

FILIALA CLUJ



Aviația Clujeană

CASA CĂRȚII DE ȘTIINȚĂ

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> | |

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 profesii 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

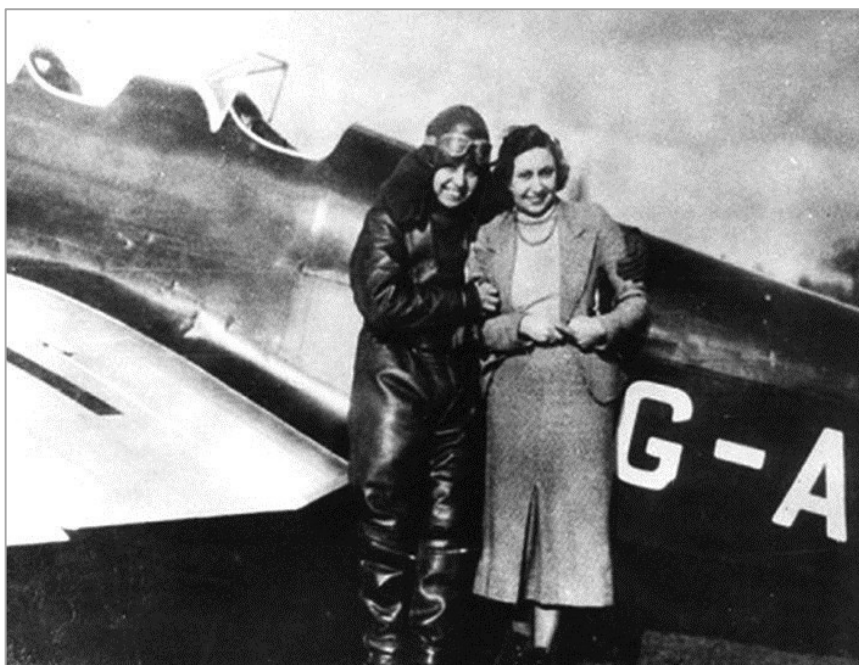
Mama noastră ne-a spus adesea că dorința cea mai mare, încă din tinerețe, a Mândiței, cum era numită în familie, a fost aceea de a fi „pilotă”, aviatore, dar, fiind refuzată, ca femeie, și fără posibilități financiare, a căutat consacrarea și recunoașterea unanimă într-un sport adiacent aviației, aflat 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. Nădărduesc 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.

*

Mărți, 20 august

Mărți, 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

Serisă 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,

Pompei sau Capri, în perioada octombrie-noiembrie 1939, în răgazul după problema principală a documentării pentru noul avion. Aflată a 3-a oară la Roma după 1933 și 1936, fosta studentă de la **Belle Arte** nu contenește să se minuneze de tezaurul de frumusețe al muzeelor, bisericilor, clădirilor, forurilor: „Ce frumoasă este Roma! Ce comori neprețuite de mii de ani are Italia – Toată este artă, este feerie!”

CARNET DE STUDENT

CURSUL COMUN

No. 166

Anul școlar 1926 - 1927

D^{na} Smaranda Brăescu

elevă a „Școlii de Arte Frumoase”
la M. Leontica Nicușor


Născută la Nicorești - Tecuci

anul 1904 luna Mai 23

Data azi 12 Octombrie 1926

Această carte este valabilă numai pe un an școlar.

No. Matricol.....



Semnătura elevă
M. Brăescu

Carnet de student, Școala de Arte Frumoase – Belle Arte, 1926

Sunt în acest al doilea caiet de jurnal multe pagini, reflecții despre al doilea război mondial, constatări dureroase ale unui spirit liber, revoltat contra violenței, despotismului, terorii, contra cotoșirii barbare a unor teritorii, de către germani și mai apoi de sovietici. Ocuparea Finlandei, de exemplu, de către „un colos atât de mare, Rusia”, rezistența ei eroică, îi prilejuiește exprimarea compasiunii pentru nobilii finlandezi, iar, mai apoi, la 20 martie 1940, către finele jurnalului, tristețea că „au trebuit să încheie pace cu Rusia bolșevică, și în condițiuni mult mai grele și dureroase de cum le ceruse de la început.”

La 31 decembrie 1939, Smaranda scrie că „Se termină și acest an care a umplut lumea de groază, de durere și de doliu”, iar mai departe că „nici zilele Crăciunului, nu i-au răbdat inima să înceteze măcelul, atât Rusia, cât și Germania”. Ultimele file de caiet, scrise cu caligrafia frumoasă a Măndiței, pe alocuri precipitată de intense trăiri sufletești, la 28 aprilie 1940, sunt despre barbaria ocupării țărilor mici și fără apărare de către oștirea de „barbari” germană, înfrântă, însă, pe mare de către flota engleză și franceză, pe coasta Norvegiei și Danemarcei, victorie de care justițiară Smaranda „se bucură mult”.

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 față de 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 creștinesc-omenească 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 expedit, 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 vremelnic 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.

Familii 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 ferveare 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.







