



Smaranda Brăescu a cucerit America printr-un salt cu parașuta

Smaranda Brăescu* a fost prima parașutistă și a treia aviatoare a României. Aceste onorabile elemente de statistică pălesc însă în fața faptului că, la 19 mai 1932, ea a doborât, la modul absolut (feminin și masculin), recordul mondial la saltul cu parașuta. Iar asta nu e totul! Exact patru ani mai târziu, la 19 mai 1936, a devenit prima femeie care a traversat Marea Mediterană cu un avion cu un singur motor și fără escală pe insule.

Când s-a născut Smaranda Brăescu? Este mai puțin important pentru articolul de față. De obicei, cei care scriu despre ea se opresc asupra zilei de 21 mai 1897. Unele documente spun altceva. De exemplu, în carnetul ei de elevă a Școlii de Arte Frumoase, pe anul școlar 1926-1927, este scrisă data de 23 mai 1904 ca zi a nașterii. În primul ei brevet de aviator, aflat în patrimoniul Muzeului Național al Aviației Române, scrie că avea 27 de ani în octombrie 1932, ceea ce înseamnă că s-a născut, de fapt, în 1905. Iar alte documente ale Smarandei, ulterioare anului 1933, vin cu alte date... De ce acest lucru? Probabil că în anii interbelici întâlnim o prelungire târzie a obiceiului mai vechi ca o femeie să-și ascundă vârsta reală, inclusiv în acte. Cert este că la sfârșitul anilor '20 avem o „fătucă de la țară” de 25-30 de ani, micuță de statură, cu părul negru (purtat împletit, dar nu tot timpul), cu ochii gri-albaștri, mai puțin interesată de cochetărie, care-i uimește pe toți prin faptul că reușește să devină parașutistă. Bărbați și femei deopotrivă o dezaprobă cu voce tare. Era mai mult

* Sursa:

<https://www.historia.ro/sectiune/general/articol/smaranda-braescu-a-cucerit-america-printr-un-salt-cu-parasuta>
Site accesat în data de 24 ianuarie 2022.

decât se cerea unei femei cuviincioase în vremea respectivă. Ca să fim cinstiți până la capăt, trebuie spus că nici bărbații care alegeau această „meserie” nu erau prea apreciați. Parașuta era „colacul de salvare” al aviatorului, care apela la acest mijloc atunci când avionul se prăbușea, fără șanse de a mai fi redresat. Adică, săreai atunci când nu aveai de ales... Să-ți faci un obicei din asta și, fără motiv, să-ți riști viața aruncându-te în gol, iată ceva ce nu i se potrivea unui om întreg la minte!

Prima parașutistă a României

Smaranda Brăescu nu și-a dorit să fie parașutistă, ci aviatoare. Născută lângă Tecuci, în familia unor țărani din Hănțești (comuna Buciumeni), a fost martoră la unul dintre primele raiduri aeriene ale unui aviator militar român: locotenentul Gheorghe Negrescu (1888-1977). S-a întâmplat în mai 1912, când Negrescu a zburat pe traseul București-Bârlad. Ridicând privirea spre cer, ca toți cei care au auzit zgomotul făcut de motorul aparatului Farman III, Smaranda și-a spus că și ea, când va crește, va deveni aviatoare. Biata fată nu știa ce o aștepta! Deși primele avioane au apărut în Franța, Anglia, Rusia și S.U.A. încă de pe la 1910-1911, în România lucrurile au stat diferit. Elena Caragiani, prima aviatoare româncă, a încercat în zadar, în 1913, să obțină brevetul de zbor la Școala Ligii Naționale Aeriene de la Băneasa. Nu este clar de ce nu l-a obținut (arhiva Ligii este, pentru moment, pierdută). Poate i s-a explicat – în conformitate cu mentalitatea epocii – că în aviație nu era loc pentru femei, pentru că ele nu aveau nervii suficient de tari. Dezamăgită, Elena a mers la Paris și, la începutul anului 1914, a trecut cu succes testele pentru brevet.



Când, în 1928, Smaranda Brăescu a făcut cunoscut faptul că dorește să devină aviatoare (sau, în limbajul vremii, pilotă), nicio altă româncă nu obținuse brevetul în țară. Luni la rând, Smaranda a bătut la ușile mărimilor din aeronautica militară (școli civile de zbor nu existau, în acel moment, în România). A fost primită de diverși comandanți – oameni serioși, cu războiul făcut și cu pieptul plin de decorații – care i-au explicat că aviația era o treabă grea, pentru bărbați adevărați. La insistențele

fetei, i s-a replicat că „Țara nu are avioane de izbeliște!” și a fost trimisă la plimbare. Probabil că mulți ar fi renunțat în fața atâtor bariere. Nu și Smaranda, care a găsit o cale indirectă de a se apropia de aviație: parașutismul. A împrumutat bani de la o cunoștință și a mers la Berlin, la renumita fabrică de parașute Schröder, unde Otto Heinecke era instructor. Româncea și-a cumpărat parașuta cu numărul 7198; era din mătase albă, iar sacul de protecție era kaki. A intrat astfel în posesia obiectului care i-a adus nenumărate satisfacții, care a făcut-o cunoscută în toată lumea, care a dus-o de mai multe ori la un pas de moarte și de care s-a despărțit, în primăvara anului 1944, în condiții tragice. La Berlin a învățat cum se pliază o parașută și, după ce a înțeles mișcările, i s-a spus că urmează să facă primul salt. Era 5 iulie 1928. A mers pe un aerodrom din apropiere și a urcat într-un avion însoțită de instructorul Heinecke (înainte de zbor semnase o hârtie prin care renunța la orice pretenții, în caz de accident). De sus, Smaranda și-a imaginat pământul ca pe o față de masă, pe care erau așezate pachete de țigări – hangarele. A venit apoi momentul pe care îl așteptase mai multe săptămâni, dar de care acum îi era teamă. Abia la al treilea „Springen-Sie!” al lui Heinecke și-a făcut curaj și s-a aruncat în gol; câteva secunde mai târziu a simțit cum i s-a deschis parașuta. România devenea a patra țară europeană care avea o parașutistă, după Franța, Cehoslovacia și Elveția.

„Văzduhul, zeu capricios...”

În țară, reușita ei a fost interpretată ca pe o încălcare a legilor firii. Pentru majoritatea românilor care au citit despre ea în presă era o ființă ciudată, de neînțeles. În satul ei, țărani comentau că „fata lu’ Brăescu, care de mică avea apucături rele, de băiețoi, a sărit cu umbrela din arioplan” (în zona rurală, umbrelă sau fustă erau două dintre denumirile utilizate în epocă pentru parașută).

Totuși, nu toți aveau mintea îngredită de prejudecăți. În anii 1929-1930, Smaranda (sau Mândița, cum era alintată de familie) a fost invitată să participe la câteva dintre spectacolele aeriene care, în acele timpuri, se desfășurau în toate marile orașe ale țării. Iar peripețiile nu s-au lăsat așteptate. La Cluj, la aterizare, a rămas, pentru mai bine de o oră, suspendată de ramurile unui copac. Încântați, jurnaliștii i-au pus fotografia la gazetă; ce subiect! A urmat Brăila, în aceeași vară a anului 1929. După ce a sărit, a constatat că un curent puternic o ducea spre Dunăre. Domnișoara Brăescu nu știa să înoate și s-a considerat foarte norocoasă atunci când a căzut pe malul fluviului... De fapt, pentru Smaranda, norocul conta mai puțin. Era o fire foarte religioasă și era convinsă că se afla în grija Domnului (a afirmat de mai multe ori că dacă nu ar fi ales aeronautica, și-ar fi trăit viața retrasă într-o mănăstire). Și totuși, o mare cumpănă a venit...

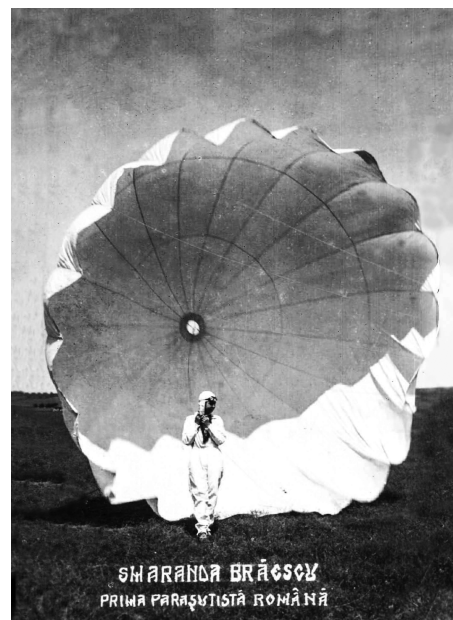
Era 30 august 1930. Smaranda Brăescu se afla la Satu Mare, pentru un nou spectacol aerian. Apropiatăii au văzut-o tristă, iar ea le-a spus: „Nu știu ce am, dar tare mă tem că astăzi o să mă culegeți cu fărășul”. O premoniție? După ce parașuta albă i s-a deschis, a început să bată un vânt puternic dinspre Răsărit:

„Aproape de pământ, la câteva sute de metri numai, o mână nevăzută prinde parașuta și începe să o împingă oblic, spre granița ungară. Acum nu mai este o cădere, ci o alunecare vertiginoasă, prin spațiu. Se aud țipete de femei speriate, plânsete de copii, înjurături și blesteme. Câteva mii de oameni își frâng mâinile, privind neputincioși

trupul Smarandei, pe care vântul hain o târăște ca pe o jucărie. Este teribil să vezi pierzania unei ființe căreia nu-i poți veni în ajutor. Câteva automobile au și pornit de-a lungul câmpului, în urmărirea parașutei. Prea târziu. Smaranda Brăescu este izbită de un copac, apoi zvârlită într-o margine de drum, cu oasele sfărâmate. Văzduhul, zeu capricios, își ucisese mireasa!”, a scris Ion Dragomir în ziarul „Universul”.

Recordul mondial feminin la saltul cu parașuta

Smaranda Brăescu nu a murit. Găsită într-o stare critică, a fost dusă la spitalul din Satu Mare, unde doctorii au constatat că avea o dublă fractură de femur, o alta la oasele bazinului și două coaste rupte. A rămas internată pentru șase luni, timp în care a meditat asupra viitorului. Să renunțe? Oricine ar fi făcut astfel... Au venit prieteni de la București s-o viziteze. Plimbându-se alături de ei în cârje, le-a spus că a decis să facă parașutism de performanță! Când primăvara anului 1931 s-a apropiat, Smaranda a ieșit din spital. Încă mai avea dureri și șchiopăta... A mers la locul accidentului (un gest specific unui om curajos!), apoi la gară, de unde a luat un tren care pleca în direcția... Berlin.



Viza doborârea recordului național și, pentru aceasta, era nevoie să facă unele modificări la parașută. Revenind la București, și-a pierdut vara în audiențe, solicitând un avion care să o ridice dincolo de șase mii de metri. A obținut promisiuni și... atât. În cele din urmă, a fost ajutată de Gheorghe Negrescu, cel care, în 1912, trezise în Smaranda dorința de a se face aviatoare. Iată că au trecut 20 de ani de la acel moment și fata încă era departe de a-și vedea visul împlinit.

Acum, în toamna anului 1931, Negrescu era colonel și comandant al Centrului de Instrucție al Aeronauticii de pe aerodromul Pipera. El i-a ordonat locotenentului Alexandru Papană să țină legătura cu domnișoara Brăescu și, atunci când ea se va simți pregătită, să o ia la bordul unui aparat Potez XXV și să o urce cât se poate de sus. Cei doi au făcut, pentru început, mai multe zboruri de acomodare cu aerul rece al înălțimilor, apoi au stabilit data saltului: 2 octombrie 1931. În această zi, Smaranda a urcat în avion îmbrăcată într-un costum de piele, îmblănit, având agățat de ea barograful, instrumentul care înregistra înălțimea. Alte două avioane au decolat împreună cu Potezul lui Papană, pentru a-i însoți. Pe la 6.200 de metri, acestea au abandonat, unul acuzând probleme tehnice, celălalt – consumul mare de benzină. Smaranda a realizat că, dacă sărea în acel moment, ar fi doborât atât recordul național, cât și pe cel mondial feminin, care era de 4.800 de metri. Și-a făcut curaj și s-a aruncat în gol. Parașuta s-a deschis imediat. Mai târziu, a povestit presei: „După câteva minute de coborâre, încep să fiu legănată de niște groaznice balansuri, drumul mi se pare un chin... Nu fac nicio mișcare, de teamă să nu amplific oscilațiile balansurilor, mă mulțumesc să-mi încheștez mâinile pe centura barografului, ca pe o prețioasă comoară. Așa, cu brațele cramponate pe barograf, am străbătut mai mult de 5.000 de metri, căzând din balansurile

vânturilor în golurile amețitoare de aer, prin care mă prăbușeam fulgerător spre pământ, cu parașuta pe jumătate închisă. Centura mă strângea dureros, parașuta abia scăpată din golurile de aer, mă smucea crunt și foșnetul mătăsii albe se amesteca în aer cu vibrațiile avionului, care îmi da târcoale. La câteva sute de metri de pământ mi-am adus aminte brusc de cele două avioane de escortă, pe care nu le mai zăream nicăieri; teama ca ele să nu se fi prăbușit, amestecată cu spaima că smuciturile parașutei îmi vor smulge centura barografului, m-au făcut să izbucnesc, prin văzduh, în plâns. Plângeam epuizată, privind ca prin vis linia de argint a Ialomiței, care curgea în dreapta, și luciul unei bălți, în stânga. Pământul se apropia, zăresc silințele țăranilor ieșiți la culesul porumbului... La 50 de metri de pământ am izbutit să fac o efortare și să-mi scot ochelarii. În clipa în care îmi aruncam din mână și una din mănuși, am căzut în lanul de porumb, peste care am avut vremea să văd poposind și mătasea albă a parașutei”. Coborârea a durat 21 de minute. A fost prima ei performanță, dar și primul record internațional doborât de o româncă. A doua zi, regele Carol al II-lea i-a acordat Ordinul „Virtutea Aeronautică”, clasa Crucea de Aur. Decorația i-a fost înmănată de fratele regelui, principele Nicolae, cu prilejul unei recepții la Aero-Club. La această festivitate a participat și un oaspete de seamă, aflat în vizită la București: Italo Balbo, ministrul Aerului din Italia.

În America

Gestul făcut de Casa Regală a fost important: meritele i-au fost recunoscute și acest lucru i-a dat curaj. Probabil că nu au fost mulți surprinși când tânăra a anunțat că intenționează să doboare și recordul absolut la saltul cu parașuta, pe care îl deținea un american care se aruncase din avion de la 6.450 de metri, cu doar 250 de metri mai sus de înălțimea de la care sărise Smaranda. Ideea ei a captat interesul opiniei publice. Ziarul „Universul” a anunțat că o sprijină, lansând o listă de subscripție. Cu banii care s-au strâns – și cu o mie de dolari din partea Băncii Naționale a României –, Smaranda a părăsit țara la 14 decembrie 1931 și s-a îndreptat spre Statele Unite. A ales să traverseze Atlanticul pentru că „America era atunci singura țară care comercializase aviația în toate domeniile.

De-ai fi avut nevoie de un bombardier, de un elicopter, de un dirijabil sau de un balon stratosferic, plăteai, și aparatul cerut ți se pune la dispoziție. [...] Și apoi, mai este ceva. În America nu trecea săptămână de la Dumnezeu fără să fie linșați doi negri, să nu se construiască un Building, să nu se descopere o nouă stea de cinematograf și să nu se bată un record” („Universul”, 1 noiembrie 1935). A ajuns la New York în dimineața de Crăciun a anului 1931, la bordul vasului Leviathan.



A privit uimită cum, pe vas, năvălesc jurnaliștii și îi cer să se lase fotografiată, apoi să răspundă la întrebări. După ce mirarea i-a trecut, a înțeles, cu satisfacție, că devenise celebră. Și, zâmbind, a așteptat ca ziaristii să-și termine întrebările, care i se păreau idioate (dacă îi place guma de mestecat, dacă iubește pisicile, dacă este la curent cu divorțurile de la Hollywood etc.).

În primele trei zile pe care le-a petrecut în S.U.A. s-a cazat la Hotelul „Ritz”, într-un apartament care îi fusese rezervat. A fost un pic mai mult decât și-a dorit. Mobila i s-a părut atât de scumpă, încât o stingherea. Și mai greu îi era când se afla în restaurantul de lux al hotelului. Consulului României la New York, venit s-o viziteze, i-a spus: „– Păcat de cheltuială, Excelență! Hotelul ăsta nu-i de mine. Când mă duc să iau masa și văd toată armata aceea de chelneri, obărchelneri, directori, subdirectori, picoli, superpicoli, numărându-mi bucăturile, nici nu mai am curajul să înghit sau vărs tot sosul din mâncare pe haine”. Consulul i-a recomandat, în glumă, să nu mai comande mâncare cu sos. La 28 decembrie, Smaranda a plecat la Washington, unde a întâmpinat Anul Nou, iar la 1 ianuarie 1932 a luat trenul spre Florida. A urcat în vagon îmbrăcată în haine de iarnă și a coborât la Miami în rochie albă de vară. A mers acolo știind că în zilele de 7, 8 și 9 ianuarie urmau să aibă loc festivități aeronautice și a considerat că va găsi un avion cu care să decoleze pentru a doborî recordul mondial. La Miami a fost invitată la banchete, recepții, ceaiuri, unele oferite în cinstea ei. Cu legea care interzicea alcoolul încă în vigoare, s-au băut apă, limonadă și lapte bătut. Apoi i s-a spus că nu poate sări cu parașuta, pentru că nu vor avea avioane capabile să ajungă la înălțimi mari; de asemenea, nici de la altitudine mai mică nu i se recomanda să sară, pentru că ar fi fost compromițător pentru ea, care era o distinsă posesoare a unui record. Timp de o lună, a fost imposibil pentru româncă să găsească un avion. A început să creadă că, de fapt, persoanele joviale care- i vorbeau admirativ nu așteptau decât să-și termine banii și să plece acasă. Astfel, americanii își păstrau recordul. Inițial, crezuse că nu vor fi invidioși, pentru că – i se spusese – atunci când americanii pierd un record, inventează altul. În cele din urmă, i-au spus fetei: „– Nu vă putem, totuși, autoriza. Ca să vă scoborâți cu parașuta de la o înălțime mare, trebuie să vă lansați deasupra unei câmpii vaste, prin care să vă putem urmări și ajuta la nevoie. Ori, în Florida, câmpia e sălbatică, plină de șerpi veninoși, de indieni și alte lighioane... Ce ne facem noi dacă vă mușcă vreun șarpe? Ne sunteți atât de dragă și prețioasă!” („Universul”, 2 noiembrie 1935).

„Whisky englezesc, mai bun decât oxigenul...”

Spre norocul ei, cineva i-a trimis o telegramă prin care a informat-o că în California, la Sacramento, între San Francisco și Munții Sierra Nevada, se află o câmpie care îndeplinește toate condițiile. Nu trebuia decât să traverseze continentul, până pe coasta Pacificului. Zis și făcut... Ajungând la San Francisco, a luat legătura cu cei de la aeroaerodromul Bay, de lângă orașelul Alameda. Când, pe la începutul primăverii anului 1932, a anunțat că este pregătită de marea încercare, i s-a cerut să poarte pe piept o a doua parașută, „pentru Smaranda, în Statele Unite ale Americii: în Florida... ...și în California 20 historia iunie 2017 orice eventualitate”. Având acum două parașute (pe a ei, de fabricație germană, în spate, iar pe cea de fabricație americană, pe piept) și purtând un costum îmblănit, de piele, a avut nevoie de trei oameni care s-o urce în aparatul de zbor. Nici după cinci încercări, care s-au întins pe parcursul a două luni, Smaranda nu a reușit să

sară de la înălțimea dorită. Primele două ratări au fost urmarea firească a faptului că avionul nu s-a ridicat dincolo de 6.000 și 6.500 de metri. După ce a schimbat avionul cu unul mai performant, au început să se întâmple tot felul de lucruri...



La primul zbor cu noul avion, a atins 6.800 de metri, dar pilotul a venit rapid la aterizare, motivând că i s-a terminat oxigenul din butelie. La a doua încercare, s-a terminat oxigenul din butelia Smarandei. Supărată (și convinsă că cineva o sabota), parașutista a cerut ajutorul lui Ion Petrescu, un român din San Francisco. L-a rugat să încarce împreună buteliile cu aer și să le transporte la avion, unde să le păzească până la decolare. A urmat tentativa numărul cinci: „Smaranda Brăescu privea emoționată limba neagră a altimetrului, care indica regulat înălțimi tot mai mari: 6 000... 6 500... 6 800... 7 000... O bucurie caldă năpădi sufletul româncei. Dincolo de ferestrele de țiplă ale măștii de oxigen începură să se prelingă lacrimi mari, grele: - În sfârșit! respiră ea ușurată. Încet, îngreunată de mișcări din pricina costumului și a parașutei, se târî spre ușa avionului – care era scoasă din țâțâni – și privi afară. Oroare! Jos nu se vedea câmpia Sacramento, ci vârfurile întretăiate de prăpăstii și acoperite de zăpezile seculare ale Munților Sierra Nevada. Smaranda simți un fel de sfârșeală care-i împăienjenea ochii și-i amețea creierul. Dacă nu s-ar fi agățat de speteaza unui fotoliu, s-ar fi prăbușit în gol. Cu greu, își recăpătă calmul. Se uită la pilot. Ca orice brav american, numitul suga liniștit dintr-o sticlută cu whisky, urlând un cântec [...]. - Ce faci, nenorocitul? îl zgâlțâi Smaranda. Pilotul se întoarse, râzând fericit, cu gura până la urechi: - Vrei să tragi un gât? Whisky englezesc, mai bun decât oxigenul...

Nici în ziua aceea Smaranda Brăescu n-a putut sări pentru record. Căci, până să vireze avionul spre Sacramento, s-a lăsat amurgul. Jos, l-a muștrat pe pilot cu blândețe: - Nu ți-e rușine să-mi faci o asemenea ispravă? Ce-ai zice dacă te-aș denunța agenților prohibiției? Ce fel de camarad zburător

ești dumneata? Pilotul a lăsat nasul în jos, ca un copil [care a] greșit, bâiguind cuvinte de scuză: -Îți jur că data viitoare...” („Universul”, 4 noiembrie 1935). O altă încercare era sub semnul întrebării: Smaranda a rămas fără bani! Avusese de plătit chiria avionului, oxigenul, benzina, uleiul... Singura speranță era comunitatea românească din San Francisco. A apelat la sprijinul lor și a primit un împrumut de o sută de dolari.

„Miss Brăescu bate recordul sau se sinucide!”

La 19 mai 1932 era din nou pe aerodromul Bay, de lângă Alameda. Venise, ca de obicei, însoțită de Ion Petrescu. În timp ce încărcau buteliile cu oxigen, au apărut ca din senin jurnaliștii, chemați de „oamenii lor” de pe aerodrom. Au întrebat-o, ironici, ce va face dacă iar se mai întâmplă ceva. Le-a răspuns că era ultima încercare, iar dacă nu ieșea bine, oricum se arunca, dar fără parașută. Firesc, jurnaliștii s-au repezit la telefoane și au contactat redacțiile, cerând ediții speciale: „Miss Brăescu bate recordul sau se sinucide!”. Smaranda a decolat pentru a șasea tentativă de a stabili un nou record mondial de înălțime la saltul cu parașuta. Avionul a urcat la 7.000 de metri, apoi a atins 7.100. Tot ce mai avea de făcut era... să sară. Trei ani și jumătate mai târziu, ziaristul Ion Dragomir a intervievat-o îndelung și a descris cu talent adjudecarea recordului:

„Se uită în jos. Avionul plutea deasupra câmpiei Sacramento. Oxigenul năvălea în mască regulat, cu mirosul lui greoi de benzină arsă. Pilotul conduce liniștit avionul 7 200, 7 300, 7 400, 7 500 de metri. În clipa aceea, pilotul se întoarse spre Smaranda cu figura congestionată, cu ochii holbați: — Not oxygen! Nu mai am oxigen. S-a terminat! Ca să-și răscumpere greșeala din trecut, când se îmbătase, nenorocitul făcuse actul eroic de a zbura până la limita rezistenței plămânilor lui, deși oxigenul i se isprăvisese. Smaranda Brăescu îl văzu căscând gura mare – ca un om care se îneacă – apoi capul i se frânse pe piept... Leșinase! Ce s-a petrecut în urmă, a fost fulgerător. Înainte ca avionul să fi început a coborî, parașutista se sculă în picioare, deschizând larg robinetul de oxigen și aspirând cu aviditate gazul dătător de viață. Avea, de acum, destulă provizie în plămâni. Scoase masca și o lăsă lângă butelie. Se târi spre ușa deschisă a carlingii și ieși afară. Era sprintenă ca și când n-ar fi purtat atâtea kilograme de încărcătură asupra-i. Hotărârea de a învinge îi însutise puterile. Puse un picior pe roata avionului, privi în jos și-și dete drumul. Smaranda Brăescu nu căzu decât vreo cincizeci de metri. Deși la înălțimea aceea aerul era cât se poate de rar, parașuta lui Heinecke se deschise îndată. De acum începea coborârea. În primele clipe, Smaranda nu văzu nimic. Aerul din plămâni și oxigenul cald, în contact cu atmosfera rece, produsese o pojghiță de gheață care [îi] întunecase ochelarii. Îi scoase cu o smucitură și îi azvârli. Privi în juru-i: sus, imensitatea albastră, rece, a cerului; jos, o pătură de nori, învăluind pământul ca într-un uriaș pansament de vată; la dreapta, la stânga, dinainte, dinapoi, nimic, absolut nimic. Avionul nu se zărea nicăieri. — Nenorocitul, a căzut, murmură Smaranda, făcându-și cruce... Dumnezeu să-l ierte! S-ar fi bucurat acum, dacă acest gând trist n-ar fi întunecat-o. Și apoi, îi era atât de frig. Cu toată îmbrăcămintea-i îmblănită, înghețase până în măduva oaselor. Deodată, zări

departe, ca niște mușuroaie, Munții Sierra Nevada. Intră într-o pătură de nori, groasă ca cea mai groasă ceață. Când ieși dedesubt, zări fluviul Sacramento și oglinda imensă a unui lac. — De n-aș cădea în apă! Vântul bătea într-acolo. Prin golurile de aer, parașuta cădea bezmetică. Smaranda, la capătul ei, se răsucea ca o jucărie, pradă vârtejurilor și balansului. Iarăși trecu printr-un strat de nori. Erau atât de deși încât, uitându-se în sus, nu mai zări pânza parașutei. Când ieși la lumină, se afla la mai puțin de opt sute de metri de pământ, exact deasupra lacului: — M-am curățat! Dacă nu trec de lac, sunt pierdută. Desfăcu parașuta americană, prinsă de piept, nădăjduind că, susținută cu ambele parașute, va pluti ceva mai mult în aer. Dar blestematul instrument, în loc să se deschidă învult, căzu în jos, ca o zdreanță, trăgând-o și mai departe, înspre pământ. Dar un vânt binefăcător o împinse din spate. Peste câteva clipe, lacul rămase în urmă. O aștepta altă piedică: niște cabluri electrice de înaltă tensiune. În grabă, trase spre ea zdreanța americană, o ghemui la piept [și] trecu la doi metri deasupra cablurilor.

Jos se întindea un lan de secară. Se așternu pe pământ ușor, respiră o dată adânc și simți că leșină. Smaranda Brăescu bătuse recordul mondial de lansare cu parașuta, sărind [de la] 24 000 de picioare, deasupra câmpiei Sacramento din California (USA)". („Universul”, 6 noiembrie 1935) Coborârea Smarandei a fost văzută de un fermier, care a venit imediat la ea. A găsit-o istovită și a ajutat-o să-și desfacă centurile celor două parașute. Cu greu a reușit să se mențină conștientă și i-au trebuit câteva zeci de minute ca să-și revină. Fermierul a așteptat până când fata a reușit să lege câteva cuvinte, apoi a transportat-o cu automobilul personal la fermă, de unde a telefonat celui mai apropiat aerodrom: „— Alo, am găsit pe câmp o parașutistă. Pretinde că a sărit de la 24 000 de picioare. — OK, prin urmare, n-a murit! — Nu. — Noi am trimis două avioane în căutarea ei. Sosim îndată la fermă. Cât ai fuma o țigară, întreaga Americă afla vestea. Telefonul, telegraful, radioul, edițiile speciale ale ziarelor nu au vorbit decât despre recordul bătut de Miss Brăescu”. Cel care a presupus că Smaranda a murit a fost pilotul avionului din care sărise parașutista, după ce și-a revenit din leșin când se afla în coborâre, pe la vreo 4.000 de metri. Realizând că fata nu mai era, a considerat că a fost, la un moment dat, aspirată din avion, probabil în stare de inconștiență. Ajuns la aerodrom, le-a spus ce credea celor care așteptau vești de la ei. I-a rugat apoi să ceară și altor aerodromuri să trimită avioane s-o caute; de asemenea, și el a realimentat și s-a pregătit să plece din nou. Chiar în acel moment s-a aflat că Smaranda este în viață, la o fermă. A decolat imediat și „o luă pe Smaranda Brăescu din mijlocul unei armate de piloți, ziaristi și fotografi – răsăriți nu se știe de unde – și o duse la San Francisco, unde o așteptau membrii coloniei române, mulțimea, oficialitățile... Era gloria deplină”.

Să notăm, în treacăt, că româncei i-a fost omologată înălțimea de 7.233 de metri. Recordul ei a fost depășit în iulie 1934 de parașutistul sovietic Nikolai Evdokimov, care a sărit de la 8.100 de metri.

În sfârșit, aviatore!

După ce a obținut recordul mondial la saltul cu parașuta, Stelian Popescu, directorul ziarului „Universul”, a inițiat, la București, o nouă chetă. Banii strânși au ajuns la Smaranda la sfârșitul lunii iunie. Era o sumă importantă care îi permitea săși prelungească șederea în S.U.A. și să devină aviatore. Ceea ce s-a și întâmplat... La 8 octombrie 1932, la școala de zbor de la Roosevelt Field, New York, Smaranda Brăescu a obținut mult râvnitul brevet, devenind a treia aviatore a României (a doua a fost prințesa Ioana Cantacuzino, proprietara școlii de zbor de la Băneasa, care a obținut brevetul în 1930). Din acest moment, în viața Măndiței începe o nouă etapă. Sosită în țară în martie 1933, a decis să renunțe la parașutism (ultimul salt a avut loc în vara aceluiași an, la Constanța) și săși cumpere un avion pentru raiduri internaționale. Banii s-au adunat greu. România traversa o perioadă de criză economică și puține persoane erau dispuse să facă donații. Totuși, Banca Națională i-a oferit 150.000 de lei, Primăria Capitalei alți 150.000, iar Ministerul de Finanțe încă 100.000. Alte instituții sau persoane particulare au oferit sume mai mici. În toamna anului 1935 a intrat în posesia unui avion Miles Hawk Major, fabricat în Anglia, pe care l-a botezat „Aurel Vlaicu”. Cu acesta, în primăvara anului 1936, a obținut cea mai importantă realizare ca aviatore: traversarea Mării Mediterane.

„Dacă ai avea bani, n-ai mai fi Smaranda Brăescu!”

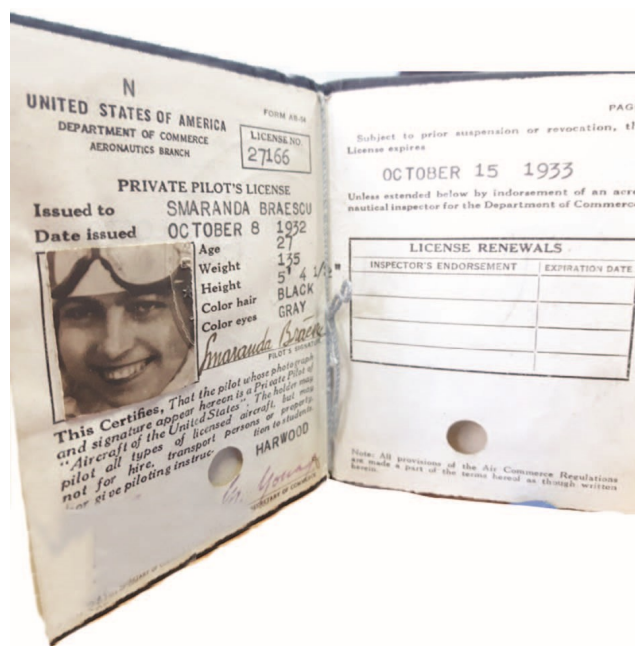
Aventura merită să fie cunoscută pe larg. De la început trebuie spus că, în ziua de 27 aprilie, când a plecat la drum, Smaranda habar nu avea că va ajunge în Africa. Raidul pe care îl avea în minte urmărea traseul clasic București-Roma-Paris-Londra. Plecarea de la Băneasa a fost cu cântec. Venită dis-de-diminează la aeroport, a amânat decolarea din lipsă de benzină (crezuse, în van, că o va obține repede). În cele din urmă, maiorul Mihai Pantazi i-a făcut rost de 300 de litri. Smaranda nu s-a putut bucura prea mult, pentru că a constatat că, în timp ce ea alerga după combustibil, cineva i-a furat ochelarii de zbor, mănușile și ghetetele... Nicio problemă! A căutat în bagaje, a scos pantofii pregătiți pentru recepții și a decolat încălțată cu ei. Era ora 11:15. S-a îndreptat spre vest, cu gândul de a ajunge la Roma într-o singură etapă. A traversat Turnu Severin la înălțimea de 2.500 de metri apoi, întâlnind nori, a urcat la 3.500. Nu a fost însă un survol de vis, plutind peste albul spumos, scâldat într-o frumoasă lumină de primăvară. Curenții de aer erau atât de puternici încât Smaranda abia a reușit să controleze avionul. Temându-se că se va prăbuși, a schimbat direcția către nord-vest. Multă vreme habar n-a avut unde se afla. Apoi, aproape de ora cinci după-amiază, a zărit, printr-o spărtură de nori, Marea Adriatică. Emoțiile s-au mai domolit și, curând, a zărit țărmlul. A aterizat pe un aerodrom militar aflat lângă orașul Rimini, unde a fost bine primită. Italienii o cunoșteau și o apreciau... A rămas la Rimini peste noapte. A doua zi dimineța, a sosit de la Ministerul Aerului din Roma o telegramă, care le cerea celor de pe aerodrom să îi acorde româncei tot sprijinul pentru a-și continua călătoria. Cei 400 de kilometri rămași până la Roma i-a parcurs în mai puțin de două ore. În timpul zborului a sesizat unele trepidații suspecte ale motorului.

„Am aterizat, totuși, la Littoria, în cele mai bune condițiuni, fiind primită cu adevărată camaraderie de personalul aerodromului – și-a amintit ulterior Smaranda Brăescu. Comunicând ofițerului de serviciu îngrijorările mele cu privire la motor, ca din pământ

a răsărit o echipă de mecanici. Unul dintre ei, Arhimedea, a descoperit pricina trepidațiilor: se slăbise un șurub la elice” („Universul”, 11 mai 1936). Littoria era un oraș recent construit, în apropiere de Roma (în 1946 și-a schimbat numele în Latina). Smaranda a mers la un telefon și a luat legătura cu reprezentantul diplomatic al României la Vatican, un domn pe nume Vasiliu. Diplomatul a fost cel care a luat-o cu mașina și a dus-o în capitala Italiei. Pentru că plănuia să rămână mai mult timp la Roma, a fost găzduită la legație. În zilele următoare, aviatoarea a vizitat orașul, s-a întâlnit cu mai multe grupuri de studenți români aflați la studiu în universitățile italiene și a sărbătorit 10 Mai la Biserica Română, aflată în centrul Romei Vechi, lângă Panteon. Tot în această perioadă Smaranda s-a hotărât să renunțe la raidul prin Europa și să traverseze Marea Mediterană pentru a ajunge în Libia, la Tripoli. Cu această ocazie, avea să se întâlnească cu o cunoștință mai veche: Italo Balbo, care în acel moment era guvernatorul provinciei italiene Libia. Le-a spus domnilor Vasiliu și Lugoianu (ambasadorul României la Roma) ce intenționa, însă nu avea bani de benzină; de fapt, nu mai avea bani pentru nimic... I. Vasiliu i-a spus amuzat: „Păi, dacă ai avea bani, n-ai mai fi Smaranda Brăescu!”. Iar Lugoianu i-a promis că va vorbi cu reprezentanții Creditului Minier ca societatea să-i asigure benzina necesară. Călătoria

Discutând cu aviatorii italieni planul de a traversa, în linie dreaptă, cei 1.100 km de la Roma la Tripoli, cu un avion monomotor, a întâlnit numai proteste: „– Mergi la moarte sigură! Pe această linie sunt curenți de aer dinspre Africa spre Europa, care se schimbă foarte des și foarte brusc, și nici cei mai experimentați piloți nu le pot rezista”. I s-a recomandat să zboare în trei etape: 1. Roma-Siracuză- Palermo; 2. Palermo-Tunis; 3. Tunis-Tripoli, de-a lungul coastei. Româncea nici n-a vrut să audă: „Niciodată n-am șovăit în acțiunile mele. Niciodată nu m-am întors din drum, o dată pornită, precum niciodată nu am ucis gândul o dată înflorit în sufletul meu” („Universul”, 8 iunie 1936).

Domnișoara Brăescu a stabilit ca ziua plecării să fie marți, 19 mai. În seara anterioară a sosit la Littorio, iar în dimineața decolării, la ora cinci, era lângă avion. Înconjurată de aproape tot personalul aerodromului, în frunte cu directorul, fata emana optimism și, în cele din urmă, i-a făcut pe toți să zâmbescă. Sosește și buletinul meteo, care conține nea situația numai până în Sicilia: „nori și vânt puternic în față, până la 1.000 de metri înălțime. Mai sus, curenți neregulați; ceață slabă spre largul mării”. Vin și știri de la Tripoli, punctul final al destinației; era așteptată o după-amiază furtunoasă. Smaranda Brăescu a decolat și a luat rapid înălțime, în direcția sud. Legate de aparat, fluturau două drapele: al României și al Italiei. Vântul puternic din față a făcut ca aviatoarea să atingă cu o întârziere de un sfert de oră coasta vestică siciliană. În rest, totul a decurs fără probleme. Mai la sud de Sicilia, a survolat insula Lampedusa. Apoi, între ea și mare s-a interpus ceața. Altceva însă i-a atras atenția: „După cinci ore de zbor, am simțit brusc schimbarea de temperatură. Căldura devenise copleșitoare (plecasem dimineață îmbrăcată cam gros). Mi-era sete, dar apa în sticlă era fiartă.



Când și când, mestecam câte o pastilă de Vicky, dar ea se făcea clei în gură. Curenții îmi scuturau din ce în ce mai tare aparatul. În același timp, am observat trâmbe gălbui-roșiaticice de praf, care-mi anunțau dezlănțuirea furtunii pe coasta africană. Era însă și semnul că mă apropiam de coastă. Un motiv de neliniște îmi pricinuia mirosul stăruitor de benzină. Dădusem drumul la benzină din rezervorul din față, ca să treacă în rezervoarele din planuri, care erau în directă comunicare cu motorul. Privind mai atentă, observ mustind benzina la ventilele de aer. Mă temeam să nu am pierdere mare de lichid, dar îndată mi-am dat seama că benzina fierbea din cauza căldurii. M-am liniștit. Căldura dogorea însă năprasnic; aerul sărat al mării și mirosul amețitor de benzină începuseră să fie dușmanii mei. Simțeam moleșeală în trup și greutate în respirație. Am coborât atunci sub 500 de metri. Ceața dispăruse gonită de furtună și jos am putut zări marea foarte agitată. După șase ore și cinci minute de zbor, am zărit, în sfârșit, coasta. – Africa! Am atins Africa! A fost primul strigăt ce am putut scoate din gâtul meu uscat de sete. N-am mai simțit însă nici sete, nici miros de benzină, nici cald nu mai mi-era. După șase ore și zece minute, pluteam deasupra uscatului; eram în capul deșertului african, care exercită atracție și miraj asupra atâtor spirite. Din loc în loc, coasta era înflorită de castele albe, înconjurată de grădini” („Universul”, 8 iunie 1936).

Smaranda Brăescu nu știa prea bine unde se afla. Navigase corect? Trebuia să aterizeze și să găsească pe cineva cu care să discute, de preferință un italian. De sus, zărește un teren nivelat, bun de aterizare. Apropiindu-se, a văzut că pe teren se afla la păscut o turmă de măgari. Câțiva arabi, înțelegând că avionul venea la aterizare, au gonit măgarii. Smaranda a aterizat, dar nu a coborât din carlingă. Localnicii au privit și ei, curioși, aparatul, fără să se apropie. Aviatoarea a fluturat tricolorul italian. Atunci, arabii au răspuns cu salutul roman și s-au îndreptat către ea. Astfel, ea a aflat că aterizase în apropiere de Tripoli (la 60-65 km). Nu deviasse decât foarte puțin de la cursul planificat... „Le-am cerut apă ca să-mi răcoresc nițel gâtul. Cum însă apa se găsea cam departe – trebuia să mai întârzii 10-15 minute – am preferat să-mi iau din nou zborul. Era și timpul: furtuna era într-un crescendo nebun”. Treizeci de minute mai târziu era la verticala capitalei Libiei. Orașul

se zărea greu, din cauza prafului care îl învăluisese. Avionul „Aurel Vlaicu” îl înconjoară o dată, fără a manifesta intenția de a ateriza.

Smaranda nu identificase aerodromul... „Am luat-o pe țărnelul mării și l-am descoperit cam la 12 kilometri de oraș, între grădini de palmieri și o mlaștină sărată. Aerodromul Malaha. Furtuna era în plină dezlănțuire, curenții erau foarte periculoși. Aterizarea devenea o mare problemă. La prima încercare, un curent foarte puternic mi-a umflat avionul de la un metru de pământ și numai după eforturi grozave l-am putut pune pe uscat. Oamenii de pe aerodrom au alergat în calea mea, ca să-mi ție avionul deoarece, chiar pe uscat, era primejdie să fie dat peste cap de furia vântului. Un aparat trimotor care aterizase cu un sfert de oră înaintea mea era cât pe-acți să capoteze în mlaștina sărată din coasta aerodromului” („Universul”, 8 iunie 1936).

„– Autorizație de intrare în colonii aveți?”

Pe aerodrom i s-au pus tot felul de întrebări. Chiar era Smaranda Brăescu? „Imposibil”, își spuneau italienii. I se anunțase plecarea din Roma în urmă cu vreo 7 ore. Ruta ocolitoare – obligatorie pentru avioanele cu un singur motor – nu îi permitea să ajungă atât de repede... Atunci, româncea le-a prezentat documentele avionului, cu ora decolării, iar bărbații din jurul ei le priveau uimiți. Apoi, unul dintre ei a observat că lipsea ceva: „— Autorizație de intrare în colonii aveți? Știți, este obligatorie chiar și pentru italieni...”. Smaranda auzea pentru prima dată de așa ceva. Oare de ce la Roma nu-i spusese nimeni, nimic? I-a venit o idee: „— N-aveți nicio grijă, domnilor, totul se va aranja când îl voi vedea pe mareșalul Balbo!” Italianii au clipit mirați. Se uitau cu multă atenție la fata senină din fața lor, apoi au schimbat priviri care trădau încurcătura. „– Cum, dumneata o cunoști pe Excelența Sa?” Smaranda, nerăbdătoare să bea o gură de apă, a pus capăt începutului de rumoare: „– Sigur că da! Am venit să-i fac o vizită!”. Și, calmă, și-a scos bagajul din avion și a cerut apă...

Drumul către hotelul Excelsior din Tripoli a introdus-o în atmosfera Africii musulmane: clădiri albe, palmieri, grădini de zarzavat, localnici călare pe măgari sau pe cămile. La hotel s-a odihnit câteva ore, apoi a fost anunțată că era căutată de un ofițer de la palatul guvernamental. Ofițerul a condus-o cu mașina la palat, unde l-a întâlnit pe consulul general al Libiei, baronul Scola Camerini (guvernatorul Italo Balbo lipsea în ziua respectivă). Consulul a fost curios să afle cum a decurs zborul; traseul direct pe care îl alesese româncea reușise să-i contrarieze pe mulți. Binevoitor, a felicitat-o și a invitat-o să revină a doua zi, când urma să-l întâlnească pe Balbo. Întâlnirea cu Italo Balbo a avut loc după un scenariu pe care Smaranda îl cunoștea deja bine. Aviator cu multă experiență, guvernatorul i-a spus că nu o credea că a venit direct de la Roma. Ca să se convingă, i-a cerut să-i descrie forma și relieful insulelor pe care le-a văzut de sus. A rămas mirat când fata i-a dat răspunsuri exacte... „M-a întrebat, în fine, de ruta pe care am de gând s-o fac la înapoiere. Când i-am spus că vreau să traversez Mediterana în diagonală (950 km), tot fără escală, prin Albania și, de acolo, peste munți, direct spre țară, a rămas întâi pe gânduri. După câteva secunde, prins de un entuziasm juvenil, mi-a spus: — Dumneata ești în stare să faci drumul acesta. Și o să-l faci. Numai dacă te-ar ține motorul avionului”.

Mândița face senzație în costumul popular românesc

La întoarcere, în holul hotelului, româncă a fost întâmpinată de două femei pe care nu le cunoștea. Erau Sandra Rossi și Fabia Sabini, două profesoare de la liceul local de fete. Aflaseră că domnișoara Brăescu sosise la Tripoli și au dorit să o cunoască. A urmat o discuție vie, despre aviație și impresii de călătorie...

La un moment dat, doamna Rossi îi propune Smarandei o plimbare cu mașina prin deșert. „— Când? — Chiar acum...”. Cu aceeași ușurință uimitoare cu care a acceptat orice alt risc în trecut, fata din Hănțești-Buciumeni a intrat și în această aventură, cu o necunoscută, la ceas de seară. Apusul le-a găsit hoinărind prin pustiu. Smaranda s-a simțit înfiorată de peisajul deprimat care o înconjura. A hotărât că îi plăcea mai mult deasupra norilor. Acolo era în siguranță... La 21 mai, Italo Balbo a oferit o recepție în cinstea Smarandei Brăescu. Pentru că nu avea bani să-și cumpere haine adecvate, aviatoarea a sosit la palat îmbrăcată în costumul popular românesc, care „simplifica problema prezentării protocolare, iar pe străini îi impresiona în mod plăcut”.



Acum, la patru ani de la doborârea recordului mondial, care îi adusese faimă în lumea întreagă, Mândița nu mai era fata timidă, stânjenită să se afle în centrul atenției. Dimpotrivă, a sosit radioasă la palat, le-a zâmbit tuturor, a discutat cu toți cei care au dorit s-o cunoască (și cine nu și-a dorit?), i-a lăsat pe toți să-i admire costumele și le-a explicat cum se confecționează, la țară, astfel de haine... La finalul petrecerii, a fost condusă la hotel de familia Balbo, având-o la volan pe Emanuela Balbo, contesa de Florio. În zilele de 25 și 26 mai, Smaranda a fost invitată prințesei musulmane Carida Caramanli. Prizoniera unor cutume drastice, legate de statutul princiar, dar și de normele islamului, Carida era nerăbdătoare să evadeze, prin poveștile româncii, măcar pentru câteva ceasuri, în lumea femeilor care reușesc să obțină tot ce-și doresc. Imaginile se succed, iar fata din serai le soarbe cu aviditate: salturi cu parașuta, zboruri peste munți și mări întinse, furtuni și vreme senină... Inevitabil, au discutat și despre îmbrăcăminte. Apoi, curioase, și-au schimbat hainele. Carida a îmbrăcat costumul popular românesc, iar Smaranda pe cel arab. Doar româncă s-a fotografiat în hainele celeilalte (prințesei libiene îi era interzis de tradiția islamică să-și expună chipul bărbaților, chiar și prin fotografie) și rămâne ca, în viitor, cineva norocos să găsească o imagine cu Smaranda Brăescu îmbrăcată în haine arabe.

„Te poți despărți ușor de un tovarăș?”

Plecarea din Africa, spre țară, a avut loc în ziua de 30 mai. Până atunci, italienii de la aeroportul Malaha i-au găzduit avionul și i-au verificat motorul fără să-i pretindă bani. În ajunul plecării, domnișoara Brăescu a mai luat o dată masa cu puternica familie Balbo, iar seara a petrecut-o în compania celor două profesoare de la liceul local de fete. Când întâlnirea s-a încheiat, Smaranda le-a făcut un cadou: costumul ei popular. Dimineața decolării... Imediat după ora șapte, Smaranda a pornit motorul. Elicea a prins a se roti, avionul a luat viteză și s-a avântat în văzduh. Un semn rău

prevestitor: curenții de aer i-au smuls de pe bord un medalion al Sfântului Anton. Aviatoarea și-a amintit atunci de cuvintele lui Italo Balbo: „Numai de te- ar ține motorul...”.

Au urmat câteva ore de zbor liniștit. La un moment dat, a zărit insula Malta. Privind mai la nord, a văzut coastele Siciliei. Era pe drumul cel bun... La trei ore și cinci minute de la decolare, a tresărit. Motorul a început să scoată un zgomot ciudat; apoi, și-a revenit. Se afla în aer de patru ore când, din nou, motorul o anunță, prin același zgomot, că are probleme de funcționare. Și-a revenit iar... Smaranda știa – din experiență – că se afla într-un mare pericol. Impactul cu apa era doar o chestiune de (foarte puțin) timp. „Aveam patru ore și jumătate de zbor și înălțimea de 2.500 metri când, deodată, simt că motorul mă lasă. Turația slăbise de tot: 1.000 de ture. Încep să pierd înălțimea. M-am înarmat cu tot curajul, hotărâtă să fac toate încercările de redresare și să rezist până în ultima clipă. Am încercat să mențin avionul. Am împins maneta (de gaze – n.a.) în plin, am tras pe cea de altitudine îndărăt. Dar avionul cădea... Și din ce în ce mai repede. O povară care accelera căderea era și încărcătura de benzină pe zece ore de zbor. Dar micșorarea încărcăturii tot n-ar fi evitat căderea, cel mult ar fi încetinit-o. Când m-am văzut trântită la 500 de metri de luciul mării, instinctiv am desfăcut centura, gata să sar. Dar repede m-am răzgândit. Mi-am zis: tot o să mă înece! Atunci, de ce să părăsesc avionul? Pentru el am suferit dureri și umiliri; dar tot el mi-a adus mângâierea atâtor satisfacții. El a fost tovarășul meu. Te poți despărți ușor de un tovarăș? El a fost viața mea, destinul meu. Te poți despărți ușor de viață, de destin? Să fie, atunci, tot el, mormântul meu!”. („Universul”, 8 iunie 1936)



Smaranda a așteptat impactul cu apa. Din fericire, motorul și-a revenit în ultimul moment! Lucidă, a profitat de șansă și a schimbat cursul spre nord, căutând coasta italiană. De ce nu o făcuse mai devreme, la primul avertisment? Nu există o explicație rezonabilă. Aceasta era Smaranda

Brăescu, un adept neînfricat al jocului cu hazardul, un om care răspundea provocării mortale cu o încredere oarbă în destin. A aterizat lângă Taranto, unde câțiva mecanici din aviația militară italiană i-au pus motorul la punct. Sursa problemelor erau infiltrațiile de nisip fin de deșert. A doua zi, Smaranda Brăescu era la Brindisi. Aici, o furtună a făcut-o să amâne traversarea Mării Adriatice. Și eterna problemă: nu mai avea suficientă benzină! A fost ajutată atât de I. Lugojanu, ambasadorul României la Roma, dar și de italieni. Și acum, înainte ca Smaranda Brăescu să părăsească pământul peninsular, este momentul să facem o mică paranteză și să ne întrebăm de ce au ajutat-o italienii pe româncă. Italia tocmai cucerise Abisinia, ceea ce stârnise furia Ligii Națiunilor, care a impus sancțiuni economice. Iar una dintre vocile cele mai puternice care criticau politica de forță a dictatorului Benito Mussolini era ministrul român de Externe, Nicolae Titulescu. Așadar, rămâne admirabilă atitudinea militarilor italieni, care nu i-au reproșat nimic Smarandei și au ajutat-o de fiecare dată, în țara lor și în Africa.

Aviatorii italieni i-au recomandat româncei să se întoarcă în țară pe ruta Brindisi-Salonic-București. Nu a contat. Fata era hotărâtă să ajungă acasă în linie dreaptă (800 km), pe deasupra Balcanilor, unde urma să se reîntâlnească cu curenții puternici (aceiași care, la plecarea în raid, îi deviaseră cursul și o făcuseră să aterizeze la Rimini, în loc de Roma). A decolat, pentru ultima etapă, la 1 iunie. După 40 de minute a atins coasta Albaniei, având înălțimea de 3.000 de metri. Câteva ore mai târziu a fost la verticala Sofiei. Către Dunăre, o furtună îi bara trecerea. A încercat să se apropie, dar i s-a părut că vede iadul dezlănțuit. Nicio șansă să treacă prin vârtejurile puternice din fața sa. A înțeles că singurul lucru pe care îl putea face era să aterizeze la Sofia. În capitala Bulgariei a luat legătura cu ambasada României. Ambasadorul Vasile Stoica a venit într-un suflet la aerodrom, cu brațul plin de flori.

Invitată la ambasadă, aviatoarea a refuzat, insistând să se întoarcă, în aceeași zi, în țară. Către seară, a decolat spre Bechet, pe unde a traversat Dunărea. Era finalul unei aventuri care o încântase peste măsură, dar o și epuizase. A mai avut de trecut un hop. În regiunea Oltului ploaia s-a întesit. Apoi, survolând Teleormanul, a intrat într-o zonă în care grindina făcea ravagii. Pentru a nu se prăbuși, a decis să aterizeze de urgență. A pus avionul cu roțile pe pământ, în apropiere de Alexandria. Era deja întuneric și nu vedea prea bine terenul, în timp ce avionul încă rula. O izbitură puternică i-a oprit aparatul. Coborând din carlingă, a constatat că se afla pe marginea unei râpe, în care nu căzuse pentru că lovise un cal. Pe care îl omorâse... Noaptea a petrecut-o ca invitată a familiei primarului Alexandru Colfescu, un cunoscut avocat din Alexandria. A doua zi, primăria l-a despăgubit pe proprietarul calului, iar avionul avariat al Smarandei a fost luat cu un camion și dus la Arsenalul Aeronautic din București.

Sfârșit neguros de capitol

Cu acest raid african, perioada de strălucire a Smarandei Brăescu s-a încheiat. De-acum, marile performanțe o vor ocoli, iar presa se va concentra asupra altor aviatoare din România: Irina Burnaia, Marina Știrbey, Mariana Drăgescu, Nadia Russo. Lipsa banilor a făcut-o pe Smaranda să renunțe la cele două mari proiecte pe care și le dorea. Să-și redobândească recordul pierdut la saltul cu parașuta, sărind de la 12.000 de metri, și să traverseze Atlanticul la manșa unui avion. La intrarea

României în cel de-al Doilea Război Mondial ea era unul dintre instructorii primei companii de parașutiști a armatei române. Nu a mai făcut salturi, deși soldații au rugat-o. Le-a răspuns că nu mai era chiar suplă, ca în urmă cu zece ani. În plus, începuse să resimtă dureri, în urma vechilor fracturi. În toamna anului 1942 se afla în celebra escadrilă sanitară, pe frontul Stalingradului, alături de alte avioane române. Misiunea fetelor era să transporte, cu avionul, pe cei răniți – din spatele liniei întâi, până la spitalele de campanie.



Bombardamentul din 4 aprilie 1944 a găsit-o în cartierul Bucureștii Noi. Bombele au căzut în apropierea casei unde locuia. După bombardament, a părăsit Capitala. În spaima și confuzia acelor zile, Smaranda Brăescu și-a pierdut bagajele (sau i-au fost furate) în gară la Pietroșița (jud. Dâmbovița). Iar odată cu acestea, a pierdut și parașuta Heinecke, care îi adusese cele două recorduri din 1931 și 1932! Și pierdută a rămas, pentru totdeauna. Finalul vieții este puțin cunoscut. Din dosarul ei, existent la CNSAS, rezultă că la 20 iunie 1946 a fost dată în urmărire generală de poliție, care trecuse de partea guvernării comuniste (cel care a trimis circulara a fost chiar Alexandru Nikolski, un zbir al anilor negri ce vor veni).

Era acuzată că făcea parte dintr-un grup de militari care ar fi dorit să lupte împotriva guvernului Groza, în folosul național-țărăniștilor.



Fosta parașutistă și aviatore nu a fost găsită niciodată. A reușit să se ascundă cu ajutorul unor vechi legături din lumea religioasă (preoți și călugărițe). Astfel, a fost condamnată – în lipsă – la doi ani de închisoare. Care a fost finalul ei? Există două variante. Una dintre ele, pusă în circulație de biograful ei, Neculai Staicu, și larg acceptată de cercetători, susține că Smaranda Brăescu s-a ascuns într-o mănăstire din Cluj și a decedat la 2 februarie 1948, în urma unui cancer mamar. Sunt șanse reale să fie așa. Neculai Staicu a fost un biograf riguros, care și-a fundamentat teoriile pe dovezi acceptate de metodologia cercetării istorice. O notă de la C.N.S.A.S. contrazice această teorie și susține că Smaranda Brăescu a reușit să plece din țară în Franța. Această arhivă nu are și alte informații complementare. În concluzie, nu știm, cu certitudine, care a fost finalul vieții aviatorei, iar elucidarea acestui mister va mai înghiți, probabil, timp și efort.

Historia

<https://www.historia.ro/sectiune/general/articol/smaranda-braescu-a-cucerit-america-printr-un-salt-cu-parasuta>

Site accesat în data de 24 ianuarie 2022.