatoarea, va cunoaște mai bine complexitatea emoțiilor, stările sufletești ale acestei femei strălucitoare prin curaj, inteligență și ambiție.

Sunt rememorate în al doilea caiet jurnal, nu numai greutate și adversități, dar și evenimente și prietenii importante în viața Mândiței, cum am amintit că îi spuneau familia și cei apropiați – ea însăși se semna în anumite epistole și fotografii „Mândiza”. Sentimentele de recunoștință, loialitate, prietenie statornică pentru cei care i-au fost aproape, familie și prieteni, au încurajat-o, i-au oferit sprijin material sau moral, sunt deseori exprimate în confesiunile intime, dovadă a caracterului frumos, integru al Smarandei, pe care M. T. Sireteanu îl invoca adesea.

Chiar din primele pagini ale jurnalului din 1939-40, este evocată Loulé Arabi, o bună prietenă, aviatore, originară din Egipt, măritată cu un nobil indian, Agha Khan, cu care a zburat pe ruta Reading – Paris – Reading, la 13 iulie 1935, prietenă care îi și cunoștea planul de „fugă cu avionul”, amintită din nou spre finele acestui dramatic jurnal. Aceasta o va invita să vină în Egipt pentru petrecerea sfârșitului de an 1939 „cu mare bucurie și fără să o coste nimic”.

Căldura sufletească, sensibilitatea artistică, emoționalitatea care o inundă în fața minunilor artei renascentiste sau a frumuseții naturii sunt relevate de mărturiile prilejuite de vizitarea Romei, a Vaticanului, Napoli,

O premoniție a Smarandei, care i-a arătat pe hartă unui tânăr danez, atunci revoltat la culme, „că Hitler va înghiți și Danemarca după ce se va întări”, premoniție din decembrie 1938, făcută la Berlin, într-o discuție cu prieteni de „vreo 6 naționalități”, evocată în penultima pagină a acestui jurnal, îi prilejuiește Măndiței patetice reflecții despre țară: „Casa noastră cea scumpă pentru care trebuie să ne dăm viața, numai s-o știm liberă și respectată”.

În ultimele rânduri, scrise la 28 aprilie 1940, în prima zi de Paști, „o zi frumoasă și călduroasă”, eroina dezvăluie mărturii ale sufletului ei îndurerat, nobil și generos, invocând, ca în toate momentele de mare cumpănă, grația divină: „Noi îl petrecem – Paștele, n.n. – în liniște și bucurii, însă tot cu arma la umăr sunt bieții noștri ostași de pe granițe. Ne așteptăm din moment în moment la vreun vânt năprasnic care poate să vină din vreo parte, pentru că suntem înconjurați numai de dușmani care ar vrea să ne înghită – Doamne D-zeule – să se facă voia Ta, numai a lor nu!”.

Deseori, sufletul profund religios al Smarandei a invocat și s-a încredințat ajutorului Divinității, cum se poate citi în jurnale, ca un suport de neprețuit. De exemplu, la 12 august 1935, în primul jurnal al acestei cărți, Măndița invoca adesea patetic ajutorul divin: „Dumnezeule bun și puternic, ajută această păcătoasă prizonieră să poată evada! Oare voi mai ajunge să văd un cer albastru, un soare frumos și lucitor... Mi-e dor de familia mea, de surori, frați și copiii lor, mi-e dor de țara mea și mi-e dor de mormintele părinților mei”.

Divinitatea este prezentă în confesiunile Smarandei ca parte prețioasă a ființei ei sufletești. Creatorul Atoateveghetor este salvator, mentor, luminător, instauratorul dreptății, Cel care pune oamenii și faptele lor în buna lor cuviință și cădere. Este cel căruia Smaranda i se încredințează în suflet și fapte, cu o sinceritate și devoțiune impresionante.

Fapte inedite, de excepție, evocate de celebra parașutistă Smaranda Brăescu în cele două jurnale, trăirile emoționale intense, motivația performanțelor de răsunet pentru gloria țării sale, curajul ieșit din comun, voința, inteligența, ambiția acestei femei în aparență timidă, fragilă, pentru a depăși bariere inimaginabile profesionale, dar și de mentalitate și opacitate a autorităților, au propulsat-o în legendă.

Următoarea scrisoare, pe care o adresează Smaranda unui oficial al Ministerului Aerului și Marinei, reflectă stările sufletești intense de durere și dorința de a fi utilă țării în breasla aviației și parașutismului. Dorința ei s-a realizat eroic în faptele relevate către finele studiului

biografic. Publicăm integral această scrisoare, document din arhiva familiei:

Stimate Domnule Gologan,

M-ați rugat să vă dau câteva note cu privire la cariera spinoasă a mea de parașutistă și pilot.

Dacă ar fi fost în alte timpuri, de liniște, de pace și de dreptate, aș fi putut s-o fac, dar e greu astăzi, când țara noastră scumpă și dragă este ciuntită, fără niciun drept, nici istoric, nici etnic, numai pentru că vecinul nostru de la răsărit este puternic și mare, iar noi n-am fost deloc pregătiți, deși în jurul nostru, toți vecinii noștri, dușmani seculari, stau gata să ne mai ciuntească! Țări după țări cădeau ca într-un vis, iar noi la umbra unei neutralități, ședeam liniștiți, complect inconștienți.

În 1928, 5 iulie, eu mi-am luat brevet internațional de parașutistă – România era a treia țară din lume care avea parașutista sa. Au trecut ani unul după altul, am făcut recorduri mondiale în lansări cu parașuta – 6200 m – 1931 în țară – record mondial feminin, 7800 m în California, record mondial bărbătesc; am făcut multe coborâri pentru propaganda aeronautică românească, iar ca pilot am făcut raiduri până în Africa, care cu mijloacele mele de zbor și materiale au uimit pe străini și chiar și pe ai noștri.

Am purtat tricolorul românesc al României Mari, cu o mândrie dusă la exces, iar astăzi, când țara noastră scumpă, România Mare în drepturile ei naturale, lăsată de la Dumnezeu așa, a fost ciuntită, iar noi obligați să tăcem, să dăm totul și să facem locul dușmanului care ne lovea, am căzut zdrobită de durere.

N-am fost chemați să ne apărăm țara noastră scumpă și eu, ca parașutistă, n-am fost niciodată întrebuințată, nici măcar chemată pentru această branșă, și totuși parașutismul în războiul acesta a avut partea cea mai principală.

Cu pumnii strânși de durere, și cu gura încleștată, ne ridicăm privirile către cer, către Dumnezeu, ca să ne scoată din această amorțeală, să ne întoarcă către el și să ne facă dreptate.

*Smaranda Brăescu
Parașutistă și aviatoare – pilot
13 iulie 1940.*

Fédération Aéronautique
Internationale

FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE
ROYALE DE ROUMANIE

Nous soussignés certifions que:
Mlle Smaranda Brăescu
né à Focșani
le 23 Avril 1925
résidant à (ville) Suceava
Etat Roumaine

est membre de la F. A. R. I., et

Touriste aérien

le Secrétaire Général Luliu Maniu le Premier Vice-Président [Signature]



Signature du titulaire

Smaranda Brăescu

Le titulaire de cette carte est exempté:

De des taxes d'atterrissage et de départ:

De des redevances d'abri pendant 88 heures dans

les Etats suivants:

Allemagne, Autriche, Belgique, France, Algérie et Maroc, Grande-Bretagne, Grèce, Hongrie, Italie, Japon, Lithuanie, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, Yougoslavie.



Eroina performeră, de un patriotism ardent, care a luptat ca pilot militar alături de ostașii români, a făcut parte și din celebra Escadrilă Albă, a fost instructor de parașutiști militari, a fost mai apoi vânată de autoritățile regimului totalitar impus la noi prin teroare. Smaranda Brăescu a fost condamnată, în noiembrie 1946, la închisoare în contumacie pentru curajul ei de a protesta fățiș contra falsificării voturilor, exprimate majoritar de români în favoarea unui regim democratic, prin liderul desemnat, omul politic de excepție Iuliu Maniu, întemnițat apoi și mort în închisoarea comunistă de la Sighet.



Smaranda Brăescu, călugăriță, cu numele de împrumut Maria Popescu

Smaranda a luat calea pribegiei, sub nume fals, din 1946, în straie călugărești, deoarece era urmărită de sinistra Securitate, fiind acuzată și de ocupația sovietică de legături cu grupurile anticomuniste refugiate în munți. A suferit inimaginabile privațiuni morale și fizice pricinuite de marea nedreptate care a transformat o eroină națională și o multiplă performeră mondială într-o proscrisă, apelând îndeosebi la ajutorul unor cunoscuți și prieteni, al slujitorilor Bisericii, departe de familia pe care a vrut să o protejeze de urgia represiunilor, pentru ca mai apoi să se îmbolnăvească grav, să fie internată și operată sub numele de Maria Popescu, să se stingă în suferință, săracă, fără familie, departe de locurile natale.

Gl. bg. rtr. Neculai Staicu-Buciumeni, consătean și biograf cunoscut al Smarandei Brăescu, a întreprins numeroase cercetări, cu mărturii și documente, demonstrând că celebra performeră a fost înmormântată la cimitirul central din Cluj-Napoca, sub numele de Maria Popescu. Locul de veci, parcela B II nr. 1550, a trecut în posesia unei familii care și l-a adjudecat, iar, de decenii, Maria Popescu, alias Smaranda Brăescu, nu are nici măcar o simplă cruce, pe locul unde rămășițele pământești ale acestei eroine sunt, se pare, adânc îngropate, ca ale unui decedat anonim.

Generalul Neculai Staicu-Buciumeni a scris detaliat despre investigațiile sale și memoriile, peste 20, însoțite de documente, mărturii autentificate la notariat, cereri depuse la Primăria din Cluj-Napoca, după 1995, sunt menționate în cartea sa *Regina Aerului – O viață dedicată patriei*, Editura Sinteze, 2008, paginile 462-484, iar capitolul final este chiar intitulat *Regina aerului nu are mormânt*. Neobositul biograf publică și un ultim memoriu adresat celor mai înalte foruri și autorități române, pentru repararea acestei mari nedreptăți, întrucât la Primăria din Cluj-Napoca, a întâlnit, mai ales în anii din urmă, refuzul Directorului tehnic pe atunci, dl. Sorin Apostu, de a găsi în vreun fel o rezolvare creștinescomenească și de onoare acestei situații.

Am adresat, la rândul-ne, un memoriu din partea familiei, primăriei Cluj-Napoca, primarului Apostu, dar am primit un răspuns sec, succint, al D-sale, în care această deosebită situație, în amploarea semnificațiilor ei, este „pasată” administrației cimitirului, cu argumente pragmatice, de ordin tehnic, superficiale, nerelevante.

Memoriul nostru amplu, însoțit de documente justificative ale descendenței, ca strănepoți ai Smarandei Brăescu, de alte materiale, de semnătura președintelui Asociației Naționale a Parașutiștilor din România, colonelul în rez. Gheorghe Iancu, nume glorios al parașutismului mondial, a fost, practic expeditat, fără a se dispune o anchetă sau minime investigații, ce s-ar fi convenit a fi întreprinse ca un semn de respect, de considerație postumă, aduse memoriei unei glorii naționale, unei eroine care a luptat și pentru Transilvania, în Al Doilea Război Mondial, parte a patriei în care și Primăria Cluj-Napoca viețuiește.

Desigur, vom continua demersurile noastre, îndreptățite de o motivație creștină și umană, la care unii dintre cei vremelnici puși în servicii publice importante, sunt, se pare, indiferenți, dacă nu chiar disprețuitori.

Menționăm către finalul acestui studiu, alcătuit de mine și de fratele meu, că cele două jurnale sunt documente inedite, reunite premieră absolută în cartea *Jurnalul celebrei Smaranda Brăescu*, cu

inserturi facsimile din caiete, dar și cu fragmente din scrisori, documente și fotografii aflate în arhiva familiei noastre, împreună cu extrase din presa interbelică și din presa contemporană, de la manifestări și evenimente dedicate vieții și omagierii faptelor personalității excepționale a Smarandei Brăescu.

Considerăm că această carte, de mult timp dorită să fie publicată de mama mea, de mine și de fratele meu, de fiicele noastre, Maria și respectiv Theodora, este de interes deosebit, nu numai pentru aviatori sau parașutiști, pentru Foruri și Autorități profesionale în aviație și parașutism, pentru oameni ai zborului, de vârste și categorii profesionale diferite în toate domeniile aviației, dar și pentru publicul larg. Un public alcătuit din iubitori și admiratori, atât ai măreției și frumuseții zborului, cât și ai faptelor de viață încărcate de semnificații profunde, generoase, nobile, sub auspiciile unei convingeri ardente în destinul hărăzit de credință, de dumnezeiasca stea a nemuririi. Ne-ar bucura ca și tinerii, fie ei aspiranți sau nu la cunoașterea spectaculosului domeniu al aviației, să citească cu interes cartea despre viața unui autentic model de pasiune și curaj, conduse dincolo de limite și de bariere comune.

Ne exprimăm și în numele mamei noastre, decedate în noiembrie 1997, cea care a urmărit cu atenție de-a lungul anilor referirile din presă, din diverse publicații cu privire la Smaranda Brăescu, interzise până în anii 1960, gratitudinea și recunoștința pentru articolele, cercetările, cărțile, documentarele, manifestările, simpoziioanele, dedicate de către persoane din domeniul aviației, al armatei, de către jurnaliști sau scriitori, sau de către Instituții, Foruri, Autorități, omagierii vieții și rezultatelor excepționale ale multiplei campioanei.

Familiile Ana-Maria Sireteanu și Tudor Sireteanu s-au implicat în unele dintre aceste demersuri, sau au inițiat, la rândul lor, altele, precum simpozionul omagial din mai 2007, la 75 de ani de la recordul mondial și 110 ani de la naștere. Mai sunt necesare, desigur, noi demersuri pentru perpetuarea memoriei și a modelului eroinei Smaranda Brăescu, premiată în timpul vieții cu cele mai înalte distincții în parașutism și aviație, elogiată de marii recordmani ai vremii, de ași ai aviației, și de mari oameni de stat și de cultură, apreciată de presa vremii că a adus mai multă glorie țării ei „decât toți ambasadorii României, sau de către toți miniștrii plenipotențieri la un loc”. Mulți ani după aceea, însă, începând din 1946, a fost ostracizată, nu are încă un mormânt creștinesc în țara ei, nu a beneficiat de o înmormântare cu onoruri militare, nici sancțiunea juridică de condamnare la închisoare în contumacie, nu i s-a ridicat, după cum am argumentat mai sus.

Smaranda Brăescu a trăit exemplar, în conformitate cu crezul său, pentru care merită perena neuitare, perpetuarea în memoria colectivă a modelului ei de viață, crez exprimat în declarația făcută presei înainte de plecarea în America, unde dorea cu feroare să realizeze recordul mondial absolut, la bărbați și femei, fapt împlinit la 19 mai 1932, la baza aviatică Sacramento din California, record care a impresionat și entuziasmat lumea întreagă.

„Viața mea nu înseamnă nimic dacă o țin numai pentru mine. Viața mea o dăruiesc țării, dar vreau să o dăruiesc frumoasă și încărcată de glorie. Nu mă voi întoarce decât biruitoare, pentru că eu cred în steaua mea și Dumnezeu a ținut cu mine și cu steaua mea”, *Smaranda Brăescu*.

Balada Marandei – Smaranda – Mândița

În timp-labirint, peste mări și țări,
din neamul Dedal, cu fiul Icar,
bântuită de cer și mirajul solar,
o Smarandă visa neajunse-nălțări.

Uriașa umbrelă legată de sfori,
o va duce pe aer în balansul rebel,
slobozită din pântec de pasăre-oțel,
mai presus de văzduh și de jalnicii nori.

Cu frate Icar, din neamul Dedal,
Maranda-Smaranda, chemata Mândiță,
în ani împlinit-a visul de spiță –
a zburători temerari purtați de ideal.

Cântată-n cuvinte, surprinsă-n imagini
femeia gingașă cu zâmbet ștrengar,
zidită-n costumul de salt solitar,
continente-a uimit în isprăvi fără margini.

Urmaș lui Dedal, în Carpați prăbușit,
pe Vlaicu, l-a dus cu plecare de frunte,
pilotă la manșă-n survol peste munte,
în avionul cu nume eroic cinstit.

Mioriticul țărnam pătimaș l-a iubit;
târâtă de sfori, din înalt prăbușită,
de-un roș Minotaur amarnic pândită,
ascunsă, rănită, a tot pribegit.

Și nu din cenușă, ca Phoenix renaște;
din ceara de aripi topite de soare,
Maranda-Smaranda-Mândița, să zboare,
Dedal se-ntrupează, Icară se naște.

Ana-Maria Sireteanu

La 2 noiembrie 2018, Asociația Română pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii (ARPIA) – filiala Cluj, cu sprijinul Primăriei Cluj-Napoca, al Diviziei 4 Infanterie „Gemina” și al Bazei 71 Aeriene „Emanoil Ionescu” Câmpia Turzii, a dezvelit monumentul închinat Smarandei Brăescu, în Cimitirul Central din Cluj-Napoca.

La eveniment au participat reprezentantul Statului Major General gl. mr. dr. Nicolae Lupulescu, gl. rtr. Iosif Rus, președinte național al ARPIA, Mitropolitul ortodox Andrei Andreicuț, episcopul greco-catolic Florentin Crihălmeanu, reprezentanți ai Asociației Naționale a Parașutiștilor, veterani ai aviației, cadre militare, membrii ARPIA – filiala Cluj, un numeros public.











Casa Cărtii de Știință
400129 Cluj-Napoca; B-dul Eroilor, nr. 6-8
Tel.: 0264-431920
www.casacartii.ro; e-mail:
editura@casacartii.ro

AEROPORTUL INTERNAȚIONAL "AVRAM IANCU" CLUJ-NAPOCA



BAZA 71 AERIANA



"GENERAL
EMANOIL IONESCU"



AEROCLUBUL ROMÂNIEI
Tradiție și pasiune pentru zbor din 1923

ISBN 978-606-17-1505-3

