

Tudorel Ene
Laurențiu Buzenchi

**Căpitan aviator Alexandru Papană,
celebru pe două continente**

ASOCIAȚIA ROMÂNĂ PENTRU PROPAGANDA ȘI ISTORIA
AERONAUTICII „SMARANDA BRĂESCU” CLUJ

Tudorel Ene
Laurențiu Buzenchi

Căpitan aviator Alexandru Papană, celebru pe două continente

Cluj-Napoca, 2024

Coordonator: Cdr.av. rtr. Laurențiu Buzenchi

Autori: Gl.fl.aer.rtr.dr. Tudorel Ene, Cdr.av. rtr. Laurențiu Buzenchi

Lector: Prof.dr. Mircea Goga

Coperta: Col.ing.r. Mircea Ștefan Grava

Tehnoredactare: Ioan Dorel Radu

Sursele de documentare și imagini:

Depozitul Central al Arhivelor Militare Pitești

Arhivele Diplomatice ale României

Muzeul Național al Aviației Române

Muzeul Sportului din România

Colecția personală a domnului ing. Iuri Galiș

Toate drepturile sunt rezervate. Nicio parte din această lucrare nu poate fi reprodusă fără acordul coordonatorului lucrării.

ISBN

Tipărit la Mega Print SRL, Cluj-Napoca.

CUPRINS

DE CE ALEXANDRU PAPANĂ?	7
ODISEEA UNUI VISĂTOR	13
CUVÂNT-ÎNAINTE	19
ORIGINI ȘI MITURI	24
<i>ORIGINI</i>	25
<i>THETIS</i>	29
<i>TATĂL – GENERALUL ION PAPANĂ</i>	30
<i>DEDAL ȘI ICAR</i>	39
<i>MAMA ȘI CASA DIN MICUL PARIS</i>	45
MUGURII ÎNARIPĂRII	52
<i>UN BĂIEȚEL NĂZDRĂVAN</i>	53
<i>ÎN TANDEM, SUB OBLĂDUIREA TATĂLUI</i>	57
<i>DRUMUL TATĂLUI SPRE VIPUȘCA DE GENERAL</i>	69
UCENIC LA POARTA ZBORULUI	98
<i>INGINER SAU AVIATOR?</i>	99
<i>ȘCOALA DE LA COTROCENI</i>	112
<i>ÎN CARLINGĂ</i>	120
COMPETIȚII, VICTORII, RECORDURI	139
<i>SMARANDA ȘI PAPANĂ ÎN BĂRĂGAN, LA MARE ÎNĂLȚIME</i>	141
<i>PRIMUL PAS PESTE OCEAN ÎN DESCOPERIREA AMERICII</i>	148
<i>CAMPION MONDIAL LA BOB DOUĂ PERSOANE</i>	156
<i>PILOT DE ÎNCERCARE</i>	170

CUCERIREA AMERICII CU AEROPLANUL	219
<i>CU AVIONUL ÎN BALON</i>	220
<i>SUB CERUL AMERICII</i>	231
<i>NEW YORK – BUCUREȘTI. RAIDUL RĂMAS ÎN APUS</i>	254
ÎN CĂUTAREA SFÂRȘITULUI	321
<i>BUCEGII. ULTIMUL DRUM</i>	322
<i>RĂZBOIUL, AMERICA ȘI FILMUL</i>	338
<i>CHEMAREA PUSTIULUI</i>	365
ÎNCHEIERE	374
URMAȘII LUI PAPANĂ	378
SPONSORI	392

DE CE ALEXANDRU PAPANĂ?

Acest nume l-am aflat dintr-o știre sportivă laudativă despre campionii noștri mondiali la bob două persoane, cu mult timp în urmă. Apoi l-am găsit în postura de locotenent-pilot care a dus-o pe Smaranda Brăescu spre primul record mondial feminin la salt cu parașuta de la înălțime.

Zbura atunci avionul IAR POTEZ XXV, un biplan fabricat la Brașov sub licență. M-a impresionat plăcut profesionalismul cu care a abordat această misiune printr-o pregătire minuțioasă alături de Mândița, stabilind totul în cel mai mic detaliu: echipament de protecție adecvat, evoluția zborului, locul și înălțimea de parașutare, orientarea după reperele de la sol, evitarea obstacolelor, rezolvarea situațiilor dificile care puteau apărea în timpul urcării și multe altele.

Am extins documentația după ce am citit cartea lui Vasile Firoiu, un apropiat al familiei Papană, *Aviatorul Alex Papană și destinul lui (Povestiri din viața de triumfuri și dureri a unui cutezător român)*, pentru că m-a incitat. Simțeam că, pe alocuri, destinele noastre se intersectau: preocupări sportive diverse, profesia de pilot, decizia de a îmbrățișa această profesie, dorința permanentă de autoperfecționare, pregătirea cu minuțiozitate a misiunilor de zbor, dragostea pentru zbor, dorința de libertate, de decizie, de performanță.

Decizia de a colabora la scrierea unei cărți despre Alexandru Papană am luat-o după ce m-am consultat cu pasionați ai domeniului și după ce am identificat câteva mari argumente:

- că este necesară această carte despre o personalitate de talie mondială a Aviației Române, pe care ARPIA „Smaranda Brăescu” Cluj să o editeze;

- destinul acestui campion este o împletire între dorința fierbinte de a face performanță și adrenalina care a devenit o necesitate, provocând competiția permanentă cu sine;
- dorința constantă de a reprezenta România la cel mai înalt nivel;
- efectul educativ pe care îl pot avea viața și cariera sa asupra tinerilor cititori;
- faptul că anul viitor se împlinesc 120 de ani de la nașterea lui (16 dec. 1905);
- dorința de a promova această personalitate română de talie mondială în rândul comunităților românilor-americieni din Chicago, Detroit, Cleveland, New York și Washington (SUA), care l-au admirat, l-au aplaudat și l-au sprijinit, inclusiv financiar. Ne dorim, de asemenea, să îl promovăm, cu sprijinul sperat al europarlamentarilor români, și la nivel de Europa.

Am primit acceptul Consiliului director al ARPIA „Smaranda Brăescu” Cluj și am extins documentarea, solicitând sprijinul Arhivelor Naționale Militare de la Pitești, al Muzeului Național al Aviației Române, al Arhivelor Diplomatice ale Ministerului Afacerilor Externe și al Muzeului Sporturilor, care au răspuns prompt și eficient la solicitarea noastră. Le mulțumim foarte mult, pentru că, fără aportul lor, această carte ar fi devenit o simplă broșură de popularizare a unei personalități.

Analiza pe care am făcut-o conținutului cărții împreună cu autorul ei, gl. fl. aer. rtr. dr. Tudorel Ene, care a acceptat această provocare, ne-a făcut să luăm decizia ca volumul să fie ancorat în acea perioadă, făcându-l facil de lecturat, incitant, înbinând armonios realitatea cu ficțiunea. Definiția dată de reputatul scriitor, eseist, poet prof. dr. Mircea Goga tipologiei acestei lucrări este lămuritoare: *doc-fiction*.

Dragul și bunul meu prieten Mircea Goga, din stirpea celebrului Octavian Goga, patriot, scriitor, poet, om politic și membru de seamă al Academiei Române, a fost alături de mine în toată zbaterea realizării acestui volum.

A ieșit o carte așa cum ne-am dorit, de popularizare a lui Alexandru Papană, prin care să trecem în revistă performanțele lui deosebite, presărate cu câteva picanterii care dau suflet acestei cărți.

Volumul este pentru cei care își doresc mai mult. Acest OM și-a trăit cu mare intensitate viața. Dorința lui, care i-a marcat destinul, de a ieși din anonim și de a accepta cu dinții strânși orice privațiune spre a atinge performanța s-a manifestat foarte devreme prin apartenența la

echipa de fotbal, prin lecțiile de scrimă și de tenis de câmp și mai ales prin dorința de a trăi satisfacția libertății depline, odată cu convingerea tatălui, generalul Ion Papană, de a-i achiziționa o motocicletă roșie la 16 ani. El a găsit argumente temeinice, care l-au convins pe austerul lui tată.

Apoi, Alexandru Papană și-a diversificat preocupările. Participările constante la campionatele naționale de bob de la Sinaia au culminat cu titlul cucerit în 1928 și apărut cu succes în anii următori. A obținut, de asemenea, titluri naționale la motociclism și la tenis și a luat startul în raliul automobilistic Monte Carlo, pe care nu a reușit, însă, să-l termine.

Opțiunea pentru aviație a fost motivată, dincolo de poziția socială pe care o impunea, de dorința de performanță care îl mistuia. A acceptat cu foarte multă greutate regimul cazon, dar dorința lui de zbor și dragostea pentru înaltul cerului, care îi oferea libertate deplină, i-au înfrânt porvirile de revoltă, probabil încurajat și ajutat și de prea marea toleranță a părinților săi.

Poziția lui de Pilot de Încercare (o scriu cu majuscule, pentru că merită cu prisosință) la Întreprinderea de Aviație Română (IAR) Brașov trebuie detaliată. Un bilanț al activității anului 1935, consemnat în carte, îi reflectă ambiția și perseverența:

În cursul anului a efectuat 166 de ore de zbor pe avioane de vânătoare, de recunoaștere, de turism, comerciale etc. A avut următoarele sarcini:

- a) *Reglajul și recepția a 18 avioane IAR-14;*
- b) *Prezentarea avionului IAR-14 în fața unei comisii S.S.A., unde a executat un program în condițiuni foarte grele, chiar periculoase;*
- c) *Reglajul și recepția a 25 de avioane Potez XXV, reparate la I.A.R.;*
- d) *28 de ore de zboruri de încercare pe avionul „Lockheed” pentru punerea la punct a răcirii motorului 9K-I.A.R.;*
- e) *Zborurile de încercare și de punere la punct a avionului prototip IAR-15 de vânătoare, cu motor 9K;*
- f) *Raidul București – Tel Aviv și înapoi, pe avion IAR-23 cu motor Wright;*
- g) *De la 1–15 oct. a fost la Manevrele Regale, unde i s-a dat comanda unei escadrile de avioane de vânătoare IAR-14, de la Flotila I.*

Ca activitate în afară de serviciu, a efectuat:

- a) *Turul României pe avion IAR-13 (motor Hispano), câștigând cupa „Ionel Ghica” și premiul I. Raidul s-a executat în condiții atmosferice neprielnice, având și un aterizaj forțat, pe teren accidentat;*

- b) *Recordul Național de înălțime pe un avion IAR-16 (motor Mercury) fără amenajări speciale. A atins altitudinea de 11.631 m, omologată de Aeroclubul Regal Român și care este aproape plafonul teoretic al avionului. De remarcat că a executat această urcare de două ori într-o zi, la interval de 4 ore, deși era foarte obosit;*
- c) *A încercat raidul București – Tokio, fiind oprit din cauza distrugerii materialului – a încercat să salveze avionul și abia în ultimul moment, când avionul era cuprins de flăcări, s-a azvârlit cu parașuta sub 300 m;*
- d) *A acordat sprijin benevol Școlii de Pilotaj a aeroclubului Brașov, ca pilot esseyeur (de încercare).*

8 (OPT) tipuri de aeronavă zburate, cu caracteristicile, performanțele și restricțiile lor, cu rezolvarea cazurilor deosebite apărute la bord, specifice fiecărei aeronave în parte, cu raiduri și cu record de înălțime în zbor. Tenacitatea, ambiția, perseverența și înaltul profesionalism l-au determinat să aibă tentativa (eșuată) de a stabili un nou record național (defectarea altimetrului martor) de două ori în aceeași zi. Puțini înțeleg efortul, dorința de performanță, exploatarea condițiilor meteorologice și tehnice propice performanței. El, Alex Papană, fizic, nu conta în această ecuație, căci trebuia să doboare recordul național cu orice preț. Așadar, studierea tentativei anterioare l-a călăuzit spre un nou record.

Analiza amănunțită și sistematică, dexteritatea și talentul înnăscut pentru performanță, precum și găsirea soluțiilor în împrejurări nu tocmai prielnice l-au dus spre titlul de Campion Mondial la bob două persoane în Germania, în 1933.

Berlin. *Deși se afla la prima confruntare cu piloți de renume mondial (francezii Challe Bril, Maurice Arnoux, André Japy, Cavalli, cehoslovacul Frantisek Novak, germanul Stohr) și era cel mai tânăr concurent din această competiție, Alex Papană se situează pe poziția nr. 12, atrăgând atenția asupra calităților deosebite de care dispunea în a manevra aparatul de zbor cu care a concurat. Prestația pilotului român este deosebită, dacă luăm în considerare că însuși Charles Lindberg coboară de la tribuna oficială în timpul competiției și îl felicită personal pe tânărul pilot, căruia, mai târziu, i se oferă calitatea de membru al Aero Clubului Germaniei, împreună cu insigna de aur a acestei organizații, alături de recomandarea de a participa la Campionatele de acrobație aeriană de la Los Angeles, în 1936.*

https://aspera.ro/files/user_uploaded/104/participarea.pdf

Ingeniozitatea, imaginația, talentul deosebit și profunđa cunoaștere a avionului de înaltă acrobație (Bucker Bu 133 C Jugmeister), pe care l-a folosit nu numai la concursul de la Los Angeles în septembrie 1936, ci în toată America, până în anul 1940, i-au adus laurii meritați: campionul celor două Americi, de trei ori campion internațional la acrobație aeriană, aplaudat la scenă deschisă de sute de mii de spectatori.

Cum se poate caracteriza dorința lui fierbinte de a uni prin zbor America, visul multor români, cu Bucureștiul, capitala României? S-a documentat și a făcut demersuri, cu sprijinul statului român și al românilor-americieni, de achiziționare a unui avion capabil să parcurgă această distanță – Bellanca, Lookheed 10 sau Barkley-Grow. O misiune infinită: cunoașterea aprofundată a caracteristicilor avionului și rezolvarea situațiilor care atentau la siguranța zborului, fiabilitatea aeronavei, aparatură de bord care să permită zborul noaptea și în condiții fără vizibilitate (în nori), autonomia de zbor să fie de cel puțin 33 de ore de zbor, mijloacele de salvare de la bord, identificarea aeroporturilor de ajutor, aprobări de survol de la fiecare stat în parte, cunoașterea exactă a situației meteorologice pe traiectul de zbor și multe altele. Din păcate, trebuia să se ocupe și de găsirea surselor de finanțare, fapt care l-a măcinat.

A avut, de-a lungul activității de pilot, multe situații speciale apărute la bord: decolare noaptea spre Tokio, limita de combustibil atinsă, oprirea motorului în zbor, înrăutățirea condițiilor meteorologice, incendiu



la motor, parașutare noaptea – finalizată cu aterizare forțată, în două rânduri. În ianuarie 1940, avionul Bucker Bu 133 C Jugmeister, înmatriculat YR-PAX, a fost literalmente tocat de elicea unui Boeing P-12 în timp ce staționa pe aeroportul din Chicago. Alexandru Papană a reușit să părăsească aeronava la timp, pentru a nu fi victima acestui incident.

Mă opresc aici în a motiva apariția acestei cărți. Veți găsi multe altele în conținutul ei, scris cu atât de mult talent și cu atât de multă dăruire de colegul și prietenul meu, gl. fl. aer. rtr. dr. Tudorel Ene, al cărui Curriculum Vitae este impresionant.

Trebuie să mulțumesc din tot sufletul și să remarc generozitatea constantă a dr. ing. Claudiu Ioan Bâlc, care, alături de ec. Ulisse Blaj, a fost mereu alături de ARPIA „Smaranda Brăescu” Cluj.

Mulțumim pentru sprijinul nemijlocit și gl. fl. aer. r. dr. ing. Lian Someșan, membru fondator al ARPIA „Smaranda Brăescu” Cluj, care ne-a fost din nou alături la acest proiect de promovare a căpitanului Alexandru Constantin Papană, personalitate de prim rang a Aviației Române și mondiale.

Mii de mulțumiri Arhivelor Militare Naționale Pitești, Arhivelor Diplomatice, Muzeului Național al Aviației Române, Muzeului Sporturilor, comandorului rtr. Gheorghe Vartic, precum și bunului meu prieten, lt. col. r. Claudiu Iordăchescu, care cu multă promptitudine ne-au ajutat în documentarea acestei cărți.

Laurențiu Buzenchi

ODISEEA UNUI VISĂTOR

Nomen est omen (Numele îți determină destinul sau destinul e codificat în nume) spunea latinul, în consens cu *onomantia*, arta vechilor greci de a prezice viitorul: *numele îți atrage destinul*. Alexandru este unul dintre cele mai răspândite și celebre nume, trimițându-ne, în mod inevitabil, la Alexandru cel Mare, care nutrise visul de a uni întreaga lume sub un singur sceptru, între fruntariile patriei unei unice limbi. Originea acestui nume, predestinat victoriilor și gloriei, provine din cuvintele *alexein*, *aner* și *andros*, semnificând *a oferi o mână de ajutor*, dar și *bărbat luptător și războinic, doritor de faimă, ce nu admite postura de învins*, asociată totodată inițierii în mai multe domenii, inclusiv în creație. A fost un nume impus de către monarhi, lideri și mari personalități, cu toții distinși prin cuceriri și victorii, dar și prin sacrificiul de sine investit în realizarea unor vise îndrăznețe.

Când planetele se aliniază la nașterea unei figuri emblematice pentru o națiune sau pentru o etnie, favorizându-i un destin ilustru, acesteia îi este dat să viseze, iar apoi să-și materializeze visul. Un pilot legendar, pe nume Alexandru Papană, a nutrit, întocmai ca Alexandru cel Mare, visul de a uni de data aceasta două continente și două lumi: Europa și America, printr-un zbor simbolic cu avionul *Alba-Iulia 1918*, pe ruta București – New York – București, sub culorile României. Visul său de unire a două continente, a două lumi, pe calea aerului, chiar dacă n-a fost realizat în fapt, a fost preluat, continuat și transpus în realitate de un șir de piloți români, înscriși cu toții într-o serie glorioasă, încununată de personalitatea astronautului Dorin Dumitru Prunariu. Alexandru Papană a devenit un simbol al măreției ce îi hrănește și îi va hrăni în veci memoria, ca autor al unui zbor, *mână de ajutor oferită* (potrivit semnificației numelui Alexandru) camaradei sale Smaranda Brăescu, *Regina Înălțimilor*. A fost singurul pilot care, la 2 octombrie 1931, s-a

încumetat să urce în văzduh până la altitudinea de 6000 de metri, cu un avion licență franceză IAR-POTEZ XXV, decolând de pe aerodromul din Pipera alături de un avion medical și de un avion al Aeroclubului, cu misiunea validării recordului mondial al pionierei parașutismului și a aviației mondiale.

Ca despre fiecare dintre noi, și despre Alexandru Papană cel mai îndreptățit să vorbească și să mărturisească sub patrafirul Timpului și al Eternității este uluitorul său destin. Din păcate, întâmplarea a făcut ca datele biografice despre căpitanul Papană, ilustru pilot, tenismen, fotbalist, bobeur și totodată as român al acrobației aeriene, celebru pe toate continentele lumii, să se dovedească extem de parcimonioase, făcându-i autorului cărții de față, Tudorel Ene, scriitor cu pană de foc în evocarea personalității lui Alexandru Papană, sarcina cum nu se poate mai anevoioasă. Arhivele Ministerului Apărării Naționale, ale Ministerului Afacerilor Externe și alte surse documentare i-au pus la dispoziție documente seci, a căror consultare i-a oferit doar cadrul oficial în care protagonistul a evoluat ca ofițer și inginer de aviație, precum și insuficiente elemente despre periplul american al acestuia, totul de natură să-i impună autorului ca specie literară de abordat *docu-ficțiunea*, adică o narațiune ce își propune să reconstituie faptele reale amestecând imagini de sinteză și scene imaginate pe baza unor documente autentice. Astfel, în scrierea cărții despre viața și destinul lui Alexandru Papană, autorului i-a revenit din start obligația de a scoate la lumină, din cioburile unei existențe umane și din frânturi de fraze, de gesturi, de trăiri, de sentimente și de senzații, cu o râvnă exhumatoare, portretul și personalitatea protagonistului, asemenea paleontologului Georges Cuvier, care reconstituise întregul schelet al unui brontozaur dintr-un singur os. Ba mai mult, i-a revenit sarcina de a-i reconstitui și viața interioară, tulburătoarea taină a propriului sine și de a-i distila și discerne simțirile cele mai intime, oferindu-ne în întreaga-i măreție un colos al aviației române, dar și lumea magică a aspirațiilor către înalțuri celeste. Recunoaștem aici, sub condeiul autorului, tendința de asumare a condiției umane prin testarea și depășirea limitelor ei, prin transformarea umilului acesteia în noblețea spirituală pe care i-o conferă temeritatea, bravura și excelența.

Uluitoarea poveste a vieții lui Alexandru Papană stă sub semnul incertitudinii, în privința datei nașterii, 16 decembrie 1905 sau 18 octombrie 1906, misterul planând până și asupra locului nașterii, București sau Iași. Certe s-au dovedit a-i fi, în primul rând, creșterea în sânul familiei

generalului Ion Papană și a Cathrinei Millo, familie în care *mugurii înaripării* micului Alex au putut fi deciptați în preferința pentru săniiș și sporturile de iarnă, plămădind în el viitorul bobeur de talie mondială și talentul actoricesc și de punere în scenă, valorificat în câteva filme artistice realizate la Hollywood, moștenire pe linie maternă de la unchiul său, actorul Matei Millo. Se mai cunosc cu certitudine studiile în care a excelat, temperamentul năvalnic, imposibil de constrâns în tiparele ofițerului român de aviație, remarcându-se mai degrabă printr-un comportament nonconformist și boem și, mai cu seamă, prin pasiunea pentru aviație și avioane, pentru acrobația aeriană și pentru sporturile de iarnă. Acestora li s-au adăugat episoadele marcante din periplul american, care l-au consacrat ca geniu și glorie, deopotrivă românești și americane, relația karmică cu Dina, soția și sufletul său pereche, competițiile, victoriile, recordurile, medaliile la campionatele mondiale de bob – aur în 1933, la Schreiberhau și bronz, în 1934, la Engelberg –, care i-au adus invitația la competiția de acrobație aeriană de la Los Angeles și titlurile de laureat al Jocurilor Olimpice de iarnă din 1932, de la Lake Placid și al celor de vară de la Berlin, din 1936, ca unic reprezentant al României, considerat *primul mare ambasador al sportului românesc și cel mai mare propagandist al neamului nostru și al României* de către însuși Nicolae Iorga, într-un articol publicat în revista *Neamul Românesc*, decembrie 1936. Certe mai sunt patriotismul și eroismul dovedite în calitate de competitor la concursurile internaționale de acrobație aeriană și corectitudinea asupra locului și a datei morții: Las Vegas, Nevada, S.U.A, la 17 aprilie 1946.

În lipsa atâtor și atâtor date indispensabile unei biografii, dacă miracolul reunirii cioburilor în perfecta comuniune a unei existențe umane nu i-ar fi stat în putință autorului, nu s-ar fi născut cartea *Căpitanul Alexandru Papană, celebru pe două continente*, căci, orice carte e un miracol, nu-i așa? Și acest miracol a devenit posibil, în mod neîndoienic, datorită inițiativei neobositului peședinte al Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii „Smaranda Brăescu”, Filiala Cluj, Laurențiu Buzenchi. Condeiului plin de har al autorului, generalul rtr. de flotilă aeriană, profesor universitar doctor Tudorel Ene, i se datorează această carte, ca urmare a unui neîntrecut exercițiu de admirație împinsă pe alocuri până la fervoare și efluvii lirice, evident, în virtutea adevărului că rațiunea care nu coboară în inimă nu poate face să vibreze coarda sensibilă a cititorului, captivându-l prin măiestria cu care s-a contopit Alexandru Papană, povestindu-se și pe sine,

astfel încât veracitatea să nu-i poată fi pusă nicio clipă la îndoială: niciun scriitor nu se poate șterge pe sine în portretul alcătuit protagonistului. Alexandru Papană a prins astfel viață și prin sondarea propriului sine al autorului, acesta dovedindu-se o adevărată mană cerească pentru carte și pentru noi, cititorii. A scrie o poveste de viață înseamnă a intra în contact cu misterul Celuilalt, deopotrivă al eroului cărții și al cititorului și mai înseamnă a comite o intruziune, o breșă, deopotrivă în cele două suflete, fiecare angajat în periplul inițiativ al căutării propriului sine. Scriitor, aviator de marcă și ilustru profesor universitar ale cărui cărți și articole au depășit fruntariile românești, dr. Tudorel Ene s-a dovedit astfel și autorul providențial al unui act justițiar și reparator pentru căpitanul Alexandru Papană. Cartea ne-a dăruit, într-o viziune extrem de originală, exemplaritatea destinului, a vieții lui Alexandru Papană, impunându-l drept unul dintre pilonii eterni ai memoriei colective a umanității, în semn de maximă recunoaștere și recunoștință. Parcurgem cartea cu șansa de a avea un scriitor și un specialist în aviație.

Alexandru Papană a ilustrat cu geniu o vocație și un sacerdoțiu, urcând în țăriile cerului, prin înălțătoarea sa profesie de pilot și a presărat și presară strălucire pe epoleții uniformei de aviator român, dar și american, intrând în escadrila nepieritoarelor suflete urcate printre miriadele de aștri ai României Mari, Celeste și Eterne.

După cum spunea Episcopul Inocențiu Micu-Klein, că nu poți învia decât din pământul care te-a zămislit, iată că, deși mort lângă Las Vegas, Alexandru Papană învie! – din visul pe care însuși l-a zămislit și pe care omenirii îi este dat să-l trăiască.

Mircea Goga



Nume și prenume: Gl. fl. aer. rtr. dr. ENE TUDOREL

Data și locul nașterii: 16 octombrie 1954, PIATRA-NEAMȚ

Starea socială: căsătorit, doi copii

Studii:

- Liceul militar „DIMITRIE CANTEMIR”, BREAZA, promoție 1973;
- Școala Militară de Ofițeri de Aviație „AUREL VLAICU”, BOBOC, promoție 1976;
- Academia Militară, BUCUREȘTI, promoție 1984;
- Curs internațional de management al resurselor de apărare (cu instructori ai școlii de la MONTEREY – SUA), 1994, Academia de Înalte Studii Militare, BUCUREȘTI;
- Curs de limba germană, 1993, Academia de Înalte Studii Militare, BUCUREȘTI;
- Curs perfecționare informatică, 1995, Academia de Înalte Studii Militare, BUCUREȘTI;
- Colegiul de apărare (intercategorii de forțe ale armatei) al FRANȚEI, 1998–1999, PARIS;
- Școala Practică de Înalte Studii, Științe Istorice și Filologice, studii aprofundate, master și doctorat, specializare în „Istoria doctrinei lor strategice”, 1998–1999, SORBONA;

- doctorat în științe militare, Universitatea Națională de Apărare, BUCUREȘTI, 2006;
- Facultatea de științe juridice și administrative, BUCUREȘTI, promoție 2007.

Activitatea profesională:

- 2000–2007, șef al grupului de experți, inspector-șef pentru forțele aeriene/Inspectoratul Ministerului Apărării Naționale, BUCUREȘTI;
- februarie 2007, avansat la gradul de general de flotilă aeriană și trecut în rezervă;
- martie 2008 – februarie 2009, expert instruire, Școala Superioară de Aviație Civilă, București;
- 2015–2022, secretar general adjunct, Asociația Română pentru Propaganda Aviației (A.R.P.I.A.).

Activitatea publicistică:

- *Geopolitica României din perspectiva actualelor relații internaționale*, Colegiul de Apărare al Franței, Paris, 1999;
- *Gândirea militară românească în perioada interbelică*, Școala Practică de Înalte Studii, Științe Istorice și Filologice, Sorbona, 1999;
- Studiu privind *Formarea și perfecționarea pregătirii piloților militari*, Inspectoratul General al Ministerului Apărării Naționale, București, 2000;
- *Comandamentul Operațional Aerian Principal în perspectiva noilor concepții structural-funcționale din armata României*, sesiunea de comunicări științifice, Academia de Înalte Studii Militare, București, 2001.

CUVÂNT-ÎNAINTE

Era după-amiaza unei zile febrile de decembrie. Friguroasă, cu stropi reci de toamnă târzie, ce refuzau chemarea iernii și schimbarea stării lor de agregare în lapoviță și zăpadă. Ultima lună a anului 2023, prorocit de mulți cititori în stele, dar neîmplinit, fatidic, ne trimitea, încă de la început, ca în oricare final de an, în plină febră a cumpărăturilor, a cadourilor pentru cei dragi. Sfântul Nicolae urma să umple cu mici daruri numeroase cizmulițe și ghetuțe, bucurându-i pe copii, pe toți cei dragi. Se înțelege, au fost cu toții cumiți, numai oame-nii mari, guvernând anapoda o țară bogată și iubită, meritau apostrofări și nuieleșe.

Hoinăream indecis într-un mare magazin bucureștean, când, deodată, soneria telefonului ce reda, în sunet de alămuri, vestitul *Marș de întâmpinare*, de care o cătană bătrână ca mine se simte legat tot restul vieții, mă trezește din buimăceala și din atitudinea bonomă de „civil neinstruit”. Era Laurențiu Buzenchi, cu care mă știam de peste jumătate de veac, coleg de promoție de liceu militar și de școală de aviație, cu care am petrecut și primii ani de profesioniști în aeronautica militară, pe un aerodrom din Bărăgan și într-un mic orașel de provincie, denumit etimologic după o veche plantă de leac, regăsită, decenii la rând, în titlul unei cunoscute reviste de umor, *Urzica*.

După câteva cuvinte de salut, îmi împărtășește un proiect fabulos, la care lucra în calitate sa de Președinte al Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aviației (A.R.P.I.A.) „Smaranda Brăescu”, Cluj-Napoca și de împătimit iubitor al aviației: aducerea în prim-planul publicului din România și din SUA a memoriei și a celebrității lui Alexandru Papană, renumit aviator, bobeur, automobilist, personalitate proeminentă a perioadei interbelice, cu ample reverberații în presa vremii de pe cele două continente, Europa și America.

Având experiența unor ani de muncă dedicați memoriei Smarandei Brăescu, ilustră aviatore și parașutistă, deținătoare de record mondial la saltul de la mare înălțime, și finalizată printr-un ciclu de activități desfășurate în 2022, declarat de Parlamentul României ca „Anul Smaranda Brăescu”, comandorul de aviație Laurențiu Buzenchi (Lulu) îmi solicita scrierea unei cărți despre Papană, parte a unui ansamblu de acțiuni menite să reunească, ca un arc peste timp și peste Atlantic, românii și celelalte neamuri iubitoare de împlinirea ancestralului vis al omului, zborul.

Nu eram un novice într-ale scrisului. Am elaborat, profesor fiind la catedra de tactica aviației a Academiei Militare din București, cursuri despre întrebuințarea avioanelor și a elicopterelor în misiuni de pace și de război, am publicat în reviste cu profil aeronautic o sumedenie de articole și am susținut comunicate în cadrul sesiunilor științifice ale instituțiilor de învățământ militar superior. Am scris chiar și o carte privind folosirea aviației de luptă în războaiele ultimelor decenii ale mileniului trecut, editată de Academia Forțelor Aeriene din Brașov.

Școala de Război din Paris și cea de Înalte Studii Aprofundate de la Sorbona mi-au popularizat lucrările privind „gândirea militară românească în perioada interbelică”, scrise spre finalul absolvirii școlilor franceze, anul eclipsei de soare, 1999, ce marca încheierea a încă o mie de ani de teribile confruntări umane.

Cam toată alergătura condeiului meu pe albele pagini de hârtie ori, mai spre vremurile noastre, pe tastatura calculatorului personal era pusă în slujba profesiei de militar și de aviator, cu prea puține accente artistice demne de ceea ce numim literatură, ca parte a esteticii gândirii și a expresiei universale a artei cuvântului.

Firește, au existat și câteva excepții, în materie de poezie, înscriindu-mă cu voioșie în sintagma „tot românul s-a născut poet”. Iar ultimii ani de pandemie, ce au ținut în domiciliu forțat întreaga planetă, mi-au oferit timp și destule prilejuri de condensare și de versificare a gândurilor, ascunse electronic în fișiere informatice sub forma „literaturii de sertar”, fără puțința evaluării lor de către publicul larg de cititori.

A existat, totuși, un mic început, sub forma unui articol pe care l-am scris despre Smaranda Brăescu și pe care l-am publicat în revista prin care A.R.P.I.A. Cluj-Napoca a omagiat-o pe celebra noastră parașutistă și aviatore în anul său aniversar.

A scrie în întregime o carte care să sensibilizeze și să emoționeze cititorii, făcându-i să se bucure de faptul că sunt români și că unul dintre ei, cu aproape un veac în urmă, a făcut senzație în Aviație, dar și în alte sporturi, mi s-a părut, încă de la început, un demers dificil, plin de obstacole și de incertitudini.

Cu umilință mărturisesc că nu știam prea multe despre Papană. Citisem îndeosebi despre piloții de război, despre misiunile și despre jertfa lor, numele amintindu-mi doar porecla dată comandantului meu de escadrilă de la Boboc/Buzău, din timpul când eram elev al Școlii militare de aviație. Escadrila a 11-a „Navigatori și ofițeri de stat major”, departe de pista de decolare-aterizare, ascunsă prin săli de clase, laboratoare ori prin alte cotloane ale blocului „Învățământ”, sub arșița verii ori sub clar de lună, era una cam indisciplinată, condusă de un rebel colonel aviator, Ion Bălan, oprit de la zbor pentru minunatele, dar prea dese sale evoluții riscante la joasă înălțime, măiestria sa în zbor conferindu-i renumele de „Papană”. Suflet mare, care „nu avea niciodată mărunț” când ne trimitea câte zece zile la arest pentru orice năzbătie făcută de noi și care ridica vâlvoi părul scurt, tuns militarăște, al comandantului școlii. Elev în prag de absolvire și de înălțare la primul grad de ofițer, aflat o lună de practică pe Deveselu/Caracal, îmi reîntâlnesc comandantul de escadrilă, „Papană”, mutat disciplinar pe aerodromul din Oltenia. Finalul său nedorit de carieră a avut la bază câteva fapte, tot ale noastre, ale elevilor cărora le-a fost comandant, interzise de regulamentele militare și descoperite de cerberii ofițeri de contrainformații și combătute cu acerbă „mânie proletară” de vigilenții lucrători politici, câteva luni mai târziu: jocul de cărți pe niscai mărunțiș, bani de țigări și de creioane. Timp de o lună, fiecare seară fără zbor de noapte pe aerodrom ne găsea pe la cârciumile din oraș, unde am putut afla multe dintre teribilismele sale, riscante evoluții aeriene și viața-i palpitantă. Mâncam ceva fripturi, beam cohorte de baterii de vin și povesteam până adormeau ospătarii, câteodată și lăutarii. Plătea colonelul, până la ultimul gologan din soldă, de la care am învățat că, chiar și atunci când ești invitat, consumația o plătește superiorul în grad, dar și că atunci când paralele lipsesc, stai acasă, mânânci magiun pe pâine și bei singur... ceai de mușețel. Țista era singurul Papană de care îmi aminteam.

Îi spun lui Lulu că nu știu mai nimic despre adevăratul Papană, iar el, cu răbdare de ardelean, îmi oferă mai multe detalii, indicându-mi să citesc cartea lui Vasile Firoiu, „Aviatorul Alex Papană și destinul lui”.

Și, cum militarul trebuie să ia decizii rapide, iar meseria aviatorului este riscul, n-am stat mult pe gânduri, oferindu-i lui Lulu răspunsul dorit: „OK. Grea treabă, dar o facem! Ne apucăm de scris cartea!”. Parafrazând o celebră expresie legată de cunoscuta noapte a Sfântului Bartolomeu, „Parisul merită o liturghie”, și Papană al nostru merita negreșit tot efortul unor smeriți români aviatori de a-i reda, fie și în parte, din strălucirea unor vremi trecute, în care a fi român și a fi aviator însemna mândrie, muncă, pricepere, artă, *senzație*.

„Nu-ți voi lăsa drept bunuri, după moarte, / Decât un nume adunat pe-o carte” scria, în poezia sa, *Testament*, poetul român Tudor Arghezi.

De bună seamă, acesta se gândea la numele său, înscris pe copertile unei opere extrem de bogate, care l-a propulsat, după opiniile unor critici literari din perioada comunistă, în topul poeziei românești, pe locul doi, imediat după *geniul nostru pustiu*, Mihai Eminescu.

În cartea de față nu este vorba de a propune un nume de autor, ci de a-i conferi strălucirea binemeritată personajului principal, Alexandru Papană, cel care, mereu în slujba țării sale, România, s-a jertfit pe altarul *Aeronauticii*, stârnind admirație și impunând respect pe marile meridiane ale Lumii.

Și, ca personaj colectiv, în carte vom vorbi mult despre poporul român, despre care Henri Coandă, inginer de geniu și pionier al aviației mondiale, spunea: „*Ce noroc ar avea omenirea, dacă ar exista multe nații care să-i fi adus, față de numărul de locuitori, atât cât i-a adus nația română în ultima sută de ani!*”.

Nu în ultimul rând, în carte vom vorbi despre avioane și despre aviatori, despre *magia zborului* și despre starea de nedefinită bucurie, declanșată atunci când, acolo sus, te simți atât de aproape de Dumnezeu, încât parcă îi auzi răsuflarea, ca un prunc strâns în brațe, care voios se joacă prin barba Marelui Creator.

Firește, *dragă cititorule*, că la alcătuirea cărții nu am lucrat singur, la ea aducându-și contribuția mulți iubitori ai aripilor românești, îndeosebi prin procurarea unor materiale de arhivă și a unor texte și fotografii apărute de-a lungul vieții celebrului Papană, prin traduceri și sponsorizări și prin imensul sprijin moral merit a depăși capcanele și lentoarea cotidianului, într-un areal presărat de angoasele unor crize de tot felul: economico-financiare, politico-militare, climatice, de identitate națională și statală, influențate inclusiv de războaiele din proximitatea României și de cele ale nației cu minciuna, trădarea, hoția și prostia.

Cu toate acestea, în întregime, erorile în abordarea scrierii prezentei cărți și lipsa de meșteșug în a te atrage pe tine, *dragă cititorule*, la vizionarea, fie și sub formă de crâmpie, a tumultoasei vieți a ilustrului nostru aviator Alexandru Papană, în a te bucura de nemuritoarele sale succese de demult și în a suferi alături de neîmplinirile năzuințelor sale, îmi aparțin doar mie, cârpaci condeier, furișat ștregărește, ca o nedeslușită umbră, printre aviatori de renume și mărețe stele ale nației române.

Pentru toate acestea și încă pentru multe altele, îți cer, de pe acum, *dragă cititorule*, îngăduință și, cu adâncă smerenie, iertare!

ORIGINI ȘI MITURI

Începuturile oricărei istorii ce privesc un personaj, o țară ori un neam pornesc de la *origini*, cele care reprezintă *patul germinativ* fără de care nu este posibilă viața, atât sub formă fizică, biologică, cât, mai ales, sub puțin cunoscutele căi și energii subtile de dezvoltare și de înălțare spirituală.

Miturile și legendele ne arată, într-o formă voit fantastică, locuri și fapte în care oameni și entități coborâte dintr-un fascinant spațiu eteric al conștientului colectiv încearcă să explice factorii determinanți ce croiesc destine în lumea pământeană: formarea de țări și popoare, fiecare cu locul său pe tabla de șah a continentelor ori expandat la scară planetară, nașterea și evoluția fulminantă a unor oameni providențiali pentru națiuni și umanitate, plămădirea de idealuri și visuri, ce, împlinite, vor duce omenirea pe noi trepte de progres și de civilizație.

Mai întâi, *Thetis*, o nimfă a apelor și mamă a oceanidelor, vine să ne arate strădania ei preistorică, izvorâtă din vremuri geogenice, pentru a ne oferi nouă, românilor, personajul colectiv al cărții, la care îi invităm să ia parte, indiferent de nație, pe toți cititorii, un areal înzestrat cu toate puterile și mineralele necesare vieții: spațiul Carpato-Danubiano-Pontic.

Apoi, *Icar*, *fiul lui Dedal*, unul dintre eroii de seamă pomeniți în *Legendele Olimpului*, dar și *Meșterul Manole*, cântat în vechi balade românești, ce înaripează ancestralul vis al omului de a zbură, doresc să ne arate că vom pune toată puterea cuvintelor scrise în această carte în slujba aviației, pe ale cărei aripi se săvârșește zborul, cel cu care ne va fascina, încă din perioada sa romantică și până în eternitate, personajul nostru principal, Alexandru Papană.

Și *Mama*, cea care poartă rodul unei iubiri ce transcende biologicul, îl aduce pe lume sub forma unui copil și se ocupă, tradițional, de primii lui pași în viață. Este ceea ce va face și Catherine Papană cu odorul ei,

în spațiul casnic oferit cu generozitate de *Micul Paris*, de casa ei din Cotroceni, despre care vom încerca, cu slabele noastre puteri în ale scrisului, să zugrăvim ultima parte a acestui prim capitol.

ORIGINI

Alexandru Papană s-a născut lângă Carpați, într-o țară ce purta deja numele de România. Sursele biografice diverse și confuze îi plasează nașterea prin anii 1905, 1906, 1908, câteva amintind chiar de o zi de toamnă, 18 octombrie 1906, și localitățile Iași ori București.

Incredibil. Nu a trăit în perioada „Tăblițelor de la Tărtăria”, nici în perioada „Gânditorului de la Hamangia”, ci cu doar un secol și ceva în urmă; totuși, consemnarea unei date sigure de naștere poate fi deseori greoaie ori imprecisă.

Nu am la dispoziție decenii de cercetări asidue și nici nu încerc metode asimetrice de descoperire a adevărului. Nu cad în transă, substituind vreun medium și nu mă las prostit de iluzioniști șarlatani, care îmi promet că pot să iau legătura cu vreun spirit din Lumea de Dincolo, inclusiv cu al lui Papană, pe care să-l întreb, ca pe un delicvent prins fără acte de poliție:

– Ia spune, Musiu, data și locul nașterii! De adresă nu mai e nevoie, locul de veci îl știm noi.

Îmi adun neuronii într-o ședință de lucru. Sunt miliarde, reproducând liliputan constelații și galaxii din coplesitorea hartă a Cerului. Îi pun să cerceteze, să facă oricât de multe conexiuni, să trimită impulsuri și în Astral, dacă e nevoie, numai să-mi spună clar:

– Când și unde s-a născut Alexandru Papană? Vreau răspunsul azi, nu mâine!

Deși leneși cum îi știu, parcă-i aud cum îmi răspund, strigând în cor, ardelenește:

– *Nu-i mâncare ca slănina, da' nici lucru ca hodina!*

Supun la vot, oferind șanse gândirii, într-o aparentă democrație. Majoritatea sunt pentru data de 18 octombrie 1906.

Validez, că îmi convine. Zodie Balanță, ca mine și iubita mea aviatoare. Voi scrie mult din imaginație, că, într-un fel, îmi seamănă și mă cunosc. Necunoscute mari se vor ivi când va trebui să înțeleg Iubirea pământeană și Aviația, zodie de Aer, între care conflictele sunt dese și incertitudinile mari, ce nu pot fi rezolvate prin metodele probabilistice

ale matematicilor superioare. Aici, nici Gauss, nici Lobacevski și nici Riemman nu-mi sunt de vreun folos, iar pe bătrânul Euclid îl las să tragă liniștit linii cu rigla și cercuri cu compasul, în antica sa geometrie plană.

1906 a fost un an bun pentru români. La 18 martie, pe Câmpul de la Montesson, lângă Paris, Traian Vuia se ridică de la sol prin mijloace propria, nu folosind vreo catapultă. Cu un aparat mai greu decât aerul, zboară vreo 12 metri chiar deasupra bonetelor privitorilor francezi adunați ca la o mare comedie. Cu greu au înghițit gălușca savanții din acele vremuri, ani la rând refuzând memoriul tehnic al inginerului român, pe motiv că: *„zborul mecanic cu un aparat mai greu decât aerul este o himeră”*. Azi, sub aspectul saltului realizat de către om în gândire și în execuție, compar acel zbor cu primul pas al omului pe Lună, săvârșit prin munca novatoare a mii de oameni de pe pământul american.

Iată de ce cred că una dintre ursitoare a prevestit, câteva luni mai târziu: *„Ăst prunc român se va face aviator și va duce numele țării sale hăt departe, dincolo de oceanul cel mare, în Lumea Nouă, cea liberă și cutezătoare”*.

Referitor la locul nașterii, câțiva axioni și câteva dentrite îmi comunică laconic, sinapsând, prin scurte străfulgerări: *„Alexandru Papană s-a născut la Iași”*. Aprob, cu bucurie.

Întins pe șapte coline domoale, precum cetatea imperială a Romei, dintre care una este chiar Copoul, cu faimoasa-i grădină ce adăpostea *Teiul* cântat în versuri, simbol al poeziei lui *Eminescu*, Iașul, cu magnificul Palat al Culturii, dar și cu bojdeauca lui Creangă din Țicău, cu Biserica Trei Ierarhi, ce adăpostește de aproape patru veacuri moaștele *Sfintei Cuvioase Parascheva, cea Mult Folositoare, Ocrotitoare a Moldovei și a toată Țara Românească*, dar și cu prima universitate română, locul plin de istorie și de magie, cu urme venite din paleolitic (Cultura Cucuteni, 5200–3500 î.Hr.), spațiul locuit de dacii liberi în perioada ocupației romane, măreț târg, apoi capitală a Moldovei din perioada feudelor, este atestat documentar din vremea lui Alexandru cel Bun (1408). Numele orașului vine, se pare, de la tribul yazigilor, un popor ce făcea parte din familia sarmaților și care se stabilise în acele locuri încă din primele veacuri d.Hr. Mai amintim și că numele yazg sau yash, înseamnă, în sanscrită, *„faimă bună”*, faimă de care Iașul s-a bucurat dintotdeauna.

Te salut, oraș romantic, plin de parcuri și de flori

Unde noaptea stau de vorbă trubadurii visători...

Te salut, oraș de basme, cu conturii iluzorii,

Străjuit de șapte dealuri încărcate de podgorii...

Te salut, oraș al păcii, al poeziei, și-al iubirii,

Unde se întrec în grații fetele cu trandafirii...

Te salut, oraș politic, unde vezi la Primărie

Un primar ce vrea să plece, pe când șapte vor să vie...

Te salut, oraș poetic, plin de visuri și de șoapte,

Unde seara ies pe stradă păsărelele de noapte

Să propage abținerea și s-o răspândească'n țară,

După cum le poruncește noua lege sanitară...

Te salut, oraș arhaic, plin de suveniruri sfinte.

Te salut cu toată stima, te salut și... n'am cuvinte¹.

Am cunoscut dulcele târg al Ieșilor într-o toamnă târzie, sub o ploaie rece, mocănească, întâlnind o studentă la chimie, cu ochi de smarald și pistruiată, ce sălășuia prin Tătărași cu părinții, tatăl fiind maior la o unitate de infanterie. Pe-atunci eu nu eram student la drept și nici publicist, ci un elev aviator la o școală militară, între două trenuri și într-o zi de duminică, fugit din cazarmă, „fără bilet de voie”, dar neprins, „ca orice negustor cinstit”. Lansat într-un vijelios raid aviatic-amoros, cu atac asupra unei mișcătoare ținte roșcate terestre, am furat inima fetei într-o iubire pe la amiază, de vreo 2–3 ore. Apoi, eu am refăcut traseul retur pe ruta Iași – Tecuci – Mărășești – Boboc H. (haltă), iar ea s-a deplasat bosumflată spre complexul studentesc „Tudor” (Vladimirescu), unde era rost de mai multă zbânțuială și fierbințeală, într-o discotecă cu băieți zglobii, liberi, fără jurământ militar, dispuși să danseze pân' la zăuă pe ritmuri amețitoare și „să facă ș-alti șeli”².

Am ratat o a doua șansă, tot în „orașul iubirii”, cu o tânără, lălâie și balcâză, vorba lui Creangă, despre care chiar și marele Coșbuc și-ar fi stâlcit versurile: „pe umeri pletele-i curg râu, mlădie ca un sac de grâu”. Agățată prin corespondență, apropiindu-mă de locul de întâlnire, am privit-o de la depărtare și mi-am spus sub mustața scurtă de fante corșican: „Ce bine că am învățat în armată să-mi comand stânga-mprejur”.

Ultimul argument vine dintr-o idilă intelectuală, unde iubita mea aviatore, absolventă *magna cum laude* a Facultății de Litere din Iași, a încercat un tonou la firul ierbii, din care a scăpat, miraculos, nevătămată, fiind ocrotită de nevăzute duhuri iubitoare de aviație. Să fi fost și

¹ George Topârceanu, poezia *Salut Iași*, publicată în „Calendarul Iașului” din anul 1933. Sursa: <https://zambetulsoarelui.com/2021/04/20/george-topirceanu-salut-iasi/>.

² *Să facă ș-alti șeli*, transcriere după auz pentru *să facă și alte cele* – grai moldovenesc.

Alexandru Papană printre ele? Nu era într-un avion Savoia-Marchetti, ci într-o rapidă mașină Alfa Romeo, cu o eșarfă roșie în vânt, ulterior generos donată pentru pansarea lăbuței cățelului ce tocmai trecuse nereglamentar șoseaua, provocându-i accidentul în care și-a făcut praf decapotabila. În aviație, într-o astfel de evoluție nu te scapă nici sfinții, ci te iau îngerășii cu ei, acolo Sus, spre a da socoteală Stăpânului Universului: „*Ce ai făcut, suflete, cu trupul dăruit și cu viața ce ți-am dat-o?*”

Despre București nici nu poate fi vorba. Tot anul, aici s-au sărbătorit 25 de ani de rodnic regat, liber la furat, sub Carol I – iubirile, princiere ori regale, de prin casele boierești, de prin prăvăliile târgoveților ori de prin mahalale, fiind deseori năbădăioase, „*cu jăratec și scânteii, de bei vin ori de nu bei, cu văturaiul tot ți-o iei, vrei-nu vrei?*”

Deci, sunt pe cale să decid. Stiloul, inventat tot de un român, Petrarhe Poenaru, cu aproape opt decenii înaintea anului de grație divină ce mi-a provocat apriga dilemă a *rațiunii pure*, este în mâna mea dreaptă și încep să scriu: **Alexandru Papană s-a născut la...** Mă opresc. Un ultim neuron valid sosește plin de colb și aproape leșinat pe ecranul ochilor, spunându-mi găfâind:

– *Oprește-te, stăpâne! Tocmai am citit undeva, prin Arhivele militare, că s-a născut pe 16 decembrie 1905, în București ori în Ilfov.*

– *Și voi, celelalte miliarde de celule nervoase și mincinoase, ce-ați păzit? Sunteți numai bune de trimis la Socola ori la Bălăceanca³! V-am îndopat cu slănină, cu ciocolată fină, cu melatonină și degeaba. M-ați făcut să bat câmpii și s-o iau pe arătură. Incompetenților! Aveți noroc că nu am cu cine să vă schimb. Pe voi vă am, cu voi defilez în gând, în vorbe și în slove. Am să vă trec pe ștevie și ciorbe!*

Dezamăgit și nu prea de cele spuse mai înainte, scriu bolduit: **Alexandru Papană. Născut în București la 16 decembrie 1905 și continui...**

De origine român, chiar dacă, scuturându-i arborele genealogic, descoperim ramuri și rădăcini ilire, galice ori de alte seminții. El și-a adăpat sufletul din energiile creatoare ale românilor din întreg spațiul carpatodanubiano-pontic și de pretutindeni, s-a întrupat și a crescut în mijlocul lor, slujindu-i cu iubire și credință până în ultima clipă a vieții.

³ Socola și Bălăceanca, spitale de psihiatrie din Iași și, respectiv, din apropiere de București.

THETIS

„Pe vremuri, atunci când nu existau nici Alpii și nici Munții Himalaya, când Omul nu era decât o idee în concepția nebuloasă a Marelui Creator, în locul în care Carpații și Dunărea vor stăpâni mai târziu, se afla o mare largă, numită Tethis. Era o mare care nu cunoșcuse întinderea planetară, cu toate că legendele Olimpului ne vorbesc despre o anume Tethis, mamă a oceanidelor. Ea a rămas, totuși, în universul cunoașterii umane, ca o mare tectonică în centrul unei Europe ce urma să cunoască, nu peste mult timp, începuturile sale de continent zămislit sub semnul zeului Marte.

Este important să înțelegem destinul acestei mări, deoarece apa sa conținea substanțele minerale necesare vieții, îndeosebi ale vieții superior organizate. Molecule de calciu, siliciu, magneziu, sodiu, litiu, fosfor și alte elemente considerate vitale abundau printre atomii de hidrogen și de oxigen, înlănțuiți sub forme de hidroxid și de hidroniu. Acestea au fost premisele absolut necesare care au dus la apariția vieții și a Omului ca ființă conștientă de sine. S-ar putea spune că sunt considerații valabile pentru toate mările și oceanele planetei, dar pe glob sunt puține locuri în care natura a fost atât de generoasă. Și Tethis a fost unul dintre ele.

Apoi, când Marele Creator s-a plictisit să vadă mereu aceeași înfățișare, oricât de plăcut îi era chipul prințesei apelor, dar care îmbătrânise, e drept, după o existență de câteva milioane de ani, el își încruntă dintr-odată privirea către adâncurile pământului și, într-o gigantică mișcare tectonică, s-au înălțat noile lanțuri muntoase. Tethis nu mai există, dar din lacrimile sale s-au format Dunărea cea albastră și «marea cea mare», o întindere de ape întunecate, pline de zbuciumul valurilor care cheamă mereu, prin bocetul bubuitoare al furtunilor sale, întoarcerea acelor timpuri imemorabile.

După scurta incursiune în erele geologice, trebuie să amintim că această mare geogenică făcea legătura, în spațiul cunoașterii, cu alte două mări, la fel de importante sau poate chiar cu mult mai mult, și anume cu «marea înțelepciunii» și cu «marea sufletului». Toate, împreună, și-au pus amprenta pe un teritoriu ce poartă numele de spațiul Carpato-Danubiano-Pontic, ancestral leagăn al civilizației umane, cu implicații definitorii asupra istoriei și asupra viitorului oamenilor care îl stăpânesc²⁴.

⁴ Ene Tudorel, *Gândirea militară românească în perioada interbelică*, EHEA, Sorbona/Paris, 1999.

Călărind aprinsele evuri ale umanității, prin antichitate, feudalism și capitalism, cu o scurtă sincopă de sorginte comunistă, astăzi se vorbește despre o țară, ROMÂNIA, și despre poporul ei, care, în aventura fenomenelor umane, posedă o geopolitică interesantă, mereu la confluența unor aprige confruntări și interese, din care sperăm să ne deșteptăm și, sub conducerea unui lider mesianic, înscris în prorociri că va veni din spre Apus cu inima-i de miel, pe un cal de foc, cu aripi de fier, să făurim un mileniu de pace și de prosperitate planetară.

Născut într-o zi de sărbătoare, ziua Domnului, duminică, sub obla-duirea marelui Creator, în București, urbea ce vine din cronici din vremea lui Vodă Țepeș, Alexandru Papană a sorbit din plin energiile și mineralele din vechea Thetis, însă nemiloasele ursitoare nu au venit cu daruri de viață tihnită și lungă, ci cu daruri de viață aprigă, în regim maximal de viteză, chiar dacă regimul supersonic nu era încă accesibil vremii sale. Nici în privința iubirilor pământene ori în privința vieții de familie nu au fost prea darnice. În schimb, au turnat din belșug asupra sa dorințe și puteri de a evolua mereu și de a stăpâni vitezele, de a se preumbla printre nori cu aeroplanelle, de a-și întrece semenii în tot felul de competiții, de a fi campion, celebru, arzând ca o stea uimitoare pe cerul boreal a două mari continente: Europa și America. S-a născut cu un gând: să zboare doborând recorduri, să aducă țării sale, România, faimă și respect peste tot în lume.

TATĂL – GENERALUL ION PAPANĂ

Avea puțin peste cinci ani când plecase în băjenie cu mama, Ilinca, cu fratele mai mare și cu unul dintre unchi, doar cu câteva boccele cărate pe măgărușii ce urcau anevoios potecile de munte. Era tot avutul rămas după ce i-a pierit tatăl, pe nume Petru, „*ucis de tâlhari otomani prin stuțărișurile drumurilor Macedoniei*”⁵. Pe cer, nori groși și plumburii coborau ca niște stafii dansând tangoul morții. Pe toți îi cuprinseseră teama de lotri și hazardul sorții. Asmuțiți și dezlegați, câinii războiului latră și mușcă. Balcanii dădeau iară cep butoiului cu praf de pușcă.

Ajunseră la Dunăre, la Clisură, în preajma idelor lui Marte, belicosul an '77, spre a căuta refugiu și un nou început în Principatele Unite ale României. Un aprig război sta să înceapă cu turcii, spre a pune capăt

⁵ V. Firoiu, *Alex Papană și destinul lui*, pag.11, Editura Albatros, 1972, Iași.

robiei. Cu tunuri, puști și șpăgi, că nu-i răscoală de iobagi și-ale lor furci, armile se pregătesc de luptă, dând frâu liber mâniei.

Grupul de fugari tocmi un vas mic, care să-i coboare pe fluviu, până la Galați, de unde vor urma drumul bătătorit de căruțe și de poștalioane spre Iași, unde un alt unchi, frate de-al mamei, brutar și cu ceva stare, avea să le fie gazdă și povățuitor în viața lor nouă, trecută de răspântii.

Taman la vreme. Pe drum începură să întâlnească lungi coloane ale armatei ruse, chemată să sprijine popoarele din Balcani, răzvrătite împotriva secolelor de ocupație otomană. Câteva săptămâni mai târziu, la București, principele Carol I primește o telegramă cifrată de la marele duce Nicolae, prin care acesta îi cerea ajutorul: *„Turcii, adunând cele mai mari mase de trupe la Plevna, ne zdrobesc. Rog să faci fusiune, demonstrațiune și, dacă se poate, să treci Dunărea cu armata, după cum dorești. Între Jiu și Corabia demonstrațiunea aceasta este neapărat necesară pentru înlesnirea mișcărilor mele”*. La 9 mai, în Parlament, în fața deputaților și a senatorilor reuniți de urgență, ministrul de externe, Mihail Kogălniceanu, rostea celebra frază: *„Suntem independenți! Suntem națiune de sine stătătoare!”*. Războiul se extinde, intervine și Armata din Principate, iar jertfa de sânge și gloria ostașilor săi la Grivița, Rahova și Plevna, pe tot locul redutelor turcești și al câmpurilor de bătaie, vor aduce, pe tipsia Păcii, Independența mult dorită și un nou nume de regat în Europa: *România*.

Astfel a cunoscut copilul Ion Papană teritoriile românești, Iașiul, locuința unchiului brutar devenindu-i casă părintească. A învățat primele buche ale cărților și socotitul la școala domnească din Păcurari, unde l-a avut ca dascăl pe Ion Creangă, marele nostru povestitor de la Humulești. Mai apoi, la gimnaziu, simțind aplecare către științele exacte, a dat mare silință pentru matematică. Dorind să-l vadă inginer, mai marii familiei i-au pus meditator un căpitan de artilerie ce l-a atras iute spre tehnica militară, unde matematica și fizica prindeau viață și le putea pipăi de îndată rezultatele, la reglajele de artilerie, în poligoanele de tir, pe câmpurile de instrucție. Îi devenise greu să vadă doar cifre și schițe inerte pe pagini de hârtie. Iar vise mărețe, să construiască poduri, ca Anghel Saligny, sau maiestuoase turnuri, ca Gustav Eiffel, nu avea. Nu-i stătea în fire.

Gata cu Politehnica și cu ingineria! Ani de toceală, de sminteală, de tocat bani și, dacă nu-ți dă ghes inima, multă plictiseală, fără sfârșială. Fuguța la militarie, la Școala de ofițeri de Artilerie, Geniu și Marină.

Cu chipiu, centură lată, cu mustața decupată, soldă la chimir băgată, cu ordonanțe care să-ți tragă cizmele din picioare, că ofițerul opinci nu are, cu haleală la popotă ori pe câmp sub largă boltă, când mai dură, când mai lină, viața-ți va fi pururea plină, vinovat și fără vină, Crucea îți va da Lumină!

Și așa își începe viața tatăl lui Alex, pe nume Ion Papană, cu sânge de trac și de ilir în vene, peste 30 de ani, pe muchie, în haină militară. Iar grade și funcții mari așteaptă să apară, căci omu-i drept și mintea îi dă pe-afară, când pusă în slujba țării, n-o face de ocară.

Sublocotenent când viața-i număra prima dublă⁶ în ani, isteț, sânguincios și tenace, șef de promoție în școala militară, beneficiază de un stagiul de practică în Germania, unde urmează, simultan, un curs de matematică la o facultate în care prezența nu era obligatorie. Îi va fi de mare folos când, la revenirea în țară, devine profesor-ajutător la catedra de matematică a Liceului Militar din Iași.

Pentru calitățile sale indiscutabile este adus la București, la Inspectoratul Artileriei, dar solicitat și detașat în câteva rânduri la Școala fiilor de militari din Iași.

Nu trece neobservat de către șefii cei mari din armată, ajungând, deloc surprinzător, aghiotantul inspectorului general al artileriei, generalul Pastia. Pășește acum într-o nouă lume, chiar dacă mediul cazon rămâne același. Mereu în preajma coloneilor și a generalilor, perspicace și util în mai toate împrejurările, se strecoară, pe nevăzute, în lumea pe care azi o numim mondenă a unei capitale europene, unde mai toate familiile bogate și cu bun nume aveau vreo codană de măritat.

Pune ochii pe „*Cathrine Millo, fiica colonelului Millo, fostul aghiotant și prieten intim al domnitorului Alexandru Ioan Cuza. S-au căsătorit, întemeind o familie. Unchiul soției sale era vestitul actor Matei Millo, cel care, la rându-i, îi fusese coleg la pension francezului Victor Guènim, lui Vasile Alecsandri, lui Mihail Kogălniceanu și pictorului Ion Negulici*”⁷.

Așa-i că cine are noroc, are, cine nu, întinge-n sare? De-acum, toate drumurile îi vor fi deschise, drumuri pe care ofițerul Ion Papană va merge când călare, maiestuos, când pe jos, brav, curajos, Țării fiindu-i de folos.

⁶ Dubla, *dublu decalitr*, unitate de măsură din trecut, valorând 20 litri.

⁷ V. Firoiu, *Alex Papană și destinul lui*, pag. 12, Editura Albatros, 1972, Iași.

Din Memoriul său, pus cu generozitate la dispoziție de către Arhivele Militare, aflăm succint că: „Ofițerul Papană Ion, fiul lui Petru și al Ilincăi, s-a născut la 29 iunie anul 1872 în Macedonia. Căsătorit ca militar, la 14 noiembrie 1889, cu doamna Ecaterina Millo, născută la 18 octombrie anul 1871, după autorizația numărul 8334, atunci domiciliată în Iași.

Ofițer cult și foarte distins, cunoaște prea bine limba sa, cunoaște bine limba franceză.

Misiune la fabrica Krupp pentru recepția de tunuri cu tragere rapidă, de la 16 oct. 1906–22 iun. 1909, de care s-a achitat bine.

Scrieri publicate: articole în revista România Militară.

Avere personală: o casă în Iași; avere dotală o moșie de 2400 pogoane⁸ în județul Vaslui; familie bună.

În afară de serviciu se ocupă cu citirea de scrieri militare.

Viață socială aleasă, talente nu are, nici defecte, pasiuni”.

Să punctăm, în continuare, câteva repere din evoluția sa personală:

- Școala militară, elev sergent, 15.07.1890;
- Regimentul 12 Artilerie, sublocotenent-locotenent, 10.07.1892–10.07.1895;
- Școala fiilor de militari, Iași, locotenent, 01.04.1896;
- Regimentul 1 Cetate, detașat la Inspectoratul Artileriei, locotenent, 16.07.1896;
- Regimentul 2 Cetate, detașat la Comandamentul Cetății, locotenent, 10.05.1898;
- Școala fiilor de militari, Iași, locotenent, 10.05.1898;
- Regimentul 8 Artilerie, detașat la Școala fiilor de militari, Iași, căpitan, 10.05.1901;
- Regimentul 2 Artilerie, detașat la Școala fiilor de militari, Iași, căpitan, 01.08.1903;
- Regimentul 2 Artilerie, căpitan, 01.10.1903;
- Divizion Artilerie Călăreață, maior, 01.04.1908;
- Regimentul 6 Artilerie, maior, 01.04.1909;
- Regimentul 13 Artilerie, maior, 10.05.1909;
- Regimentul 2 Artilerie, maior, 26.02.1911;
- Direcția armament, maior, 10.02.1912;
- Divizion obuziere grele, locotenent-colonel, 01.10.1913;
- Direcția armament, locotenent-colonel, 01.04.1914;

⁸ 1 pogon = 0,5 hectare.

- Direcția armament, colonel, 01.04.1916;
- Marele Cartier General, colonel, 15.08.1916;
- Marele Cartier General, general de brigadă, 01.09.1917;
- Brigada 15 Artilerie, general de brigadă, 01.05.1918;
- Marele Cartier General, general de brigadă, 01.11.1918;
- Primăria București, general de brigadă, 06.01.1920, *Prim ajutor al Primarului*;
- Inspectoratul Artileriei, general de brigadă, 15.05.1920;
- Corpul 2 Armată, general de brigadă, 01.10.1920, Comandantul Artileriei;
- Ministerul de Război, general de brigadă, 01.08.1921;
- Divizia 7, general de brigadă, 06.11.1921, Comandantul diviziei;
- Comandantul Școlilor de aplicație ale artileriei, general de brigadă, 12.03.1922.

Din lista de recompense și decorații aflăm că i-au fost acordate:

- Coroana României clasa a 5-a;
- Steaua României clasa a 5-a;
- Avântul țării, în 1913;
- Medalia jubiliară meritul industrial și comercial, în 1915;
- Coroana Prusiei clasa a 2-a, în 1915;
- Crucea meritul sanitar clasa întâi, în 1915;
- Serviciu credincios, 25 de ani de serviciu, în 1915;
- Sfânta Ana cu spade, în grad de comandor;
- Sfântul Vladimir cu spade, în grad de ofițer;
- Coroana României cu spade, în grad de comandor.

Din înscrisuri, consemnări și caracterizări ale comandanților și ale șefilor ierarhici, din Arhive aflăm lucruri interesante privind evoluția ofițerului Ion Papană în cariera sa militară, în familie și în societate. Iată câteva dintre ele:

– 1895 octombrie 15, consemnează și semnează comandantul Regimentului 12 Artilerie, locotenent colonel Ștefănescu:

„Caracterul ofițerului: franc și loial; felul vieții în societate: corect; în corp: bun camarad; ocupațiile sale în afară din serviciu: se ocupă spre a-și mări cunoștințele speciale ale armei, educația îngrijită, dorința de a-și completa studiile; simțiri ale sale asupra familiei și religiei: iubește și respectă familia și religia; observații generale: promite a deveni un foarte bun ofițer de artilerie...

Vârsta: la 1895 are 23 de ani; constituție robustă, nu a avut boli grave, nu cere concedii, are fizic plăcut, talie mijlocie, călărește prea bine, și-a făcut campaniile și manevrele militare, poate face campanii încă mulți ani fiind tânăr și sănătos”.

– 29 octombrie 1899, comandantul Școlii fiilor de militari din Iași nota:

„Îndeplinește funcția de profesor ajutător la Trigonometrie, Topografie descriptivă, Mecanică, Cosmografie și Igienă. Se achită cu conștiinciozitate de toate aceste îndatoriri, fiind un ofițer de artilerie. Conduita bună”.

– 11 noiembrie 1901, comandantul Școlii fiilor de militari din Iași, unde căpitanul Ion Papană fusese detașat de la Regimentul 8 Artilerie, nota:

„Cunoaște bine limbile franceză și germană. Este ajutorul Directorului de studii; are aptitudini speciale pentru călărie; educațiune exemplară; este însurat cu o doamnă din înalta societate ieșeană, cu care duce o viață ce poate fi luată ca model. Are un venit de 5 000 lei din dota soției... Nu obișnuiește jocuri de hazard. Este un ofițer capabil și de viitor...”, la care inspectorul general, general Caraleteanu, adaugă: „Este un ofițer serios, studios și cu multă aplecare pentru științele pe care le profesează, aduce servicii școlii...”.

– 6 nov. 1902, caracterizări ale comandantului Școlii fiilor de militari din Iași:

„A ținut o conferință despre: Pulberea fără fum și consecințele sale. Este profesor suplinitor la cursurile de matematică în clasele V și VI, titularul fiind în străinătate – pe care le îndeplinește cu zel și pricepere... Are multă aplicațiune pentru serviciul militar și cel profesoral. Călărește prea bine. Sănătos. Rezistent la serviciu. Prezentabil... Educațiune exemplară, inteligent și capabil, are multă inițiativă și deosebită pricepere... De doi ani profesează cursul de matematică cu multă pricepere, roadele s-au văzut anul acesta, reușind 9 elevi la Școala militară de Artilerie și Geniu, între care și șeful promoției. Rog a se acorda acestui ofițer Coroana României, clasa V, ca o răsplătă a muncii...”.

– mai 1904, Comandantul Regimentului 2 Artilerie, colonel adjutant G.P. Georgescu, consemna în Memoriul personal al căpitanului Ion Papană: *„Acest ofițer face onoare regimentului. La 3 luni de la luarea în primire a Bateriei a II-a, a făcut-o cea mai bună din cea mai slabă a Regimentului... Cpt. Papană are marele dar de a instrui soldatul, punând stăpânire pe inima lui. Știe a obține de la început maximum de rezultat,*

depunând o muncă fără preget la instrucțiunea individuală, instruindu-l și educându-l în același timp... Notele admirabile ce le are de la foștii săi șefi, pe care le împărtășește, arată îndeștul calitățile acestui perfect ofițer de artilerie”, adăugând, în septembrie, următoarele: „Încununarea muncii și capacității acestui ofițer a fost ca, la școala de tragere de la Poligonul Mihai Bravu, Bateria lui să se claseze pe locul I, luând premiul de onoare și premiul «Revista Artileriei». Notarea de serviciu continuă cu câteva rânduri din partea superiorului ierarhic, comandantul Brigăzii în a cărui organică se afla regimentul, general Năsturel: „Căpitanul Papană, descris foarte bine de comandantul de regiment, este un adevărat pedagog al Bateriei sale. Se întreține cu fiecare om în parte și nu-l părăsește decât când s-a asigurat că cele ce i-a spus el au prins rădăcină în inima soldatului. Îi mângâie în nevoile lor familiale și îi dojenește cu blândețe, făcând să înțeleagă pe om că rău a lucrat în acea împrejurare... I se poate încredința orice misiune”. Finalul notării aparține generalului de divizie, Ferdinand, Principe al României, comandantul Corpului de Armată din acea vreme: „Mențin cu mulțumire asemenea aprecieri date ofițerilor noștri”.

– august 1904, comandantul Școlii de Tragere a artileriei, colonel Nicolae Popovici, referindu-se la căpitanul Ion Papană, nota: *„A luat parte la școala de tragere, comandând o baterie din Regimentul de Artilerie, pe care a prezentat-o foarte bine, ocupându-se de aproape și cu bună rânduială de administrația și conducerea ei. A pus foarte multă bunăvoință și a luat cu cel mai mare interes și mult folos parte la toate exercițiile și aplicațiile. Destoinic, priceput, cu multe și bune cunoștințe despre cele ale armeei și regulamentelor, s-a achitat în general bine de toate însărcinările ce le-a avut, deși nu are încă îndeștul obiceiul aplicațiilor practice; mulțumită, însă, calităților sale sus arătate, cu încordarea și interesul ce a dezvoltat, am putut constata zilnic progresele ce le făcea și este sigur că va deveni unul dintre cei mai buni ofițeri de artilerie, din punctul de vedere al comenzii și conducerii tactice și tehnice a acestei arme. Călăreț bun, îndrăzneț, bine montat cu cei 2 cai buni ai săi”.*

– notarea de serviciu din 1905, întocmită în aceiași termeni elogioși de către comandantul Regimentului 2 Artilerie, colonelul adjutant Georgescu, avizată favorabil de către comandantul Brigăzii, generalul Năsturel, și aprobată de către comandantul Corpului 2 Armată, general de divizie, Ferdinand, Principe al României, are ca particularitate următoarea specificație: *„Mențin notele date acestui distins ofițer, cu propunerea de a i se acorda decorația «Coroana României» clasa V”.*

– 1 iunie 1906, comandantul Regimentului 2 Artilerie, colonel adjutant G. Georgescu, întocmește Notarea căpitanului Papană Ioan spre a se prezenta la examenul pentru gradul de maior: *„Sănătate perfectă, foarte robust și de o rezistență la muncă excepțională. Va putea suporta oboselile campaniei fără teamă... Ofițer de elită și de mare viitor. Foarte instruit și la curent cu cunoștințele armeei și cele generale. Citește mult și cu mare folos. Cu cât va înainta în grad, cu atât serviciile sale vor fi mai folositoare armatei... Foarte inteligent, cu mari calități sufletești. Născut militar, mult prestigiu și multă demnitate, o râvnă excepțională de a fi primul în toate. Mijloacele pe care le întrebuințează sunt leale și cu mult tact pentru a nu umbri pe camarazii săi... Comandant al bateriei, este model sub toate raporturile. Mijloacele de a instrui și educa tânărul sunt de admirat. Fără a obosi, omul obține de la el maximum de efect. Are mare înrâurire asupra inimii subalternului. Plin de tact, foarte prevăzător, mult sânge rece și foarte expeditiv. Soluții rapide. Cu ofițeri de asemenea valoare și atâtea calități militare s-ar obține rezultate fără comparație... Are atâtea calități și merite, că succesul la examenul de maior este asigurat”*. Patru zile mai târziu, avizul favorabil al Comandantului Brigăzii 2 Artilerie, general Năsturel, preciza că: *„Foarte exact notat de comandantul regimentului, va reuși cu siguranță la examen”*. În ziua următoare, cu o celeritate de invidiat, propunerea șefilor ierarhici ai căpitanului Papană Ion este aprobată de către generalul de divizie, Ferdinand, Principe al României, comandantul Corpului 2 Armată: *„Pentru anul 1906 a fost admis de către Comitetul inspectorilor generali, spre a se prezenta la examenul pentru grad”*. Ce vremuri! O, tempora! Un principe ce avea să-și pună pe cap, câțiva ani mai târziu, coroana regală confecționată din oțelul tunurilor capturate în Marele Război de Reîntregire a Neamului Românesc, neamț de origine, nu bântuia cazinourile europene, nu umbla după fustele doamnelor din suita reginei, nu se preumbla cine știe pe unde, săvârșind beții crunte și amantlăcuri scandaloase, ci, ca un umil slujbaş al Țării, se ocupa de buna rânduială a marii unități operative de care răspundea, prezent în cazarmă și oriunde era trebuință.

Ne oprim aici cu redarea din arhive, într-o manieră oarecum științifico-hârțogară a evoluției ofițerului Ion Papană, întrucât nu dorim să redăm cariera militară de excepție a tatălui, ci pe aceea de aviator și de polisportiv a fiului său Alexandru, cel a cărui celebritate a făcut să zbârnie telegrafele, să inunde rotativele în cerneluri cu fotografii și cu slove,

elogiind performanțele românului pe două continente, unde Atlanticul nu mai putea constitui un netrecut obstacol.

Firește, tatăl își va continua neabătut fulminanta-i călătorie prin aventura sa umană, în țeale de catană, cârpindu-și pantalonii cu dorita vipușcă de general.

Probabil într-una dintre zilele primăverii anului 1906, când fiul său, micul Alex, doar găngurea și nu începuse încă să articuleze cuvântul *tată*, gândurile și grijile anticipau roadele toamnei: trecerea cu brio a examenului de maior și perspectiva de a i se încredința *reprezentanța militară românească de la Essen, la fabrica Krupp*. În acele clipe de răgaz și de tihnă, petrecute în odaia cea mare, cu verandă ori cu tindă, posibil să fi avut următorul dialog cu soția sa, Cahtrine, ce începuse nu demult să simtă bucuria de a fi mama; pruncul adus de doică într-un legănuș meșterit anume de priceputul soldat-ordonanță le era prin preajmă, numai ochi și urechi, sorbindu-le din priviri vorbele:

– Uite, Caty, ce spun gazetele astea franțuzești. Cică un român de-al nostru, ardelean, inginer, dar și avocat pe deasupra, și-a făcut un aeroplan automobil, cu care s-a înălțat zburând prin aer, ca potârnichea, nu departe de capul privitorilor adunați să vadă minunea pe o toloacă⁹ de lângă Paris.

– Ce să zic, Ionică? Automobilul uruie pe drum. Pleacă, vine. Se oprește, de se strică. Dar prin aer? Ce-I, carul lui Ilie Sfântul? Omului aceluia nu-i e frică?

– Vuia îl cheamă. Și Traian, ca pe împăratul ce a cucerit Dacia noastră. Despre el vuiesc acum gazetele. Dar și unul dintre băieții lui Coandă, nașul lui Alexucă al nostru, Henri, de l-a adus taică-său la mine, când eram la Iași, la Școala fiilor de militari, ce-i acum la Hochschule¹⁰ în Berlin, cam tot așa năzbâtii are prin cap. Anul trecut a făcut un fel de avion rachetă pentru armată. Păi, în învelișuri zburătoare ca astea, omul ajunge repede sub arătură. Iar dacă-i bun țintaș, gata ambalat, în cimitir. Sunt deștepți inginerii. Le merge mintea. Cu ei se construiește Lumea și se umple Pământul de lucruri folositoare. Musai pruncul nostru o să-l fac inginer.

– Numai să vrea și el, Ionică, îl necăji nevasta. Dacă-o vrea să zboare ca păsările? Ca Dedal și Icar despre care ne-a povestit la pension o fată,

⁹ Toloacă, regionalism, *pășune, câmp necultivat*.

¹⁰ Hochschule (ger.), *Universitate Tehnică*.

sămânță de eteristă¹¹? Ori ca meșterul Manole, trista baladă pe care am auzit-o de la uncheșul Matei, prieten cu bădița Vasile, bardul de la Mircești, care-a scris-o? Și nu doar deasupra casei ori urbei noastre, ci chiar peste Carpați, până la Berlin, la Paris ori mai departe, peste ocean, în America... L-am pierdut! Uncheșul n-o fost la noi, la nuntă. Că s-a prăpădit acu trei ani. Unii zic c-a trăit destul. Trecuse olecuță de 80 de ani. Că și-a trăit traiul și și-a mâncat mălaiul! A zăcut cât a zăcut, dar barem a plecat la Domnul din patul lui. Dar aștia de vor să zboare ca păsările? N-apucă să se-nsoare și nici nu le mai găsește maică-sa mormântul!

– Ia să nu ne mai gândim ca baba la drobul de sare¹²! Mai bine spune-i slujnicei să-mi aducă o cafeluță din aia turcească, micuță și drăguță, un țoi de lichior de nuci verzi, că dulcețurile mă strică la dinți și câteva cornulețe cu rahat făcute de mânușițele tale finuțe. Să nu uite și de-o carafă cu apă rece! Că *ziua vine, dar și trece!* De nu s-or porni smintiții de studenți să iasă iar la rebeliune și să ceară prefectul ajutor de la noi, armata¹³! Că chiar de n-oi vrea, e *musai* să mă duc. *Unde-i ordin e plăcere, chiar la rău și la durere. El defel nu se discută. Și strâmb de-i, îl execută!*

DEDAL ȘI ICAR

Pe vremuri, „când făcea plopul pere și răchita micșunele; când se băteau urșii în coade; când se luau lupii de gât cu mieii de se sărutau, înfrățindu-se; când se potcovea puricile la picior cu 99 de ocale de fier și se arunca în slava cerului, locuia în Creta artistul atenian, ce se numea Dedal. El făptuise lucruri cu totul minunate. Legende ne spun c-a inventat securea, burghiul, ferăstrăul, cleștele și ciocanul și chiar firul cu plumb. Și, tot după legende, acest artist a fost primul sculptor de vază și primul arhitect. Înainte de dînsul, statuile-ar fi fost, precât se povestește, numai

¹¹ Eteria, mișcare secretă grecească, implicată în mișcările revoluționare din Balcani din prima parte a secolului al XIX-lea, condusă de Alexandru Ipsilanti, a avut un rol important în Revoluția de la 1821 și în uciderea lui Tudor Vladimirescu, pandurul oltean ce-a răsculat norodul românesc.

¹² Drobul de sare din *Prostia omenească*, poveste de Ion Creangă.

¹³ Referire la evenimentele din 13 martie 1906, din Piața Teatrului Național, unde a avut loc protestul studenților, incitați de „profesorul scandalagiu” Nicolae Iorga, împotriva acaparării cosmopolite a manifestărilor culturale, îndeosebi de sorginte franceză și în sprijinul afirmării limbii române pentru a se exprima pe scena celui mai important teatru din capitala Țării.

butuci de lemn, ciopliți puțin, ici-colo... Artistul le-a dat formă de trupuri omenеști butucilor de frasin, de fag sau de stejar. El a cioplit cu dalta picioarele, mijlocul, și brațele, și gâtul și a săpat în lemn trăsăturile feței: nasul, gura și ochii. Față de diformele statui de lemn din timpurile vechi, când erau măiestrite de mâna lui Dedal păreau că-s în mișcare, că râd sau glăsuiesc. Precum se povestește, când au zărit cretanii cele dintâi statui cioplite de Dedal, le-au zăvorât în beciuri sau le-au legat cu sfori, ca nu cumva să fugă. Socoteau că sunt vii. Chiar voinicul Heracle, trimis de Euristeu să prindă taurul, a văzut o astfel de statuie creată de Dedal. Socotind că-i o ființă ca toate celelalte, luând-o chiar drept dușman, s-a repezit furios și s-a luptat cu ea, spre hazul tuturor, până s-a dumirit că-i neînsuflită, fiindcă s-a sfărâmat în mii de bucățele, sub pumnul lui grozav. Și iată că acuma regele trimisese niște slugi de credință să-l cheme pe Dedal.

– Să-mi faci, a rostit Minos artistului Dedal, un palat măiestrit. Nu știi cum... dar să-l faci așa, c-un meșteșug... Cine-o intra acolo să fie bun intrat. Să nu poată ieși, oricât s-ar strădui...

– Ți trebuie curând?

– Curând? Ha! și mâine... și astăzi, de-ai putea.

– S-ascunzi pe Minotaur?

– Pe Minotaur, da. Nu mai pot să-l aud. Nici nu mai pot să-l văd. Aș vrea să-l șiucid, dar s-a născut, cum știi, la mine în palat... îmi este deci fecior, prin voia lui Poseidon... Dacă-l țin în palat, îmi sfășie supușii; vrea doar carne de om. Trebuie să-l închid...

– Și cu ce-l vei hrăni?

– Cu prinșii din război și cu cei condamnați. Dar asta-i treaba mea. Tu ești dator să-mi faci clădirea poruncită. De nu vei izbuti, tu însuși vei fi dat drept hrană acestui monstru născut de Pasifae. Ai înțeles, Dedal?

– Prea bine, tot, stăpîne... Mă duc să-mi înjghebez un plan pentru palat la marginea grădinii...

– Te du... și te aștept cu planul pregătit, să vii cât mai curînd.

Și a plecat Dedal. S-a apucat de lucru și în puțină vreme a făcut un palat cum nu se mai văzuse în lume nicăieri. Era clădit din piatră. Era înalt, înalt, dar neacoperit. În el se-ntortocheau zeci, sute de culoare, de săli și chiar de scări. Toate se-ncruciau, urcau sau coborau într-un astfel de chip, încât te năuceau. Dacă intrai acolo, te-ncurcai pe culoare și vrînd să ieși, de pildă, te afundai mai rău. Și oricît te sileai, nu mai nimereai drumul. Nu mai puteai ieși.

În acest larg palat, în acest labirint, cum l-a numit Dedal, l-a închis regele Cretei pe fiara Minotaur. Și, ca să-i ție viața hidosului său fiu, Minos îi aducea în negrul labirint pe prinșii din războaie și pe alți condamnați. Când n-avea prizonieri, îi azvîrlea acolo păsări sau alte ființe și faguri de albine, cu miere înmiresmată. Însă, stăpânul Cretei era rege războinic și, supunînd popoare, ținuturi, peste tot îi silea pe aceia care erau învinși să-i plătească tribut. Dar ce tribut? În sânge. Fecioare și flăcăi, ca jertfă pentru fiara ascunsă-n labirint...

Și tot luptând prin lume, Minos a biruit cândva și pe atenieni, iar, după obiceiul pe care și-l făcuse, i-a silit și pe ei să-i trimită tribut, în fiecare an, câte șapte fecioare și alți șapte flăcăi. Au plătit atenienii de două ori tributul, fără de niciun murmur, însă a treia oară, între cei hărăziți ca hrană pentru fiara închisă-n labirint, a venit și Tezeu. Iar buna Ariadna, cu sfatul lui Dedal, și-a ajutat iubitul. El a doborât fiara și a fugit din Creta. Și cine să plătească? Cine să ispășească pentru Minotaur și pentru că Ariadna fugise cu Tezeu?

Regele a aflat că artistul Dedal a dat sfat Ariadnei și ea l-a ajutat pe iubitu-i Tezeu. L-a chemat pe Dedal și i-a strigat așa:

– Tu le-ai dat ajutor? Tu, câine atenian? Și-ai socotit, pesemne, că scapi neosândit?

– Eu le-am dat, da, stăpâne, a glăsuț Dedal. Ai omorît atâția tineri nevinovați din ținuturi călcate de tine în picioare. Atâția osândiți de tine pe nedrept, chiar din insula Creta au fost mâncați de fiară, crudele basileu. Nu mai puteam să-ndur. Făptuiești numai crime. Ucide-mă acum, de vrei, nu mă-nspăimânt...

– Nu. N-am să teucid, căci mintea ta isteată, harul tău de artist îmi sînt de trebuință. Dar am să te închid, a spus regele Minos, în schimb, în labirint, cu fiul tău Icar. Să nu-ți treacă prin minte, cumva, să-ncerci să fugi...

Și, la semnul lui Minos, sclavii s-au repezit, l-au înșfăcat de umeri și-așa, mai mult târâș, l-au purtat prin grădină până la labirint. Alți sclavi, în vremea asta, i-au adus și feciorul, ce se numea Icar, pe care-l dobândise dintr-o căsătorie cu-o sclavă a lui Minos. El se uita îngrozit la zidurile înalte. Tatăl și-a luat feciorul în brațe și a grăit:

– Dacă regele Cretei ne-a-nchis drumul pe ape și drumul pe pământ, a mai rămas văzduhul...

– Cum, tată, să zburăm? Dar ce suntem noi, păsări? a întrebat Icar.

– Da, dragul meu copil! Astăzi a sosit vremea, ca să-i învăț pe oameni să zboare prin văzduh. Nutream de mult în mine un gând de acest fel. Ce-i drept, nu socoteam că am să fiu silit atâta de curând să fac astfel de aripi, ca să scăpăm cu ele din ghearele lui Minos... Să ne-apucăm de lucru. Ajută-mă și tu...

Și-ndat-a luat bătrânul, ajutat de fecior, pene, oase de păsări, rămase-n labirint din timpul cât trăise preahădul Minotaur și le-a legat cu fire din haina lui desprins și le-a lipit cu ceară, făcând patru aripi. Două și le-a pus sieși, prinzându-le-n curmeie făcute din veșminte și celelalte două i le-a pus lui Icar. S-au urcat sus, pe ziduri. Chemându-l pe Icar aproape, lângă sine, l-a învățat să zboare:

– Privește cum se-nalță vulturul prin văzduhuri! Vâslește rar din aripi. Nu sta nici prea aproape de valurile mării, ca apa să nu-ți ude aripile ușoare, i-a dat sfaturi bătrânul; dar, în aceeași vreme, nu te înălța prea tare și fără chibzuială. Nu te-apropia de soare. Aripile acestea nu am avut mijloace, aici în labirint, să le alcătuiască așa cum aș fi vrut și ceara se topește. Aripa se desprinde și-ai să te prăbușești. Să te iei după mine. Bagă de seamă... Și-acuma să zburăm spre dulcea libertate!

– Hai să zburăm, hai, tată, a glăsuț Icar, cuprins în inimă de-o aprigă dorință de-a spinteca văzduhul și-a se-nălța spre cer.

Și au vâslit din aripi. S-au ridicat spre boltă și au pornit în lume. Creta era în urmă, abia se mai vedea. De pe țarmuri, păstorii, pescarii și alți oameni se uitau, cu mirare, cum niște pământeni puteau zbura ca zeii. Nu le venea să creadă. Trecuseră de Delos și de insula Paros, cea plină de miresme. În depărtări s-arată și fermecata Samos. Când fiul lui Dedal, îmbătat de vârtejul aceluia zbor înalt, bate din aripi tare. Se ridică mai sus.

– Icar, îi strigă tatăl, nu uita ce ți-am spus și fii prevăzător!

Numai că el n-ascultă. Simte că se înalță ca vulturul în slavă. Îi vine să și cânte, să chiuie, să strige. Și zboară, se ridică, mai sus, mai sus, mai sus... Parc-ar vrea să se smulgă din trup, ușor ca gândul și slobod să plutească până-n nemărginiri.

Dar Helios, din ceruri, gelos pe pământenii care zburau ca zeii, a început să ardă, să dogorească tare. Era către amiază. Helios trimitea valuri, valuri de flăcări.

– Icar, oprește-te! îi strigă tatăl care, simțind căldura, se apropia de ape, ca să se răcorească.

Însă, Icar, în zboru-i, nici nu-l mai auzea. El se-nălța întruna, înconjurat de flăcări de aur, ca un nimb. Avântul lui spre ceruri nu-l mai putea

opri cu strigătu-i Dedal. Se-apropia sfârșitul urzit de Helios. Ceara, care lipea aripile ușoare, a prins să se topească, să curgă încetinel. Penele s-au desprins. Degeaba da din brațe feciorul lui Dedal, nu-l mai ținea nimica sub cerul arzător. De la acea-nălțime, c-un țipăt disperat, Icar s-a prăbușit în valurile mării. Apa l-a înghițit pe loc. L-a dus la fund. Dedal, auzind glasul, s-a-ntors îngrijorat și și-a strigat feciorul:

– Icar! Pe unde ești? Unde ești? Unde ești?

Dar nu i-a răspuns nimeni. Icar nu mai era. Dedal, îndurerat, n-a mai avut ce face. A zburat mai departe, până-n Sicilia, la regele Cocalos și, ajungând la el, i-a cerut adăpost. Tocmai se auzise zvonul că dinspre Creta s-ar apropia și Minos cu oaste, să-l găsească pe bătrânul artist și să-l închidă iarăși, la el în labirint. Cocalos, rege pașnic, s-a-nvoit să-l ascundă pe bătrânul Dedal. Cine n-avea nevoie de un artist ca el? Și l-a adăpostit într-o clădire mică, chiar de pe malul mării, unde sălășluiau și copilele lui. Au trecut doar trei zile și iacătă și Minos coboară cu oștirea în față la palat. Cocalos îl poștește la el în ospete și Minos îl întreabă:

– N-ai auzit, tu, rege, cumva de-un sclav al meu, bătrân, care-a zburat cu aripi făurite de mâna lui isteată, peste mări și pământuri?

– N-am auzit, vezi bine, a dat răspuns Cocalos. Poate s-a rătăcit... sau a căzut în mare... Mai știi ce s-a întâmplat?

– Ei bine, nu-i nimica, a rostit iarăși Minos, de nu știi ce-i cu sclavul, eu nu m-oi supăra... Dar între timp, ascultă... Am să te-ntreb ceva. Nu-i mare lucru... însă nu știu cum aș putea să vâr un fir lung, de mătase, în scoica răsucită a unui melc de mare. Firul să intre tot, iar scoica să rămână întreagă, nesfărîmată. Ce zici tu, s-ar putea?

– Să vârî un fir de ață într-o cochilie, fără ca s-o sfărîmi? Stai că-ți aduc răspunsul...

Și regele Cocalos, bietul, nu prea deștept, a lunecat în cursa dibace a lui Minos. A fugit la Dedal și l-a-ntrebat pe el.

– E lucru foarte simplu, a glăsuț Dedal, ce-avea răspuns la toate. Legi firul de mătase cu grijă de-o furnică. Îi dai după aceea drumul furnicii-n scoică. Ea intră să s-ascundă. Tărăște cu ea firul. Scoica rămîne-ntreagă. E simplu, precum vezi...

– Am și dezlegat taina, a glăsuț Cocalos către vicleanul Minos ce sta și-l aștepta în sala tronului. Facem așa și-așa... Și-a spus ce-l învățase înțeleptul Dedal.

– Ai dezlegat tu asta?

– Desigur. Se-nțelege...

– Nu. Nu-i adevărat, a rostit iară Minos, privind cu-amenințare. Numai un singur om putea să născocoască un astfel de răspuns. Se numește Dedal. Se află-aici, la tine. De nu mi-l dai, Cocalos, eu poruncesc oștirii să-ți ardă-ntreg orașul...

La astfel de cuvinte, regele Cocalos s-a-nduplecat, firește. Atâta l-a rugat pe feciorul lui Zeus: să mai rămână-o seară acolo, în palat și să se odihnească. Să stea cu el la masă și să se veselească după atâta cale. Înainte de masă, regele l-a poftit să se și îmbăieze. Dar bătrânul Dedal, care aflase totul, s-a și grăbit spre beciuri. A oprit repede apa care curgea către sala de baie, cea mare, pentru oaspeți. Și-a-ncălzit în cazan, în loc de apă, smoală. Când a intrat în baie prearăul rege Minos, a început să curgă în loc de apă caldă, o smoală clocotită care l-a-năbușit și l-a fiert ca pe-un rac. Așa a scăpat lumea de regele din Creta.

Dar după moartea sa, Zeus l-a coborât în ținutul lui Hades. Acolo l-a făcut, ca și pe Radamante, celălalt fiu al Europei și-un alt fecior al său, ce se numea Eac, mare judecător. Cu toții hotărau destinul celor care, după ce se stingeau, veneau, aduși de Hermes, la Hades, în Infern¹⁴, unde-au ajuns și Dedal și oameni fel de fel, doar zeii nemuritori, din ceruri, priveau la ei cum pier...

Tema mitologică a lui Icar, împlinirea mărețului vis al omului, acela de a zbură, în antiteză cu destinul său tragic, ce poate induce temerea că nu îi este dat firii umane să stăpânească concomitent Pământul și Cerul, o întâlnim și în legendele românilor, precum aceea a Meșterului Manole. Aici, cei nouă meșteri mari, calfe și zidari, cu Manole zece, care-i și întrece primiseră porunca domnească de a înălța, pe Argeș în jos, la un loc frumos, mândră mânăstire, loc de pomenire. Zidurile nu au putut fi înălțate doar prin munca și priceperea meșterului și a calfelor, fiind necesară o jertfă umană – Ana, soția lui Manole, fiind cea zidită. Dar, întrucât ea ascundea în pânțele pruncului nenăscut, iar Divinitatea nu a dorit și această nouă și nevinovată jertfă, Manole și calfele lui nu puteau fi lăsați să se bucure de faimă. Iar domnitorul a împlinit mâna destinului, poruncind stricarea și doborârea schelelor. Ca în mitul lui Dedal și Icar, meșterii gândeau că se pot salva, făcând aripi zburătoare, din șindrili ușoare. Legenda-baladă, culeasă de Vasile Alecsandri, nu putea evita sfârșitul trist, unde doar moartea spală păcatele omului, trimițându-i sufletul spre căință și pocăință.

¹⁴ Alexandru Mitru, *Legendele Olimpului*, Volumul 2, Eroii, Editura Ion Creangă, 1983.

Când faima, nu smerenia îți conduce viața, vezi ce rea e lumea și ce scurtă-i ața!

Fără îndoială, Alexandru Papană a luat cunoștință de timpuriu despre aceste mituri și legende care i-au oțelit voința și i-au ascuțit mintea, făcându-l să-și dorească tot mai mult să devină campion și aviator, apt de realizări uimitoare. Nu pentru el, ci pentru nația din care s-a înălțat, iubind-o atât de mult încât să-l facă capabil de orice jerfă.

MAMA ȘI CASA DIN MICUL PARIS

Despre mama lui Alexandru Papană prea multe nu sunt de spus. Nefind o persoană publică și având vizibilitate redusă în lumea gazetelor de cancan, nu putem decât să presupunem că, fiind de neam boieresc, a avut o educație aleasă, dar mărginită inevitabil de gândirea limitată și ușor misogină a vremii, unde femeia avea doar trei meniri esențiale: Kinder, Küche, Kirche¹⁵. Adică să nască și să se ocupe de copii, care să fie cât mai mulți posibil, să stea la cratiță, să meargă la biserică și la cimitir, să facă parastase, să dea pomelnice, să tămâieze morții și tot felul de îndeletniciri casnice ori ritual-creștine.

Deși s-au făcut unii pași importanți pe linia emancipării, precum dreptul de vot¹⁶, admiterea la unele universități, opțiunea de a profesa în anumite domenii, sfârșitul de secol XIX și începutul de secol XX încă nu ofereau femeilor egalitatea cu bărbații, după cum, nici azi, acest deziderat nu a putut fi pe deplin atins. În țări în care democrația nu a depășit stadiul de noțiune abstractă, în societățile puternic închistate de spiritul religios al diferitelor credințe, în zonele cu gândire și cu existență primitivă ori puțin evoluată pe scara civilizațiilor umane, femeia a rămas un accesoriu util bărbaților, care, găsiți tare supărați pe viață la crășma satului, între două *stacane* de *răchie*, erau uneori întrebați de ceilalți *mușterii*: *Ce ai, bade, de ești așa cătrănit? Te văz amărât, de parcă ți-a murit purceaua în coteț ori ți-i bolnavă muierea!*

¹⁵ *Kinder, Küche, Kirche* (ger.), children, kitchen, church (engl.), copii, bucătărie, biserică.

¹⁶ În Codul Civil din 1865 era prevăzută incapacitatea femeilor din punct de vedere politic, social și economic, având un statut asemănător minorilor și persoanelor cu incapacități mintale. Unele drepturi, deși limitate, au început să le fi acordate prin Constituția din 1923, considerată una dintre cele mai democratice în statele europene.

Câteva excepții, totuși, le întâlnim în lumea artistică a vedetelor de teatru și de film, a *damelor bine*, ce lăsau la coș tradiționalele reguli de morală și acceptau să fie trecătoare amante, iar unele, de condiție modestă, practicau cea mai veche meserie din lume.

Chaterine Millo s-a născut la 18 octombrie 1871, de unde, probabil, și confuzia privind data nașterii fiului ei, majoritatea surselor de pe internet rostogolind în diverse publicații on-line ziua de 18 octombrie ca zi a nașterii lui Alexandru Papană.

Tatăl ei, colonel, era prieten apropiat și slujitor al domnitorului Alexandru Ioan Cuza. Știa sau nu despre conspirația ce a dus la abdicarea domnitorului? Greu de spus. Cert este că nu se regăsește pe listele trădătorilor, fapt ce-i conferă prezumția că s-a achitat onest de îndatoririle sale.

Provenind dintr-o familie de militari, cu o avere îndestulătoare pentru acele vremuri, fără a fi putred de bogată ori coborâtoare genealogic din marile familii boierești, Catherine a beneficiat de educația ce i se cuvenea, căsătorindu-se cu tânărul locotenent de artilerie Ion Papană, deși acesta era mai mic cu vreo opt luni decât ea. În epoca în care exista prejudecata ca soții să fie cu cel puțin 2–5 ani mai în vârstă, acest fapt nu a constituit un impediment, astfel că, la 14 noiembrie 1899, cu popă, cu alai de nuntă, îmbrăcată mireasă, cu nași, cu cavaleri și domnișoare de onoare, cu lăutari, cu nuntași de soi, mulți ofițeri cu doamnele lor, au purces la slăvitul eveniment marital. Bănuim că, având casa în zona străzii Costache Negri, slujba de cununie a fost ținută la biserica Sfântul Elefterie-Vechi, ctitorită la jumătatea secolului al XVIII-lea sub a doua domnie a lui Mihai Racoviță. Să mai amintim că, în acel an, în timpul mandatului de primar al lui Nicolae Filipescu s-a construit și podul Sfântul Elefterie peste râul Dâmbovița, trăsurile cu nuntași venite din spre Colței având acces mai lesnicios spre zona Cotrocenilor.

Nu intrăm în detalii de alcov privind noaptea nunții, deși, chiar de ne lipsesc informațiile, unele suspiciuni le putem avea, fiind vorba de o tânără de 28 de ani, vârstă la care, pe atunci, multe domnișoare riscu să rămână fete bătrâne dacă nu aveau vreun alt mariaj consumat ori niscai aventuri amoroase. Dota oferită, obligatorie potrivit reglementărilor militare pentru a se căsători cu un ofițer, măsurând 5000 lei, pare îndestulătoare spre a închide gura bărfelor. Cercetând salariile de atunci și puterea de cumpărare a leului, aflăm că: *un funcționar mărunt câștiga 60–100 lei pe lună, un șef de birou 240–270 lei pe lună, iar un*

căpitan 360–400 lei lunar, cu până 100 de lei mai puțin decât un medic de circumscripție¹⁷. Observăm că, pe atunci, ca și acum, soldele (sala-riile) ofițerilor nu erau mari, comparativ cu riscurile și cu restricțiile impuse de profesie, veniturile acestora fiind completate cu dotele pro-venite din căsătorie și câteva înlesniri, privind asigurarea traiului și gospodărirea casei.

Surprinzător sau nu, potrivit unor surse, leul de la 1900 era mai puternic chiar față de cel din 1938, an de referință pentru economia românească, „Carolul de aur, moneda de 20 de lei intrată în folclor sub numele de un pol, fiind extrem de valoroasă și puternică chiar și peste granițele României. Pe atunci, un leu de aur echivala cu un franc francez, un florin austro-ungar valora 1,2 lei, iar o coroană, 1,1 lei. Moneda de aur germană de 20 de mărci valora 1,24 lei de aur, cea mai puternică monedă de aur, cea britanică, de o liră sterlină, care se mai numea și «suveran», valora 1,25 de lei aur, iar moneda belgiană de 20 de franci aur valora 1,20 de lei. Polul elvețian din aur, adică moneda de 20 de franci elvețieni, echivala cu polul românesc de 20 de lei aur, lira italiană valora și ea un leu aur, la fel ca și peseta spaniolă sau drahma grecească. Cât despre dolarul american, acesta valora 1,5 lei aur, iar moneda de aur numită Double Eagle, de 20 de dolari, era sub doi lei aur. Cu câțiva poli românești, valută forte oriunde în Europa, puteai călători relaxat pe continent și te puteai bucura fără rezerve de un hotel de nivel mediu, de teatre sau de spectacole de operă¹⁸.

În ceea ce privește prețurile – grija de căpătâi a oricărei gospodine ce trebuie să țină casa –, pâinea albă costa 45 de bani, cea neagră, 20 de bani, cu 10 bani luai un ou, o găină costa 2 lei, un pui doar 1 leu, curca-nul, de nu-l primeai peșcheș, te ușura de 5–6 lei, în timp ce un litru de lapte costa 50 de bani, iar pentru cașcaval plăteai sub 2 lei.

De bună seamă, Catherine nu ducea grija zilei de mâine, unele dintre alimente fiindu-i trimise de către arendașii de la moșia sa din județul Vaslui, iar altele, din *darurile* cu care se prezentau soldații veniți din permisie, plutonierului de companie. Mai erau și mâncarea gătită la popota ofițerilor, adusă de ordonanță, dar și alte *tertipur*. La nivelul lor nu se murea de foame, lucru, însă, întâmplat la multe alte familii de

¹⁷ Newsweek.ro, Eduard Niculescu, articol actualizat din 14.04.2024, *Ce salarii aveau românii la 1900? Câte pâini și ouă putea cumpăra un muncitor sau un funcționar?*.

¹⁸ Capital.ro, articol de Adrian Majuru, din 17.10.2007, *Leul de aur și monedele europene*.

români, ce-i obligau să-și ia lumea în cap, căutând să-și facă un rost și să-și împlinească visul legitim de bunăstare, *visul american*.

Casa, închiriată inițial și apoi cumpărată probabil de la François Rignault, proprietar a zece hectare dintr-o zonă horticola, dispuse lângă Școala Superioară Veterinară de pe Cheiul Dâmboviței, făcea parte dintr-un lot de zece vile, oferind condiții bune tinerei familii a ofițerului Papană. Pentru a ne introduce în atmosfera epocii, să citim anunțul care a atras-o pe Catherine Papană în alegerea casei ce va constitui căminul conjugal al celor doi soți: „*Se aduce la cunoștința amatorilor de: case sănătoase, case frumoase, case luxoase, case confortabile, că în Aleea Rignault (Cheiul Dâmboviței alături de podul Sf. Elefterie) prin Str. Costake Negri și Carol Davila în apropiere de tramvaiul electric și de linia Opler sînt de închiriat 10 case (vile) de diferite mărimi. Noi, sănătoase, elegante, confortabile. Fiecare din aceste clădiri, au curtea și grădina lor separată; toate clădirile au sobe de porțelan și teracotă, instalații de apă și canalizare. Posisiune încântătoare, cartier cel mai sănătos. Chirii foarte moderate și conveniente*¹⁹”.

Majoritatea vecinilor proveneau din mediul militar: căpitan Polizu, G. Rusovici, căpitan E. Kerninger, P. Gâboviceanu, P. Dodani, căpitan I. Belizarie, doamna (probabil văduvă) căpitan El. Mustacoff, locotenent colonel Berneanu²⁰, fapt ce a transformat zona într-o extensie a cazarmii, cu ofițeri călare, soldați-ordonanțe cărând tot felul de bagaje, trăsuri pe drum de seară, la promenadă, ori de zi, la vreo procesiune funerară, dar și copii de diferite vârste, ce aparțineau acestor familii și care se hârjoneau, se jucau, alergând după tramvaiul electric din apropiere, spre spaima vatmanului și a călătorilor.

Ca un veritabil Călător în Timp, am pogorât și eu, într-o frumoasă zi a Ajunului de Florii²¹, în cartierul bucureștean, sălaș al familiei Papană. După cinci sferturi de veac, liniile de tramvai dispăruseră, dar *trenul galben, fără cai*, metroul bucureștean, are, încă de la înființare, o stație în apropiere. Ea poartă denumirea *Eroilor*, în cinstea eroilor sanitari din Marele Război pentru Reîntregirea Neamului (1916–1918).

¹⁹ Andrei Popescu, *Povești din Cotroceni*, 20 aprilie 2023.

²⁰ Andrei Popescu, *Povești din Cotroceni*, 20 aprilie 2023, listă reconstituită cu locuitorii Aleii Rignault, pe baza Planului orașului București, realizat în 1911 de Institutul Geografic al Armatei.

²¹ Sărbătoare creștină premergătoare Sfințelor Sărbători de Paște, marcând intrarea Mântuitorului Iisus Hristos în Ierusalim.

Primăvara se instalase în drepturi, regenerând natura adormită peste o iarnă capricioasă, cu câteva reprize de ger năpraznic, resimțit din plin în casele bucureștenilor conduși de un primar incompetent și răscolit de nesfârșite lupte oneroase ale clanurilor de partid și interlope. Pe o paletă largă de culori, dominată de verdele crud al ierburilor, încorsetate într-o mare de asfalt și beton, extinse, pe verticală, de coroanele bogate în frunziș ale arborilor trecători, magnoliile, socul și felurite alte flori dilatau nările și pupilele pline de încântare ale puștinilor drumeți mergând agale pe strântele trotuare. Și, *colac peste pupăză*, un ciripit voios de păsărele, venit, parcă, de peste tot, alterna sporovăiala gureșă a vrăbiilor cu trilurile lungi ale mierlelor și ale cintezoilor. Sărmanele! Și-au părăsit cuiburile de prin pădurile chelute neomenos de drujbe și de gatere, navigând prin aerul mototolit de poluanți benzoici, până la oazele cu respirație citadină, oferind *viului planetar* încă o șansă de supraviețuire. Deodată, un fâlfâit greoi, ca o umbră întunecată deasupra capului, mă trezește din visare. O pasăre mare, tuciuire, ateriză pe ramura groasă a unui copac din apropiere și încep să imite un contrabas și glasul răgușit al unui îndrăgît cântăreț american de jazz. Rememorez, preț de câteva secunde, *What a Wonderful World*, apoi intru pe frecvența aripatei, întrebând-o:

– Măi, Croncănilă! Tu, care le știi pe toate și poate ai privit nepăsător la trădarea și la uciderea, acum două veacuri, a vestitului pandur Tudor Vladimirescu, cel care, pornind răscoala, ne-a scăpat de domnitorii fanarioți, poți a-mi spune unde se află casa în care a copilărit aviatorul nostru, Alexandru Papană?

Niciun răspuns. Apoi, ignorându-mă complet, impozanta zburătoare ce s-a dorit să figureze alături de vioară, reprezentând nația și talentul pe stindardul unei cunoscute etniei conlocuitoare, își desfăcu aripile și, după un scurt viraj spre dreapta, o porni spre *Dealul Spirii*²². Eu, care în lipsa aripilor argintii de metal, cu toate beteșugurile unor supărătoare artroze, am redescoperit mersul pe jos, o iau pe prima stradă la dreapta. Deșteaptă pasăre! Citesc pe o inscripție: strada Costache Negri.

²² Dealul Spirii, care, mai apoi, s-a numit Dealul Arsenalului, este cunoscut, îndeosebi, prin acțiunea companiei de pompieri conduse de căpitanul Pavel Zăgănescu, care, la 13 septembrie 1848, nu a dorit să cedeze Bucureștiul în mâna oștilor turcești, săvârșind mari fapte de eroism. Bătălia, total inegală, o companie de pompieri împotriva corpului de armată condus de Kerim Pașa, a avut tragicul final deja cunoscut. În memoria acelei zile teribile, de peste șapte decenii, la 13 septembrie se sărbătorește Ziua Pompierilor din România.

Apoi, ca într-o veritabilă capsulă a timpului, pășesc pe ea și mă las cufundat într-o liniște teribilă, departe de calvarul claxoanelor mașinilor de intervenție, ale șoferilor enervați de traffic și de uruitul profund al mașinilor sau de poluarea care scurtează cu cel puțin cinci ani viața locuitorilor urbei de pe Dâmbovița.

De o parte și de alta a străzii străjuite de arbori ce măsoară multe decenii, casele tip vilă, majoritatea cu etaj și mansardă, ascund istorii nebănuite, încercând să mascheze, sub patina vremii, o vizibilă degradare în timp a construcțiilor. Trec pe lângă o casă boierească, cu acoperiș și streșini ce-i dau un aspect nelocuibil, pe peretele căreia zăresc inscripționată o *bulină roșie*. Semnificația ei avertizează că, rămânând în picioare după două cutremure mari, cel din 1940 și cel din 1977, nu va supraviețui următorului, dacă acesta va depăși 7 grade pe scara Richter. Scap iute de pericol și virez încă o dată la dreapta, ca într-o jumătate de tur de pistă mic, pe Aleea Costache Negri, fostă Rignault, după numele proprietarului de la sfârșitul secolului al XIX-lea. Deodată, starea psihică mi se îmbunătățește, de parcă am intrat într-o zonă mirifică, plină de energii benefice, izvorând de nu știu unde. Alee largă, case mari, frumoase, câte cinci de fiecare parte și una aflată chiar în capăt, perpendicular pe sensul de mers. Copaci maiestuoși din neamul foioaselor, dar și un brad înalt, viguros, ce străjuia o poartă metalică veche, pe care deslușesc clar numărul 10, flori și multă verdeață întrezărită prin curțile locatarilor. Apoi minunea mi se tălmăcește cu destulă acuratețe, zărind stropii mari de apă ce țâșneau dintr-o magică fântână arteziană, capodoperă în stilul epocii sale. Mă opresc înmărmurit în fața ei și-mi amintesc că am mai trecut pe acolo, cu peste trei decenii în urmă, în anul *Revoluției din Decembrie* '89. Nu știu să-mi fi pus vreo dorință, iar să fi aruncat vreo monedă, potrivit obiceiului, forțând norocul, nici vorbă. Dar, printre evenimente neplăcute și sute de gloanțe, am supraviețuit, ceea ce nu se poate spune despre peste două mii de conaționali, dintre care câțiva au căzut și pierit lângă mine. Alte vremuri, dar aceeași stare de patriarhală liniște și speranță că, până la urmă, *totul va fi bine*. Citesc o inscripție: *Fântâna Costache Negri 1899*. Îmi scot telefonul mobil din buzunar și fac, lipsit de vreo pricepere anume, câteva fotografii. Prind în cadrul imaginii și casa de la numărul 9. Plin de emoție, îmi spun că asta ar trebui să fie casa în care s-a născut și a copilărit *aviatorul Alexandru Papană, asul român al acrobației aeriene*. Nu sunt sigur. Au trecut, de atunci, mult prea mulți ani. Poate s-a mai

construit ceva, s-a mai dărâmat, s-au renumerotat casele... Mă întorc acasă, undeva prin Drumul Taberei, cartier construit prin anii 70–80 ai secolului trecut, plin de blocuri și de magazine, unde fotbalul românesc găzduia echipa care a smuls continentului cel mai râvnit trofeu: *Cupa Campionilor Europeni*. Deschid internetul și caut orice informație utilă care să-mi confirme sau nu identificarea, fără coordonate geografice și GPS, a crâmpeiului de istorie cu care să încep a scrie un nou capitol din cartea dedicată lui Alex Papană, *Mugurii înaripării*. Și gândurile mi-au îndreptat căutările către un Plan cadastral al Armatei din 1911, unde, pe Aleea Rignault, la numărul 9, poziționat la același „relevment” față de Fântâna Costache Negri, ca acela identificat de mine, în teren apare scris numele Papană.

„*Micul Paris*” îmi pare acum ușor de descoperit prin ochii sfredelitori ai lui Alex și, de aici, ca de pe un veritabil portavion al vieții, într-un zbor acrobatic al simțirilor și al evenimentelor umane de tot felul, Lumea întregă, cu ale ei imensități de ape, oameni și continente, poate fi cunoscută. La fel ca recordurile, gloria, celebritatea, frumoasele recompense ale unui destin implacabil.

„Toți oamenii mari au fost mai întâi copii”
(Dar puțini dintre ei își mai aduc aminte)
Antoine de Saint-Exupéry²³

MUGURII ÎNARIPĂRII

Copilăria unui băiețel năzdrăvan, zborul său prin cei mai frumoși ani ai vârstei tinere, în tandem și sub oblăduirea tatălui său, precum și drumul tatălui către vipușca de general, a cărui carieră militară s-a suprapus cu cele mai importante momente din istoria milenară a țării noastre, sunt principalele repere ale unui capitol ce încearcă să identifice germenii înaripării unui fiu de onest general artilerist.

Aflată în perioada de pionierat, aviația a parcurs, în acele vremuri, etapele trecerii de la ideea de zbor la nebunia înfăptuirii ei, unde era nevoie de minți agere, de geniu, de îmbinarea rigorii cu precizia de militar și de inginer, dar și cu gândirea dezinvoltă a unui spirit liber, curajos și tenace, apt să spargă bariere și mentalități, să se lupte cu incertitudinile, cu îndoielile, cu reticențele lumii și cu implacabila confruntare cu moartea.

Iată de ce nici atunci și nici acum un aviator nu poate să apară de oriunde, din neant. El trebuie sădit, udat cu idealuri și cu visuri mărețe, crescut în plămădeala științelor și copt în neîntrerupte exersări de zbor, sub soarele divinității, care să-i întărească puterea și cugetul de învingător – cu atât mai mult în cazul unui campion într-ale aviației, câștigător de concursuri, de premii și de recorduri, ambasador apreciat și de succes al țării sale.

Alexandru Papană avea să fie unul dintre aceia care, în perioada interbelică, va duce tricolorul românesc și numele României peste întinsele spații euroatlantice, în marile orașe și capitale ale lumii.

²³ Antoine-Marie Roger, viconte de Saint-Exupéry (29 iunie 1900–31 iulie 1944), aviator, poet, jurnalist, aristocrat, romancier și eseist francez, căzut pe frontul antifascist. Cunoscut, îndeosebi, datorită povestirii „Le Petit Prince” („Micul Prinț”, 1943), una dintre cele mai răspândite cărți din lume, tradusă în 361 de limbi.

UN BĂIEȚEL NĂZDRĂVAN

Era o zi de sâmbătă, către orele amiezii. O ploaie mocănească încerca să se transforme în lapoviță, dar curtea regimentului continua să fie animată cu soldații aflați sub comanda sergenților ori lăsați aparent de capul lor, trebăluind, unii cu măturoaie, alții tăind și cărând lemne spre comandament sau spre dormitoare, după poruncă și trebuință. Stropii reci se îmbibau în stofa groasă, făcând ca mișcările trupei să fie din ce în ce mai greoaie, iar ordinele gradaților răsunau înfundat și, din când în când, la trecerea vreunui ofițer, încremeneau cu toții în poziție pentru onor.

Un soldat curier aleargă de la biroul subofițerului de serviciu pe unitate la bateria a doua, întrebând, de zor:

– Unde e dom' căpitan Papană?

– Uite-l colo, lângă obuzier. Muștruluiește pe dom' caporal, îi răspunde un militar aflat la corvoadă pe sectorul exterior al subunității.

Soldatul se apropie iute de ofițer, bate din călcâie, își încremenește trupul într-o poziție ce se dorea perfect verticală și raportează cu voce tare, sfidând zgomotul monoton al ploii:

– Să trăiți dom' căpitan! M-o trimis dom' plotonier de la poartă, să vă spui că v-a datconița veste de acasă: aveți un băiat! Să vă trăiască, dom' căpitan, continuă neînfricat soldatul, care, se vede, era cu ceva vechime în armată, dintre veterani, nu răcan speriat și mut la vederea treselor cu fireturi.

La auzul veștii, ofițerul dădu liber curierului, porunci gradatului pe care îl muștruluia să i se aducă la poartă calul cu șaua pusă, spunându-și în gând: *Mulțumesc Ție, Doamne, că mi-ai împlinit dorința, trimițându-mi un băiat pe lume! Ajută-mă să fac din el un slujitor vrednic de Tine, să învețe carte multă, să ajungă om mare, de folos Țării și neamului nostru românesc. Inginer, cum eu nu am reușit să fiu! Ca Henri, băiatul lui Coandă, pe care l-am preparat la matematică, când mi l-a adus taică-său, la Iași. Slavă Ție, Doamne! Slavă Ție!*

Apoi, îndreptându-se către poarta unității, înainte de a încăleca și de a porni în galop spre Cotroceni, acasă, gândurile începură să i se ordoneze metodic, cu o precizie aproape matematică: *Trebuie să dau de băut. Că doar am un băiat ce-mi va moșteni numele, sporindu-i strălucirea, îmi va călca, poate, pe urme, lăsându-i averea și toate povețele de care sunt în stare, spre a-i fi lui, familiei și neamului nostru românesc tot*

mai Bine. Măine, după slujba de la Sfântul Elefterie, pitrocesc cu preotul data încreștinării copilului²⁴, după Bobotează, în penultima sau ultima duminică a lunii ce vine. Apoi vorbesc cu Coandă și-i spun că am un băiat, iar el, cum a juruit, să-i fie naș. Alexandru îi va fi numele! Ca al lui Machedon. Cel de-a cucerit Lumea, din Pind și până hăt departe în Indii. Poate, în felul lui, va cuceri și băietul meu Lumea, făcând-o să se învârtă mai iute și să fie mai bună. Luni mă prezint la comandantul de regiment cu o sticlă de Bourbon și-i dau și lui vestea. Îi cer aprobarea să dau de băut, la popota ofițerilor, câte un pahar de coniac franțuzesc la fiecare, iar la mine la baterie, la trupă, câte un păhărel de rachiu, mai moale, de Pitești. Nu uit că, fiind încă în Postul Crăciunului, să cer Bindecuvântare și dezlegare preotului capelan al unității. Acasă, cu toată bucuria, vom aștepta în tihnă, încă o săptămână, Nașterea lui Hristos, care, ascultând rugăciunile mele și ale Catherinei, ne-a blagoslovit și ne-a trimis un fecior, să ne bucure și să ne mângâie sufletele. Apoi am să dau o petrecere de botez cum nu s-a mai văzut de mult printre megieși. Cu ceva finețuri franțuzești pentru cuconet și demoazele, dar și cu berbecuț la proțap, mititei la grătar. Cu vin de Cotnari pentru obrazuri mai subțiri și zaibăr „Puterea Ursului” din Oltenia, de „stă mâta în coadă” privindu-se ca-ntr-o oglindă în damigenele pline de lichid negru-rubiniu, pentru bărbați „meseriași” într-ale băuturii. Și, negreșit, am să tocmesc cei mai buni lăutari din Ferentari, să ne ție trei pân’ la ziuă. Că o dată în viață se naște un Papană!

Și toate se întâmplară după socotirea tatălui, Alexandru având, în primii ani de viață, parte de un trai bun și de întreaga ocrotire și îngrijire a „regimentului muiereșc” de acasă: mamă, doică, dădacă, fata în casă (o țărăncuță tânără, adusă de Catherine dintr-o familie numeroasă și săracă dintr-un sat de prin Moldova, spre a ajuta la treburile casei), mătuși bătrâne din partea familiei Millo, poate și vreo guvernantă englezoaică ori nemțoaică, dacă le dădea mâna și vremurile nu le erau prea potrivnice.

Crescu copilul ca-n poveste, că, pân’ la capăt mult mai este, într-un an, câți alții-n zece și pe mulți îi și întrece.

Nu știm cu exactitate cine, mama sa, dădaca ori slujnicuța, fată deloc prostuță, îi spunea basme copilului înainte să adoarmă. Ne place să credem că este vorba de Catherine, al cărui spirit matern se îmbina perfect

²⁴ Potrivit ritualurilor creștine de origine biblică, botezul copilului are loc în prima sau a doua duminică, după ce trec între 8 și 40 de zile de la naștere – Teodor Danalache, *Botezul copiilor*, articol online în creștinortodox.ro, din 19.01.2012.

cu educația sa aleasă, cu firea ei răbdătoare, visătoare și ușor mucalită, ca a unei moldovence veritabile, șugubeață și *ascuțită la limbă*, ce se simțea pe deplin împlinită, dar și responsabilă, odată cu aducerea pruncului pe lume. Negreșit, seară de seară i-a citit lui Puiu, numele de alint al lui Alexandru, cu vocea-i caldă și molcomă, *din scoarță-n scoarță*, poveștile lui Ion Creangă, mai ales una:

- Ce poveste să-ți citească mama, să adormi frumos, puiule?
- Harap-Alb, răspundea din pătuț, nerăbdător, copilul.
- Tot pe asta? Dar ți-am citit-o și aseară.
- Asta-mi place mai mult.

Și povestea începea să se depene, înșiruind personaje și fapte fantastice, unde fiul cel mic al Craiului, ajuns slugă la Spân și numit de acesta, în batjocură, Harap-Alb, înfrunta primejdii nebănuite, toate trecute cu bine, urmând sfatul căluțului său năzdrăvan, cel care mânca jăratec și zbura:

*În înaltul cerului,
Văzduhul pământului;
Pe deasupra codrilor,
Peste vârful munților,
Prin ceața măgurilor,
Spre noianul mărilor,
De la nouri către soare,
Printre lună și luceferi,
Stele mândre lucitoare,
La crăiasa zânelor,
Minunea minunilor,
Din ostrovul florilor²⁵.*

Copilul asculta povestea și mult se minuna de puterile nemaivăzute ale calului, dorindu-și să aibă și el parte de unul aidoma, cutreierând împreună lumea toată. Apoi adormea fericit, felurite întâmplări onirice venind spre a-i împlini noaptea și credința că odată și odată va avea și el un căluț fermecat, cu care va zbura, va zbura...

A ascultat multe astfel de povești, unele citite din literatura cultă, descoperindu-l pe poetul nostru național, Mihai Eminescu, nu doar prin romanele cântate de mama sa, dar și prin basmul *Făt Frumos din Lacrimă*, altele transmise din generație în generație, pe cale orală

²⁵ <https://www.povesti-pentru-copii.com/ion-creanga/povestea-lui-harap-alb.html>.

și povestite de slujnice, soldați-ordonanțe, persoane aflate temporar, cu anumite îndeletniciri, în casa Papană și care roiau în jurul lui, împlinindu-i poftele.

A crescut astfel cu sacul doldora de povești ale românului, cu feți-frumoși, zmei și fete de împărat, cu primejdii trecute cu bine, toate cu un fericit sfârșit. Multe dintre ele aveau printre personajele pozitive calul înaripat, care se *hrănea cu jărat* și-l purta pe prinț ca *vântul și ca gândul*, care îl povățuia și îl scotea din toate belelele. Și, înainte de a ațipi, Puiu se credea năzdrăvan, visând a avea și el un cal ca acela zugrăvit în poveste. Vis ce se va împlini, la vremea sorocită, când, devenit aviator, va struni caii putere ai motorului de sub aripi și va zbura, nu chiar cu o *viteză superluminică*, dar destul să stârnească admirație și teamă.

Să nu uităm că, la acea vreme, când Puiu poate încă nu mergea singur în picioare, tatăl său îl lua cu el în brațe, pe cal, mergând domol, la pas, prin curte ori pe aleea mărginașă, ocolind agale fântâna miraculoasă a lui Negri, spre a produce doar încântare, nu și vreo scrânteală copilului. Apoi, când s-a făcut mai măricel, or fi luat-o ei și la trap sau la galop, sub privirile înspăimântate ale alaiului casnic feminin, ce-și scuipa mereu în sân și se ruga la toți sfinții să-l ferească pe țânc, să nu cadă de pe cal.

Până la vârsta de 3–4 ani, copilul s-a ținut mai mult de fusta mamei, care, în lipsa soțului plecat în misiune la Essen, în Germania pentru a supraveghea fabricarea și livrarea către România, de la firma Krupp, a tunurilor comandate spre a înzestra Armata cu guri de foc moderne pentru acea epocă, a condus cu mână de fier treburile casei. Față de Puiul ei, atitudinea era vădit oscilantă. Când severă, neînduplecată, impunând o anume disciplină pe care trebuiau s-o respecte, încă de mici, băieții – care, de altfel, sunt năzdrăvani și pot face multe rele și prostii –, când duioasă și blândă, încercând să-i transmită acea latură visătoare, încărcată de idealuri și țeluri, pentru care merită să te sacrifici în viață.

Una peste alta, cu Puiu era greu să nu-i faci toate toanele și să te oprești din răsfaț, întrucât la el, chiar de la o vârstă fragedă, se forma o gândire analitică, bazată pe forme empirice de judecăți și raționamente, cu care își argumenta solicitările. Deosebit de inteligent, ar fi putut acționa speculativ, dar o anumită rigoare de sorginte militărească, imprimată în casă, alături de o nativă înclinație către seriozitate, respect și adevăr, îi făceau pe mulți să spună: *Copilul ăsta, cât e de mic, gândește și vorbește ca un om mare!*

ÎN TANDEM, SUB OBLĂDUIREA TATĂLUI

După revenirea din Germania a tatălui său, copilăria lui Alex a început să îmbrace forme educaționale din ce în ce mai țintite spre învățare și formare multidisciplinară. Joaca era pusă mai mult în slujba însușirii de cunoștințe și a formării deprinderilor necesare unei adaptări cât mai rapide la provocările de tot felul, care îl vor aștepta *la cotitură*, într-un mediu militarist și economico-social din ce în ce mai alert. Războaiele în Balcani și în Europa, apariția unui nou model de organizare a societății – comunismul –, extinderea conflictelor la scară planetară, dar și perioade de relativă acalmie, propice dezvoltării invenției și inovației ca motor, multiplicator și factor de real progres în economie, solicitau din plin resursa umană a fiecărui stat. Va fi nevoie de militari bine instruiți, dar și de ingineri capabili, de adevărate genii, în toate domeniile. Iată de ce, mai curând intuitiv decât dintr-un minuțios calcul tipic de matematician, Papană tatăl a început să se ocupe personal de educația fiului său.

În cartea lui V. Firoiu, prieten al familiei Papană, Alex ne apare la 4 ani fotografiat ținând arma tatălui pe genunchi, ca *un autentic vânător*. Din fotografie distingem o carabină, probabil un model german fabricat înainte de 1900, pe care o vom găsi și pe front, în războaiele balcanice din 1912–1913, precum și în *războiul de poziții* din Europa, din cadrul primei conflagrații mondiale, 1914–1918. Putem, astfel, presupune că tatăl îi arătase deja de la acea fragedă vârstă cum se demontează și se montează la loc arma, cum se introduce cartușul în camera sa, cum se armează, ce rol are trăgaciul și cum se ia linia de ochire, precum și că îi explicase de ce să nu pună mâna pe armă în absența sa, fiindcă efectul omorâtor al glonțului poate provoca o mare nenorocire. Și, fără îndoială, isteț și cu atâtea cunoștințe despre *pușcă*, Alex nu putea să nu ghi-cească de îndată cimilitura spusă de vreun soldat hâtru, aflat la corvoadă prin curtea casei, unde copilul îmbina joaca cu mulțimea întrebărilor puse oricui se nimerea prin preajmă: *Ce are gură, dar nu vorbește și are pat, dar nu doarme?*

La vârsta de 5 ani a învățat să patineze pe gheața lacului din Grădina Cișmigiu²⁶, observând că alunecarea patinelor îi sporea cu mult viteza de deplasare, stârnindu-i emoții nebănuite și dorința de a deveni din ce în ce mai rapid. Firește, nimic nu prefigura pe atunci că se va îndragosti

²⁶ V. Firoiu, *Aviatorul Alex Papană și destinul lui*, Editura Albatros, 1972, pag. 12.



într-atât de sporturile de iarnă, încât va aduce României medalia de aur la un campionat mondial de bob. Vara exersa pe patinele cu roțile, puțin performante la vremea aceea, dar un bun substitut, în absența ghețurilor.

Tatăl, preocupat de dezvoltarea fizică a copilului, l-a dat de mic să învețe înotul, găsind condiții bune de practicare a acestui sport la bazi-nul unei renumite societăți sportive.

La 7 ani îl întâlnim pe Alex alături de mama sa la Marienbad, ea fiind plecată la cură, la băi. Aflăm despre aceasta dintr-o carte poștală ce purta data de 24 august 1912, în care apare fotografiat, alături de mama sa, în macheta de carton a unui avion, decor al salonului fotografic. Textul scris de el într-o bună limbă franceză ne spune că *zboară de la Marienbad spre Ostande*²⁷, că îi trimite *multe dulci sărutări*. Aceasta pare a fi prima dovadă concretă a îndrăgostirii timpurii a lui Alex de aviație, de magia zborului, o dragoste ce i se va arăta statornică tot restul vieții, deși avioanele, ca orice amante care i-ar fi trecut prin pat, l-au mai și părăsit, dar nu l-au ucis, lăsându-l singur pe arătură.

Credem, însă, că, așa cum am arătat în unele pagini anterioare, fascinația zborului a apărut la Alex mult mai devreme, ca stare de bine,

²⁷ V. Firoiu, *Aviatorul Alex Papană și destinul lui*, Editura Albatros, 1972, pag. 13.

ca emoție pozitivă transmisă prin discuțiile părinților ori ale celorlalți adulți din preajmă, atunci când se minunau de realizările tehnice ale începutului de secol XX, precum și de curajul inventatorilor constructori, care, odată sălțați de la pământ cu mașinile lor zburătoare, ignorau primejdia, plătind scump, uneori cu viața, temeritatea lor aproape inconștientă.

Fără îndoială, o anumită contribuție la cultivarea *ideii zborului* i-a revenit și unui prieten al familiei Papană, căpitanul de cavalerie Mircea Zorileanu²⁸, ce învățase arta zborului cu aeroplanul în Franța, obținând, în fața unei comisii militare întrunite la 15 iulie 1911, pe un monoplan Blériot, brevetul nr. 2 acordat în România. Devenit instructor la Școala de Pilotaj din Cotroceni a prințului George Valentin Bibescu, *nenea Zorileanu* încânta privitorii văzduhurilor din cartier cu manevrele aparatului său de zbor, la înălțimi ce păreau pe atunci amețitoare. Astfel, acasă la Papană, când venea nenea Mircea, se vorbea despre armată, dar și despre zbor și avioane, despre Aurel Vlaicu și zborul său din 1911, la Serbările Astei de la Blaj, despre dorul de a trece, ca un vultur, Carpații, astfel încât copilul Alex, *numai ochi și urechi*, nu putea decât să fie fascinat de toate aceste conversații. Faptul că majoritatea acestor discuții se purtau în limba franceză, fiind vorba de o discuție între domni, nu între țărani, nu constituia niciun impediment pentru micuțul ascultător. Așa era societatea celor cu averi și moșii de atunci, adânc cosmopolită, căreia limba noastră română nu îi trezea simțiri culturale de soi, fiind asociată vulgului și prostimii.

Școala de pilotaj nu era departe de casa lor. Îi despărțea doar *Dealul Țăcăliei*, cel pe care avea să se construiască noul sediu al Școlii Superioare de Război, inaugurat la 6 decembrie 1939. *O, tempora!* Îmi amintesc și acum viața angoasantă de ofițer-elev al prestigioasei școli militare românești, când, pentru a avea certitudinea absolvirii, trebuiau îndeplinite, potrivit bârfelor vremii, două importante condiții: *Să nu pierzi biscuițele și să nu te calce tramvaiul*²⁹! Ulterior, în calitate de cadru didactic, mi s-a relevat faptul că rolul școlii chiar a fost benefic, buna

²⁸ Maior Mircea Zorileanu (14.10.1883–10.02.1919), renumit aviator român, participant la Războiul de Reîntregire a Neamului Românesc (1916–1918), trece la 17 septembrie 1915 pentru prima dată în zbor munții Carpați.

²⁹ „Biscuițele”, un tichet înregistrat la compartimentul de documente militare secrete, cu care ofițerul-elev putea să își ridice mapa personală ce conținea astfel de documente. Pierderea lui atrăgea exmatricularea din școală și, după caz, trecerea în rezervă

pregătire a ofițerilor elevi de atunci oferind, aproape instantaneu, un rezervor de cadre militare de conducere apte să preia întreaga gamă de responsabilități revenite Armatei României după Decembrie '89.

Dacă, la început, copilul Papană a ajuns de mână cu Catherine, prea buna sa mamă, până la terenul de zbor din vârful dealului Cotroceni, de unde se înălța cu aeroplanul nenea Zorileanu, când a ajuns mai măricel, împreună cu ceata lui de băieți din cartier, a făcut-o mult mai des. Iarna mai puțin, fiindu-le suficiente construirea de cetăți din zăpada bătătorită și luptele cu bulgării albi și rotunzi, uneori colțuroși, după cantitatea de gheață agonisită în ineditele proiectile. Dar și derdelușul de pe Dealul Țăcăliei devenea o mare ispită. Ca să ajungă acolo, sus în deal, avea două căi:

– una mai lungă, dar domoală, urcând Dealul Spirii, redenumit Dealul Arsenalului, traseul de azi înscriind străzile Costache Negri, apoi Doctor Nicolae D. Staicovici, lăsând în dreapta terenurile de Tennis „Arenele BNR”, unde, în 1972, s-a jucat celebra finală de cupă Davis, România – SUA, cu memorabilul meci Ilie Năstase – Stan Smith, continuând pe strada Izvor, ce lasă în dreapta sediul Ministerului Apărării și hotelul Marriott, iar în stânga, Catedrala Mântuirii Neamului, ce încearcă să mai lumineze spiritual creierele adormite ale aleșilor poporului din Palatul Parlamentului³⁰, aflat în imediata apropiere, pentru ca, odată ajunși pe culme, cu un domol viraj pe dreapta, să parcurgem o porțiune din Calea 13 Septembrie, iar cu un alt viraj, mai strâns, tot pe dreapta, să intrăm pe Șoseaua Panduri, unde, pe la jumătatea ei, începând cu deceniul al patrulea din veacul trecut, tronează, chiar în vârful dealului, Academia Militară;

– cealaltă cale, mult mai scurtă, dar abruptă, însemna să coboare pe strada Costache Negri până la Cheiul Dâmboviței, unde, dincolo de

ori chiar o sentință a Tribunalului militar, dacă se dovedea că a fost favorizată, în vreun fel, scurgerea de informații clasificate.

³⁰ Clădire grandioasă, faraonică, a doua din lume după cea a Pentagonului, depășind, în volum, chiar și Piramida lui Keops, având o înălțime de 86 de metri, la care se adaugă alți 92 de metrider etaje subterane. Suprafața construită, la sol, este de 66 mii mp, deținând aproape 1000 de încăperi, dintre care 440 de birouri, peste 30 de săli și saloane, patru restaurante, trei biblioteci, două imense parcări subterane, o sală de concerte, alte spații subterane tip adăposturi antiatomice. A fost construită după anul 1980, în ritm intens, 3 schimburi/24 ore, timp de 7 ani, de către 20.000 de muncitori și 5.000 de militari. Valoarea construcției a fost estimată în 2006 la peste 3 miliarde de euro.

râu, bucură privirea clădirea maiestuoasă și delicată a Operei Române³¹, pentru ca, în stânga, să se zărească înalta clădire a Spitalului Municipal, o construcție relativ recentă (1978) și, de acolo, din vale, cu un scurt viraj pe stânga, ocolind impunătoarea Biserică Sfântul Elefterie Nou, construită în 1935 de mărimea unei catedrale, ce beneficiază de serviciile unui minunat Cor bisericesc format din foști și actuali cântăreți de operă, la care se adaugă, în vremea sărbătorilor de Crăciun, încântătoare glasuri de copii, intonând magice colinde, continuând pe strada cu același nume și trecând, la numai câteva sute de metri, de Biserica Sfântul Elefterie Vechi, unde, presupunem, a fost botezat micul Papană, pentru ca, odată întâlnită intersecția cu bulevardul Eroilor, să urcăm pieptiș, până în vârful dealului Țăcăliei, punctul nostru terminus.

De cealaltă parte a Academiei Militare coboară bulevardul Eroilor Sanitari, adăpostind mai jos, aproape de poalele dealului, cunoscuta Universitatea de Medicină și Farmacie „Carol Davila”, înființată în 1857 de cel care a pus bazele învățământului medical din România, construcție finalizată în toamna anului 1903.

Săniușul, sportul de iarnă preferat de Alexandru până la tranziția, ca adult, către cel ce avea să-i aducă mari satisfacții și prețioase titluri și medalii, bobul, se baza pe o sanie meșteșugită la atelierul de reparat tehnică de artilerie de vreun fierar priceput, luat la oaste și nimerit la regimentul căpitanului Papană, dar și pe abilitatea și energia debordantă a copilului, ce urca anevoie dealul, preț de vreo jumătate de ceas, pentru a-l coborî în mare viteză în doar 2–3 minute.

Încercând să ne imaginăm configurația terenului și amplasamentul străzilor de atunci, când, în cel de-al doilea deceniu al secolului trecut, nu existau marile construcții ce se văd astăzi, mersul la săniuș pe Dealul Țăcăliei nu pare a fi fost o mare dificultate. Mai ales dacă la urcare te prindeai cu săniuța de vreo sanie mai mare, trasă de bidivii bine hrăniți și odihniți, iar vizitiul se dovedea a fi blând cu mânuirea biciului când încerca să te îndepărteze cu șfichiul.

Iar când vremea devenea mai blândă, chiar caniculară, armatele de băieți, organizate pe străzi, jucându-se de-a dacia și romanii ori de-a

³¹ Continuatoarea unei Companii găzduite de Teatrul Național datând din 1885, Opera Română ia ființă, oficial, la 1 aprilie 1921, printr-un decret guvernamental semnat de către Ministrul Culturii de atunci, poetul Octavian Goga. Inaugurarea ei are loc la 8 decembrie, același an, cu o premieră absolută în România a operei „Lohengrin” de Richard Wagner, în regia lui Albert Markowits și dirijată de George Enescu.

românii și otomanii, cu scuturi și săbii de lemn, treceau la atac de pe un deal pe altul, fără frică și prihană, obținând prețioase victorii și mâncând, uneori, bătaie, atunci când vrăjmașii se dovedeau mai pricepuți.

Nu credem că, odată ajunși la începutul claselor primare, zona de joacă s-a limitat la cele câteva străzi din jurul caselor părintești, nici măcar la cele două dealuri, Spirii și Țăcăliei. Probabil că, fermecați de zgomotul motoarelor și de giumbușlucurile acrobatice ale aeroplanelor ce decolau din apropiere, băieții treceau pe sus, pe culme, la următorul deal, cel al Cotrocenilor, în vârful căruia, pe un teren oarecum plat, se aflau hangarul și pista „înierbată” a Școlii de Pilotaj.

Se ajunge lesne în acel loc, continuând deplasarea de la Academia Militară pe Șoseaua Panduri, paralel cu bulevardul Geniului, bogat odinioară în cazărmi și unități militare, la *o alergătură de cal* de cheiul Dâmboviței, trecând cu o anume fereală pe lângă Palatul Cotroceni³² cu ale sale înalte ziduri de beton, păzit cu strășnicie de cerberii militari ai Președintelui Republicii, întrucât este locul în care acesta semnează, atunci când *catadicsește să-l onoreze cu prezența*, importantele sale decrete prin care schimbă guverne, numește miniștri ori prezidează, ca *Șef al Statului*, Consiliul Suprem de Apărare a Țării.

Apoi, la stânga, la vreo 200–300 de metri de mers pe Bulevardul Iuliu Maniu (în trecut, Armata Poporului), întâlnim colțul de sud-est al teritoriului pe care se afla amplasată fosta școală de aviație, azi împânzită de malluri, de somptuoase clădiri de birouri din beton și sticlă, precum și de felurite alte construcții, între care unele aparținând Politehnicii București, cum este cea a fostei Facultăți de Științe Politice din vremea comunismului, „Ștefan Gheorghiu”.

³² Palat domnesc, cu o istorie veche de peste patru veacuri, construcția a fost ridicată pe terenul unei foste mănăstiri înconjurată de arbori seculari ai foștilor Codri ai Vlăsiei. datând din anii 1679–1681. De-a lungul veacurilor, a cunoscut mai multe renovări, extinderi, amenajări, redecorări. Aici și-a așezat tabăra, în 1821, Tudor Vladimirescu și tot aici au fost încarcerați revoluționarii români de la 1848. Sub domnitorul Alexandru Ioan Cuza, palatul capătă statut de reședință oficială de nivel european. Tot aici s-a semnat, la 7 mai 1918, *Pacea de la București*, prin care România ieșea din Război în condiții extrem de împovărătoare, înlăturată, anul următor, prin victoria Aliaților, cu importanta contribuție a SUA, de Tratatul de la Versailles. Palatul Cotroceni mai adăpostește și un important muzeu de pictură și sculptură, artă decorativă, carte veche și fotografie, accesul, deși liber, fiind restricționat în spațiile comune cu Administrația Prezidențială, din motive de securitate.

De la Palatul prezidențial, la dreapta, dealul coboară de-a lungul Șoselei Cotroceni până la întâlnirea cu Cheiul Dâmboviței. Pe la jumătatea șoselei, în partea stângă, este amplasată Grădina Botanică³³, un loc minunat de repaus duminical, de refugiu din fața asfaltului, a claxoanelor și a poluării, a angoasantului freamăt urban bucureștean.

Încheind această scurtă incursiune turistică bucureșteană a zonei extinse de acțiune a copilului Papană și a prietenilor lui de joacă, nu ne putem imagina că toate incursiunile aveau un final fericit. Mai ales că nu împărtășim ideea însoțirii permanente a lui Alex de către vreun soldat, anume destinat de tatăl său pentru a-i asigura integritatea fizică. Era doar un jucăuș copil de ofițer al Armatei Române, nu *os princiar* sau odraslă de magnat îmburghezit peste măsură. Așa că, de dojană din partea mamei ori de vreo chelfăneală din partea a tatălui nici el nu scăpa dacă venea acasă cu haine rupte și urme de lovituri, dovadă că prea se întrecuse cu joaca. Asta mai ales când nu se încadra în programul strict de meditații, teme și exerciții care-i răpeau mult din timpul de joacă, motiv de maximă supărare pentru tatăl său, obligat câteodată la o muștrulială mai aspră decât ar fi acceptat inima-i paternă:

– *Pe unde-ai haiducit azi, ca un electron vagabond, Puiule? Iar mi-ai venit târziu acasă. A trebuit să te-aștepte meditatorii, de parcă ai fi prinț de Monaco.*

– *M-am dat cu sania, Tată, și doar de două ori, că drumul până la Dealul Țăcăliei e lung.*

– *Dar cu hainele astea rupte și cu vânățile de pe tine ce e, de unde le ai?*

– *Ne-am luptat o țără cu ceata lui Turcitu, care ziceau că Țăcălia e a lor.*

– *Și barem ați învins?*

– *D-apoi, cum, Tată! Ce? E dealul lor?*

– *Să nu te prind că-mi vii bătut acasă, că mai iei vreo două și de la mine! Iar pentru că mi-ai întârziat la ceasurile de științe, trei zile nu mai ieși din casă! Ai înțeles?*

³³ Grădina Botanică „Dimitrie Brânză” din București a fost înființată ca instituție în anul 1860, pe lângă Facultatea de Medicină și Farmacie, de către doctorul Carol Davila. Decretul de înființare a fost semnat de către domnitorul Alexandru Ioan Cuza la 5 noiembrie, dată la care ea ocupa o suprafață relativ mică (7 ha) și era localizată în partea stângă a Șoselei Cotroceni. După câteva peripeții birocratice și de resubordonare, în care a cunoscut inclusiv mutarea ei în centrul orașului, lângă Universitate, a revenit pe vechiul amplasament și a fost extinsă la peste 18 ha, unde s-a construit un complex de sere de peste 3800 mp, deținând azi peste 10000 de specii de plante.

Între lupte deseori intervenea câte un mic armistițiu, spre a putea privi împreună Cerul și zborul maiestuos al păsărilor călărite de oamenii mari și curajoși. Atunci, micul Papană probabil spunea, adresându-se oștilor sale de copii:

– Uite-l pe nenea Mircea, cel care se vede așa mic pe cer, în aeroplan! Când mă voi face mare, am să ajung și eu ca el. Dar am să urc mai sus și voi alerga mai repede cu avionul decât a făcut-o cineva vreodată!

Tatăl, deși îi lăsa o anume libertate privind joaca și preocupările, urmărea neîntrerupt dezvoltarea armonioasă a copilului, atât fizică, cât și mentală, îndopându-l cu ore de germană, de franceză și de engleză, la care se adăugau lecțiile de pian și de desen, șirul preparatorilor plătiți să vină la reședința din Alea Rignault, 9 continuând cu cel de educație fizică, în persoana unui renumit profesor de gimnastică; de la 12 ani a fost inițiat în fandări și în arcuri ale floretei – vestita artă a scrimei.



Alex Papană la 14 ani.

<https://deieri-deazi.blogspot.com/2017/05/alexandru-papana-primul-mare-ambasador.html#gsc.tab=0>

Școala a început-o acasă, cu parcurgerea întregului ciclu elementar și a primelor trei clase de gimnaziu cu profesori de specialitate plătiți din punga ofițerului și din dota mamei, examenele fiecărui sfârșit de an fiind trecute cu dezinvoltură de elevul Alexandru Papană. Firește, unele discipline, precum matematica, pe care *a mâncat-o pe pâine*, sau fizica, le-a parcurs cu tatăl său, cunoscut în înaltele cercuri ofițerești ca unul dintre cei mai buni profesori, dovadă fiind evoluția fulminantă a tânărului român, viitor savant de renume mondial, Henri Coandă, de a cărui pregătire se ocupase în vremea în care se afla la Iași, la Școala fiilor de militari. Exigența, severitatea, metoda, exercițiile de rezolvat, dar și învățarea intuitivă, prin exemple din natură și din viața de zi cu zi, erau instrumentele de bază cu care opera *profesorul Papană* în instruirea elevilor, *mai abitir* când a fost vorba chiar de fiul său.

Clasa a patra de liceu a urmat-o la *Seminarul pedagogic universitar*, ce funcționa de puțină vreme, experimental, cu un corp didactic extrem de valoros, selecționat dintre cei mai bine pregătiți profesori universitari, care, în acest mod, își verificau practic și își evaluau metodele și aplicațiile pedagogice în rândul liceenilor. Absolvind-o printre primii din clasa sa, se transferă, în anul următor, la renumitul liceu bucureștean „Gheorghe Lazăr”. Aici l-a avut ca profesor de gimnastică pe reputatul Dimitrie Ionescu³⁴, care a fost de-a dreptul entuziasmat de interesul arătat de către elevul Papană disciplinei sale. Deosebit de exigent în aprecierea execuțiilor la aparatele de gimnastică, profesorul și-a înfrânt zgărceania proverbială în acordarea notelor, răsplătindu-și elevul cu un meritat 10. Ca un arc peste timp, vom întâlni o româncă, pe Nadia Comănechi, care, la gimnastica feminină, va triumfa la olimpiade și la campionate mondiale, unele desfășurate chiar pe continentul american, reușind să obțină prima notă de 10 la una dintre probe (Montreal, 1976). Tânărul Papană acorda o importanță deosebită gimnasticii, ca parte fundamentală în antrenamentele de educație a voinței, dar și ca etapă obligatorie în pregătirea timpurie a trupului pentru încercările și evenimentele sportive la care urma să ia parte.

În zilele noastre, puțini tineri mai situează educația fizică, gimnastica trupului, la același nivel cu al celorlalte discipline de studiu, excepțând, poate, situația celor care de timpuriu își proiectează o carieră în aviație, îndeosebi în cea de luptă. Prin peregrinările mele în lumea

³⁴ V. Firoiu, *Aviatorul Alex Papană și destinul lui*, Editura Albatros, 1972, pag. 14.

aviației, dincolo de hotarele țării de baștină, am rămas impresionat de patima cu care piloții militari își includeau obligatoriu în programul zilnic ore la sala de gimnastică, unde îmbinau exercițiile de forță cu cele de abilitate. Și asta cu suportarea cheltuielilor din buzunarul propriu. Întrebând, odată, pe unul dintre ei, pilot american³⁵ pe F-16, cu un bogat palmares de misiuni executate în teatre de război din Orientul Mijlociu, acesta mi-a răspuns: *Uneori, nu matematica, fizica și computerele pot face diferența între viață și moarte atunci când ești doborât și te catapultezi pe un teritoriu inamic, ci capacitatea de a supraviețui într-un spațiu ostil, unde doar voința și tăria trupului îți pot fi de folos până la sosirea echipajelor de recuperare.*

Dragostea pentru mișcare și sport l-a făcut încă de mic să iubească întrecerile, viteza, mașinăriile de tot felul, care aveau menirea să-l poarte cu mare iuțeală tot mai departe, oferindu-i râvnitul loc întâi în admirația privitorilor. Memorabile, pentru acei ani ai săi, au fost cursele pe motocicletă cumpărată cu mare strângere de inimă de tatăl său, care se temea ca nu cumva să-l piardă de timpuriu. Răspunsul genial cu care Alex l-a convins se pare că a fost: *Tată! De când este omenirea, mai mulți oameni au murit în patul lor decât pe motocicletă*³⁶. Firește, pentru a fi corecți, cifrele ar trebui raportate la populația planetei și, respectiv, la cea a posesorilor de motociclete, caz în care concluzia privind proporția deceselor ar fi fost alta. Dar cum, dincolo de cifre, deciziile au o importantă componentă emoțională; tatăl i-a luat o superbă motocicletă roșie, marca Indian, de 350 cmc, deloc ieftină, o raritate pe șoselele de atunci. Viteza *fenomenală* de 60 km/h cu care aceasta *zbură* stârnea admirație și teamă, dar și numeroase atenționări adresate tatălui de către slujbașii mai mari ori mai mici ai urbei dâmbovițene, agenți, gardieni publici ai circulației, chiar și Prefectul Capitalei. Aceștia, speriați de viteza bolidului, de

³⁵ Col. C. Wood, coleg la Colegiul de Război din Paris (1998–1999), cu importante contribuții la elaborarea doctrinei aeriene a SUA din acea perioadă. Încercând să construim una similară și pentru Forțele Aeriene Române, am constatat că, pe atunci, acest lucru nu era cu puțință, lovindu-ne de dificultăți aproape insurmontabile: tehnică de zbor, armament și muniție de generație veche, fabricație EST, radare și sisteme de dirijare analoge, factorii umani de decizie, încă reticenți și refractari la schimbare etc; fără a face parte din NATO și fără a participa la acțiuni militare din diferite teatre internaționale, ne limitam zborurile de luptă la teritoriul național. Lucrurile aveau să se schimbe doar după intrarea omenirii în noul mileniu, cu importante mutații geopolitice pentru Europa Centrală și de Est.

³⁶ V. Firoiu, *Aviatorul Alex Papană și destinul lui*, Editura Albatros, 1972, pag. 15.

virajele strânse și de giumbușlucurile tânărului Alex la ghidonul bolidului, îi spuneau tatălui să-și mai țină zănatecul de fiu în frâu, altfel *îl pupă maică-sa, rece*. Discuțiile între tată și fiu, ce urmau inevitabil, erau cu final așteptat. Argumentat, Alex îi explica tatălui că motocicleta este dotată nu doar cu motor, ci și cu frâne, pneuri, ghidon, faruri, claxon, la care se adaugă ochii lui ageri și îndemânarea la care a ajuns, astfel încât tot ceea ce face este pe baza unui risc calculat, iar finalul nu are decât să îl bucure: *Papa! Se vorbește de numele Papană! Care este și al tău! De ce să te superi? Preferai să rămân anonim la vreo discuție plicticoasă, jucând șotron ca fetele?*

Iar tatăl, adânc emoționat, ceea ce contrasta uluitor cu asprimea și duritatea-i cunoscută de ofițer de carieră, sfârșea prin a-l atenționa să aibă grijă de sănătate și să-și apere demnitatea: *Tout est perdu, fors l'honneur! Toujours avec la santé! Sans honneur et santé tous est perdu*³⁷!

Ca liceean, Alexandru Papană era un elev apreciat, cu rezultate foarte bune la învățătură, fără a putea fi considerat un tocilar. Nu crea probleme disciplinare, deci, nu se încadra în sintagma de *pușlama inteligentă*. Prindea totul din zbor, asimila cu repeziciune și fidelitate cunoștințele noi ale disciplinelor din programa de studiu, fără să se omoare cu cartea. Profesorii simțeau că poate infinit mai mult, dar prestația sa la clasă și la examene era suficient de bună pentru acordarea de note maxime ori din apropierea acestora. Micile sincope care au existat, firește, sunt mărturia unei inconstanțe în pregătirea temelor, dar și rodul canalizării unei părți importante din timp către ceea ce îi făcea cu adevărat plăcere, activitățile sportive, unde va excela ca adult și despre care vom discuta detaliat într-unul dintre capitolele următoare.

Sporturile practicate încă de pe băncile liceului i-au conferit, într-un anume fel, statut de vedetă, respectat până la un punct și de profesori. Spre exemplu, profesorul Bruno Woll³⁸, care era și președinte al clubului de fotbal „Olimpia”, ce-l avea legitimat și nelipsit în echipă pe neobositul Papană, nu a ezitat să-l noteze pe acesta cu *suficient* la engleză, chiar dacă echipa câștigase. „Gheorghe Lazăr”, un liceu încă de pe atunci cu renume, era o școală unde nu aveau ce căuta favoritismele, nepotismele și scuzele atunci când elevul, a oricărui progenitură ar fi fost, rata la ore răspunsurile corecte și venea cu lecția doar pe jumătate

³⁷ *Totu-i pierdut fără onoare! Întotdeauna, cu sănătate. Onoare și sănătate!* (fr.), V. Firoiu, *Aviatorul Alex Papană și destinul lui*, Editura Albatros, 1972, pag. 17.

³⁸ V. Firoiu, *Aviatorul Alex Papană și destinul lui*, Editura Albatros, 1972, pag. 17.

învățată. Peste timp, lucrurile s-au mai schimbat, fiind confruntat, către sfârșitul mileniului trecut, cu unele bârfe și mici scandaluri legate de prostituție și sex, fiind chiar și subiect de film. Dar rezultatele bune la învățătură dăinuie și azi, înscriind liceul printre cel mai bine cotate din țară.

Ca un fluture în zbor spre lampă, Papană fiul a fost atras de timpuriu către mișcare și sport. La început, sub formă de joacă, apoi, când a simțit gustul întrecerilor și al victoriilor, al faimei și al respectului ce-l putea dobândi în rândul celorlalți competitori și al admiratorilor, pasiunea pentru sport a început să-l farmece într-o măsură din ce în ce mai mare, pentru ca, în final, să fie absorbită de o pasiune și mai mare, zborul cu avioanele, unde, sub un risc asumat și calculat, putea să se bucure de viteze uluitoare și de întinse spații din aer de cutreierat și de stăpânit.

Născut sub zodia Săgetătorului, Alexandru avea ținte înalte în viață, ce vizau performanța și locul întâi în toate întrecerile. Jocurile din timpul copilăriei, bazate pe activitatea în aer liber și pe libertatea de mișcare în cadrul colectivităților constituite ad-hoc sau organizate prin sistemul de învățământ – cercuri aplicative și cluburi sportive – l-au format ca bun atlet, gimnast, înotător, polisportiv.

Fără a face o mare deosebire între sporturile de vară și cele de iarnă, tânărul Alexandru practica ambele ramuri sportive cu aceeași seriozitate și cu dorința de a învinge, de a fi primul.

Nu neglija școala, căci tatăl îl urmărea cu tenacitatea unui cerber, dar sporturile îi făceau mai mare plăcere decât rezolvarea exercițiilor și a problemelor la matematică și la fizică, la compunerea de texte în franceză, germană și engleză sau în deslușirea gramaticii limbii române. În aceste condiții, visul din copilărie, ascuns în subconștient, va erupe la momentul potrivit, iar aviația și zborul își vor lua, din mijlocul tuturor sporturilor practicate, campionul ce va duce departe, peste țări, oceane și continente, numele de Papană și al țării sale, România.

Cu o fizionomie plăcută, fără a se etala într-un model masculin care să dea moarte-n gâgici, galant, manierat, cu meșteșugul vorbelor la el în relațiile cu reprezentantele sexului frumos, Alexandru a frânt, cu o anume inconștiență, numeroase inimi tinere, dar regulile morale ale acelor vremuri l-au ferit de excese și de situații confuze, alambicate. Credem că moderația în tânăra sa viață sentimentală s-a datorat îndeosebi pasiunii sale pentru sport, umplându-și mai tot timpul și mintea

cu astfel de activități, în detrimentul impulsurilor androgene specifice pubertății și vârstei adolescente.

Am fi vrut, poate, să scriem despre prima lui iubire, despre relațiile sale amoroase, despre aventuri galante, intrigi ori dispute acerbe pentru a cuceri inima vreunei colege sau a vreunei alte fete, dar lipsa datelor ne face să nu intrăm deloc în acest subiect, deși vârsta juvenilă, farmecul personal și aptitudinile, statutul de vedetă sportivă ori multe alte talente, vizibile sau ascunse, l-ar fi îndepărtat cu certitudine de viața stoică a sihaștrilor ori a călugărilor din mănăstire.

Una peste alta, liceul i-a oferit tânărului Papană o instruire serioasă și o bună pregătire teoretică pentru viață, cea practică însușindu-și-o mai mult din sporturile practicate și din activitatea extrașcolară.

Bacalaureatul l-a luat cu rezultate excelente, trecut printre primii, elogii deosebite obținând pentru lucrarea la filozofie (mama științelor), pentru disertația susținută la terminarea liceului.

În toate s-au văzut preocuparea mamei pentru a oferi o educație aleasă copilului Alexandru și oblăduirea tatălui, pe tot parcursul desăvârșirii sale, ca vlăstar de soi, demn urmaș al numelui Papană, a cărui strălucire era chemat s-o depășească.

DRUMUL TATĂLUI SPRE VIPUȘCA DE GENERAL

Revenim cu descrierea parcursului de excepție al carierei militare a ofițerului Ion Papană, întrucât aceasta a avut, până la un punct, o influență covârșitoare în formarea și în evoluția tânărului Alexandru Papană.

În octombrie 1906, memoriul personal consemnează notarea de serviciu scrisă de comandantul Regimentului 2 Artilerie, colonelul adjutant G.P. Georgescu, din care redăm sumar câteva aprecieri:

„Înfățișare plăcută, mic de talie, dar bine conformat, sănătate desăvârșită, foarte rezistent, încăleacă bine, face arme, scrie și desenează bine.

Inteligent, cu o judecată foarte profundă, foarte mult bun simț și spirit de echipă. Temperament foarte energic.

Ofițer cult și foarte distins, cunoaște prea bine limba sa, cunoaște bine limba franceză.

Foarte instruit, posedă prea bune cunoștințe generale, foarte tare în cunoștințele armeei, perfect în regulamente, rezolvă perfect de bine toate situațiile tactice, atât pe hartă cât și pe teren, foarte studios.

Concepe bine, o voință de fier, foarte hotărât, foarte prevăzător, de o energie extraordinară. Perfect sânge rece în comandă și la câmp, eventual și în campanie.

Foarte disciplinat, ținută foarte curată, execută ordinele riguros și cu punctualitate, simțul datoriei foarte dezvoltat, foarte multă bunăvoință, mult spirit de corp, prea bun camarad, mijloace corecte de înaintare, simțul onoarei foarte dezvoltat, curajos, foarte devotat, bun patriot și spirit de sacrificiu, fără îndoială.

Multă autoritate și prestigiu, foarte serios, sincer, leal și drept, multă tărie de caracter. Are curajul opiniei sale și nu greșește, își iubește foarte mult familia, foarte moral, integru și modest, manierat, conduită foarte bună. Are avere, este cumpătat și foarte înțelept.

De o activitate și de un zel excepțional, bateria sa, pe care o conduce de 3 ani, este cotate prima pe regiment, sub toate aspectele. Are talentul de a pune repede străduință și stăpânire pe inima soldatului, iar rezultatele ce le obține sunt extraordinare.

Nu poate avea pedepse.

A trecut anul acesta cu bine peste examenul de maior. Nu are decorații. Acest ofițer face onoare regimentului, calitățile sale excepționale îi asigură un viitor strălucit, cu cât va înainta mai repede, cu atât armata va avea să profite de realele sale calități. Este, între altele, un adevărat educator.

Propus anul trecut la ordinul «Coroana României», cl. 5. Se menține propunerea și anul acesta”.

Avizarea notării de către șefii ierarhici se înscrie în aceiași termeni elogioși:

Ofițer de viitor, scrie, în noiembrie, același an, generalul Năsturel, Comandantul Brigăzii 2 Artilerie.

Mențin bunele note date de șefii săi și propunerea de a i se oferi ordinul „Coroana României”, cl. 5. Prea bun ofițer, notează Principele Ferdinand, comandantul Corpului II Armată.

Până în 1909, memoriul personal al maiorului Ion Papană consemnează faptul că acesta se află în misiune la Essen, la uzinele Krupp și unele schimbări la comanda unităților și marilor unități de care acesta aparținea: comandant al Regimentului 2 Artilerie era colonelul Volvosianu, iar locotenent-colonelul Rovinaru era comandantul Divizionului 2 Artilerie Călărească, Galați, nou constituit, unitatea în care a fost mutat, scriptic, maiorul Papană.

Trei ani departe de familie și de casă, de băiatul său mult dorit, și-au pus adânc amprenta pe starea sa psihică, emoțională și volitivă, fără, însă, a-i afecta vizibil randamentul în executarea misiunii de verificare și de recepție, pentru România, a tehnicii de artilerie achiziționate. Au fost împreună, probabil, în concedii, trenul Orient Express³⁹ asigurând, pe ruta München – Viena – Budapesta – Szeged – Jimbolia – Timișoara – Caransebeș – Vârciorova – Craiova – Piatra Olt – Pitești – București, mijlocul de transport cel mai rapid cu putință pentru acele vremuri. Drumul dus-întors lua cam o săptămână, dacă punem la socoteală și drumul de la Essen la München, ce traversa aproape întreaga Germanie, de la nord la sud.

Misiunea în sine i-a fost favorabilă maiorului Papană, întrucât l-a ferit de orice responsabilitate privind Răscoala din 1907⁴⁰, la care intervenția armatei a dus la asasinarea câtorva mii de țărani.

Dintr-o notă a aceluiași memoriu personal mai aflăm că:

„De la 16 oct. 1906–22 iun. 1909, misiune la fabrica Krupp pentru recepția de tunuri cu tragere rapidă, de care s-a achitat bine.

Medalia Jubiliară⁴¹ conferită la 10 mai 1906.

Nu are nici-o pedeapsă în cariera sa.

Absențe de la serviciu: De la anul 1904–1909 are 61 zile interese (concediu). În anul 1909 are 45 zile (concediu) interese, 22 iun. 1909–5 aug. 1909. O zi bolnav acasă, 8 aug. 1909”.

Să mai consemnăm și faptul că, la revenirea în Țară, este mutat în Dobrogea, la comanda Divizionului 2 din compunerea Regimentului 13 Artilerie. În octombrie 1909, comandantul regimentului, colonelul Tudor Ghenea, nota în memoriul personal al ofițerului:

³⁹ Tren de lung parcurs inițiat de *Compagnie Internationale des Wagons-Lits* (Compania Internațională de Vagoane de Dormit), după modelul existent în Statele Unite și operate de Compania Pullman. A fost pus în circulație la 5 iunie 1883 și a unit Parisul de Constantinopol, unind continentul european de la nord la sud și de la est la vest.

⁴⁰ Izbucnită la 21 februarie 1907, în satul Flămânzi, de lângă Botoșani, văpaia răscoalei s-a întins cu repeziciune în toată țara, coborând, în câteva săptămâni, până în Oltenia. Arderea conacelor boierești, uciderea arendașilor și a altor slujitori de pe moșii, batjocorirea familiilor acestora și exacerbarea actelor de dezordine au dus la declararea Stării de Urgență și la mobilizarea a 140.000 de soldați, armata deschizând focul asupra țăranilor, sate întregi fiind rase de pe suprafața pământului, folosind tunurile, numărul celor omorâți depășind cifra de 10.000.

⁴¹ *Medalia Jubiliară*, acordată cu prilejul împlinirii a 40 de ani de domnie a lui Carol I și a 25 de ani de la instituirea regalității în România.

„Maiorul Papană Ioan, fiind comandant al divizionului 2, ce făcea parte din artileria comandată de subsemnatul, în luptele de la 9 și 10 septembrie din manevrele Divizionului 9, a executat bine și la timp toate operațiunile ce intrau în atribuțiunile funcției sale, dovedind că posedă cunoștințele tactice și aptitudinile necesare pentru a comanda artileria în luptă.

În anul 1909 se prezintă foarte bine, ținută foarte corectă și foarte îngrijită. Aspect fizic plăcut, stare de sănătate perfectă; are foarte multă rezistență de campanie. Călărește deosebit de bine; practică scrima foarte bine. Trage foarte bine cu armele.

Foarte inteligent, judecă foarte bine, are foarte mult bun-simț. Spiritul de ordine și de metodă foarte dezvoltat. Memorie bună, spiritul de observație foarte dezvoltat; cultură generală bună. Instrucția militară deosebit de bună; instrucțiunea armei desăvârșită. Are foarte multă aplicație la studii. Are bune cunoștințe pentru jocul de război și rezolvă ușor teme tactice pe hartă și pe teren. Se distinge printr-o exprimare precisă în convorbirile militare și în conferințele ținute ofițerilor.

Ochiul câmpului bun; concepție bună. Are foarte multă inițiativă, este prevăzător, hotărât, voință tare, foarte stăruitor, are multă energie, temperament viu. A comandat și condus foarte bine Divizionul 2 în manevre, marșuri, staționare și lupte, însușiri dovedite în special în zilele de 9 și 10 septembrie la manevrele Diviziei 9 pentru conducerea divizionului în luptă, executând, conform cu cerințele situației tactice, alegerea și schimbarea pozițiilor, a recunoașterii lor și darea ordinelor complete și cu precizie.

Foarte disciplinat, posedă în cel mai înalt grad simțul datoriei. Comandă pe inferiori cu blândețe dar și cu rigoare, are multă autoritate. Foarte bun camarad, are simțul onoarei foarte dezvoltat. Nu a fost ocazie în a i se aprecia curajul militar. Foarte mult spirit militar, foarte devotat, calea înaintării și a solicitărilor numai prin șefii săi. Foarte demn, foarte moral, integritate completă, carieră exemplară.

Foarte activ, cu mare putere de muncă; se ocupă cu mult succes de disciplina, educația și instruirea Divizionului 2 pe care îl comandă numai de la unu august, acest an (1909). La baterii are deosebită grijă de soldat, de cal și de materiale.

Fiind prea nou în gradul său, nu face obiectul niciunei propuneri”.

La acestea, comandantul Diviziei 9, generalul Culcer, adnota: Mă unesc cu aprecierile șefilor săi, este un bun ofițer de artilerie.

Anul următor îi aduce maiorului Papană noi satisfacții profesionale și prilejuri de a fi remarcat – apropierea de Casa Regală, prin instrucția de artilerie predată Principelui Carol⁴², aflat pe litoral în stagiu militar, aducându-i, fără alte merite, Ordinul Steaua României.

Noul comandant al Regimentului 13 Artilerie, dislocat la Constanța, colonelul Hepites, nota, la 31 octombrie 1910, în memoriul personal al ofițerului:

„Ofițerul se prezintă foarte bine, ținută regulamentară și, în general, foarte îngrijită, aspect fizic foarte simpatic. O stare a sănătății perfectă, rezistență de campanie foarte mare, călărește foarte bine și iubește calul, trage foarte bine cu armele, face foarte bine scrima.

Înțelegere bună, judecată dreaptă. Foarte mult bun-simț, are spirit de ordine și de metodă satisfăcător pentru întâia, perfect pentru al 2-lea. Memorie bună, mult spirit de observare. Cultură generală variată, instrucție militară foarte bună, instrucțiunea armei completă. Are aplicare la studii, a luat parte la jocul de război, rezolvă teme tactice pe hartă și pe teren foarte bine. A ținut mai multe conferințe asupra artileriei, cât se poate de bine.

Ochiul câmpului este format și se va mai perfecționa; concepție bună și se va mai dezvolta. Posedă inițiativă, prevedere și hotărâre, voință multă, are energie, temperament vioi. Comandă Divizionul 2 pe care l-a condus în aplicația din serviciu și de campanie și exerciții tactice de la 17 august. La fel și în toate exercițiile din tabără 18 august – 8 septembrie, foarte bine la toate marșurile, staționările și luptele de la manevrele de brigadă mixtă și de Divizie. La cele din 11 septembrie, foarte bine, în special schimbările de poziție înainte și în retragere, iar, în 12 septembrie, tactica focurilor a fost eminent condusă. La tragerile de război a comandat divizionul și a condus bateriile foarte bine (16 și 17 septembrie).

Foarte disciplinat, simțul datoriei dezvoltat. Comandă pe inferiori cu severitate, regulamentar, este autoritar. Bun camarad, posedă simțul onoarei, are mult curaj al răspunderii. Spiritul militar bun, este devotat, este demn, moral, foarte integru, conduită bună. Nu recurge la intervenții la șefi.

Foarte activ și cu mare putere de muncă. Divizionul 2 ce comandă este foarte disciplinat și bine instruit, educație mulțumitoare. A condus școala agenților și cercetașilor întruniți pe regiment, iar rezultatele au fost

⁴² Viitorul rege Carol al II-lea.

perfecte. Are foarte multă grijă de soldat și de cal, pe care îl iubește, și de materiale.

A efectuat recesământul și clasarea animalelor și trăsurilor în județul Constanța, 1 octombrie 1910.

Însărcinarea, cu începere din luna decembrie, 9, și până în luna mai, 1912 cu predarea regulamentelor și instrucția practică a artileriei a A.S. Regale Principelui Carol, care făcea stagiul în Regimentul 2 al Diviziei „Gl.Manu”, a constituit pentru maiorul Papană o mare onoare, iar la sfârșit a fost decorat cu ordinul „Steaua României” în Grad de cavaler.

Ofițer eminent, neavând vechimea legală, nu poate fi propus la înaintare în grad. Este un ofițer destul de vechi pentru a i se acorda decorația «Coroana României» clasa 5-a pe care o propun».

Notele capilor ierarhici se întrec și ele în elogii. Astfel, comandantul Brigăzii 9 Artilerie, colonelul Papadat, consemna:

„Aptitudini fizice foarte bune, însușiri de capacitate foarte bune, aptitudini militare foarte dezvoltate, educația militară foarte îngrijită. Îndeplinește serviciul foarte bine, este un ofițer eminent din toate punctele de vedere. Mențin propunerea comandantului de regiment pentru a fi decorat cu «Coroana României» clasa a 5-a. Notele date de comandantul regimentului sunt foarte drepte și fără părtinire”.

Iar comandantul Diviziei 9, generalul Cottercu, nota:

„În toate cazurile în care l-am putut vedea pe acest maior, în concentrare și manevră mi-a lăsat o foarte bună impresie. Este stăpân în conducerea exercițiilor și în luptă a divizionului său, are solide cunoștințe, fără pereche în serviciu și rezultate foarte bune. Îl caracterizez ca pe un eminent maior; nu are încă stagiul de a înainta în grad, însă pentru eminentele sale calități mențin propunerea de a fi decorat cu «Coroana României» clasa a 5-a”.

Ultima semnătură pe notarea de serviciu din 1910, alături de propunerea pentru decorare, aparține comandantului Corpului V, generalul Boteanu.

Nimic nou sub soare. Ce înseamnă să fii ofițer ager, capabil, aflat la momentul potrivit, în locul potrivit! Pentru munca ta neobosită în slujba Țării, ani de zile te-au propus șefii ierarhici la o decorație, pentru ca ea să vină, ca un miel de Paște, doar pentru că vreo 4–5 luni te-ai ocupat de pregătirea militară a unui os regal.

Totuși, faptul că maiorul Papană, cu experiența sa de artilerist, îndeosebi a tragerilor rapide cu tunurile Krupp, s-a aflat în Dobrogea în

perioada premergătoare războaielor balcanice, s-a dovedit mai curând de inspirație divină pentru șefii săi militari, decât mutarea inteligentă a unui ofițer capabil, apt să pregătească noul material de artilerie și să instruiască trupa pentru războaiele ce se apropiau, tot mai mult, de România.

Să mai consemnăm și faptul că, deși dislocat în Dobrogea, cu atribuții ce priveau nu doar instrucția trupelor, ci și administrative, maiorul Papană a fost informat, sub o formă sau alta, pe cale ierarhică militară ori la rarele șuete ale ofițerilor, despre manevrele de toamnă ale armatei române ce se desfășurau în Oltenia, care aveau să marcheze, în premieră, *utilizarea avionului românesc în scopuri militare*⁴³, (al doilea stat din lume care folosea aviația în misiuni militare), unde un rol determinant l-a avut și principele Ferdinand, fostul său comandant (Corpul 2 Armată), devenit Inspectorul General al Armatei. La acele manevre, un *privitor* de seamă a fost și prințul Carol, cel de a cărui pregătire ostășească se ocupase personal ofițerul nostru, în primăvara aceluiași an.

Anul următor vine și cu propuneri de avansare în gradul următor, la excepțional, cum se poate vedea din notarea de serviciu din acel an:

⁴³ După primul zbor al unui avion conceput și realizat în România, efectuat la 17 iunie 1910 de către aviatorul Aurel Vlaicu, urmat de alte câteva zboruri, pe 27 septembrie avea loc primul raid aerian din România, unde ilustrul pionier al aerului român parcurgea traiectul Slatina – Piatra Olt, în cadrul unor manevre militare de toamnă. Impresionat de ce a văzut cu prilejul zborurilor efectuate de Aurel Vlaicu, în lunile iulie-august 1910, principele moștenitor Ferdinand de România l-a felicitat călduros și i-a spus: „*Dumneata, domnule Vlaicu, trebuie să zbori la manevrele militare! Avem toată nădejdea în viitorul invenției dumitale*”. Pentru a putea participa la manevrele de toamnă ale armatei noastre, Aurel Vlaicu a transportat aeroplanul său cu trenul de la București la Slatina, unde l-a montat pe un câmp din fața gării, aparatul fiind gata de zbor în ziua de 26 septembrie 1910. La ora 5 dimineața, Vlaicu a primit de la regele Carol I un ordin de operații pe care trebuia să-l ducă la Piatra Olt. Pe un vânt puternic, a decolat și a zburat la înălțimea de 500 de metri până la Piatra Olt, aterizând pe o miriște, la câțiva metri de comandanții militari și de oaspeții străini care asistau la aceste manevre. În prezența prințului Carol, a principilor Frederik-Victor și Francisc Joseph de Hohenzollern, a primului ministru, Ion I.C. Brătianu, și a ministrului de Război, generalul Grigore Crăiniceanu, coborând din avion, Vlaicu a înmănat prințului moștenitor Ferdinand de România primul mesaj oficial adus pe calea aerului în țara noastră. Sursa: <https://historia.ro/sectiune/portret/aurel-vlaicu-zburasem-si-aceasta-era-586937.html>, articol de Neculai Moghior.

„Este sănătos, rezistă la osteneți, încalecă foarte bine. Are ținută îngrijită și se prezintă foarte bine; are cunoștințe generale și o foarte frumoasă instrucțiune militară tehnică și tactică.

Este foarte conștiincios, are simțul datoriei foarte dezvoltat, o educație completă militară. Își îndeplinește serviciul cu un zel excepțional. Comandă divizionul 1 și a îndeplinit timp de 2 luni funcția de ajutor; a dirijat în luna octombrie Școala Instructorilor în Regiment. Peste tot a depus un deosebit zel și a obținut și instruirea unității și a ofițerilor din unitatea ce comandă, rezultate remarcabile și aptitudini tactice. Apreciază foarte just calitățile și valoarea ofițerilor pe care îi comandă și își conduce unitatea cu competență și siguranță. Merită a fi avansat la exceptional”.

Semnează comandantul Regimentului 1 Artilerie „General de divizie Gheorghe Manu”, colonel adjutant Torocinu.

Notele celor ierarhic superiori se succed în aceeași manieră:

„Aptitudini fizice foarte bune, capacitate superioară, aptitudini militare complete, educație militară desăvârșită. Îndeplinirea serviciului ireproșabilă a dat rezultate foarte frumoase în comanda divizionului său, arătându-se ca un ofițer superior desăvârșit. Cu ocazia tragerilor și a manevrelor a condus în mod strălucit dovedind foarte bune cunoștințe tactice și aplicații. În definitiv, merită a înainta în mod excepțional la gradul de locotenent-colonel. Semnează comandantul Brigăzii 4 Artilerie, general Paraschivescu.

Iar comandantul Diviziei a 4-a, general de brigadă Gheorghiu, conchide:

„Ofițer superior cu cele mai frumoase calități, cu cultură generală și militară (tehnică și tactică), inteligență, dragostea cu care aplică la serviciu și frumoasele rezultate ce obține cu ocazia executării unor trageri de război, în timpul concentrării. În fața ofițerilor diviziei 4 a ținut o conferință asupra efectelor artileriei actuale, unde s-a văzut superioritatea cunoștințelor sale. Merită a fi înaintat la excepțional la gradul de locotenent-colonel”.

Mutat la Direcția Armament din Ministerul de Război, ca șef de Secție, evitând, astfel, cu sau fără știință, participarea la Campania de pe teatrul de luptă balcanic (1912–1913)⁴⁴, maiorul Papană continuă să

⁴⁴ Alexandru Voicu, *Cele două războaie balcanice (1912–1913). Pacea de la București și anexarea Cadrilaterului*. Sursa online: <https://www.idea-isa.ro/lesson/cele-doua-razboaie-balcanice/>, *Butoiul cu pulbere al Europei*, Balcanii găsesc România cea mai puternică țară dintre cele mici. Alianța dintre Bulgaria și Serbia, încheiată la 13 martie

obțină și din ingrata poziție de *conștopist*, ofițer de birou, rezultate ce îl fac remarcant. Astfel, Directorul armamentului, locotenent-colonelul Lucescu, nota pe foaia calificativă a ofițerului, în anul 1912:

„Sănătos și se prezintă bine, aspect plăcut, ținută regulamentară și îngrijită. Foarte inteligent și cu o judecată sănătoasă, cu multă metodă și spirit de ordine în lucrări. Este foarte capabil în lucrările tehnice, având solide cunoștințe și multă aptitudine. Maiorul Papană a fost ales printre cei mai buni maiori de artilerie, când a fost mutat în minister; el a corespuns tuturor așteptărilor. La trupă, de unde a fost mutat în minister, a fost foarte bine apreciat.

Aptitudinile militare ale maiorului Papană au fost constatate la trupă ca fiind foarte bune. A fost propus a fi înaintat la excepțional și a fost menținut de către Comitetul Inspectorilor generali, dar din lipsă de locuri nu a putut fi trecut pe tablou (listă). Posedă o educație militară aleasă, foarte disciplinat, are foarte dezvoltat simțul datoriei, foarte devotat serviciului. Este demn, moral și integru, conduita sa nu lasă nimic de dorit; foarte punctual la serviciu și caută să nu țină seama de timpul orelor de serviciu pentru a termina lucrările ce le are. Îndeplinește serviciul de cap al secției a II-a și pe acela de ajutor al subsemnatului; se achită de ambele în mod lăudabil.

La Regimentul 2 Artilerie a dat rezultate foarte bune în comanda unui divizion. Capacitatea acestui ofițer a fost constatată cu ocazia propunerilor din anul trecut, când a fost menționat a fi înaintat la excepțional. Drept în aprecierile subordonaților săi, propun pe maiorul Papană Ion a fi înaintat la gradul de locotenent colonel în mod excepțional. De altfel, a fost menținut de către Comitetul inspectorilor generali din anul trecut, dar nu a fost trecut pe tabloul de înaintare deoarece nu a intrat în proporția stabilită de Legea asupra înaintărilor în armată”.

1912, avea și o convenție militară secretă... fiind îndreptată și împotriva României... cu obiectivul declarat de recuperare în întregime a teritoriilor locuite de bulgari între Marea Neagră și malul drept al Dunării (toată Dobrogea). În Primul Război Balcanic (8 octombrie 1912–30 mai 1913), ce a cuprins Imperiul Otoman, Muntenegru, Bulgaria, Serbia și Grecia, România rămâne neutră, dar în cel de-al doilea a fost nevoită să intervină militar, mobilizându-și armata la 3 iulie 1913, intrând pe teritoriul Bulgariei la 10 iulie și ajungând, printr-o acțiune fulgerătoare, aproape de Sofia. La 22 iulie, România acceptă un armistițiu, iar prin Pacea de la București din 10 august 1913, frontiera româno-bulgară se mută pe aliniamentul Turtucaia-Balcic, Bulgaria pierzând majoritatea teritoriilor obținute în primul război balcanic, inclusiv ieșirea la Marea Egee.

Inspectorul general al Artileriei, generalul T. Ghenea, ca șef ierarhic, îi avizează notarea de serviciu, adăugând:

„Îl cunosc foarte bine pe acest distins ofițer superior de când comanda un divizion în Regimentul 13 Artilerie sub comanda mea și unde am avut ocazia să-l apreciez și să-l notez cu distincție. Ofițer foarte inteligent, cu complete cunoștințe, un deosebit zel și aptitudini speciale în aplicația cunoștințelor sale. Se deosebește în mod excepțional din rândul camarazilor săi. Mențin toate aprecierile și notele drepte date de Directorul Artileriei. Merită să înainteze la excepțional și propun să fie menținut și anul acesta și trecut pe tabel”.

Anul 1913, cu România intrată efectiv în cel de-al doilea război balcanic⁴⁵, îl aduce pe maiorul Papană ca înlocuitor, pe funcția de Director al Direcției Armamentului, inspectorul general al Artileriei, generalul T. Ghenea, caracterizându-l astfel:

„Maiorul Papană, îndeplinind în acest an, timp de aproape 8 luni, de la 8 martie până la 1 noiembrie, funcția de Director al Direcției armamentului în locul titularului absent, în misiune la uzinele Schneider, mențin și anul acesta toate notele ce i-au fost date pe foaia calificativă din anul trecut de către directorul titular și de către subsemnatul, deoarece a continuat să posede aceleași calități și să îndeplinească serviciu cu același zel, iar pe

⁴⁵ În data de 1 aprilie 1913, Parlamentul României vota „Legea de Organizare a Aeronauticii Militare”, actul de înființare a Forțelor Aeriene Române. La data de 30 Aprilie, regele Carol I ratifică această lege prin Înaltul Decret Regal nr. 3199. Imediat după înființare, Forțele Aeriene Române vor da primul test, participarea la al doilea război balcanic... În data de 13 iulie 1913, pilotul Nicolae Capșa survolează Sofia; astfel, Aviația Militară Română devine prima forță militară aeriană care survolează o capitală inamică pe timp de război... O relatare a căpitanului Ion H. Arion, publicată în „Revista automobilă” din octombrie 1913, arată câteva detalii ale misiunii: „13 iulie. Astăzi mergem deasupra orașului Sofia. Pornim la ora 6 și 5 m. dimineața. Trecem munții de-a lungul defileului la o înălțime de 1.500 metri până la monumentul din Arab-Konak. Virăm apoi spre Vest și înaintăm direct spre Sofia de-a lungul șoselei celei mari. La eșirea defileului celui de al doilea, pe la Zeljava, vedem un bivouac cu 140 de corturi aproximativ. La ora 7 și ½ suntem deasupra Sofiei. Trecem deasupra palatului regal, virăm peste mitropolie. Vedem un fort mare cu două cupole la începutul șoselei spre Filipopoli. De asupra orașului iau mai multe vederi stereoscopice. Dar la întoarcere întâmpinăm greutăți mari din pricina norilor îngrămădiți în calea noastră. În dreptul munților începe a ploua. Cade și grindină. Nu știu cum se face că aterisăm sănătoși și nici un accident. La ora 8 și 20 m. suntem adăpostiți la Orhanie. Totalul zborului: 2 ore [și] 15 minute; 140 km”. Sursa: *Operațiuni militare uitate – 13 iulie 1913, obiectiv Sofia*, Viorel Stan, în *Romania Military* (publicație online), din 7 iulie 2018.

timpul cât a funcționat ca director a făcut cu succes față la toate greutățile care au decurs din aglomerarea comenzilor și a distribuțiilor de materiale și muniție pentru nevoile pregătirii și mobilizării armatei. A dovedit din nou cunoștințe tehnice și administrative foarte bune și aptitudine deplină a le aplica. Referindu-mă la elogioasele note ce a obținut la trupă, cât a făcut stagiul ca maior, foile calificative pe anii 1909, 1910 și 1911, din care se dovedește că posedă în mod desăvârșit cunoștințele tactice și aptitudinile pentru a le aplica în comanda trupei și pe baza cărora a și fost numit comandant al unui divizion de obuziere de 150 mm, propun ca maiorul Papană Ioan să fie admis și menținut și anul acesta pe tabloul de înaintare la excepțional la gradul de locotenent-colonel în arma artileriei, precum și a i se acorda medalia «Bărbăție și credință»”.

Inspectorul general al Armatei, generalul Văleanu, în acord cu nota-rea inspectorului general al artileriei, adăuga:

„Ofițer de valoare și care merită a înainta. În timpul lipsei titularului, trimis în misiune, a condus Direcția armamentului cu multă competență, mai ales și în timpul mobilizării. Mențin propunerile făcute de directorul superior al armamentului”.

În anul 1914, înaintat la excepțional în gradul de locotenent-colonel, ca recompensă a muncii și a calităților sale în vremuri de război, unde asigurarea cu armament și muniție, îndeosebi de artilerie, fac diferența pe câmpurile de bătaie, aducându-ți o pace bogată în teritorii și nu una păguboasă, ofițerul Papană Ion, deși nu va fi numit în funcția pe care a suplini-o strălucit, cunoaște frumoase aprecieri și din partea noului director superior al armamentului, colonelul Rudeanu:

„Sănătos, rezistent, încalecă bine; foarte apt pentru campanie, foarte instruit, atât din punctul de vedere al tehnicii armei, cât și al întrebuițării ei în legătură cu celelalte arme pe câmpul de luptă. Își însușește și o cultură generală dezvoltată, are toate aptitudinile cerute unui ofițer superior de mare valoare și va fi desigur pe un câmp de luptă, grație energiei ce posedă. În conducerea trupei, de mare folos armei artileriei, de același mare folos a fost și este și tehnicii armei. Notele date de toți șefii o dovedesc cu prisosință. În toate însărcinările ce i-am dat în conducerea Direcției superioare a armamentului – locul meu – pe timpul lipsei mele în misiune, a dezvăluit o muncă și o pricepere mai presus de orice laudă. Educația sa militară este ireproșabilă, este un camarad cu multă inimă și foarte loial, are sentimentul solidarității și devotamentului pentru șefi într-un grad foarte dezvoltat. Nu găsesc cuvinte să aduc destule laude maiorului

cum își îndeplinește serviciul și însărcinările ce le are. Are tact și calitățile cerute unui șef superior pentru a conduce în mod desăvârșit unitatea sau serviciul pe care îl comandă. Este drept în toate aprecierile pe care le face și răsplătește cu multă inimă pe cei care își fac datoria. Pentru serviciile aduse în întreaga sa carieră armei artileriei, pentru care s-a devotat cu tot sufletul, propun înaintarea acestui ofițer, în mod excepțional, când va avea vechimea și drepturile cerute de lege. Va fi o răsplată binemeritată și dreaptă. Îl propun cu multă insistență a fi decorat cu Steaua României clasa a IV-a (ofițer)”.

Primul Război Mondial începuse de un an, cu România în stare de neutralitate și sub suzeranitatea noului rege, Ferdinand, ce a preluat Coroana la 10 octombrie 1914, în urma morții fratelui său, Carol I. Situată într-o zonă tampon, la răscrucea intereselor marilor imperii și cu vecini dintotdeauna puși pe harță, era de neconceput ca această stare să dureze prea mult. Se lucra asiduu la instruirea trupelor, la dotarea cu muniție și armament, la aprovizionarea marilor unități și a unităților cu tot ce era necesar pentru a fi gata la vreme, când va suna goarna pentru câștigarea prin luptă a teritoriilor sub ocupație, dar locuite de români. Erau timpuri grele, unde priceperea și tenacitatea locotenent-colonelului Ion Papană la departamentul pentru armamente se vor dovedi, iarăși, providențiale. Iar gradele și propunerile de decorare nu vor întârzia să fie cerute de șefii militari ierarhici. Același director superior al armamentului, colonelul Rudeanu, nota în aprecierea pe anul 1915 a ofițerului:

„Aptitudini fizice ireproșabile, foarte apt pentru campanie, instruit atât din punctul de vedere tehnic, cât și tactic, în mod cu totul deosebit. Nu încetează de a se ține la curent cu toate progresele ce se fac, atât pe terenul tehnic, cât și pe cel tactic; are aptitudinile unui ofițer superior de mare valoare.

Sunt sigur că pe un viitor câmp de luptă, artileria și oștirea vor avea mari servicii de la acest ofițer distins. Cât privește educația sa militară, am spus-o și anul trecut, este ireproșabilă și nu mai am nimic de adăugat. În ceea ce privește îndeplinirea serviciului în cursul acestui an, trebuie să adaug că locotenent-colonelul Papană are o capacitate de muncă supraomenească: într-o singură direcție, aceea a armamentului, s-au concentrat tot ceea ce în alte țări și acum la noi formează aproape un minister întreg și cu toate acestea locotenent-colonelul Papană a făcut față cu succes, contribuind la revederea, completarea și punerea în bună stare a întregului

armament al țării, a făcut eforturi extraordinare pentru a mări stocul munițiilor cu mijloacele din țară și a ținut, muncind zi și noapte, să realizeze și a realizat chiar sporuri atât în armament, cât și în muniție. Față de capacitatea distinsă a acestui ofițer, față de munca ce a desfășurat o carieră întreagă, îl propun cu insistență să fie înaintat la gradul de colonel, în mod excepțional și decorat cu ordinul «Steaua României» clasa a IV-a”.

Notele șefilor ierarhici curg în aceeași manieră. Spre exemplu, generalul Iliescu, secretarul general al Ministerului Apărării, conchide:

„Excelent ofițer superior de artilerie. Merită întrutotul notele elogioase pe care i le-a dat colonelul Rudeanu, pe care l-a înlocuit în timpurile grele prin care trecem, muncind cu o deosebită pricepere și devotament, ajutându-mă neconținut pentru a putea îndeplini cât mai repede golurile în armament și muniție.

Îl propun pentru înaintare excepțională la gradul de colonel și a fi decorat cu «Steaua României» clasa a IV-a”.

Cu România intrată în război, la prima conflagrație planetară din ultimul veac al celui de-al doilea mileniu după Hristos, de partea Antantei (Anglia, Franța și Rusia, la care vor adera, ca putere asociată, SUA, precum și alte țări, în câteva valuri succesive), cu garanții de securitate onorate decât parțial pe timpul războiului, dar împlinite ulterior, prin tratatul de pace, la 27 august 1916 *batalioanele române trec Carpații*:

*Treceți batalioane române, Carpații,
La arme cu frunze și flori,
V-așteaptă izbânda, v-așteaptă și frații
Cu inima la trecători,
V-așteaptă izbânda, v-așteaptă și frații
Cu inima la trei culori.
Ardealul, Banatul, Crișana ne cheamă
Nădejdea e numai la noi,
Sărută-ți, copile, părinții și frații
Și-apoi să mergem la război!
‘Nainte! ‘Nainte cu sabia în mână,
Hotarul nedrept să-l zdrobim,
Să trecem Carpații, ne trebuie Ardealul
De-ar fi să ne-ngropăm de vii⁴⁶.*

⁴⁶ Vechi cântec românesc de luptă, interzis de comuniști până în anul 1978, când a fost descoperit în repertoriul tainic al corului de țărani din Finteușul Mare (Maramureș) și promovat, cu strofe adăugite, de poetul Adrian Păunescu, prin Cenaclul Flacăra.

Bătăliile pentru trecători, retragerea armatei române în fața unui adversar net superior numeric și în tehnică de luptă, reorientarea apărării către fluviul Dunărea, unde grupul de armate ale mareșalului von Mackensen executa manevre învăluitoare, menite să scoată România din ecuația războiului, părăsirea, fără luptă, a capitalei București și menținerea liniei fortificate din *Poarta Focșanilor*, de la Focșani – Nămolosa – Galați, unde eroicele regimente românești, reorganizate și ceva mai bine dotate (aliații, prin misiunea generalului francez Henri Berthelot, s-au gândit că trebuie să facă ceva, după ce *ne-au băgat în gura lupului și ne-au lăsat vreun an de izbeliște*), au predat o vrednică lecție de patriotism și de artă militară – acestea sunt, pe scurt, câteva repere al Marelui Război pentru Reîntregirea Neamului Românesc. În război, o contribuție de seamă avea s-o aducă și tânăra aviație militară română, reorganizată și, după implicarea activă a misiunii franceze, ceva mai bine dotată⁴⁷.

Revenind la înscrisurile oficiale existente din acea perioadă de importanță crucială pentru România, apelând la memoriul personal al ofițerului, aflăm, dintr-un document scris de mână, că a existat un raport special al Comandantului Artileriei Armatei, generalul adjutant Torocanu, pentru înaintarea colonelului Papană la gradul de general. Redăm aici conținutul său:

„Raport special de înaintare la gradul de general, Nr. 35.

Colonelul Papană Ion, ajutorul Comandantului artileriei, este un foarte bun ofițer de artilerie, posedând foarte bine cunoștințele armeei și

A devenit un important marș al Armatei Române, cântat pe timpul defilărilor de ziua națională a României și cu alte prilejuri.

⁴⁷ Pe frontul de la Mărășești, aviația română dispunea de aproximativ 90 de avioane, toate de producție franceză, cu caracteristici tactico-tehnice asemănătoare celor germane și austro-ungare. Un prizonier german din Regimentul 26 Bavarez (Divizia 12 Bavareză), capturat la Mărășești la 18 septembrie 1917, avea notat într-un carnet următoarele însemnări: „6 august 1917. Aproape a trebuit să fugim continuu 2 km prin cel mai îngrozitor foc de baraj, prin vii și tufșuri. Avioanele inamice, ca niște ulii de pradă și-au lansat bombe peste noi și mulți din camarazi au pierit. Nici la Verdun nu am văzut un așa îngrozitor foc care venea și din cer și de pe pământ”. Sursa: <https://www.art-emis.ro/istorie/actiunile-aeronauticii-romanesti-pe-timpul-marilor-batalii-din-vara-anului-1917-3>. Revista Art-Emis, *Acțiunile aeronauticii militare române pe timpul marilor bătălii ale românilor din vara anului 1917* (3), articol de dr. Valeriu Avram, cercetător științific & comandor av. (r) dr. Marius-Adrian Nicoară, 06 august 2017.

având o bună cultură tehnică. Are un remarcabil sentiment al datoriei, devotament complet și o întregă conștiință în toate îndatoririle sale, atât ca ofițer de front, cât și în serviciile tehnice. Este un distins ofițer de artilerie păstrându-și ordinea între ofițerii de aceeași valoare. Merită a fi înaintat la gradul de general”.

Din Foaia Calificativă a colonelului Ion Papană pe anul 1916 (01.11.1915–25.05.1917), întocmită la Inspectoratul general al Artileriei, aflat în subordinea Marelui Cartier General, rezumăm din Nota semnată de același general adjutant Toroceanu:

„A făcut serviciul în campanie la inspectoratul general al artileriei însărcinat cu toate atribuțiunile ce le comporta funcția de Inspector al statului în perioada grea a fabricării, a trebuit a se întrebuița mereu în legătură strânsă cu atelierile de fabricație, chiar pentru a satisface nevoile de materiale și muniții.

În afară de serviciul normal de organizare, dotare și continuă aprovizionare a diferitelor eșaloane, de rezervă de muniții a trupelor, a făcut o muncă de o conștiință ireproșabilă, de tot sacrificiu și de toată priceperea și capacitatea sa de ofițer care a muncit în toată cariera sa. Este un foarte bun ofițer de artilerie, care cunoaște foarte bine și le poate aplica principiile și regulamentele pentru întrebuițarea artileriei în luptă împreună cu celelalte arme. Nu a comandat încă cele 3 arme, dar cunoașterea regulamentelor de luptă și aplicațiunea ofițerului la datoria sa îl vor face capabil a întregi capacitatea de aplicare a principiilor de luptă pentru conducerea celor 3 arme”.

La 9 septembrie 1917, Sub-șeful de stat major al Marelui Cartier General, generalul Lupașcu, nota:

„Colonelul Papană este una dintre personalitățile ilustre ale artileriei noastre, astfel, atât din punct de vedere tactic, cât și teoretic, pentru care a dat probe desăvârșite în toată cariera, obținând toate gradele la alegere (la termen). Este reținut forțat la serviciul artileriei din Marele Cartier General unde este absolută nevoie de cunoștințele, puterea sa de muncă, metoda și cunoștințele sale în lucrări, deși ar fi un foarte bun șef de trupă în luptă. Merită cu prisosință notarea excepțională pentru modul cum a asigurat serviciul munițiilor și al artileriei în cele 2 mari bătălii ale armatei”.

Nota este urmată de un Raport de înaintare în grad, datat două zile mai târziu și semnat de șeful direct al ofițerului, Inspectorul Artileriei, generalul adjutant Toroceanu:

„Colonelul Papană, șeful Serviciului artilerie din Marele Cartier General, posedă cunoștințele speciale ale funcției pe care o îndeplinește cu o competență, activitate neobosită și rezultate cu totul meritoase. Are disciplina datoriei în cel mai înalt grad, posedă cultura gradului său militar și a gradului superior. Serviciile aduse armatei de operațiuni, de colonelul Papană în organizarea trupelor de artilerie, pregătirea, distribuirea și întreținerea materialului de artilerie, a armamentului și a munițiilor sunt foarte meritoase. Este capabil de a comanda o divizie din serviciul corespondent. Merită a fi înaintat la gradul de general la excepțional”.

Toamna anului 1917 îl găsește pe colonelul Papană la Iași, după ce, în prima parte a aceluiași an, pe timpul retragerii strategice și al luptelor aprige de la Mărășești, s-a aflat la Bârlad, urmând, astfel, deplasarea Marelui Cartier General. Ne gândim că, firește, nu și-a lăsat familia în Bucureștiul ocupat de inamic, deși relațiile sale personale cu ofițerii germani le presupunem a fi fost bune, cimentate în cei trei ani cât a stat la Essen, la fabrica de tunuri Krupp. Aflăm despre aceasta din cartea lui V. Firoiu, care relatează că:

„Izbučnirea Marii Revoluții Socialiste din Octombrie 1917 îl găsește pe colonelul Ion Papană, împreună cu soția și copilul său, alături de generalul Constantin Coandă, ce era, pe atunci, șeful misiunii militare românești, pe lângă comandamentul Armatei Ruse, misiune din care făcea parte și colonelul Ion Papană”⁴⁸.

Anul următor, în urma prăbușirii frontului din Moldova, generat de haosul militar provocat de revoluția bolșevică din Rusia, obligă România la încheierea unui umilitor tratat cu Puterile Centrale, de sine stătător, semnat la 20 februarie 1918, la Buftea. A fost, astfel, conservată existența statului român, obligat să se restrângă la teritoriul din Moldova, unde s-au refugiat toate instituțiile de seamă, inclusiv Casa Regală. În teritoriul ocupat vremelnic de inamic va funcționa, în perioada 5 martie – 23 octombrie 1918, guvernul germanofilului Marghiloman, ce nu va fi niciodată investit legal. Pe 24 octombrie 1918, regele Ferdinand I îl desemnează pe generalul Coandă, nașul de botez al lui Alexandru Papană și tatăl savantului român, strălucit inginer și inventator, pionier al aeronauticii mondiale, Henri Coandă, în fruntea Consiliului de miniștri, apoi ordonă mobilizarea generală și reintrarea României în război, de partea Antantei. Din acest moment, odată cu victoriile

⁴⁸ V. Firoiu, *Aviatorul Alex Papană și destinul lui*, Editura Albatros, 1972, pag. 12.

Aliaților, noaptea crâncenului război se prefăcea în țândări și zorii unei noi epoci mijeau pentru Țară, cei ai Reîntregirii Neamului Românesc⁴⁹.

Nu vom zăbovi prea mult asupra acestui măreț fapt istoric, pentru care au curs, mai întâi, *fluvii de sânge* românesc, apoi *râuri de cerneală*. Marea Unire națiunea română a făurit-o, dar fără o armată aptă de fapte eroice și imense jertfe, fără lideri providențiali, românii ar fi stat și astăzi răsfițați spre puzderia de azimuturi, într-o Europă a robiei și o Lume a disperării. Ca aviator, nu pot să trec cu vederea memorabilul zbor peste Carpați cu actele Unirii, arătând, încă de atunci, că venise vremea a se da importanța cuvenită mașinilor zburătoare, singurele apte a străbate distanțe mari, în timp scurt și fără opreliști de relief ori alte neprimitoare zăgazuri⁵⁰.

⁴⁹ 1 Decembrie 1918 reprezintă împlinirea visului multiseclar al românilor, de edificare a unui stat suveran și independent, care să cuprindă între hotarele sale pe toți cei de același neam, care au fost despărțiți de vitregiile istoriei. România a participat la Primul Război Mondial pentru cauza sa dreaptă – eliberarea și reunirea într-un stat puternic și independent a tuturor românilor. În cursul anilor 1917–1918, în străinătate s-a desfășurat o vastă propagandă pentru susținerea cauzei unității tuturor românilor. În acest sens, au acționat Franța, S.U.A., Marea Britanie, Italia, Suedia. În anul 1918, prin adunări cu caracter plebiscitar, românii aflați sub dominație străină și care constituiau populația majoritară în Basarabia, Bucovina și Transilvania, s-au pronunțat pentru unirea cu România. Prima provincie care s-a unit cu patria mamă a fost Basarabia: la 27 martie/9 aprilie 1918, Sfatul Țării, care era format din reprezentanți ai tuturor naționalităților aflate între Prut și Nistru, a adoptat cu largă majoritate Declarația de Unire cu Țara. La Cernăuți, la 28 noiembrie 1918, Congresul General al Bucovinei, constituit din reprezentanți ai românilor, polonezilor, germanilor și rutenilor, a votat cu majoritate zdrobitoare „unirea necondiționată, pentru vecie a Bucovinei în vechile ei hotare cu regatul României”. Adunarea Națională de la Alba Iulia a avut loc la 1 decembrie 1918, la ea participând 1228 de delegați aleși din toate localitățile Transilvaniei, alături de peste 100.000 de oameni veniți pentru a consfinți, în mod liber, hotărârea de unire cu România. S-a dat citirea rezoluției prin care se proclama unirea românilor transilvăneni și „a tuturor teritoriilor locuite de dânsii” cu România. Sursa: <https://amnr.defense.ro/news/50>.

⁵⁰ Pe 23 noiembrie 1918, un aparat de zbor pilotat de Vasile Niculescu și de căpitanul Victor Precup a plecat de la Bacău spre Blaj, mai exact spre Câmpia Libertății, pentru a duce mesajul despre Unire al moldovenilor de pe ambele maluri ale Prutului, hotărâtor pentru convocarea Marii Adunări de la Alba Iulia, din 1 decembrie 1918, deoarece guvernul român, aflat la Iași, și Consiliul Național Român Central nu puteau comunica decât par avion, din cauza iernii aspre. În avionul care a aterizat în după-amiaza de 23 noiembrie pe Câmpia Libertății, aducând mesaj de pace, se aflau un sac plin cu manifeste și o geantă sigilată, în care se găsea, printre alte documente, scrisoarea

„Pe 23 noiembrie 1918, decola de la Mărgineni (lângă Bacău, Moldova) un avion cu importantele acte ale Unirii. În acele timpuri tulburi, la Bacău era Comandamentul Statului Major, condus de generalul Averescu. Actele pentru realizarea Marii Uniri trebuiau duse în deplină siguranță spre Blaj (Transilvania) și de acolo la Alba Iulia”⁵¹.

Aterizând pe Câmpia Libertății de lângă Blaj, orașul Unirii, „pe 23 noiembrie 1918, locotenentul aviator Vasile Niculescu oprește motorul. Se întrebă cine îl va întâmpina. Prieteni sau dușmani? Un puști se apropie fără teamă de avion.

– Cine sunt stăpâni aici, măi băiete?

– Românii, mă rog frumos, Domnule!”⁵².

În vremea copilăriei mele, locuind în pitorescul oraș bucovinean Rădăuți, parte inseparabilă a mirificei zone culturale de vechi mănăstiri înscrise în patrimoniul UNESCO și premiate cu „Mărul de Aur”, ce adăpostește Mănăstirea Bogdana, a cărei biserică a fost ctitorită de către însuși voievodul Bogdan I (1359–1365), întemeietorul statului feudal moldovean, l-am întâlnit, probabil, pe bătrânul ceasornicar, fără a ști că el este Vasile Niculescu, aviatorul care s-a încumetat la cea mai însemnată misiune aeriană, *Zborul Unirii*, și care, câțiva ani mai târziu, l-a inițiat pe Alex Papană în arta zborului. Trimis de tata să-i iau ceasul de la reparat și să-i aduc și-o sticlă cu *Vin de Masă*, la kil, ieftin ca braga și bun ca pepenele, l-am cunoscut negreșit, întrucât nu cred să fi fost alți ceasornicari în micul târg, cu case mohorâte ori mai arătoase, după punga celui ce a construit-o. Din strada Sfânta Treime, unde locuiam, către strada Putnei, cu mersul meu iute, de băietan la școala primară, ajungeam lesne la atelierul meșterului, pe care îl zăream anevoie după un geam de sticlă, cu ochelarii și lupa la ochi, trebăluind cu șurubelnițe minuscule la complicatele rotițe și mecanisme ale ceasurilor. În schimbul

prim-ministrului Ion I. C. Brătianu pentru Consiliul Național Român Central. Zborul se efectuase la doar 2.600 de metri cu un Farman 40 nr. 3240. Fiecare membru al echipajului avusese fața protejată de un strat gros de parafină, singura soluție pentru a supraviețui la -40 de grade Celsius. Piloții nu avuseseră nici parașute, nici armament, iar carlinga fusese deschisă pe tot parcursul zborului. Sursa: <https://ziarulunirea.ro/23-noiembrie-zborul-marii-uniri-povestea-aviatorului-mort-in-anonimat-care-a-zburat-la-40-de-grade-cu-documentele-marii-uniri-de-la-1-decembrie-1918-500231/>.

⁵¹ Sursa: <https://sites.google.com/site/romanianatura77/home/avionul-cu-actele-unirii-de-la-1918-zborul-margineni---blaj-la-minus-40-grade>.

⁵² Sursa: <https://adevarul.ro/stiri-locale/alba-iulia/o-misiune-istorica-cum-au-ajuns-documentele-1827685.html>.

unui micuț petic de hârtie, îmi restituia ceasul de mână, gata reparat, un Atlantic contrafăcut, cele originale, din Elveția, neîndrăznind să treacă granița în comunism și să se lupte cu leii jigăriți, moneda clasei noastre muncitoare aflate în drum spre paradis. Îmi spunea, la plecare, câteva cuvinte legate de meserie, precum:

– Uite! I-am schimbat arcul perculator. Și unul dintre cele două telescoape, că era rupt. L-am curățat și uns. Merge ca nou! Să-i spui lui tac-tu să aibă grijă de el! Să nu-l mai ia cu el când lucră la strung, ci doar când iese cu cucoana la plimbare ori la restaurant.

Mulțumeam repede și o luam la fugă către băcănia din colț, unde se afla o marfă mai căutată decât untdelemnul: lăzile cu vin, stivuite frumos, ce se vindeau *ca pâinea caldă*, că doar *băutura era temelia, iar mâncarea, fudulia*. De-aș fi știut că era un vestit aviator și că meseria asta avea să mă aleagă, ca o mireasă nărăvașă, peste ani, și pe mine! Câte nu aveam a-l întreba și câte povești cu zboruri și aeroplanе a asculta! Întârziind, acceptam fără crâcnire *o mamă de bătaie, soră cu moartea*, administrată patern, cu cureaua, de cel care aștepta, vreme de multe ceasuri, însetat, neprețuita sticlă cu băutura.

Revenind la ale noastre, din documentele păstrate în Arhiva Ministerului Apărării aflăm că destoinicului ofițer Ion Papană i s-au *cârpit pantalonii* cu râvnita vipușcă de general. Și nu este de mirare, când aprecierile privind contribuția sa însemnată la mersul treburilor armatei române în vremuri complicate, de armistițiu, pace relativă și război, consemnau în Foile Calificative pe anii 1918 (01.06.1918–31.10.1918) și 1919 (01.11.1918–31.03.1919) preluarea comenzii unei brigăzi de artilerie.

Sub semnătura olografă a comandantului Diviziei 15, generalul adjutant Angelescu, la 9 martie 1919 se nota:

„Generalul de brigadă Papană a comandat brigada 15 artilerie, de la 11 iunie 1918, până la unu noiembrie 1918, când a fost mutat la inspectoratul general al artileriei.

Deși n-a comandat brigada decât aproape 5 luni, acțiunea sa, din toate punctele de vedere, s-a resimțit prin ordinea, disciplina și buna îndrumare dată în educația trupei și, în special, a ofițerilor. Generalul Papană este un distins ofițer de artilerie, atât prin cunoștințele sale tehnice, cât și prin calitățile sale de conștiință, organizare, seriozitate și prin educația sa îngrijită. O calitate prețioasă pe care o mai are este aceea de a fi excesiv de muncitor, neratând niciodată o misiune încredințată, până ce nu o

duce printr-un control riguros și susținut la bun sfârșit. Regret că nu am avut prilejul și prin faptul că a fost de curând mutat și apoi din cauză că activitatea propriu-zis militară a Diviziei 15 a fost cu totul redusă, să pot să-l constat dacă are aptitudini pentru conducerea unei divizii, pentru a-i putea face această propunere”.

Propunerea avea să vină din partea Inspectorului tehnic al Artileriei, generalul de divizie Referendaru, care, prin raportul nr. 131 din 25 februarie 1919, înaintat Marelui Cartier General, menționa:

„Am onoarea a propune pentru comandă de Divizie pe generalul de brigadă Papană Ioan, de la acest Inspectorat, sprijinindu-mă pe cele arătate mai jos.

Generalul Papană Ioan a îndeplinit pe timpul campaniei un serviciu foarte dificil pe care l-a dus la bun sfârșit, datorită activității, energiei și priceperii sale. Serviciile sale au fost atât de bine arătate că, vrând a se duce la trupă, a fost reținut în a lucra mai departe la inspectorat. Pentru modul elogios cum și-a îndeplinit serviciul său, plin de dificultăți mari și răspunderi, a fost înaintat la gradul de general de brigadă. Modul cum și-a îndeplinit serviciul la trupă, înainte de campanie, îi dă dreptul la acest grad. După demobilizarea armatei a fost numit comandant al Brigăzii 15 Artilerie unde, prin cunoștințele sale artileristice pe care le posedă în mod complet și pe care și le-a însușit pe timpul campaniei, cu ocazia diferitelor lucrări și instrucțiuni pentru artilerie întocmite împreună cu ofițerii francezi, a reușit cât se poate de bine a îndruma instrucția trupei și a ofițerilor, în raport cu noile metode de luptă ale artileriei. M-am convins că acest ofițer general este un distins ofițer, are însușiri frumoase militare și cunoștințe solide pentru a conduce mari unități.

Îl propun pentru comandant de divizie”.

Considerând că locul său este în mijlocul trupei, în mijlocul oamenilor, căci a lucrat destul la hârțoage, cu planuri și evidențe contabilești, generalul Papană încearcă, din răspunderi, să lase birourile călduțe ale Inspectoratului Artileriei pentru a primi comanda unei divizii. Era conștient că, odată cu terminarea războiului, nu mai putea progresa în carieră decât aflat la comanda de mari unități.

La 28 mai 1919, în calitate de șef al serviciului artileriei și ajutor al inspectorului artileriei, aflat în subordinea Marelui Cartier General, generalul Papană raportează, ierarhic:

„Corpurile 6 și 7 de armată luând fință și odată cu ele și comandamentele de artilerie de corp de armată, cu onoare vă rog să binevoiți a

intervenii locului în drept, pentru a mi se încredința comanda artileriei unuia dintre aceste corpuri, ca unul ce îmi vine rândul, și, întrucât nu cunosc hotărârea ce s-a luat de comitet pentru comandă de divizie”.

După două zile, prin raportul nr. 124 din 30 mai 1919, adresat Șefului Statului Major General, inspectorul tehnic al artileriei, generalul de divizie Referendaru, solicită:

„Am onoarea a înainta raportul de față al generalului Papană Ioan, care a fost mutat la acest Inspectorat de la Brigada 15 Artilerie pe care a comandat-o timp de 6 luni în condiții foarte bune, pentru a conduce Serviciul artileriei de la Marele Cartier General. Subsemnatul am propus pe generalul Papană la comanda de divizie, fiind convins că este capabil; a comandat din toate punctele de vedere. Dacă nu-i venea rândul la această comandă, îi vine rândul însă la comanda artileriei de Corp de armată, pentru care este cel mai vechi și cel mai bine pregătit în interesul carierei ofițerului. Ar fi necesar să i se încredințeze această comandă. Având, însă, în vedere că generalul Papană este indispensabil Serviciului artileriei, ca unul ce l-a condus în tot timpul războiului în condiții excelente, cu onoare vă rog să binevoii a aproba ca să i se încredințeze comanda Artileriei unuia dintre corpurile de armată ce iau ființă și să rămână atașat la Inspectorat până îi va veni rândul la comanda unei divizii, în care timp se va putea forma sau iniția un alt ofițer cu conducerea Serviciului artileriei la Marele Cartier General”.

În primele 5 luni ale anului următor, 1920, generalul de brigadă Ion Papană este trimis să se ocupe de treburile administrative ale Capitalei, ca ajutor al primarului țărănist, medicul Gheorghe Gheorghian⁵³. După război, care a presupus și o stare de ocupație sub inamic, Bucureștiul se

⁵³ În ianuarie 1920, Gheorghe Gheorghian a fost numit președintele „Comisiunii interimare a Capitalei”, în fapt primar al Bucureștilor. Noul primar și-a început imediat activitatea, iar pe 8 ianuarie a analizat măsurile care se impuneau „spre a se putea face cu oarecare regularitate transporturile cu alimente și lemne destinate Capitalei”, una dintre preocupările cele mai presante ale orașului. Alte neajunsuri semnalate de presă erau curățenia, măsurile igienice precare, iluminatul deficitar și starea proastă a străzilor. Noul primar a continuat să caute soluții pentru îmbunătățirea aprovizionării cu zarzavaturi și carne, deși aceasta era îngreunată de speculă. Pe 23 februarie 1920, Franța a decorat Bucureștii cu medalia „Crucea de război” „pentru orașul [...] care a suportat cu atâta sânge rece și bărbăție asprele încercări ale războiului”. În vara aceluiași an, mareșalul Joseph Joffre s-a deplasat la București și a înmănat decorația primarului Gheorghian. În timpul ceremoniei, care s-a desfășurat în Parcul Carol, mareșalul Joffre a explicat rațiunile decorării, iar primarul Gheorghian i-a mulțumit

confrunța cu grave probleme de aprovizionare și sanitare, în condițiile unei ierni nu tocmai ușoare, fapt ce a impus aducerea unui militar priceput la Primărie, capabil a organiza serviciile comunitare, a reface lanțurile de aprovizionare cu bunuri de consum, îndeosebi alimente și combustibil, a lupta cu specula și cu infraționalitatea și câte altele ce se cereau unei bune gospodării a orașului. Iar generalul Papană, în lipsa unei divizii pe care s-o comande, s-a dovedit *taman bun să-și pună cârca și obrazul la bătaie* pentru binele obștesc. Odată ce și-a îndeplinit și această *muncă à la Hercule, maurul putea să „moară între hârțoage”*, revenind la munca birocratică de la Inspectoratul Artileriei.

Devenit indispensabil, generalului Papană îi va fi greu să ajungă la comanda unei mari unități operative și, implicit, la gradul următor, cel de general de divizie, deși șefii ierarhici nu conțin cu laudele și cu propunerile. Spre exemplu, pe Foaia Calificativă pe anul 1921 (de la 1 noiembrie 1920 la 31 august 1921), nota comandantului Corpului 2 Armată, generalul Ion Popovici, menționează:

„Generalul Papană, comandant al artileriei Corpului 2 Armată, și-a îndeplinit atribuțiile la acest comandament cu laudă. Din punct de vedere tehnic și tactic a alcătuit directivele trupelor de artilerie cu toată priceperea și destoinicia. A luat parte, cu mine, la o călătorie de comandament, unde mi-a probat solide cunoștințe pentru comanda unei divizii. Îl propun cu încredere la comanda unei divizii și la înaintarea excepțională pentru general de divizie”.

Notarea întocmită pentru următoarele două luni (30 august – 31 octombrie 1921) de către inspectorul tehnic al artileriei, generalul de divizie Referendaru, specifică faptul că:

„În luna septembrie și octombrie 1921, generalul Papană a făcut serviciul la Inspectoratul artileriei, ca ajutor al subsemnatului, și pentru acest timp mă refer la notele foarte bune ce i le-am dat anul trecut și la acelea obținute în acest an de la comandantul Corpului 2 Armată, cu adăugirea că am convingerea că va conduce în bune condițiuni divizia ce o va comanda. Îl propun pentru înaintare la gradul de general de divizie”.

Aprecieri, propuneri, cuvinte și fraze frumoase, dar planetele nu se aliniau spre a-i aduce lui Papană comanda unei divizii pe termen de cel puțin un an și gradul aferent, întrucât trebuiau respectate niște criterii

acestui și și-a exprimat „cea mai vie emoțiune” pentru primirea medaliei în numele capitalei României. Sursa: https://ro.wikipedia.org/wiki/Gheorghe_Gheorghian.

stricte pentru a progresa în cariera militară. Iar războiul se terminase și începuse perioada de imens avânt economic, cu afaceri oneroase și în domeniul militar, unele de-a dreptul scandaloase, cu legături ce ținteau chiar Casa Regală, afaceri de care generalul Papană nu a dorit să-și lege numele. Așa că, urmând calea legală, ofițerul avea calități și merite excepționale, dar nu putea fi promovat.

Un rezumat al funcțiilor îndeplinite de generalul de brigadă Ion Papană în perioada 1 noiembrie 1920–31 octombrie 1921, înscrise olograf, sub semnătura generalului Zadik⁵⁴, comandantul Corpului 4 Armată din acea vreme și care, în final, arată neîndeplinirea în totalitate a criteriilor pentru avansarea la gradul următor, se prezintă astfel:

„În acest an, generalul Papană a îndeplinit funcția de Comandant al artileriei Corpului 2 Armată, până la 30 august 1921 și apoi la Inspectoratul general al Artileriei; în tot acest timp este foarte bine notat de șefii săi. Rezumăm activitatea generalului Papană, în tot cursul stagiului în gradul său de general de brigadă. Se constată următoarele:

Este înaintat în grad la unu septembrie 1917 și a făcut serviciul la Marele Cartier General până la 1 mai 1918. Este foarte bine apreciat în acest timp de Inspectorul general al Artileriei, ofițer foarte bun de artilerie, care cunoaște foarte bine regulamentele de artilerie și la cele 3 arme în luptă, ofițer care a muncit în toată cariera sa.

De la 1 mai 1918 a comandat Brigada 15 Artilerie, unde este notat că acțiunea sa s-a resimțit prin ordine, disciplină și bună îndrumare dată în educația trupei și a ofițerilor. Este extrem de muncitor, nelăsând niciodată o misiune ce i se încredințează până nu o duce la bun sfârșit. Distins ofițer de artilerie prin cunoștințele și seriozitatea sa.

⁵⁴ Iacob Zadik (8 decembrie 1867–8 aprilie 1970), uneori ortografiat și Zadic, de origine armeană, a fost unul dintre generalii Armatei României din Primul Război Mondial, îndeplinind funcțiile de șef de stat major al Armatei de Nord și Armatei 1, în perioada 1916–1917, și comandant al Diviziei 8 Infanterie, în perioada 1918–1919, distingându-se în cursul Bătăliei de la Mărăști din anul 1917. La 11 noiembrie 1918, trupele române conduse de generalul Iacob Zadik intră în Cernăuți, restabilesc ordinea și participă la preluarea puterii. Ulterior, la 28 noiembrie 1918, este convocat Congresul General al Bucovinei în Sala sinodală a Reședinței Mitropolitane din Cernăuți și se votează unirea Bucovinei cu România. Ca unul dintre participanții de seamă la victoria de la Mărășești, a fost însoțitorul oficial al mareșalilor Franței, Joffre, comandantul suprem al armatelor franceze în anii 1915–1916, și Foch, comandant al forțelor franceze în anul 1918, cu prilejul vizitelor acestora în România în 1920, respectiv în 1922. Sursa: https://ro.wikipedia.org/wiki/Iacob_Zadik.

De la 1 noiembrie 1918 la 6 decembrie 1920, la Marele Cartier General, Inspectorul Artileriei unde este foarte bine notat.

De la 6 ianuarie 1920 la 15 mai 1920 este ajutor de primar la Comuna București.

De la 15 mai 1920 la 31 octombrie 1920, la Inspectoratul Artilerie.

De la 1 noiembrie 1920 la 31 octombrie 1921, la Corpul 2 Armată și Inspectorat, unde, de asemenea, este foarte bine notat și propus la înaintare la gradul de general de divizie. Ofițerul face parte din promoțiile propozabile anul acesta. Anul trecut Consiliul superior al Armatei l-a admis la comanda de divizie; îndeplinește condițiile de vechime pentru înaintare și îi lipsește stagiul de un an la comanda de divizie, precum și condițiile prevăzute de articolul 48 din lege”.

Urmarea întregii tevaturi privind avansarea generalului de brigadă Ion Papană la gradul de general de divizie se finalizează cu avizul nefavorabil al Inspectorului de Armată, generalul Lupescu:

„Notele șefilor ierarhici nu caracterizează condițiile cerute de articolul 32 aliniatul 2, dar putea lua de bază admiterea pe tabloul la comandă de divizie corespunzător gradului de general de divizie din anul trecut, dar nu va putea îndeplini în cursul anului 1921–1922 stagiul de un an la comanda unei divizii. Deci nu poate fi propozabil”.

Foaia Calificativă pe anul 1922 (1 noiembrie 1921–10 martie 1922) ne arată că generalul Ion Papană se află o scurtă perioadă de timp la comanda Diviziei 7 infanterie⁵⁵, subordonată administrativ Corpului

⁵⁵ Divizia 7 Infanterie, la data de 8 august 1919, a intrat în Budapesta, punctul de comandă al diviziei fiind stabilit la Hotelul „Hungaria”. Misiunea încredințată mării unități romașcane a constituit-o asigurarea ordinii și siguranței în capitala Ungariei. Documentele de arhivă și imaginile iconografice dovedesc faptul că unitățile din compunerea Diviziei 7 Infanterie au sprijinit cu alimente și au asigurat servicii medicale populației civile din zona de responsabilitate. Marele Cartier General român a ordonat, la data de 9 octombrie 1919, ca unitățile din compunerea Divizia 7 Infanterie să înceapă deplasarea către țară cu destinația Ploiești și Buzău. Scopul acestei măsuri a fost de a asigura buna desfășurare a primelor alegeri libere de după înfăptuirea „Marii Uniri”. După îndeplinirea cu succes a misiunilor încredințate, în conformitate cu Ordinul nr. 5.036 din 21 noiembrie 1919 al Marelui Cartier General, unitățile Diviziei 7 Infanterie au început deplasarea către garnizoanele de reședință. La data de 7 decembrie 1919 a avut loc intrarea triumfală în orașul Roman a trupelor Diviziei 7 Infanterie, care au contribuit, cu numeroase jertfe de sânge, la înfăptuirea României Mari. Sursa: Sorin Grumuș, *Campania Armatei române din Ungaria în anul 1919. Rolul Diviziei 7 Infanterie din Roman*, în ACTA MOLDAVIAE MERIDIONALIS, XLIII 2019, pag. 74.

4 Armată, condus de generalul Zadik și, operativ, Comandamentului Militar al Basarabiei. Astfel, generalul Popovici, comandantul militar al Basarabiei, nota:

„Generalul Papană Ion a fost numit comandantul Diviziei 7 la 1 noiembrie 1921 și a avut acest comandament până la 10 martie 1922. În tot acest timp a dovedit prea bune aptitudini pentru conducerea unei divizii și am regretat plecarea așa de repede de la acest comandament. Îl cunosc pe generalul Papană încă de când comanda artileria la Corpul 2 Armată și susțin cu încredere înaintarea sa la gradul de general de divizie, dându-i-se din nou comanda unei divizii”.

Nu știm din ce cauză i s-a luat comanda Diviziei 7 Infanterie. Cert este faptul că generalul Ion Papană revine în Inspectoratul Artilerie, fiind numit, aproape imediat, comandantul școlilor de aplicație ale acestei importante arme. Este ceea ce atestă Foaia Calificativă pe anul 1922 (13 martie – 31 octombrie 1922), unde, în nota comandantului, sub semnătura aceluiași inspector tehnic al artileriei, generalul Referendaru, aflăm că:

„În martie 1922 a fost numit comandantul Școlilor de aplicație ale artileriei; în această calitate a condus în special cursul de informație de la școala de tragere urmată de colonei și generali de artilerie și din celelalte arme.

În această grea misiune, generalul Papană a dezvoltat o considerabilă muncă și a dovedit că cunoaște și poate aplica foarte bine principiile de luptă ale artileriei în marile unități, divizie și corp de armată. De asemenea, a dovedit că cunoaște și poate aplica în bune condițiuni modul de conducere al marilor unități. Datorită muncii fără preget și a cunoștințelor sale, Școala de tragere a artileriei a dat și anul acesta rezultate foarte bune, imprimând un pas înainte în progresul acestei arme”.

Să mai consemnăm și faptul că, la 21 august 1922, inspectorul tehnic al artileriei, generalul de divizie Referendaru, nota cu cerneală roșie în Memoriul personal al ofițerului:

„Pe anul 1922–1923 generalul Papană Ion a fost caracterizat de Consiliul superior al Armatei drept admis pentru înaintarea la gradul de general de divizie și pentru comanda diviziei”.

Și datele privind evoluția carierei militare a generalului de brigadă Ion Papană se încheie aici. Nu s-a găsit niciun conțopist, niciun soldat furier care să înscrie vreo frază finală în memoriul personal al ofițerului, cum ar fi: „trecut în rezervă cu ordinul..., nr..., din... sau decedat la

data de..., scos din evidență”. Noroc că în cartea lui V. Firoiu îl aflăm pe generalul Papană, în noiembrie 1939, în mijlocul unor acțiuni ce vizau salvarea, din prăpădul unui cumplit viscol, a fiului său, Alex, aflat la Sinaia într-un moment de mare cumpănă. Atunci era, fără îndoială, *la civilie, dar cu mintea tot la cătănie*.

Adevărat este că unele surse îl nominalizează pe generalul Papană ca deținând, în 1930, funcția de inspector general tehnic al armatei sau ca obținând gradul de general de divizie în 1933 (cam târziu, după trecerea a 16 ani); însă, cunoscând confuziile create într-un secol de publicistică din România, amplificate, în ultimul timp, de o anumită ușurință cu care publicațiile on-line își editează lucrările, preferăm să dăm crezare Arhivelor Militare, unde, fără puțință de tăgadă, activitatea ofițerului se oprește brusc în anul 1922. Dacă lucrurile au stat altfel, vinovatul de serviciu sunt doar eu. *Mea culpa!*

Așa că, cerându-ne iertare pentru amplexarea atribuită, punem punct relatărilor privind cariera militară a generalului Ion Papană. O carieră ce se suprapune cu momente de seamă din istoria atât de încercată a poporului român, unde armata ei a plătit prețul cel mare pentru Reîntregirea Neamului și Neatârănarea Țării.

Dar, stupoare! Câțiva neuroni mai căpoși nu-mi dau voie să las cariera generalului Ion Papană *în coadă de pește* și să induc în eroare cititorii. Scotocind mai adânc prin bogatele surse on-line după Afacerea Skoda⁵⁶, o afacere tenebroasă din perioada interbelică, cu masive importuri de tunuri de câmp și de muniție aferentă, îl găsesc pe general în componerea delegației permanente a Consiliului de Apărare al Țării privind

⁵⁶ **Afacerea Škoda** a fost un puternic scandal politico-financiar care a zguduit viața politică din România interbelică. La baza lui a stat un contract pentru înzestrarea armatei române cu armament în valoare de aproximativ 7 miliarde de lei, semnat în 1930 de guvernul Maniu cu Uzinele de armament Škoda din Cehoslovacia. Stipulat în netă defavoare față de Statul Român, contractul a provocat o puternică criză politică, scoțând la iveală corupția generalizată din aparatul administrativ al Statului, starea extrem de precară a Armatei Române, violarea secretelor de stat, implicarea politicienilor până la nivelele cele mai înalte, culminând cu implicarea regelui Carol al II-lea și a camarilei regale. Cazul a scandalizat opinia publică și a fost cap de afiș pentru mai mulți ani de la izbucnirea lui. A fost pe larg instrumentalizat de partide și de oamenii politici, având în final un efect devastator asupra încrederii populației în instituțiile statului democratic, în contextul în care Europa se afla în plin proces de înarmare și în pragul izbucnirii celui de-Al Doilea Război Mondial. Sursa: Enciclopedia României https://enciclopediaromaniei.ro/wiki/Afacerea_%C5%A0koda.

apărarea națională. Deținea pe atunci funcția destul de importantă de inspector general tehnic, o funcție similară, în zilele noastre, cu aceea de subsecretar de stat și șef al Direcției Generale pentru Armamente. În ședința din 19 decembrie 1930, generalul Ion Papană⁵⁷ arăta cam care ar fi fost necesarul de echipamente, materiale și tehnică de luptă pentru armata română, în condițiile în care se întrezărea că Rusia, fostul nostru aliat de conjunctură în Primul Război Mondial, începea să-și arate din nou colții de putere militară regională, alături de neștirbita aroganță de mare imperiu, ce urmărea împlinirea neabătută a Testamentului țarului Petru cel Mare – de a-și întinde stăpânirea dincolo de gurile Dunării. Împărăția rusească⁵⁸, afirma poetul național Mihai Eminescu, „*nu este*

⁵⁷ „Generalul Papană, inspector general Tehnic, arată următoarele: Rusia a semnat o convenție că nu va face uz de gaze, însă face pregătiri în stil mare pentru a le întrebunița. În ceea ce ne privește pe noi, este nevoie a dispune atât de mijloace de apărare, cât și de mijloace de atac. Mijloacele de apărare: trebuie să dispunem de măști atât pentru armată, cât și pentru o parte din populația civilă. Azi nu avem nimic. Mijloacele de atac: trebuie create 9 batalioane speciale de gaze. Gazele de luptă: trebuie create fabrici pentru producerea lor. Cantitatea necesară pentru încărcarea munițiilor toxice (25% din totalul necesar unui an de război), precum și pentru atacul chimic este: fosgen – 4.000 t/anual; iperită – 1.200 t/anual; arsine – 800 t/anual; arbanită – 7.000 t/anual; clorhidrină sulfurică cu trioxid de sulf – 7.000 t/anual. Pentru toate nevoile arătate ar trebui o sumă de cca. 20 miliarde lei (inclusiv pentru populația civilă). S-a prevăzut însă o primă etapă de 5 ani, în care să se realizeze programul arătat la tabelul V din rezumatul «Memoriului Inspectoratului General Tehnic» (Anexa nr. 2). Costul acestor materiale, de primă urgență, ar fi de cca. 34 miliarde lei. O altă mare nevoie a armatei noastre este și crearea instalațiilor și fabricilor pentru explozivi și pulberi. Este absolut nevoie a se crea: a) o fabrică pentru acidul azotic, fără de care nu se poate avea nici pulberi, nici explozivi. Debitul necesar este de cca. 7.800 t/anual și ar putea fi asigurat de Fabrica de la Dicio – Sânmartin; b) mărirea Fabricii de Pulberi la 2.700 t/anual; c) o instalație pentru amoniac (care poate înlocui trotilul în timp de război) debit 6.100 t/anual; d) o instalație pentru toluen pe lângă Rafinăria Steaua Română, debit 1.500 t/anual. Realizarea celor de mai sus se poate face cu suma de cca. 200 milioane lei; e) Fabrica de Trotil care se poate crea printr-un aranjament cu Fabrica de Explozivi din Făgăraș. În rezumat trebuie luate măsuri pentru a se rezolva următoarele probleme de interes primordial: 1) măștile; 2) fabricile de gaze; 3) fabricile de acid azotic; 4) fabrica de trotil”. Sursa: Dr. Luminița Giurgiu, *Deciziile delegației permanente a Consiliului Superior al Apărării Țării privind apărarea națională (Ședința din 19 decembrie 1930)*, în *Buletinul Arhivelor Militare Române*, Anul XVII, nr.4 (66), 2014, https://amnr.defense.ro/webroot/fileslib/upload/files/Revista_Document/Revista_066_2014.pdf.

⁵⁸ Dorel Bușe, *Testamentul lui Petru cel Mare sau Rusia și obsesia Mării Negre*, Istoria Medievală Universală, Sursa: <https://historia.ro/>.

un stat, nu este un popor, este o lume întreagă, care, negăsind în sine nimic de o măreție intensivă, caută mângâierea propriei măririi în dimensiunile mari. Lupta între turci și ruși este o consecință firească a deosebirelor de credințe; dar mai mult decât din această deosebire, luptele au urmat din prisosul de putere omenească, ce s-a produs totdeauna în Rusia. Țarul este puternic și nu știe ce să facă cu puterile de care dispune. Chiar înlăuntrul împărăției sale, nici prin munca pacinică, nici prin lucrare sufletească, aceste puteri nu se pot consuma; pentru aceea, ei dau mereu navală în afară – altfel ar trebui să se mistuiască în lupte interne [...].

Ei nu sunt poporul plin de îndărătnică mândrie, ce provoacă pe alte popoare la luptă dreaptă și întăritoare; sunt poporul ce-și dă mereu silința să dezarmeze pe celelalte popoare, pentru ca apoi să și le supună. Pentru aceea, ocuparea pe cât se poate de îndelungată a țărilor străine este unul dintre semnele deosebitoare ale politicei rusești; e peste putință ca o țară să fie timp mai îndelungat ocupată de oștiri străine, și mai ales de oștiri ce au în purtarea lor dulceața omorâtoare, fără ca în populația țării să nu scadă energia vitală, fără ca ocupația să nu devie o deprindere și încetul cu încetul o trebuință din ce în ce tot mai viu simțită”.

Nimic concludent în afacerea Skoda, care să-l incrimineze pe generalul Papană în scandalosul caz de corupție și de înavuțire fără just temeii. Alții au fost făptașii ce au prăduit visteria țării. Și alții și-au umplut buzunarele ce le atârnavă până la genunchi. La toată garderoba lor și a neamurilor lor pofticioase de parale nemuncite până la a șaptea generație. Vinovați dovediți, puțini. Un acar Păun, vinovatul de serviciu, în persoana unui general ce era, pe atunci, secretarul ministrului de război, ce și-a tras un glonte în cap trei ani mai târziu și... cam atât.

În astfel de condiții, cred că a venit vremea să-l trimitem, fie și beletristic, pe generalul Papană la pensie. Avea vreo 60 de ani, cu o carieră militară de peste 40 de ani *bătuți pe muchie* și își putea lăsa la ușă cizmele ofițerești, lustruite și întinse pe șanuri de lemn, iar hainele de cătană bătrână, îmbălsămate, din belșug, cu naftalină, puteau face cunoștință cu drăgălașele umerase, gata pregătite, pentru când și dacă *va mai suna goarna*. De acum, hainele civile îi vin *ca turnate*, iar pensia, fără a fi îndestulătoare, că, atunci, ca și acum și dintotdeauna, *bugetul țării se afla la mare strânsoare*, acoperea în mică măsură nevoile existențiale și sociale, de reprezentare și de cultură, ale unui general. Nu știm dacă ofițerul nostru a intrat în politică ori a putut fructifica în vreun fel imensa sa pregătire, bogata sa experiență în învățământ sau în altă parte,

într-o societate capitalist, aflată, după un pustiitor război și-o crâncenă criză mondială, într-o *iuțeală de nedescris, de boom*, de avânt economic. Avea o viață de familie exemplară, se bucura de averea soției și de ce mai reușise să agonisească pentru vremuri grele, avea un fiu, Alexandru, ce-i purta numele și pe care se simțea, încă, nevoit să *fie cu ochii*, să-l supravegheze și să-l îndrume îndeaproape. Că *gărgăuni* mulți avea copilul în cap, dintre care ideea de a se face aviator, ca aceia care, cum se ridică în văzduh, *cad ca muștele* – ideea i se părea de-a dreptul nebună. Avea pentru ce trăi, ani mulți ori puțini, *cât o vrea Domnul*, dar tristețea rămâne, după atâta *amar de vreme*, cu o carieră militară retezată parcă prea brusc. Dacă nu ar fi făcut destule pentru Țară, ar fi fost de înțeles. Se simțea, poate, aruncat ca *o obială asudată de soldat*, netrebuincios și fără să se bucure de cuvenitul respect. Poate doar istoria să-i consemneze faptele și noi, cu modesta noastră trudă, iar Dumnezeu, gândurile. Poate fiul i se va face inginer și nu militar, pentru a clădi România prosperă, mama unei națiuni truditore și blânde, căpușată, încă, ca un perpetuu blestem, de mârșave clici conducătoare, venetice, trădătoare și veșnic nerecunoscătoare. Poate...

„Apt să opereze repede și departe,
deasupra uscatului ca și deasupra mării,
avionul pare a fi unificatorul strategiilor”

Hervé Coutau-Bégarie⁵⁹

UCENIC LA POARTA ZBORULUI

Vuia, Vlaicu, Coandă au fost mai întâi ingineri și abia apoi aviatori. Pe ei nu i-a învățat nimeni să zboare, ci, prin încercări repetate, inovând și îmbunătățindu-și mașinările zburătoare și tehnicile de a le conduce prin aer, s-au ejectat de pe plaiurile noastre mioritice și de prin străinătăți drept în Olimpul Aviației, aureolând cu geniile lor elita mondială a Aeronauticii, în vremuri când zborul cu aparate mai grele decât aerul erau contestate de renumiți oameni de știință și de prestigioase academii. Apoi drumurile au început să se despartă, iar aviatorii au început să fie preocupați mai mult de zbor, de a dezvolta tehnica de pilotaj până la nivelul de înaltă măiestrie, de a utiliza avionul în scopuri din ce în ce mai diverse, spre folosul omenirii.

Alexandru Papană va decide scurt și hotărât ce-și dorește să facă în viață, chiar dacă familia, îndeosebi tatăl, încerca să-i canalizeze viitorul spre o anumită direcție. Dilema dintre cele două admirabile profesii, *inginer sau aviator*, va fi rezolvată, la un moment dat, de către tânărul Alexandru în maniera în care ilustrul său tiz din antichitate a rezolvat problema nodului gordian. Ce va urma? Școala de la Cotroceni, cu o mili-tărie coborâtă din podul în care o ascunsese chiar tatăl său, generalul, ce l-a ferit de încorsetarea adolescenței în rigorile liceului militar. Apoi alte școli și, în sfârșit, *în carlingă*, cu zboruri în dublă și simplă comandă, exerciții din ce în ce mai complexe în tehnica de pilotaj, navigație aeriană, raiduri, brevetul de pilot, dar *ucenicia la poarta zborului* parcă nu se

⁵⁹ Hervé Coutau-Bégarie (22.11.1956–24.02.2012), profesor universitar și președinte al Institutului de Istorie Comparată de la Sorbona, specialist în strategii militare globale. Mi-a fost un strălucit dascăl și îndrumător pe timpul studiilor post-academice (Collège interarmées de Défense, École Pratique des Hautes Études, Sorbonne, 1998–1999).

mai termina. Din toate a învățat cât i-a trebuit pentru a-și apropia visul de aur înscris cu energii subtile dinainte de conștientizarea existenței sale umane, zborul.

INGINER SAU AVIATOR?

Luna lui Cireșar acoperă orașele din sudul țării cu o purpurie man-tie caniculară, întreruptă de scurte reprize cu furtuni nimicitoare, ce îngroapă sub interminabile torente de gheață copaci și trotuare, clădiri, șosele și automobile, obligând pietonii să se ascundă în grabă, reptilian, pe unde apucă fiecare. Criza climatică, inversarea polilor Pământului, fel și fel de teorii apocaliptice vin să bage omenirea în groază, ca să-și ceară, umilă, extincția, spre folosul bogaților lumii, ce și-au pregătit din timp oaze private și luxoase bordeie din beton, cu ascensoare rapide ce coboară adânc în străfunduri, chiar și cuprinzătoare nave spațiale, care să-i poarte spre colonii planetare ori satelitare și spre noi orizonturi astrale.

Doar tinerii absolvenți de liceu zburdă voioși prin orașul mistuit de căldură, fac selfie-uri, râd, cântă și dansează, spun glume, își aruncă sub o ploaie de flori tichiile în aer. Gata cu școala! *Să vină vacanța cu trenul din Franța!* Și marea cea albastră cu plaja ei nebună de la Vama Veche, unde noaptea cântă manele și dansezi ca *lovit de streche* sub obscurul *Clar de Lună*. Iar romanticul răsărit de soare iute adoarme sub opiacee, sub vise, îngropând în nisipul reavăn iluzii pierdute, jurăminte pretinse, iubiri aprinse și degrabă stinse.

Amintirile mai răscolesc doar o prăfuită generație, ce, jună fiind, a germinat o nație, pe vremuri reci de dictatură, când proteinele se administrau pe rație:

... *Ani de liceu, cu emoții la română,*

... *când la mate dai de greu.*

Ani de liceu, când ții soarele în mână

Și te crezi legendar Prometeu⁶⁰.

⁶⁰ „*Ani de liceu*” este unul dintre cele mai iubite șlagăre ale anilor '80. Piesa a fost compusă de Florin Bogardo în 1986 și interpretată alături de soția sa, Stela Enache. Un an mai târziu, melodia a fost inclusă pe coloana sonoră a filmului „Liceenii”, cu Oana Sârbu și Ștefan Bănică în rolurile principale. Sursa: <https://www.europafm.ro/melodii/stela-enache-florin-bogardo-ani-de-liceu/>.

Cișmigiul, cândva un spilcuit parc din mijlocul capitalei, azi, sub cârmuiala primăresei pogorâte, potrivit unui pur și oneros îndemn european globalist, dintr-un arondisment de pe malurile Senei, îmbie trecătorii grăbiți cu insalubre miresme. Doar câțiva bătrânei, lângă o băncuță bogată în noroace risipite din aer de către hulpavii porumbei, își urmăresc îngrijorați nepoții, ceva mai înalți *de-o șchioapă*. Surprind un nevinovat dialog, într-o limbă română aproximativă:

– Eu sunt Michael. Pe tine cum te cheamă?

– George, spuse scurt celălat copil, înghițindu-și voit cuvintele.

După alte câteva fraze, din care aflu că Michael s-a născut în America, din părinți români, dialogul celor doi pare a prinde brusc viața:

– Tatăl meu face nave spațiale. Al tău ce face? întrebă Michael.

– Ce spune mama, răspunde ușor jenat introvertitul George.

Pufnind în răs, mă îndepărtez ușor, neștiind dacă e vorba de o glumă matură, expresia exacerbată a emancipării feminine. Poate răspunsul copilului încerca să mascheze jobul tatălui, care ținea de serviciile secrete. Sau poate că tatăl din scurta discuție era un amărât, un *tăietor de frunze la câini*, ce-și găsea cu greu de lucru în peisajul citadin lipsit de fabrici, furnale și uzine. Azi, clasa muncitoare mai are buzunare pline cu gologani doar în paradis.

Luându-mi gândul și privirea de la cei doi copii, mă uit îngrijorat la cerul albastru al orașului și zăresc, la înălțimi mari, de multe mii de metri, nenumărate puncte negre și mici siluete argintii de avioane ce lăsau în urmă dăre groase, alburii, ce apăsau parcă mai tare cupola de foc asupra metropolei de pe malul Dâmboviței. Războiul de la granițele de nord și est ale țării, cu Vecinu' atacat de imperiul Urs, intra în cel de-al treilea an și cam toate căile aeriene europene erau deja translatate spre vest. Acestora li se adaugă numeroasele avioane NATO ce se antrenează ori execută misiuni de poliție aeriană în spațiul aerian românesc, parte integrantă a spațiului aerian al alianței nord-atlantice și al Uniunii Europene. Bine că nu suntem (încă) invadați de roiuri agresive de drone, că Patrioatele sisteme antiaeriene americane sunt puține și scumpe, iar adăposturile sunt pline de butoaie cu varză murată, damigene cu vin dospit și cu tot felul de acareturi netrebuincioase, agonisite cu trudă în anii comunismului.

Cu o sută de ani în urmă, fix în anul de grație 1924, în același oraș, București, poate în același liceu, „Gheorghe Lazăr”, cu Alexandru Papană printre absolvenți, cred că ceremonialul de final de an școlar

a durat puțin. O scurtă alocuțiune din partea directorului Constantin Ionescu, zis Barbarossa⁶¹, încă vizibil marcat de pierderea celor doi copii ai săi. Apoi mesajul rostit de șeful promoției, care din fericire nu a fost Papană, pentru că altfel ar fi trebuit să răscolesc iarăși arhivele, ca să vă informez pe voi, dragi cititori, ce gânduri i-au trecut atunci prin minte, cum le-a așternut pe un petic de hârtie și le-a rostit mulțimii adunate, probabil dezinteresate și nerăbdătoare să părăsească în grabă ceremonioasa adunare.

Deodată, schimbând frecvența neuronală, redeschid difuza fereastră a Timpului, ce mă trimite iar la plimbare prin Cișmigiu, cu arborii săi seculari din vechii Codrii ai Vlăsiei, dar și cu diferite specii ornamentale, care, alături de magice aranjamente florale, te îndeamnă la visare și la tihnită pace sufletească. Nu se aud tramvaiele, nu este praf, nu se văd automobilele, nu se dau nebunii cu motocicletele. Cerul de un albastru infinit se scaldă în lac, sătul de atâta arșiță. Alături e restaurantul Monte Carlo. O construcție a arhitectului Mincu, plină de farmec venețian, dominată de o fațadă împodobită cu coloane și arcade, deasupra cărora se înalță maiestuos un acoperiș țuguat de țiglă, în stil parizian. Un mic ponton ducea la pavilionul central, legând țarmul de o fermecătoare insuliță, în jurul căreia alunecau mândre bărcile și zglobiile rățuște. Eleganțul local ne ispitește cu fum de grătare încinse și cu muzică franțuzească.

Spre deosebire de celelalte localuri din Cișmigiu, Monte Carlo era cunoscut ca loc de întrunire al burgheziei bucureștene, care, după

⁶¹ Constantin G. Ionescu (1872–1930), supranumit Barbă și Barbarossa, a fost director al Liceului „Gh. Lazăr” între 1919 și 1925. Sursa: <https://www.marturisorii.ro/2016/12/18/cu-blandete-spune-cuvantul-mantuieste-ma-mircea-vulcanescu-in-visul-surorii-sale-mihaela-vulcanescu-povestit-lui-mircea-eliade-scrisoare-document/>. Bucureștiul interbelic a fost cutremurat, acum aproape 100 de ani, de o tragedie petrecută pe Lacul Pasărea din împrejurimile Capitalei, chiar la poalele Mănăstirii Pasărea. În luna mai 1922, o barcă în care se aflau copiii unor directori de școli prestigioase și prietenii lor s-a răsturnat, iar doi dintre ei, frate și soră, Bebe și Ella Ionescu, au murit înecați. Cel care a încercat să-i salveze pe toți a fost filosoful Mircea Vulcănescu (1904–1952), pe atunci un tânăr de nici 20 ani, student la Filosofie și Drept. Tatăl îndurerat era celebrul Barbarossa, Constantin Ionescu pe numele său, directorul Liceului Gheorghe Lazăr din București, care este menționat în „Cișmigiu & comp”, nemuritoarea carte a adolescenței, scrisă de Grigore Popescu-Băjenaru. Sursa: <https://adevarul.ro/stiri-locale/constanta/tragedia-care-a-cutremurat-bucurestiul-interbelic-2056143.html>.

obișnuitele plimbări prin parc, se retrăgea la mesele din apropierea lacului, petrecându-și timpul servind cafea și discutând, după moda vremii, subiectele de interes ale zilei. „*La Monte Carlo nu erau ospătari cu șorțuri mototolite, ci chelneri cu jiletci în dungi; vinul nu se bea de la butoi, ci întotdeauna la sticlă, iar berea era de la Opler; în timp ce peștele mărunt servit prăjit înaintea fripturilor era substituit de entrées-uri savante precum vol-au-vent sau pește în aspic. Pătrunseseră și felurite mirodenii orientale cu care erau gătite garniturile din orez, în timp ce țoiul de țuică de Muscel se preschimba în flûte à Champagne*”⁶². Dimineața, localul era vizitat de elevii mai nonconformiști de la Liceul „Lazăr”, dornici de un lapte bătut sau de o prăjitură bună, unde, bănuim, venea mai rar ori mai des Alex Papană.

Câțiva bărbați îmbrăcați șic, cu monoclu, stau pe băncile îngrijite ale parcului și citesc știrile din gazete. Aflu din *Universul* că la Paris plouă, dar Jocurile Olimpice continuă nestingherite și că pe Tamisa e ceață la mal. Dincolo de Ocean, nicio știre. Cu siguranță Statuia Libertății n-au furat-o încă apașii ce s-au îmbătat în Potomacul plin de whisky deversat de șerifii păzitori ai legii, căci suntem în plină prohibiție americană. Așa că putem lua în continuare lumină fără damf de alcool de la Apus, vegheați de nestinsa făclie a democrației.

Alături este un mic grup de băieți ce se credeau pe maidan, bătând mingea la o poartă ori jucându-se cu cercul. Aproape brusc, sus, pe cer, chiar deasupra coroanelor bogate ale arborilor, cu un bâzâit specific de motor, trecu un aeroplan decolat de puțină vreme de pe Dealul Cotrocenilor. Unul dintre copii începu să strige:

*Avion, cu motor,
Ia-mă și pe mine-n zbor,
Să mă fac aviator!*

Revin la dilema din paginile cărții și observ că, pentru absolvenți, atunci ca și acum, urma o lungă vară fierbinte, unde gradele din termometre erau stimulate să urce amețitor de emoțiile altor încercări ale vieții, alegerea unei profesii și continuarea studiilor la nivelul superior al vreunei facultăți fiind printre cele mai mari.

⁶² Sursa: Filip Lușă, „*Monte Carlo*”, povestea restaurantului pe apă, „*ca la Veneția*” din mijlocul Parcului Cișmigiu. Acum aproape un secol era mai mare și complet diferit, în b365.ro, din 30.07.2024, <https://b365.ro/monte-carlo-povestea-restaurantului-pe-apa-cala-venetia-din-mijlocul-parcului-cismigiu-acum-aproape-un-secol-era-mai-mare-si-complet-diferit-538864/>.

Ce va face Alexandru Papană în continuare? Într-un roman polițist ar deveni detectiv sau infractor. Într-unul de dragoste, putea avea orice meserie, întrucât, fie în rol de Romeo, fie în cel de Casanova, doar iubirile contează. Uneori nu contează nici măcar numărul lor. Un roman SF l-ar putea plasa pe o planetă pustie ori pe o navă intergalactică, supus la fel și fel de încercări pentru a salva Universul de nebănuite dezastre.

Dar Alexandru Papană nu este un personaj fictive, chiar dacă, în lipsa multor informații, unele detalii le putem suplini prin imaginație, fabricând o realitate nouă. Distorsiunile previzibile pot fi estompate, potrivit unor teorii cuantice, prin salturi succesive în frecvență a unor gânduri cu care autorul încearcă să pipăie realități trecute. Dar oare mai există în memoria Universului o astfel de Realitate? Știm aproape cu certitudine că, în lipsa originalului, copiile pot fi ușor mistificate. Așa au apărut legendele, miturile, poveștile de adormit copiii și chiar pagini întregi de istorie scrise la porunca celor aflați la putere.

Aplicând principiile relativității restrânse, gândurile îmi zboară cu o viteză hiperluminică, scormonind prin fante spațio-temporale, străbătând hăul de necuprins al găurilor negre și, luând-o pe nebănuite scurături galactice, prin așa-zisele *găuri de vierme*, vor să-mi creeze realități noi, care să corespundă propriilor dorințe. Deodată, de undeva din neant, aud telepatic o metalică voce de extraterestru ori de robot spațial ruginit de plictiseală:

– Prea multă filozofie, tinere pământean! *A secat și apa în puiă* de când tot bați ideile cu barosul fantasmagoriei.

Ridic atunci aviația gândurilor la înălțimea de luptă cu vrăjmașul îndoielilor și decid. Alexandru Papană lasă deoparte proiectele de viitor privind aviația și merge la facultate, să se facă inginer⁶³. De fapt, nu decid eu, nici Alexandru, ci tatăl, generalul, ale cărui dorințe și calcule pentru viitorul copilului trebuiau musai să fie împlinite. Dintre cele câteva ședințe de prelucrare intelectuală a fiului, cea care a avut un relativ succes ar putea fi redată de următoarea discuție, petrecută într-una dintre zilele imediat următoare absolvirii liceului:

– Acum, că ai terminat liceul, sper că te-ai gândit bine, Puiule, ce vei face în continuare.

⁶³ Ca Saligny sau inventator ca Edison și, de ce nu, ca Marconi, un om care să aducă foloase întregii omeniri și mândrie Țării Românești. Sursa: V. Firoiu, *Alex Papană și destinul lui*, pag. 11, Editura Albatros, 1972, Iași.

– Ți-am mai spus, tată. Vreau să mă fac aviator. Să zbor. Să cutreier lumea. Să admire toți cum un român, un Papană, reușește să se înalțe cu avionul său atât de sus, încât să-l vezi mai mic decât un purice, apoi coboară vijelios, cu o viteză amețitoare, se răsuțește, se învârte, face tumbe ca un acrobat prin aer și aproape atinge cu aripile scăfârliile privitorilor atunci când redresează aeroplanul.

– Măi, copile! Asta nu e profesie, ci o riscantă îndeletnicire de circar al văzduhului. Firește, avioanele s-au mai perfecționat, au căpătat fel și fel de întrebuințări, chiar și armata are mare nevoie de ele. Matematic, dintr-o promoție de piloți nu supraviețuiesc, în primii 5–6 ani, nici jumătate. Asta în vreme de pace, darămite la război. Așa că eu zic să te potolești. Cum s-a potolit și Henri, băiatul lui Coandă. A căzut cu aeroplanul făcut de el, de a zis *mersi* că a scăpat cu zile și s-a învățat minte. Inginer destoinic, fabrică avioane la Bristol, dar îi lasă pe alții să zboare cu ele. Îi merge mintea, că doar eu l-am învățat matematică și, iscoditor din fire, descoperă noi principii și efecte din mecanica fluidelor, născoceste lucruri folositoare pentru om și este deja un fel de savant recunoscut. Păcat că lumea îl cunoaște doar ca francez, fără a-i ști prea bine obârșiile de român, că doar îi oltean de-al nostrum, de Jiu.

– *Oui, papa.* Dar asta i-a plăcut lui Henri. Să facă inginerie. Mie îmi plac iuțeala și acțiunea. Îmi place să scot din avion, acolo, în aer, tot ce are mai bun: viteză, manevrabilitate.

– Până acum ți-am cam făcut toate poftetele. Ți-am luat motocicletă roșie, de ai băgat în sperieți toți copiii și toate cucoanele? Ți-am luat! Ba chiar te-am și ferit de necazuri din partea agenților de poliție care te reclamau că nu mergi potolit pe șosele.

– *Oui, papa.*

– Te-am lăsat să bați mingea cu hăbăugii ăia din echipa de fotbal? Și când aveai meciuri, școala te cam încurca, nu-i așa? Și câte altele. Nu mai stau acum să ți le înșir pe toate. Aproape că îmi pare rău că nu te-am dat la liceul militar, cum a făcut Coandă cu fiul său. El a ajuns om mare, iar tu vrei să mă faci de rușine. Eu nu am avut încotro, spuse trist generalul. De mic a trebuit să muncesc din greu pentru o bucată de pâine. Iar la armată m-am dus de nevoie. De unde parale să merg la facultate, să învăț carte, să mă fac inginer. Iar tu, care ai avut toate condițiile! Ți-am pus preparatori, te-am înscris la unul dintre cele mai bune licee civile din țară. Aici, lângă casă, nu pe cine știe ce coclauri. Ai avut o viață liberă, fără lipsuri și fără prea multe opreliști. Te-am ferit

de viața aspră a liceului militar. Poate nu ți-am spus prea multe, prin câte am trecut. Nu doar eu, ci aproape toți cei care au trecut poarta unui astfel de liceu. Într-una dintre zile, când îi dăscăleam pe cei de la școala fiilor de militari, într-o pauză am găsit în banca unui elev un carnețel, un fel de jurnal. Îl răsfoiesc în grabă și găsesc niște rânduri care m-au marcat profund. Repede, să nu se termine pauza și să fiu surprins asupra faptului, le-am copiat, păstrându-le ca pe-o comoară în cutia cu actele personale. Poate am fost, cândva, o fire mai sensibilă, dar viața m-a făcut să devin ceva mai rigid. M-am regăsit perfect în acele fraze și propoziții scrise de elevul introvertit, cu fire poetică. Stai să le aduc și să ți le citesc.

Generalul plecă, dar se întoarse iute cu un petic îngălbenit de hârtie. Începu a-i citi lui Alex:

„Inima mea, la 16 ani, era închisă în cetate. De arme, carte și învățătură. Ziua, aveam școală pe satureate, dimineața și seara, beam ceai cu bromură. Eram pe viață militari, nu voluntari în oastea de strânsură. Iubeam o Țară și-un popor, jurând să-l apărăm cu prețul vieții, dar, inima, cuprinsă de al casei Dor, de chipul și vocea iubitei, îmbrăca des cernita haină a tristeții. Inima mea, la 16 ani, a învățat să tacă și să rabde. Fremăta greu, la sunete de pian, nu recunoaștea voci șoptite și calde. Își construia metereze, își înălța turnuri, unde nu pătrundea decât Divina Lumină, iar apariții cu voaluri și nuri erau pasagere în mintea, deja plină de rugină. Inima mea, la 16 ani, o schimb bucuros cu una mai veche. Păstrez doar cutia ei de rezonanță, iar corzile Iubirii le iau de la un Suflet pereche”.

– Nu am vrut să ajungi aici. Am vrut să-ți trăiești din plin anii tinereții. Poate am greșit. Așa că, de vrei să-ți fie bine, să ne ascuți măcar o dată, pe mine și pe maică-ta. Nici ea nu vrea să te știe zburând cu aeroplanelle.

– *Bien, papa*, răspunse vădit resemnat Alexandru.

– Vezi să mai pui mâna pe carte, că cele două-trei luni până la admiterea la școala politehnică trec repede. Cred că, dintre toate secțiunile școlii, cel mai bine ți s-ar potrivi cea de Mecanică și Electricitate. Vor fi și câteva fete care vor să devină ingineri. Așa că cine știe. Poate îți pică cu tronc vreuna dintre ele și, după patru ani, doi ingineri, nu unu voi avea, de vă veți pune pirostriile. Așa îți faci și tu un rost în viață, te așezi la casa ta, iar eu văd că nu am trăit degeaba pe lumea asta. Doamne ajută!

Probabil discuția a fost mai anostă în franceză, după obiceiul cosmopolit al acelor vremuri. Important este că, odată luată, decizia tatălui, ca fiul să urmeze Politehnica, va fi dusă la îndeplinire, din toamnă găsindu-l

pe junele Alexandru Papană student, frecventând amfiteatrele și laboratoarele Politehnicii din București⁶⁴, de pe strada Polizu, nr. 1–7.

Ce va zice până la urmă Tatăl Atotputernic? Care va fi decizia finală a *Celui ce a făcut Cerul și Pământul*?

Necunoscuta sunt căile Domnului și ce trebuie să se îplinească se va săvârși!

Le vom desluși pe toate, în cele ce urmează, nu ca pe o minune, ci ca pe ceva firesc, ce ține de menire, de destin.

Anul întâi la Politehnică a fost pentru Alexandru Papană de-a dreptul îngrozitor. Trecut *cu chiu cu vai*, întrucât simțea că nu este locul lui acolo și nu găsea, oricât a scotocit în adâncurile ființei sale, nicio chemare de a se face inginer. Nu voia să facă descoperiri tehnice epocale ori să conceapă, prin calcule și schițe migăloase, planurile vreunei mașinării uluitoare. Nici să stea prin colțul vreunei încăperi cu pardoseala plină de hârtii cu scheme și calculi sau în fața unei planșete, mânuind cu acerbicie rigla și compasul, închis zile și nopți, ca un șoarece într-un laborator, *umblând după cai verzi pe pereți*, până să-i vină în minte ideea salvatoare care să-l facă să strige *Evrika*. Simțea că nu sunt de el toate aceste tenace și plictisitoare îndeletniciri, unde trebuia să muncești îndârjit ani de zile până la atingerea unui nivel rezonabil de succes.

Nu știm cu exactitate ce anume i-a displicut la Școala Politehnică, absolvită strălucit, cu un an înainte ca el să-și înceapă studiile, de Elie Carafoli, care, cu patru ani mai mare, pasionat teribil de aeronautică, i-ar fi putut preda simbolic ștafeta de student eminent⁶⁵. Fără îndoială s-a

⁶⁴ Școala Politehnică din București, înființată prin Decretul Regal nr. 2521, din 10 iunie 1920, prin transformarea fostei Școli Naționale de Poduri și Șosele, cuprindea 4 secțiuni: secțiunea construcții (căi de comunicații, clădiri, hidraulică, lucrări de edilitate etc.), secțiunea mecanică și electricitate, cu subsecțiuni pentru aviație și telegrafie-telefonie, secțiunea mine și metalurgie și secțiunea industrială, necesară să formeze ingineri pentru celelalte industrii (petrol, țesătorie, industria alimentară etc.). Directorul Școlii era reputatul profesor de electrotehnică Nicolae Vasilescu-Karpen, membru titular al Academiei Române din 6 iunie 1923, inventator al celebrei pile Karpen, un fel de „perpetuum mobile” energetic, ce funcționează fără oprire de aproape 75 de ani, expusă la Muzeul Tehnicii, „Dumitru Leonida” din București. Surse: <http://promotia70elc.nvn.ro/download/1816-1980%20politehnica.pdf>, <https://stiintasihtehnica.com/mecanismul-generarii-energiei-electrice-pilele-karpen/>.

⁶⁵ Elie Carafoli, inginer, creatorul școlii românești de aerodinamică, s-a născut la 15 septembrie 1901, în orașul Veria, de lângă Salonic, Grecia. A urmat cursurile Școlii Comerciale române din Salonic, cursurile Liceului „Gheorghe Lazăr” din București

refugiat în practicarea diferitelor discipline sportive, care i-au menținut trupul viguros și mintea ageră pentru asprele încercări ce vor urma. Deși era student la Politehnică, legătura cu aviația a ținut-o prin studiul literaturii privind latura constructivă a aeroplanelor, care arăta legătura inseparabilă dintre zbor și principiile aerodinamicii, astfel încât credem că primul an de studii a decurs în limite oarecum acceptabile pentru cei de acasă, îndeosebi pentru tatăl său. După primul an a survenit declicul. Alexandru Papană se retrage de la Politehnică și își anunță familia că nu mai continuă pe drumul ce-l ducea către profesia de inginer, voind cu tot dinadinsul să se facă aviator.

Na-ți-o frântă, că ți-am dres-o!

Parcă a căzut Cerul pe bietul general. Prin toate câte a trecut în viață, numai la asta nu se aștepta. Firește că și-a luat fiul din nou la rost, întrebându-l cine îi tot vâra în cap ideea asta cu aviația, de nu-l lasă nici să-și termine facultatea.

Cum au reușit aviația și ideea de zbor să dăinuie în tot acest timp în inima și în mintea sa? Ca o iubită secretă privită platonic în gând și pe cer, aviația i-a dat senzația că el este alesul. L-a fiert la foc continuu, stârnindu-i imaginația și îndemnându-l să lupte curajos și cavalește pentru a o putea cuceri.

și pe cele ale Liceului militar de la Mănăstirea Dealu, apoi Institutul Politehnic din București, pe care l-a absolvit în 1923, luându-și licența în științele fizico-matematice. A primit o bursă de studii între anii 1924–1928 la Universitatea Sorbona, unde a studiat științele fizico-matematice. În 1928 obține, la Paris, titlul de doctor în științe fizice, cu teza „Contribuții la teoria sustentăției în aerodinamică”. Activitatea științifică și-a început-o la catedra de Mecanica fluidelor de la Sorbona, fiind colaborator, în același timp, al Institutului Aeronautic de la Saint-Cyr al Sorbonei, unde lucrează sub conducerea profesorului Albert Toussaint și întreprinde o serie de cercetări privind teoria și trasarea profilurilor aerodinamice. Revenit în țară în anul 1928, este numit profesor la Politehnica din București și, în același timp, inginer-șef al Serviciului de studii și construcții la Industria Aeronautică Română din Brașov (IAR). Începând din 1929, împreună cu L. Vermoux și un grup de ingineri, a studiat, proiectat și construit la IAR Brașov noi tipuri de avioane, precum IAR-11 CV (Carafoli-Vermoux), IAR-14, IAR-15 și IAR-16, care, prin profilurile aerodinamice, formulele constructive îndrăznețe („aripa joasă”) și prin performanțele excepționale, au reprezentat realizări recunoscute pe plan mondial. În 1938 a realizat avionul de vânătoare IAR-80, considerat, în epocă, unul dintre cele mai bune avioane. Sursa: <https://www.agerpres.ro/documentare/2018/10/24/documentar-35-de-ani-de-la-moartea-lui-elie-carafoli-creatorul-scolii-romanesti-de-aerodinamica--197611>.

Pe planetă, aviația a trecut de etapa pionieratului, înscriindu-se tumultuosă în ceea ce putem numi *epoca ei romantică*, ziarele anunțând aproape zilnic noi reușite aeronautice pe cele două maluri ale Atlanticului și oriunde în lume. Raidurile de anduranță, concursurile de altitudine și de viteză, introducerea unor noi figuri în acrobația aeriană, spectacolele aeriene cu mii și mii de spectatori atrăgeau reflectoarele presei și radioul, stârneau admirație și fascinație, oferind aproape instantaneu atracție și faimă protagoniștilor aerieni. Aviația devenise un sport rege, concurenții fiind determinați să arate în întreceri tot ce au mai bun, ei și aparatele lor de zbor.

Născut în Zodia Săgetătorului, Alexandru Papană nu putea trăi în anonimatul unei profesii de inginer. Sub imboldul tinereții, simțea că aviația este cea care l-a ales pentru a-i duce faima către toate azimuturile, culegându-i laurii succesului peste tot unde putea ajunge cu aeroplanelle.

Așa că, până la urmă, *i se va da Cezarului ce-i al Cezarului* și aviația îl va cuprinde complet pe Puiul nostru de Vultur, generalul Papană fiind aproape obligat să găsească rapid o soluție reală la ecuația desprinsă din matematica vieții propriului fiu. Aceasta a constatat în trecerea la catastrofă a anului de studii ingineresti ca an pregătitor la Școala Politehnică, ca să nu se spună că-i pierdută cu totul înscrierea tânărului Alexandru la Școala Militară de Aeronautică.

De-acu să te ții, neneacă! De ce ți-a fost frică, n-ai scăpat!

Oi fi tu băiat de general, dar ca să înveți să zbori la Școala Militară Aeronautică, va trebui, tinere cadet Alexandru Papană, mai întâi să înveți *cu ce se mănâncă armata*. E drept că la aviație nu-i ca la infanterie ori la artilerie, arma de căpătâi a lui taică-tu, unde *se mănâncă armata pe pâine*. Dar tot de armata țării este vorba. Ca în versurile unui îndrăgît cântec de cătănie:

*Nu știi ce s-a întâmplat, s-a mărit armata,
Bani nu-mi trimit de-acasă nici mama, nici tata...
Stau în unitate, fac târîș pe coate,
Fac sectoare și plantoane, pân' la liberare...⁶⁶.*

Și nici de carte nu ai scăpat. Ce credeai? Mergi cu motocicletă de-acasă la aerodrom, urci în avion cu instructorul care te învață pe ce butoane să apeși, ce manete să tragi și câteva șmecherii știute deja de

⁶⁶ *Stau în unitate*, Formația Albatros, Sursa <https://www.versuri.ro/versuri/albatros-stau-in-unitate/>.

aeroplanul ce se comportă ca un bidiviu de foc, bine dresat și gata? Isteț la minte cum ești, *le prinzi pe toate din zbor*. Faci piruete pe cerul patriei, ca pe un imens ring de dans, te răsucești, te învârti, te joci cu linia orizontului cum vrei, iar când te plictisești, cobori și aterizezi năvăș, cu o viteză ceva mai mare, ca să bagi în sperieți instructorul și mecanicul ce te așteaptă tremurând la sol. Apoi repede în șaua motocicletei și fuga la Gambrinus⁶⁷, pentru câțiva mici și-un țap de bere, că doar ai avut o zi grea acolo sus, iar foamea începe să te roadă și gâtul uscat țipă după hidratare. Seara, cu câțiva prieteni însoțiți de gagici, la o terasă, stai la povești, fascinându-i cu fabulațiile tale, prin care le spui cât de periculos ți-ai petrecut prima parte a zilei, cum se vede Pământul de sus și ce tare ai fost în evoluțiile acrobatice cu avionul. Apoi iute acasă, la somnic, în puf, că mâine e o nouă zi. Și nu uita să ceri lui papa ceva bani de buzunar, că trebuie să faci plinul la rezervorul motocicletei, pentru o plimbărică la șosea cu o fată drăguță, la o prăjitură, la un suc ori, de-i prea cald, la o înghețată. Că toate astea costă și încă nu ai ajuns pe leafă, ci ești la faza în care *înveți să te dai cu aeroplanul*.

Uite că nu-i așa! Odată intrat la Școala Militară de Aeronautică, Alexandru Papană *„dă piept cu realitatea care apărea sub forma încorse-tării în disciplina fără compromisuri și rabaturi a regulamentelor ce statorniceau rânduiala vieții de cazarmă, dincolo de confortul liber din casa părintească, unde tatăl, deși militar exigent ca părinte, s-a dovedit totuși*

⁶⁷ Berăria Gambrinus se află pe Bulevardul Regina Elisabeta, la intersecția cu Strada Ion Brezoianu, și a fost construită în anul 1912 de către arhitectul Nicolas Pissiotă, de origine macedo-român, și de vărul său, Argir Culina. Imobilul luxos, cu șase etaje, denumit inițial Palas Hotel, a fost redenumit ulterior, în 1948, la naționalizare, devenind Hotel Cișmigiu. Chiar dacă berăria originală cu același nume a marelui dramaturg I. L. Caragiale se afla pe Calea Victoriei, vizavi de Teatrul Național, ea a fost demolată în 1940, după ce suferise grave avarii în urma unui bombardament al americanilor asupra capitalei. În perioada comunistă, hotelul a fost neglijat de către autorități, degradându-se treptat. După anul 1990, clădirea a fost transformată în cămin pentru studenții Academiei de Teatru și Film. În această perioadă, o tânără studentă basarabeancă și-a pierdut viața, căzând de la etajul al doilea în casa liftului. Tragedia l-a inspirat pe actorul Cristi Iacob să scrie câteva versuri despre clădirea cu aspect sinistru în care locuiau studenții, versuri care au fost cântate mai apoi de formația Vama Veche, pe linia melodică a piesei Hotel California a formației Eagles. Berăria Gambrinus a fost însă redeschisă de aceeași societate care a reabilitat hotelul Cișmigiu, în 2012, iar astăzi, atât hotelul, care are 4 stele, cât și berăria funcționează în același loc în care puteau fi găsite acum mai bine de 60 de ani. Sursa: <https://newsbucuresti.ro/scurta-istorie-a-berariei-gambrinus-cladirea-din-centrul-bucurestiului-construita-in-anul-1912/>.

*indulgent, copleșit de efluviile sentimentelor, satisfăcând cererile fiului, uneori chiar capricioase. Cu totul altfel îi păreau cerințele comandantului școlii, care se purta deopotrivă cu toți, fără preferințele unor privilegii. Începea atunci cu adevărat o altă viață și încerca o stare sufletească care îl contraria până la tulburare. Poate că ar fi luat chiar o hotărâre înverșunată, în dificultățile pe care le trăia, spontană, după cum îi era firea: să abandoneze și Școala Militară. Dar abandonul în oștire însemna dezertare și noțiunea degradantă și umilitoare îl înspăimânta de-a binelea. Renunțase la locul lui de student la Politehnică, la o posibilă și poate strălucită carieră tehnică, numai pentru a deveni aviator. Și-atunci? Să fugă de pe drumul propriului destin, să renunțe la aviație, la năzuința supremă de a ajunge aviator, la ceea ce visase și în ceea ce crezuse el însuși?*⁶⁸

De te-ai fi născut, dragă Alex, o jumătate de veac mai târziu, am fi fost colegi la Școala de Aviație, nu în buricul târgului, în București, ci la Ziliștea/Bobocu⁶⁹, unde ți-ai pierdut norocul, undeva între Buzău și Râmnicu Sărat, departe, în pustie, ca un paria chiabur deportat în Bărăgan. Cu tatăl din fragedă pruncie militar, general de pe la vreo 25 de ani, comunismul ți-ar fi venit mănășă. Iar dacă mai aveai și prin Comitetul Central al partidului vreo aprigă mătușă, toate ți-ar fi priit. Și nu trebuia să fii cine știe ce școlit – privilegii nenumărate, începând de la locul rezervat în școală, chiar dacă mai aveai de dat vreo două corigențe pentru a absolvi liceul, iar despre celelalte criterii de admitere nici nu are rost să mai amintim. Media la bacalaureat nu conta pentru tine, precum studiile fruntașilor proletari, care întâi își terminau facultățile muncitorești, apoi, la seral ori la fără frecvență, liceul. Bareme sportive, ioc. Poate controlul medical, ceva mai exigent pentru zburători, ți-ar fi încurcat socotelile. Dar și aici, dacă nu aveai ceva grav pe la inimă și plămâni, te puneau doctorii pe tratament, mai repetai niște analize și, până la primăvară, când începeai zborul, erai tare. Cursurile ar fi fost pentru

⁶⁸ V. Firoiu, *Alex Papană și destinul lui*, pag. 24, Editura Albatros, 1972, Iași.

⁶⁹ în 1929 fostele terenuri ale prim-ministrului Alexandru Marghiloman au ajuns să servească la Ziliștea-Boboc locul de formare a multor generații de piloți. O noutate, pista de la Boboc era în întregime betonată pentru un rulaj cât mai bun al avioanelor. Școala de la Ziliștea-Boboc a devenit operațională în 1939, în pragul declanșării Celui de-al Doilea Război Mondial. De-aici au plecat în iunie 1941 echipajele românești care au executat misiuni de bombardament la nord și sud de Chișinău, în campania din Basarabia. Sursa: <https://www.romania-actualitati.ro/emisiuni/istorica/o-scoala-si-o-parte-din-istoria-ei-id111353.html>

tine plictisitoare, iar programul, infernal. Noroc că, fără să faci prea mult *tam tam*, primeai tot timpul fel și fel de scutiri, iar de note nu prea îți păsa, că visul tău nu era să devii pilot de luptă pe supersonic, ci să treci, frumușel, pe tăcute la Tarom (Transporturile Aeriene Române), unde aveai curse externe, chiar și transatlantice, cafelele delicioase, dejunuri copioase și stewardese frumoase, diurnă în dolari, o viață frumoasă *pe cai mari*. Nu ratai vacanțele la Sinaia ori la Poiana Brașov, la ski, când noi, muritorii de rând, dădeam la zăpadă din greu, consumând în trei zile de viscol toate orele planificate pentru instrucția geniului. Aproape orice avion ateriza aducând vreun ștab de la București venit în inspecție la școală, te lua și pe tine la întoarcere, că voia mamița să te vadă, să te îndoape cu bunătați, iar tu să-i povestești ce grea este armata. Noroc că nu erau mulți băieți de general într-o promoție de aviatori. În România acelor vremuri, pentru cei mulți, *armata trebuia să fie armată, iarna, iarnă și vara, vară*, după spusele unui controversat președinte al țării din perioada post-decembristă.

Dar nu ai avut norocul ăla, Alex. Așa că rămâi la vremurile tale interbelice și descurcă-te cum poți, fără să aștepți vreun ajutor din partea tatălui general. Dincolo de poarta cazarmii, de la caporal și până la comandantul școlii, toți îți sunt neîndurători tați. Dar bucură-te! Pe timpul școlii rămâi cu o singură mamă, aviația, ce-ți va șterge lacrimile la greu și la supărare, te va hrăni la voluptuosu-i sân cu senzațiile zborului, te va înălța în văzduh, arătându-ți cât de mare ai crescut și te va coborî lin în poala aerodromului. Iar apoi se va metamorfoza în iubită ori amantă, după câtă atenție vei acorda pregătirii generale, preliminară ori nemijlocite a zborurilor. Ca fidelă iubită, va fi mereu alături de tine, ajutându-te să rezolvi favorabil cazurile speciale și să aterizezi în siguranță, în orice condiții de anotimp și stare a vremii. Ca amantă, *te va părăsi când ți-e lumea mai dragă*, provocându-ți incidente și chiar accidente de zbor, făcându-ți praf avionul – căluțul tău înaripat și năzdrăvan. Întotdeauna, însă, de acum încolo, ca un divin laitmotiv, o melodie îți va gâdila plăcut urechile:

Aviația

Dă senzația

Și te-ndeamnă să iubești

C-așa e viața!

Aviația

Dă senzația

*Și te-ndeamnă să iubești
Femeia.*

ȘCOALA DE LA COTROCENI

„România a fost printre primele țări din lume care și-a înzestrat forțele sale armate cu aerostate și avioane. La 20 noiembrie 1909, la inițiativa avocatului brăilean Mihail Cerchez, s-a înființat la Chitila societatea comercială „Cerchez & Co”, care își propunea să inițieze și să dezvolte «exploatarea locomoției aeriene sub toate formele». Complexul care a fost inaugurat cu mare fast la 11 iunie 1910 a fost prima școală de zbor, primul aerodrom și prima fabrică de avioane din România”⁷⁰.

După Chitila, cea de-a doua școală de zbor din țară ia ființă pe câmpul de la Cotroceni, în iulie 1911, prin grija și strădania principelui George Valentin Bibescu, nepotul domnitorului Gheorghe Bibescu. Acesta obținuse brevetul de pilot în Franța, în 1910, la școala de zbor a lui Loius Blériot. Tot în Franța a fost brevetat pilot-locotenentul de cavalerie Mircea Zorileanu, prieten al familiei Papană, adus de Bibescu ca primul instructor al școlii sale de la Cotroceni. Ea se transformă, sub conducerea maiorului Ioan Macri, la 1 aprilie 1912, în prima școală militară de pilotaj, România fiind a doua țară din lume, după Marea Britanie, care s-a gândit la așa ceva. Până la finele Marelui Război pentru Reîntregirea Neamului, școala a pregătit și brevetat peste 80 de piloți, parte dintre ei executând misiuni de luptă și în Cel de-Al Doilea Război Balcanic din 1913⁷¹.

⁷⁰ Alexandru Armă, *Înființarea aviației în România*, articol în revista *Historia Special*, nr. 39/iunie 2022, Sursa: <https://historia.ro/>. „Ministerul de Război, care era deja convins că aviația va reprezenta un avantaj pe câmpul de luptă, a selectat un grup de voluntari format din ofițeri geniști, condus de maiorul Ion Macri, grup pe care l-a detașat la Chitila pentru a învăța secretele zborului. În luna aprilie 1911, primul lot de ofițeri a început cursurile în vederea pregătirii lor ca piloți militari. Primii dintre ofițerii detașați la Chitila care au obținut brevetul de zbor au fost sublocotenentul Ștefan Protopopescu (la 9 iulie) și sublocotenentul Gheorghe Negrescu (la 17 iulie). În același an, în atelierele de la Chitila, au fost fabricate și primele aparate Henry Farman III, model 1911 militar, comandate de Ministerul de Război”.

⁷¹ George Popescu, *O Școală și o parte din istoria ei*, articol din 16 iulie 2018. Sursa: <https://www.romania-actualitati.ro/emisiuni/istorica/o-scoala-si-o-parte-din-istoria-ei-id111353.html>.

În perioada interbelică, la Cotroceni a funcționat Școala pregătitoare de ofițeri naviganți, la Tecuci a luat ființă Școala militară de pilotaj și antrenament, iar în Buzău, Școala de perfecționare pentru piloți de război, având sarcina continuării pregătirii în zbor a absolvenților școlilor de la Cotroceni și Tecuci⁷².

La 3 noiembrie 1925, Alexandru Papană începe cursurile celei de-a treia promoții a Școlii Militare Aeronautice de la Cotroceni, reorganizată ca școală de aviație de sine stătătoare, depășind statutul unei secții de aeronautică, cu promoții mici, de câte 5–6 aviatori, din cadrul Școlii pregătitoare de ofițeri de geniu ce funcționa în localul străjuit de monumentul „Leul”⁷³, situat în apropierea palatului prezidențial. Avea un local anume atribuit și o organizare proprie, în specific aeronautic, beneficiind de un corp didactic ce reunea zburători români de elită, chiar dacă aparțineau unei generații care provenea inițial dintre ofițerii altor arme (cavalerie, geniu, artilerie, marină, infanterie), întrucât, la începuturi, nu exista o armă de sine stătătoare a aeronauticii⁷⁴.

Din mărturiile unui coleg⁷⁵ mai mare cu un an, aflăm lucruri interesante despre școală, despre etapele formării ca pilot, despre studiu, muncă și răbdare, toate subordonate pasiunii pentru zbor. Iată

⁷² Sursa: <https://afas.ro/informatii-generale>.

⁷³ Monumentul, opera sculptorului Spiridon Georgescu, a fost realizat în 1926 și inaugurat în 1929. Este închinat militarilor din arma geniului căzuți în Primului Război Mondial, în timpul luptelor pentru întregirea neamului. Grupul statuar este format dintr-un leu, care simbolizează forța, din patru soldați de geniu (un pionier, un transmissionist, un pontonier și un soldat din trupele de căi ferate), în mărime naturală, amplasați pe cele patru colțuri ale soclului, din panouri cu basoreliefuri și litere prin care se menționează cui este închinat monumentul. Leul executat în bronz, situat în vârful monumentului, este amplasat pe o țevă de tun și pe o cască militară aparținând armatelor inamice. Pe cele 4 laturi ale soclului sunt aplicate diferite basoreliefuri reprezentând scene din luptele ostașilor geniști. Alături de aceste scene sunt prezente și inscripții ce amintesc de eroismul ostașilor români căzuți pe câmpul de luptă între anii 1916–1918, în special la Mărășești, Mărăști și Oituz. Pe una dintre laturile monumentului este inscripționat următorul mesaj: *Spuneți generațiilor viitoare că noi am făcut suprema jertfă pe câmpurile de bătălie pentru întregirea neamului*. Sursa: https://enciclopediaromaniei.ro/wiki/Statuia_geniului_Leul.

⁷⁴ V. Firoiu, *Alex Papană și destinul lui*, pag. 24, Editura Albatros, 1972, Iași.

⁷⁵ Ion Popescu, poreclit „Oiță”, comandor de aviație. A intrat în Școala de la Cotroceni în 1924 și provenea din rândul ofițerilor de la geniu. Avea să fie, după război, pilot de linie la TARS (strămoșul TAROM), dar până atunci a fost comandantul Escadrilei 75 bombardament (1941–1942) și comandantul Școlii de aviație de război fără vizibilitate

câteva fragmente din interviul acordat în anul 1993 de către acest brav aviator:

„În ziua de Sfântul Nicolae, mi-aduc aminte precis, când începuse deja să ningă, a venit un locotenent din partea aviației. Era prima dată când vedeam o uniformă de ofițer de aviație, nu cu chipiul obișnuit, ci cu șapca gen englez. Era locotenentul Pantazi, care, mai târziu, va fi un celebru aviator, șeful echipei «Dracii Roșii» din timpul mitingurilor aviatice, totodată un excepțional intelectual, muzician, orator, avea tot felul de calități, era și licențiat în fizico-chimice. El ne-a fost prima dată inspector de studii și s-a ocupat de educația noastră în anul I și în anul II al Școlii pregătitoare de aviație.

Noi, pentru secția naviganți, din aviație, eram 14 inși. Mutați la Școala de la Cotroceni, am avut bucuria să lepădăm hainele de la geniu care erau haine oarecum învechite și care nu ne plăceau nouă ca aspect, am fost îmbrăcați în uniforme noi de aviație, lucru care a fost prima noastră bucurie, că în fine, ne vedeam aviatori! Am fost purtați prin interiorul școlii, să ni se demonstreze și nouă cum arată un avion, că nici nu văzusem măcar un avion de jos, până atunci. Știam mai mult din zbor sau din auzite, mai ales eu care eram venit tocmai de la Roset, Călărași.

În școală a funcționat și o secție de ofițeri mecanici. Noi, cei care am fost la navigație, eram absolvenți ai liceului. Iar pentru mecanici se cerea să fii absolvent al Școlii Superioare de Meserii sau al Școlii de la Mediaș, unde era un liceu tehnic.

Ne-au adus și nouă în anul II încă doi elevi de la geniu – ca să funcționeze școala și cu anul I și cu anul II dintr-odată – doi elevi pe care între timp i-au recrutat prin voluntari, au întrebat cine mai vrea să meargă la aviație în momentul când au fost mutați acolo. În fine, s-au găsit doi, așa că a început Școala de naviganți cu doi inși în anul II și șapte ofițeri mecanici în anul II. Totodată, funcționa și un pluton de ingineri de rezervă pentru aviație, adică absolvenți ai Politehnicii, care trebuia să-și facă armata și care au făcut școala aici, ca ofițeri de rezervă specializați pentru aviație; o parte dintre ei pe urmă au rămas în aviație, alții s-au dus în diferite alte specialități. Așa a început Școala de la Cotroceni, în 1924, în luna decembrie.

Comandantul școlii era așa-numitul maior aviator Haralambie Giosanu, care era un erou din timpul Primului Război Mondial, comandase

(1943–1944). Sursa: <https://www.rador.ro/2018/07/10/starnind-vazduhul-in-fine-ne-vedeam-aviatori/>.

o escadrilă de avioane Farman, iar el, pe un avion Nieuport, făcea singur protecția avioanelor sale care mergeau pe front, pentru că nu avea aviație de vânătoare care să-l protejeze. Noi, atuncea, n-am știut acest lucru, asta am aflat mai târziu, pentru că, cu tot palmaresul lui, acest general – maior pe vremea aceea – era foarte modest și niciodată nu vorbea despre trecutul său aviatic; acest lucru l-am aflat noi mult mai târziu.

Maiorul Haralambie Giosanu, ca șef de Stat Major în Inspectoratul Aeronauticii, a preparat și a organizat, a făcut toate pregătirile pentru ca această școală să funcționeze în cele mai bune condițiuni. Pentru acest lucru s-au întocmit programe, s-au luat legături cu toate țările străine, deși școală de ofițeri de aviație nu era decât în două țări din lume, pe vremea aceea. În Franța nu era încă școală specială pentru aviație, era una în Italia și mi se pare una în America. În fine, a întocmit programe, a numit profesori.

Programele erau foarte complicate: făceam 7 ore pe zi în cursul săptămânii, afară de miercurea și sâmbăta, când aveam numai 4 ore. Deci, 7 ore de program zilnic, care cuprindea: în primul rând matematici, al doilea rând tactici, cursuri tactice, cursuri de istorie, cursuri de pregătire generală, de limbi străine, în fine, o serie de alte cursuri. Am avut profesori de la Politehnică, profesori universitari care veneau și ne țineau cursuri în timpul funcționării școlii. Când am absolvit această școală, eram pregătiți la fel ca pentru inginerie. Examenul, între altele, l-am făcut și cu predarea unui proiect de avion, deci până acolo s-a mers cu pregătirea noastră, aproape ca pentru inginerie. Profesor, între alții, îl aveam chiar pe maiorul Giosanu, pentru cursurile de tactică. El a întocmit cursul de tactică a aeronauticii. După asta, cum am spus, aveam pe locotenentul Pantazi, venit de curând de la studii din Franța, pe locotenentul Iacobescu, la fel, un mare intelectual, care ne ținea cursuri de fotografie, navigație și mai multe cursuri, în fine. În plus, pentru că noi nu aveam nici un fel de curs tipărit, tot maiorul Haralambie a înființat în anul următor și o tipografie a școlii, pe care a înzestrat-o cu tot ce trebuie și în anul II au început să apară primele cursuri întocmite după model, după instrucțiunile și după toate datele culese din străinătate.

Am terminat anul II în luna iunie, cu un examen foarte sever și pe data de 1 iulie 1926 am fost avansat la gradul de sublocotenent aviator. Iar brevetarea noastră, cu punerea tresei de sublocotenent, s-a făcut cum era obiceiul cu elevii din toate armele, adică adunați la un loc toți absolvenții școlilor militare, infanterie, cavalerie, artilerie, geniu, marina,

undeva, într-un oraș. De data aceasta s-a stabilit orașul la Sibiu, în localul Școlii Speciale de Cavalerie – altădată s-a făcut la București, altădată la Constanța și așa mai departe.

Am avut atuncea onoarea să fim investiți cu gradul de sublocotenent chiar de către regele Ferdinand care mi-a pus tresa și cu care am avut și onoarea să iau masa cu ocazia asta, pentru că atunci, după ce s-a făcut festivitatea respectivă, s-a dat o masă în care, la masă cu regele, au fost invitați primii trei clasați de la fiecare armă, ceilalți urmând apoi în altă sală de mese.

Noi eram aviatori, trebuia să zburăm. Cum am zburat noi atunci?! Școala de la Cotroceni nu avea încă avioane. Și-atuncea noi trebuia să ne ducem să facem școlile de zbor în alte unități. Unde? La Centrul de Instrucție al Aeronauticii de la Pipera. Acolo se făcea școala pentru brevet de observator de avion și navigator. Când am făcut această școală? Imediat după ce am terminat cursurile teoretice. Am fost avansați, o lună de concediu și pe urmă din luna august până în noiembrie la Pipera, am făcut Școala de observatori. Am luat brevetul în luna noiembrie '26, adică același an când am ieșit sublocotenent.

Al doilea brevet pe care trebuia să-l luăm... cu primul nu ne mulțumeam în niciun caz! Noi vroiam mai mult, vroiam să pilotăm un avion și-atuncea, în anul următor, imediat după ce am făcut Școala de observatori, am fost chemați în anul I la Școala specială, iar apoi urma altă școală. Am făcut primul an la Școala specială – că în total am făcut patru ani de cursuri teoretice –, am făcut încă un an școlar, adică din noiembrie sau din decembrie până în iulie anul următor, după care am trecut la pilotaj, la Școala de pilotaj de la Tecuci și acolo, în anul '27, am frecventat cursurile și zborul, în așa fel, încât, tot în noiembrie 1927, am reușit să-mi iau brevetul de pilot⁷⁶.

În linia mari, cam așa arătau Școala Militară de Aviație la venirea lui Alexandru Papană și parcursul greoi de studii, desfășurat timp de patru ani, ce includea mai multe specializări și brevetări în școli anume destinate și dislocate în locuri diferite din România.

Comandantul școlii nu mai era colonelul Gheorghe Negrescu, cel ce absolvise strălucit, la Paris, l'École Supérieure d'Aéronautique, aceeași grandioasă instituție urmată și de savantul român Henri Coandă, având

⁷⁶ *Stârnind văzduhul...* – „În fine, ne vedeam aviatori!”, interviu realizat de Octavian Silvestru, 1993, postat de V. B. la 10/07/2018, Sursa: <https://www.rador.ro/2018/07/10/starnind-vazduhul-in-fine-ne-vedeam-aviatori/>.

atât diplomă de inginer, cât și brevet de pilot (nr. 2, eliberat în 17 iulie 1911, în România și nr. 383, cel internațional, eliberat de către Federația Aeronautică Internațională în anul 1913). La comandă venise maiorul Haralambie Giosanu, un alt aviator legendar, pilot de război cu un palmares deosebit, cu numeroase misiuni îndeplinite cu succes.

Din corpul didactic al școlii, amintim pe cel care i-a fost profesor universitar de matematică lui Papană, Grigore Orășianu, pe care îl avusesse și la Politehnică, apoi pe căpitanul Mihail Pantazi⁷⁷, la motoare, cel care avea să fie șeful de pilotaj al Școlii de Aviație Sportivă ARPA (Asociația Română pentru Propaganda Aviației), cea care a format, până la desființarea de către regimul comunist, sute de piloți români. Să amintim faptul că ARPIA (Asociația Română pentru Propaganda și Istoria Aviației), sub egida căreia edităm lucrarea de față, înființată la 19 mai 1990, este continuarea ARPA, încercând, prin implicare și prin multiplele și interesantele acțiuni desfășurate, să se apropie de ilustra sa predecesoare.

La studii, Papană era în frunte, dar integrarea în programul strict disciplinar, caracteristic învățământului militar i se părea dificilă. În primul rând, el nu se acomoda cu trezitul la acel prea matinal început de zi, *tocmai când era somnul mai dulce*. Nu înțelegea pentru ce trebuia să audă în fiecare zi comenzi și ordine ce i se păreau cu totul absurde, cum ar fi: curățenia pe sectoare, inclusiv la toalete, ștergerea uneltelor, curățate să sclipească *brici* după lucrul în atelierul mecanic, desi a doua zi urma să le folosească din nou, salturile și aruncatul la pământ atunci când se poruncea „*Culcat!*”, „*Adăpostit!*” și „*Aviația inamică la joasă înălțime!*”, tocmai acolo unde noroiul era mai mare, în băltoace, chiar prin mlaștini, deși alături terenul era uscat și potecile zvântate. Și, odată sosiți la cazarmă, cine trebuia să curețe cizmele și echipamentul de noroi? Tot ei, fiind lipsiți, astfel, de binemeritata odihnă⁷⁸.

⁷⁷ Mihail Pantazi (4 mai 1897, București – 7 noiembrie 1936, Lodz, Polonia) a fost unul dintre cei mai cunoscuți aviatori români din perioada interbelică. A luptat în Primul Război Mondial, inițial ca ofițer de artilerie, ulterior ca aviator. În 1932 stabilește împreună cu Gheorghe Grozea un record mondial de durată (12 ore și 2 minute) pentru hidroavioane ușoare, pilotând un avion ICAR M23b echipat cu flotoare. Ia parte la raidurile din 1933 și 1935 din Africa. Moare într-un accident aviatic la fabrica PZL din Polonia, ca pasager, membru în comisia de recepție, în urma ruperii aripii avionului în zbor. Sursa: https://ro.wikipedia.org/wiki/Mihail_Pantazi.

⁷⁸ V. Firoiu, *Alex Papană și destinul lui*, pag. 25–26, Editura Albatros, 1972, Iași.

Dar, pentru atingerea țelului vieții sale, zborul, Papană era dispus să meargă și în infern, să facă noi și noi sacrificii. Răbda, strânga din dinți, dar, educat din fire, nu înjura, decât, poate, rostind în gând câte un *merde!* în franceză. O adiere de blândețe întâlnește, însă, în persoana comandantului său de escadrilă, nimeni altul decât căpitanul Vasile Niculescu, cel care a executat gloriosul și dificilul *Zbor al Unirii*, urmând să sfârșească, peste ani, în deplin anonim, ca ceasornicar al orașelului bucovinean Rădăuți. Om blajin, provenea dintre ofițerii de rezervă rămași în activitate și după terminarea războiului. Absolvise Seminarul Teologic, fiind destinat preoției, dar la izbucnirea războiului este mobilizat și încadrat ca sublocotenent în rezervă, într-o unitate de infanterie. Ca *om de tranșee* și de nenumărate *salturi înainte*, a trăit cele mai odioase secvențe ale trupei trimise *carne de tun* în fața vrăjmașului, fiind de multe ori obligat să rostească lângă camarazii căzuți în luptă: *Primește-l, Doamne, pe robul Tău... în Împărăția Ta!* și *Dumnezeu să-l ierte!* Așa că, la știrea că se recrutează elevi pentru pilotarea avioanelor și pentru observatorie aeriană, s-a înscris la cursuri, fiind convins că acolo sus Dumnezeu va avea grijă mai mare de el. Și a avut! Iată-l supraviețuind aprigului război și ajungând comandantul unei subunități de cadeți ai Școlii Militare de Aviație de la Cotroceni.

Îl povățuia mereu pe tânărul Papană, ca un virtuos părinte spiritual, să își educe răbdarea, să învețe mereu și să fie tenace, descoperind la acest *copil minune* calități nebănuite, pe care el însuși nu le avea, de mare folos atunci când va urma efectiv să zboare.

Popa, cum era poreclit datorită studiilor sale teologice, căpitanul Vasile Niculescu avea în escadrilă, în afară de Papană, și alți viitori ași ai aripilor românești, printre care amintim: Nicolae Grigore, ce avea să urmeze cursurile superioare de aeronautică de la Paris, vestitul *Puffy*, pe numele său adevărat Dumitru Popescu, viitor campion de acrobație aeriană al României, ce avea să piară în 1940, în plin zbor deasupra aerodromului militar Pipera, ciocnindu-se cu un avion german, Mihail Pavlovschi, un desăvârșit pilot al aviației române de transport, *căpitan de cursă lungă*, cum li se spunea piloților ce executau zboruri internaționale, în cadrul aviației comerciale, Gheorghe Ostapov, campion național de bob, viitor coechipier în acest sport al lui Papană, mort și el pentru patrie, într-un accident aviatic; listei îi pot fi adăugate și alte nume din promoția de aviatori, în cel de-al treilea an de funcționare a școlii ea fiind destul de măricică pentru acele vremuri.

Fire blajină, căpitanul Vasile Niculescu nu avea nimic din mentalitatea militarului de carieră, considerându-și elevii din escadrilă ca proprii copii, dojenindu-i cu blândețe când comiteau vreo abatere disciplinară, scurtul său discurs în fața formației aliniată în front încheindu-se cu expresii de genul:

– *Ați greșit, copii răi ce sunteți. Rușinați-vă!* Apoi își punea bărbia în piept ca semn de amărăciune, regret și căință, gestu-i fiind imitat aproape instantaneu de către toți subordonații⁷⁹.

Din memoriul personal al lui Alexandru Papană, pus, cu amabilitate, la dispoziție de către Arhivele Militare Naționale Române, aflăm că, în întreaga sa carieră, acesta a absolvit următoarele școli și cursuri:

Liceu și bacalaureat real;

An pregătitor Școala Politehnică;

Școala militară Aeronautică;

Școala de Observatori Aerieni;

Școala de Pilotaj;

Școala de aplicație a Aeronauticii Zborului, Franța.

Referitor la „Servicii și diverse pozițiuni”, acest capitol al memoriului personal debutează cu:

Școala Militară Aeronautică 3 nov. 1925–1 iul. 1927 – sublocotenent.



Papană Alexandru

⁷⁹ V. Firoiu, *Alex Papană și destinul lui*, pag. 31, Editura Albatros, 1972, Iași.

Observăm că, aidoma celor arătate de Oiță, colegul cu un an mai mare, Papană a petrecut doi ani la Școala de la Cotroceni, fără a avea posibilitatea să înceapă a învăța efectiv zborul, cu tot ce presupune el, de la luarea în primire a avionului la decolare, evoluții în aer, aterizare, predarea avionului și întocmirea foii de zbor ori, după caz, a raportului de misiune. Motivul? Școala nu dispunea încă de avioane. Ba chiar a trebuit să obțină brevet la Școala de Observatori Aerieni de la Pipera înainte să treacă la manșă. Cel puțin acolo, la Centrul de Instrucție al Aeronauticii, dotat cu aparate de zbor, va fi inclus în echipajul aeroplanului ca observator aerian și va putea vedea de sus lumea, pe timpul raidurilor de antrenament. Ce caracter puternic trebuie să ai, pentru a trece prin atâtea dificultăți, opreliști și tentații în viață fără a fi trăit vreo clipă senzația zborului! Cu fire nevăzute, aviația l-a prins de mic în mrejele sale și nu i-a dat drumul până nu l-a ancorat bine de cer și de nori. De acolo, gândurile i s-au aliniat într-o configurație divină, care, exprimate în cuvinte, ar putea spune: *Știi... nici nu cred că vreau foarte mult să fiu cu picioarele pe pământ*⁸⁰.

ÎN CARLINGĂ

După anul pregător de la Politehnică și după cei doi ani de carte aeronautică și soldățească șmotruială, cu bune și cu rele, cu nesecată buchiseală despre aeroplane, motoare și zbor, presărați de captivante povestiri ale unor aviatori *în carne și oase*, deveniți peste noapte profesori în arta și știința aviației, cu tristeți și amărăciuni privind viața cazonă și nefericitul amalgam al procesului de formare, între militar și pilot, între Pământ și Cer, între realitate și vis, între mersul reptilian din cotidian și cutezătorul zbor al omului-pasăre, Alexandru Papană absolvă,

⁸⁰ Citat, Doru Davidovici (06.07.1945–20.04.1989), aviator și scriitor român (*Aripi de argint, Caii de la Voroneț, Celula de alarmă, V de la victorie*), pasionat de paleoastronau-tică. În anii '80 a fost unul dintre cei mai îndrăgiți scriitori de ficțiune din România. Datorită cărților sale, profesiei, dar și modului în care și-a pierdut viața, a fost deseori comparat cu Antoine de Saint-Exupéry. În cartea *Lumi galactice*, Davidovici dezvoltă într-un stil propriu și cu o competență conferită de profesia sa, aceea de pilot mili-tar, o serie de teorii despre OZN. În după-masa zilei de 20 aprilie 1989, alături de camaradul său, Dumitru Petra, Doru Davidovici a zburat pentru ultima oară. În al șaselea zbor de rutină din acea zi, avionul MIG-21, pilotat de Davidovici, s-a prăbușit de la înălțimea de 1.000 de metri. Sursa: https://www.enciclopediaromaniei.ro/wiki/Doru_Davidovici.

la 1 iulie 1927, Școala Militară de Aeronautică. Fără *magna cum laude* și fără restanțe, căci a abandonat din proprie voință studiile politehnice de învățământ superior, fără protecție de la armată și de la tatăl general și fără să urce în carlingă, să zboare și să fie brevetat pilot. Primește, în schimb, dreptul de a purta haina militară, gradul de sublocotenent și perspectiva unei cariere în armată, pe care, deși nu îl încântă, va încerca s-o folosească drept pelerină atât de vreme rea, cât și de vreme bună, pentru a face în viață ceea ce i-a plăcut dintotdeauna și ceea ce i-a fost predestinat: zborul cu aeroplanele și sportul de performanță.

Nu știm amănunte de la ceremonialul de avansare la gradul de sublocotenent, dar credem că acesta nu a diferit prea mult față de cel desfășurat cu un an mai înainte, când, potrivit unor mărturii, a participat însuși regele, Maiestatea Sa Regală (MSR) Ferdinand I al României.

După absolvire este repartizat la Grupul III Aviație Recunoaștere și detașat, cu aceeași dată (1 iulie 1927), la Centrul de Instrucție Aeronautic din Pipera. Ordinul de mutare nu întârzie prea mult, astfel încât, potrivit Ordinului de Zi nr. 844, cu 1 octombrie același an, intră în evidențele Centrului, unde urmează Școala de Observatori Aerieni. Aici va urca cu emoție în carlinga avionului de recunoaștere și va primi *botezul aerului*, dar nu la postul de pilotaj, ci la cel de observator aerian, misiune pe care va învăța s-o execute cu destulă pricepere și din aerostatele (baloanele) militare.

Din Memoriul personal al ofițerului, pus cu generozitate la dispoziție de către Arhivele Militare Naționale Române, prezentate succint, observațiile și aprecierile șefului Centrului de Instrucție pentru sublocotenentul Alexandru Papană, perioada 1 iulie – 31 octombrie 1927, sunt următoarele:

„Ofițer inteligent, cultură generală frumoasă, cea de specialitate la înălțimea gradului său. Se ocupă spre a se pune la curent cu regulamentele armiei.

Nu este punctual la serviciu. Trebuie controlat în această privință. Faptul acesta a făcut să piardă unele misiuni și să rămână a și le continua cu seria a II-a, îi place foarte mult să se ocupe cu sporturile.

Ținută corectă și îngrijită. Educație militară aleasă. Caracter frumos, bun camarad.

Supravegheat la prepararea misiunilor, dă rezultate foarte frumoase. Ofițer cu multe resurse, adăugându-și și punctualitatea, va deveni un bun ofițer în Aeronautică.

A terminat Școala de Observatori în condițiunile specificate în alăturatul Certificat de absolvire.

A obținut Brevetul de observator din avion si balon”.

Din conținutul notării de serviciu observăm că locotenent-colonelul, comandant al Centrului de Instrucție, nu era impresionat de faptul că sublocotenentul aviator era fiul unui general cu influențe mari în conducerea armatei române, căci a consemnat în scris faptul că acesta nu este punctual, ratând o parte dintre misiunile planificate, pe care le-a recuperat ulterior. Absolvirea cursurilor a fost certificată printr-un act cu următorul conținut:

CERTIFICAT DE ABSOLVIRE

Nume si prenume: *Papană Alexandru*

Gradul: *Sublocotenent*

Arma și corpul de proveniență: *Aeronautică*

Data prezentării la școală: *1 mai 1927*

Data absolvirii: *30 sept. 1927*

REZULTATELE OBȚINUTE

Media de absolvire: *6,82, calificat al 18-lea din 21 de absolvenți.*

Aprecieri de ansamblu: Ofițer foarte bun, însă care trebuie supravegheat și împins să-și prepare în mod minuțios misiunile; căci numai astfel poate da randamentul crescut. Se pot încredința misiuni, însă controlat la pregătirea lor. Are nevoie de antrenament serios.

Comandantul Școlii de observatori

Cpt. Z. M. Ionescu (semnătura)

Șeful Centrului de Instrucție

Locot. Col. SS (indescifrabil)

Aprecieri cu privire la specialitate:

La misiuni de infanterie, legătură și comandament: *are ochiul agil (camfules), însă îi lipsește rapiditatea executării misiunii de antrenament.*

La misiuni de artilerie: *Observă bine loviturile; cunoaște binișor tehnica execuției misiunilor; ca rapiditate, suficient; mai are nevoie de antrenament.*

La recunoașteri din vedere: *Este sincer, conștiincios, însă împins la pregătirea misiunilor.*

La recunoașteri fotografice: *Cunoaște foarte bine materialul fotografic. Poate executa în condițiuni destul de bune o misiune de recunoaștere fotografică. Tehnica întrebuințării aparatului „Binișor”.*

Transmiterea t.f.f. [telegraf fără fir] este bună, iar recepția, bunicică.

La navigație aeriană: *S-a comportat bine.*

La misiuni de balon: *Are 1 oră și 50 minute de ascensiune – va trebui să depună mai multă râvnă în executarea misiunilor. Are calități foarte frumoase ce trebuiesc puse în valoare prin muncă și perseverență – altfel nu dă rezultate.*

Urmează o nouă școală, cea adevărată, care îl va urca pe sublocotenentul Alexandru Papană la manșa avionului, unde își va forma deprinderile practice de a pilota avionul, de a face trup comun cu el, de a zbura prin văzduh, ca profetul Ilie și miticul Icar.

Va fi detașat, potrivit Ordinului de Zi nr. 20/1928, începând cu 15 februarie, la Școala de Pilotaj din Tecuci, care „dispunea de două aerodromuri: cel de la reședința școlii și cel de la Frunzeasca, din imediata apropiere a orașului, pe atunci capitală de județ. Aerodromurile fuseseră folosite în timpul războiului mondial de către Grupul II Aeronautic, marea pepinieră a zburătorilor și a eroilor înscriși în istoria acelor timpuri de afirmată bravură românească, glorioasă”⁸¹.

Perioada cursurilor: 1 martie 1928–31 septembrie 1928.



⁸¹ V. Firoiu, *Alex Papană și destinul lui*, pag. 32–33, Editura Albatros, 1972, Iași.

Tecuciul îi va oferi ingredientele de bază ale vieții de aerodrom, unde, ca într-un imens stup, oamenii știau ce au de făcut pentru ca avioanele să zboare. Dar puțini dintre ei, ca veritabili cowboy aerieni, puteau împlânzi inima de foc și puteau călări mustangii văzduhului. Negreșit, Alexandru Papană va fi unul dintre cei mai dibaci dintre ei, împlinindu-și visul predestinat: de a fi un iscusit pilot, trimis de țara sa, România, să bată cu putere la Porțile Cerului, unde, atmosferic și divin, ne sălășuiesc puterile.

În vara anului 1928, comandant al școlii era locotenent-colonelul Athanasie Enescu⁸², unul dintre cei mai experimentați piloți români, brevet de pilot nr. 26, din 24 iunie 1914, fost comandant al Grupului 1 Aeronautic, ce a sprijinit aerian trupele române pe timpul luptelor de la Mărășești (iulie-august 1917), dar și al Grupului 5 Aviație, constituit după reorganizarea armatei, compus din 3 escadrile, una de recunoaștere, alta de bombardament și una de vânătoare, participant la acțiunile din 1919 din Ungaria, menite să împiedice instalarea bolșevismului în centrul Europei.

Escadrila de elevi a școlii, unde era încadrat și sublocotenentul aviator Alexandru Papană, era condusă de un desăvârșit artist al zborului, locotenentul Gheorghe Gherasim, instructor de zbor cu merite deosebite în formarea noilor generații de piloți, cel care va deveni unul dintre marii noștri acrobați aerieni și, ulterior, unul dintre principalii piloți de linie ai aviației internaționale de transport, asigurând, în cadrul companiei Air France, legătura aeriană Paris – București – Paris.

Școala mai dispunea de un alt pilot cu mare experiență, căpitanul Titi Tănăsescu, încadrat ca *pilot verificador*, cu atribuții în evaluarea aptitudinilor de zbor ale elevilor și în unificarea procedurilor întrebunțate de către cei opt instructori de zbor, care se ocupau nemijlocit de pregătirea ucenicilor în arta pilotajului. Încă dinainte de venirea acestuia vuiiau Tecuciul și toată suflarea din aviație despre isprava lui de la Pipera, unde zbura ca pilot de încercare. Acolo, preluând un avion nou, de tip Caudron-Renault, adus din Franța de către maiorul de viță nobilă, Du Jeunessay, cel care avea să ajungă aghiotantul personal al mareșalului Pétain pe timpurile de tristă amintire ale colaboraționismului francez

⁸² Maior Athanase Enescu, Comandant al Școlii de Pilotaj Tecuci în perioada 1926–1929, Sursa: Comandor dr. Marius-Adrian Nicoară, *Un veac de activitate a Școlii de aplicație pentru Forțele Aeriene „Aurel Vlaicu”*, Buletinul Arhivelor Militare, Române, Anul XV, nr. 1 (55)/2012.

cu nazismul german, căpitanul aviator român a fost protagonistul unui rarisim eveniment de zbor. La un moment dat, evoluând sub 1000 de metri, pe timpul probelor la care era supus avionul, elicea i-a sărit brusc de pe butuc. Fără prezența de spirit și măiestria pilotului român, finalul zborului nu putea fi decât unul tragic, din bogata gamă a accidentelor și a catastrofelor din aviație. Cu mult calm și stăpânire de sine, Titi a introdus avionul într-un picaj ușor și l-a adus pe panta de aterizare cu o filare lungă, sub un unghi de incidență cât mai mic, fâlfâindu-și aripile și planând fără motor. Nimeni dintre cei prezenți nu a înțeles ce se întâmplase, punându-și, pe bună dreptate întrebarea: *De ce a tăiat motorul atât de sus, fără măcar să atingă pista?* Când au văzut lipsa elicei, au înțeles totul. Avion și pilot aduși în bună stare la aterizare, fără vreo pierdere umană sau materială pentru toți cei prezenți la eveniment⁸³.

Și câte alte întâmplări adevărate din aviație, nu după vreo partidă de vânatoare ori de pescuit, nu auzise tânărul sublocotenent Papană pe vremea când *era ucenic la porțile zborului*. Iar visul lui începea a prinde contur, în carlingă, unde se bucura de imensitatea văzduhului, plutind pe cerul albastru și manevrând printre norii răzleți, gândind cum, cândva, va fi privit și el cu admirație și recunoștință, aducând în lume prestigiul numelui de Papană și de brav român.

Pentru școală și antrenament, la cursurile de pilotaj erau folosite două tipuri de avioane, ambele cu un motor. *Morane*, ce avea un singur rând de aripi dispuse deasupra motorului și *Caudron*, care avea aripile duble, ce-i ofereau o stabilitate mai bună în zbor.

Grupul de elevi din care făcea parte Papană era destul de eterogen, fiind format din ofițeri activi și rezerviști, subofițeri, soldați și gradați, dar care se supuneau unui singur indicator comun, cel de elev-aviator. Dacă mai amintim și faptul că instructorii de zbor erau în totalitate

⁸³ „Drept recunoștință că le-a salvat deopotrivă valoarea avionului și prestigiul mărcii de fabrică, Uzinele Renault, constructoare ale avionului implicat, i-au trimis căpitanului aviator Tănăsescu, la o lună după întâmplarea de la Pipera, o scrisoare de admirație. Iar cu prealabila încuviințare a guvernului român, anume solicitat de autoritatea franceză, ofițerului român i-a fost oferit și un automobil Renault, dar nu unul de serie, ci un exemplar dintr-o comandă specială, care a stârnit mult interes pe străzile și șoselele din România. La tabloul de bord, uzina recunoscătoare a ținut să monteze o placă de bronz pe care a gravat: admirație pentru pilotul aviator și recunoștință bravului român”. Sursa: V. Firoiu, *Alex Papană și destinul lui*, pag. 34, Editura Albatros, 1972, Iași.

plutonieri aviatori, am putea crede că *armata a rămas sus în pod*, de vreme ce gradele și ierarhiile militare sunt atât de amestecate, ba chiar *cu susul în jos*. Lucrurile nu stăteau chiar așa. Respectul dintre militari, potrivit gradelor, se acorda în ambele sensuri, atât de jos în sus, de la soldat la general, cât și invers, de la general la soldat, potrivit principiilor și regulilor stabilite într-un decent limbaj cazon de către regulamentele militare generale și de ordine interioară, aplicabile, practic, doar la sol. În carlinga avionului se vedea repede *cine e șeful* – cel care, având acces la comenzile aparatului de zbor și beneficiind de o experiență de zbor indiscutabil mai mare, putea face diferența între viață și moarte, între triumf și tragedie. Acolo sus, în văzduh, priceperea și competența te aduceau teafăr la aterizare, rareori norocul.

Papană nimerise la un instructor de zbor foarte bun în tehnica pilotajului, apreciat și ca metodist, adică bun în explicarea coerentă și clară, pe înțelesul elevului, a fiecărui element din care se compunea exercițiul de zbor, unde parametrii tehnici, cifrele desemnând viteze, lungimi și unghiuri, se îmbinau armonios cu termeni și expresii ce ofereau încredere, aprecieri și fermitate, cum ar fi: *ține-o tot așa; bine; mai bagă nițel motor; îndulcește panta; fă virajul mai larg, că nu dăm ocol la căruță; ridică-l mai sus, că iei fusta de la drăguță*. Înaintea fiecărui zbor, Dumitru Tutuniuc, instructorul său, ținea să-i repete cele trei reguli de bază prin care se rezolvă ecuația zborului, având ca parametri vitali supraviețuirea omului și integritatea avionului: *stăpânirea de sine, atenția întru respectarea cu sfințenie a tuturor regulilor care alcătuiesc rânduiala aerodromului și buna funcționarea a avionului ce vi se încredințează*⁸⁴.

Deși *cunoscut ca un cal breaz*, adică greu adaptabil la ordinea și disciplina din militarie, când era pe Frunzeasca (aerodromul de lângă Tecuci), Papană părea un mieluşel ascultător, sorbind vorbele instructorului său de zbor, rostite neaoş, pe româneşte, nu într-o franceză de salon, cum fusese învățat acasă. E drept că nici nea' Mitică Tutuniuc nu era obișnuit cu finețurile de la oraș, fiind plecat de jos, din lumea satului românesc, de la plug, având o temeinică și ancestrală cunoaștere a lucrurilor, o creștere și un bun-simț pe care rar le mai găsești azi prin cvartalele urbane de prin cuprinsul țării.

Programul, deși nu părea încărcat, se derula în ritm alert, pentru a nu se irosi ceasuri prețioase la instruirea practică a elevilor aviatori și la

⁸⁴ V. Firoiu, *Alex Papană și destinul lui*, pag. 36, Editura Albatros, 1972, Iași.

pregătirea pentru zbor a avioanelor. Cursul de pilotaj conținea exerciții de zbor, cam câte 70–80 de ture de pistă în dublă și simplă comandă, elemente de bază în acrobația aeriană (tonou, luping, vrie, imelman)⁸⁵, zbor la joasă înălțime, raiduri. Avioanele erau de dublă comandă, dispunând două posturi de pilotaj: unul pentru elev, iar celălalt pentru instructorul de zbor. Atunci când elevul aviator zbură singur, adică în simplă comandă, pe locul instructorului se pune un sac de nisip cu greutatea de 80 kg, întrucât greutatea și centrul erau deosebit de importante pentru evoluția în siguranță a avioanelor.

Principalul test al elevului-pilot, în afara celui de la examenul de brevetare, este admiterea la zborul în simplă comandă, ce putea avea loc doar după ce instructorul de zbor era convins că acesta și-a format deprinderile necesare de a decola, de a stăpâni în zbor avionul și de a-l ateriza în deplină siguranță (singur-singurel în carlinga avionului, fără niciun ajutor din partea cuiva, fără a-l scoate din *belea* dacă a făcut vreo manevră greșită sau dacă *mustangul său de foc devine năvălaș, fiindcă i s-a pus vreo pată albă sub frunte ori a făcut motorul amigdalită*). Iată de ce, pentru tot ce va însemna de acum încolo încrederea în forțele proprii, de a face corp comun cu avionul și de a-l aduce în bună stare la aterizare, *ieșirea la simplă* este unul dintre momentele cele mai importante din viața unui pilot. Emoțional, momentul este unic și poate consfinți acea sfântă uniune, numită inefabila primă dragoste dintre pilot și zborul prin care a devenit stăpânul văzduhurilor, chiar dacă, în meseria lui, în decursul vremurilor, pilotul va urca în carlinga multor avioane și va fi pus adesea în situații nemaîntâlnite. Dar asta îl va face cu totul special, diferențiindu-l de semenii săi, ce-l vor privi mereu cu admirație și cu respect.

Amintirile acelor timpuri privind primul zbor în simplă comandă sunt puține și, în mare parte, eliptice în zugrăvirea veridică a încărcăturii

⁸⁵ *Tonou*, care descrie o rotație în jurul axei longitudinale a avionului, fără a-și schimba direcția sau înălțimea de deplasare.

Luping, figură acrobatică complex, care constă în executarea unei mișcări circulare în plan vertical.

Vrie, mișcare de rotație a avionului în jurul unei axe verticale.

Imelman, în care avionul execută o jumătate de *luping*, apoi se răsuște pe o parte, revenind în zborul orizontal în direcția opusă celei inițiale. A fost executată prima oară de aviatorul german *Max Immelmann*.

Sursa: Dexoline.ro <https://dexonline.ro/text/acrobatie%20aeriana>.

emoționale ce l-a marcat cu adevărat pe pilot. Papană și-a trăit clipa fără a mai avea răgazul de a povesti nepoților cum a fost primul său zbor, *singur ca un cuc*, în carlinga avionului. Astfel, vom face un salt în timp, măsurabil, aproape fix în jumătate de veac, intrând în cămăruța sufletului unui pilot aparent anonim, ca un erou necunoscut, prin care vom încerca să-i deslușim gândurile și emoțiile, povestite de el însuși în spațiul editorial public al vremurilor noastre, marcate de limbaj binar, computere, servere și rețele de comunicare prin care transmiterea este aproape instantanee⁸⁶.

„Septembrie 1978.

Începusem cursurile anului 1 la Școala Militară de Ofițeri de Aviație «Aurel Vlaicu», secția Naviganți activi, de la Boboc, județul Buzău. Anul de învățământ avea două părți, din septembrie până la 1 februarie și era perioada teoretică cu ore la clasă, cu seminarii și verificări parțiale, pe discipline specifice: aerodinamica, navigație aeriană, meteorologie, motoare de aviație, radio, instalații electrice și electronice aparatură de bord, cazuri speciale, aerofotogrammetrie, celula avion și altele... altele însemnând istorie militară, științe politice, geografie aeriană, limbi străine, regulamente militare, pregătire fizică, instrucție militară, etc. În prima parte a lunii februarie am avut o perioadă de practică aplicată de cunoaștere a tehnicii de zbor, iar, în a doua parte, am susținut teoretic și practic examenele de sfârșit de cursuri și de trecere la zbor. Tot atunci, câteva zile au fost alocate vizitei medicale anuale la Institutul de medicină aeronautică din București.

Martie 1979.

Cu toate aceste probleme rezolvate, începeam practic să zburăm. Bineînțeles în dublă comandă, cu instructor la bord. Primul zbor era un zbor de acomodare, de adaptare, făcut de instructor cu recunoașterea

⁸⁶ Comandor de aviație Sergiu Atanasiu, 7 IULIE 1979 – Ziua când am devenit aviator! Povestea începuturilor mele în Aviația Militară! Nostalgii, amintiri, emoții... după 45 de ani de la primul meu zbor în „simplă comandă”!, Sursa: <https://www.facebook.com/share/p/pXqapK7AHgSHP3zL/>.

Comandorul de aviație Sergiu Atanasiu, născut la 26 mai 1959 la Galați, este absolvent al Liceului Militar „Ștefan cel Mare” din Câmpulung Moldovenesc, promoție 1978, al Școlii Militare de Aviație „Aurel Vlaicu” de la Boboc, județul Buzău, promoție 1981 și al Academiei Militare din București, promoție 1992. Cu o carieră prodigioasă în Forțele Aeriene ale României, mi-a fost un admirabil student în Academia Militară, devorându-mi cursurile de tactica aviației.

raionului de zbor al aerodromului. La primul zbor elevul era pasager. La început, acesta nu atingea manșa, doar confrunța harta cu terenul și învăța să poarte convorbirile radio cu conducătorul de zbor de la sol. În a doua parte a zborului, instructorul îi permitea să acționeze manșa și palonierele și să încerce să zboare neînclinat și în linie dreaptă, fără urcări sau coborâri. Apoi, instructorul aducea avionul la aterizare.

Următorul și următoarele zboruri deja le făceam noi, iar instructorul ne supraveghea, ne corecta greșelile, ne vorbea despre cum și cât de scurt sau de amplu să acționăm comenzile de zbor. Bineînțeles că ne prindeam urechile la câte manevre trebuia făcute, concomitent cu orientarea în spațiul tridimensional.

Am început cu ture de pistă, cu zboruri la 200 m înălțime, la verticala aerodromului, pentru a învăța să decolăm și să aterizăm în siguranță.

Bineînțeles că toți făceam greșeli. Ba decolam smuls, ba lucram defectuos cu maneta de gaze, ba urcam inconstant pe pantă, ba făceam viraje derapate, ca să nu mai spun cât de solicitante erau manevrele de pregătire a aterizării și aterizarea propriu-zisă. Până să învățăm să așezăm lin avionul pe pistă și pe direcție în linie dreaptă, făceam niște aterizări prea lungi, prea scurte, bușeam avionul, rulam derapat, vai de capul nostru... Instructorul era pe fază și dacă greșeala era prea mare sau observa că elevul este crispat, blocat și depășit de situație, intervenea imediat și ateriza el.

Dar, încet încet, corectam greșelile, învățam elementele corecte de zbor și treceam la următoarele etape de pregătire, mai complexe, mai dificile. Nu voi uita cum îmi cânta nea' Costică, instructorul, «foaie verde de bujor, mai pune puțin motor»!

Zburam cam de 3 ori pe săptămână, marți, joi și sâmbătă, celelalte zile fiind pentru pregătirea noastră teoretică la sală și participarea la mentenanța avioanelor în hangare sau la linia de avioane.

Zborul în dublă comandă se făcea pe parcursul a 5–6 luni, în care acumulam circa 45–50 de ore. Erau și zile când se anulau zborurile din cauza condițiilor meteo sau din ordin de la Comandamentul Aviației Militare.

După ce ajungeam la nivelul la care pilotam doar noi, cu instructorul încă la bord (dar el era pasager, nu mai punea mâna pe comenzi), urmăream să confirmăm nivelul de pregătire și când instructorul considera că deja elevul are abilități corecte și constante, propunea zborul de control al acestuia în vederea ieșirii la simplă comandă.

Zborurile de control nu erau unice, erau mai multe zboruri, mai întâi, cu comandantul de patrulă, apoi, cu comandantul de escadrilă sau cu locțiitorul lui, cu un inspector de zbor din comandamentul școlii și, uneori, chiar cu un inspector de zbor venit special de la Comandamentul Aviației Militare din București. Abia în urma acestor zboruri, instructorul controlor sau inspectorul acordau calificativele și, în final, dădeau acceptul continuării pregătirii în zbor, înscris în Carnetul de zbor. Din acel moment, știam că ni se pregătea planificarea pentru primul zbor în simplă comandă, adică singur-singure!

Pe pagina din Carnetul de zbor, unde era trecut controlul, erau trecute etapele zborului de la decolare și până la aterizare, în dreptul cărora se dădeau note. Media notelor dădea calificativul general care trebuia să fie obligatoriu FB [Foarte Bine], altfel te întorcea la dubla comandă. Adică, mai făceai câteva zboruri, după care erai reexaminat în zbor. Dacă nici acum nu obțineai FB, erai oprit de la zbor și trecut, eventual, la nenaviganți.

Iulie 1979.

În dimineața zilei de sâmbătă, 7 iulie 1979, la ora 8, eram cu toții, elevi, instructori, comandanți, adunați în sala de navigație pentru pregătirea preliminară de dinaintea zborului. Ni s-au comunicat ultimele detalii despre misiunile de zbor planificate, date despre starea vremii și evoluția condițiilor meteo, controlul medical și verificarea pregătirii pentru zbor. La ora 8,45 eram deja prezenți în linia de avioane, astfel că, la ora 9, rând pe rând, avioanele decolau cu elevii și instructorii de zbor.

În acea zi eram programați pentru controlul în zbor, un număr de 5 elevi, începând cu ora 11. Țin minte că eram al treilea, la control, pe avionul clasic IAR 823, cu numărul de înmatriculare 05.

Inspectorul de zbor s-a îndreptat către avionul meu, l-am întâmpinat cu mâna la chipiu și i-am dat raportul: «sunt elevul-frunțaș..., pregătit pentru executarea controlului în zbor». A dat mâna cu mine, mi-a spus «Bine, hai, la treabă!», a ocolit avionul și s-a așezat pe locul de pilotaj al instructorului de zbor, alături de mine. Am închis cupola cabinei, am pornit motorul și am început convorbirile radio cu Plevna, adică cu PCZ-ul (punctul de conducere a zborului): «Plevna Start, sunt 2102, aprobați rulajul la pistă». Conducătorul de zbor mi-a aprobat, moment în care am început ușor deplasarea pe sol, către capătul pistei. Am ajuns, am stabilizat avionul pe direcție în axul pistei și am raportat: «Plevna Start, sunt 2102, totul normal la bord, aprobați decolarea». Și mi s-a aprobat. Aveam

emoții, eram ușor încordat, dar simțeam bucurie, mă gândeam la mama, la Galați, mă gândeam la mine, eram atent să nu greșesc, trăgeam cu coada ochiului în dreapta la inspectorul controlor.

Am împins maneta de gaze, avionul a început să câștige viteză, eu fiind atent la menținerea direcției cu ajutorul palonierelor (pedalelor), am aruncat o privire rapidă la indicatoarele parametrilor de funcționare a motorului și apoi la vitezometru. Când avionul a atins viteza de dezlipire de sol, am ciupit ușor manșa, cât să-l ajut să se desprindă, am menținut avionul la orizontală în palier, la 30–40 cm de sol, pentru a câștiga un plus de viteză, după care am tras ușor manșa și avionul s-a plasat pe panta de urcare.

La verticala capătului pistei am intrat în viraj în urcare pe dreapta și am intrat pe latura a doua, până la atingerea înălțimii de 200 m. Am făcut al doilea viraj la orizontală și am zburat în linie dreaptă paralel cu aerodromul, menținând înălțimea de 200 m și direcția de zbor. Am ajuns la reperul la care executam virajul 3, am făcut virajul și mi-am calculat mental priza de aterizare. Am cerut prin radio aprobarea de aterizare și am început ușor să cobor, astfel ca, la virajul 4, ultimul, să am înălțimea de 120 m față de sol. Am ieșit din viraj exact în axul pistei și am continuat coborârea, sincronizată cu reducerea vitezei. În coborâre, am scos flap-surile și am lucrat cu maneta de gaze, astfel ca parametrii să fie optimi pentru momentul contactului cu solul. Am aterizat perfect, la T-eu! T-eul era un marcaj alb în formă de T, unde eram obligați să punem roțile, ca aterizarea să fie perfectă. Odată aterizat, am cerut aprobarea de a decola în continuare. Am băgat motorul în plin, am decolat și am făcut perfect și cel de-al doilea tur de pistă.

După cel de-al doilea tur de pistă, am decolat în continuare, solicitând conducătorului de zbor să îmi indice zona spre care mă voi deplasa și în care voi face o gamă de manevrabilități, la înălțimea de 500 m. Mi-a indicat zona aerodromului, deci evoluțiile le făceam la verticala aerodromului. Bineînțeles, sub privirile tuturora de la sol.

După circa 30 de minute de viraje pe stânga, pe dreapta, în urcare, în coborâre, la orizontală, după câteva cabraje și picaje, inspectorul mi-a spus: «Hai acasă». Am cerut aprobarea de părăsire a zonei și de intrare în turul de pistă. Am aterizat perfect, am rulat apoi către linia de avioane, am oprit, am coborât și inspectorul de zbor m-a felicitat și mi-a cerut carnetul de zbor pentru înscrierea controlului și acordarea calificativului. Au urmat felicitări din partea comandanților de escadrilă și de patrulă iar, la

urmă, din partea instructorului meu de zbor, care mi-a spus: «Vei pleca în simplă comandă! Ai grijă la tot ce ai învățat și zboară cum ai zburat azi».

Am făcut o pauză de 10 minute, cât să fumez o țigară, apoi am plecat către avion, fericit, bucuros că am trecut cu brio examinarea practică, încrezător în mine, dar totuși cu o emoție anume: Că voi zbura singur! Fără nimeni altcineva în avion.

Lângă avion mă aștepta tehnicul de avion, care mi-a dat să semnez în carnetul tehnic că avionul este bun de zbor, după ce l-am luat în primire.

Am urcat în cabină, mi-am fixat chingile (centurile de mijloc și de umeri), am pornit stația radio și am cerut aprobarea pentru pornirea motorului. Am pornit motorul, am făcut verificările parametrilor cu diagrama motorului și, când totul era normal, am raportat: «Plevna Start, sunt 2102, aprobați rulajul la pistă».

Oh, Doamne! Plecam în zbor în prima mea simplă comandă! Am rulat încet către capul pistei, am așezat avionul pe direcție și, sigur pe mine, fără a mai avea emoții, am cerut aprobarea pentru decolare. Mi s-a răspuns: «2102, dacă totul este normal la bord, aprob decolarea în simplă comandă! Succes, Sergiule, și vezi că băieții te așteaptă». Știam de ce colegii mă așteaptă. Urma botezul aerului pe un grandios pat de mărăcini adunați de pe marginea aerodromului, uscați și plini de praf și cu țepi mari, care să mă facă să nu uit în veci cum am fost botezat!

Am decolat lin, fără să forțez nimic, am făcut virajele unu și doi și deodată m-am surprins cântând. Cântam «Chiquitita», care tocmai fusese lansată de ABBA, în acea primăvară a anului 1979. Dar nu era îndeajuns, așa că am început să cânt tare, că oricum nu mă auzea nimeni, melodia «I am sailing», a lui Rod Stewart. În acest timp făceam ușoare înclinări stânga-dreapta, ca și cum avionul ar fi dansat pe muzica mea. Dar gata cu cântatul, ieșisem din virajul 3 și începusem o ușoară coborâre.

Am făcut o pantă de aterizare impecabilă, am aterizat la T-eu și am decolat în continuare. După trei ture de pistă, am revenit încet în linia de avioane, am parcat frumos și am coborât din avion. M-am prezentat la conducătorul de zbor, am raportat despre executarea misiunii în simplă comandă și am fost imediat înșfăcat și luat pe sus de către colegi. În drum spre patul de spini și mărăcini, m-au dezbrăcat de combinezonul de zbor, m-au lăsat doar cu slipul pe mine. Așa cum eram, m-au apucat de mâini și de picioare și m-au cam bușit pe patul botezului. Un alt coleg, care era și șeful clasei, citea din carnetul de zbor: «aterizare derapată», moment în care călăii mei colegi mă frecau pe mărăcini stânga-dreapta; «aterizare

lungă», și mă plimbau cu spatele de-a lungul măracinilor. În fine, după vreo 3–4 minute de calvar m-au abandonat acolo, lăsându-mă să mă ridic singur. Am suportat cu stoicism înțeparea tălpilor și a palmelor, neatinse de țepi până atunci, mi-am recuperat combinezonul și am fugit la dormitoare, să fac rapid un duș. Eram vai de capul meu, dar eram botezat și asta era cel mai important.

Seara, vreo doi colegi îmi scoteau cu penseta spinii de pe spate, fund și dosul picioarelor. Oricum țepi am mai avut de scos încă mult timp după eveniment. Atunci am aflat că, în aceeași situație și chiar mai rău erau și ceilalți patru colegi care ieșiseră la simplă comandă, în aceeași zi de sâmbătă 7 iulie 1979.

Am continuat să zburăm cu avionul clasic până la sfârșitul lunii septembrie 1979, pentru a efectua cele 50 de ore de zbor alocate fiecăruia, pentru a ne continua pregătirea în zbor cu evoluții mai complexe și pentru a ne forma deprinderi și abilități stabile și corecte. Nu se mai puneau problema emoțiilor sau temerilor. Eram dejacăliți psihologic și aveam deplină încredere în noi și în ceea ce eram în stare.

Au fost zboruri, atât în dublă comandă cât și în simplă comandă, dar nu prea ne mai învărteam în jurul aerodromului, în tur de pistă. Făceam zboruri lungi pe diverse traiecte, cu schimbări de cap-compas, cu modificări ale regimului de înălțime și viteze. Admiram de sus satele și orașele, pădurile verzi, câmpiile cu tractoarele și combinele la lucru, vedeam autovehiculele și căruțele pe drumurile și pe șoselele de sub noi, vedeam râurile, dealurile încărcate de viță de vie, vedeam oamenii care ne salutau, când treceam deasupra lor. După o oră de zbor pe traiect eram toți încântați de farmecul acelor misiuni, ne adunam la umbrar, lângă punctul de conducere a zborului și povestea fiecare ce credeam că a fost mai interesant.

Și a trecut vara, mi-am făcut numărul de ore de zbor și chiar l-am depășit un pic, atât în dublă, cât și în simplă comandă. Înaintea plecării în binemeritul concediu de după primul an, grupa noastră de zbor împreună cu grupa de zbor a regretatului instructor, reuniți la Poșta Câlnău, am sărbătorit așa cum știi doar aviatorii să sărbătorească: *Aviația, dă senzația!*”.

Ca orice pilot, Papană a cunoscut toate aceste senzații și a trăit intens primul zbor în simplă comandă. În legătură cu botezul pe patul de spini, nu știm dacă se practica la Școala de Pilotaj de la Tecuci, deși începuturile acestui obicei se pierd în negura vremurilor de funcționare a școlilor românești de aviație. Pe de altă parte, nici nu l-am fi putut bănui pe

Papană, os boieresc, să accepte cu ușurință un așa obicei barbar, practicat de niște țăranoi, buni de coasă și de sapă, aduși de neunde să învețe tainele zborului cu aeroplanul.

Programul de instruire în zbor a continuat firesc, cu succedarea exercițiilor de simplă și dublă comandă, crescând în complexitate, durată și intensitate, iar la epuizarea acestuia, urma brevetarea. Până la promoția lui Papană, în România au fost brevetați cam 700 de piloți, alți aproape 20 de zburători români obținând brevetele de pilot la școlile de pilotaj din Anglia și din Franța. Îi putem adăuga aici, chiar în fruntea listei, pe marii noștri ingineri, constructori și inventatori, iluștrii Traian Vuia, Henri Coandă și Aurel Vlaicu, cu care am aureolat panoplia de geniu a pionieratului în aviația europeană și mondială, ce nu au avut nevoie niciodată de astfel de brevete.

Pe 17 august 1928, la examenul de brevetare de la Tecuci, comisia sosită de la București era condusă de comandorul Ioan Stoicescu, cel ce va ajunge general de escadră, comandând Forțele Aeriene ale României⁸⁷. Potrivit aprobării acestuia, elevul candidat la brevetul de pilot trebuia să efectueze, în fața comisiei, un raid aerian cuprins în triumphiul Tecuci – Galați – Buzău, revenind la Tecuci. Candidatul mai trebuia semnalat pe parcurs, în treceri, la înălțimi stabilite, la aerodromurile militare din Galați și din Buzău, navigând după hartă. Avionul dispunea de un barograf de bord ce înregistra pe bandă înălțimile atinse, banda urmând a fi supusă verificării la sol, după aterizare⁸⁸. Mai menționăm că raidul trebuia să se execute strict între înălțimile 200 și 2000 m, fiind interzis razmutul (zborul la foarte mică înălțime), tentant atât pentru piloții experimentați, ce-și doreau senzații tari, cât și pentru cei începători, atunci când senzațiile false îi făceau să-și piardă orientarea și își doreau să vadă indicii mai clare privind zona survolată, fixându-i acestuia locul în care se afla pe hartă.

⁸⁷ „27 aprilie 1935, sub președinția Regelui Carol al II-lea, au participat generalul de escadră Ioan Stoicescu – comandantul Forțelor Aeriene –, Nicolae Caranfil – Subsecretar de Stat al Aerului – și Radu Irimescu – fost Subsecretar de Stat al Aerului”, Sursa: Dr. Luminița Giurgiu, Nicolae Iorga, participant la ședințele Consiliului Suprem al Apărării Țării (1932, 1935, 1936), Buletinul Arhivelor Militare Române, Anul XXIV, nr. 3(93), 2021, https://amnr.defense.ro/webroot/fileslib/upload/files/Revista_Document/Revista_093_2021.pdf.

⁸⁸ V. Firoiu, *Alex Papană și destinul lui*, pag. 38–39, Editura Albatros, 1972, Iași.

Astfel, după aproape un sfert de veac de existență sub cerul ce ocrotește, din vremuri imemorabile, *colțul nostru de Rai*, mândra Românie, bogată în *oameni curajoși și frumoși, purtători de Duh Sfânt și de preaminunata ie*, împodobit de visuri și de înalte năzuințe, după o copilărie zburdalnică și o adolescență năvalnică, după un prestigios liceu civil, un an de Politehnică și alți trei ani de școală și militară, sublocotenentul aviator Alexandru Papană obține brevetul de pilot nr. 703 și dreptul legitim de a zbura *după pofta inimii*, de a aduce o nemărginită glorie aviației și țării natale, de a-și transforma, prin muncă, artă și măiestrie, numele de Papană în renume.

Să-i privim acum, la absolvirea Școlii de Pilotaj din Tecuci, parcursul de elev aviator, cu bune și cu rele, așa cum l-au văzut comandanții, șefii, superiorii ierarhici, cu note, aprecieri, observații și calificative înscrise în documentele oficiale ale vremii.

AERONAUTICA ROMÂNĂ

ȘCOALA DE PILOTAJ

FOAE DE NOTE

A elevului pilot: *Sublt. Papană Alexandru*
Născut la 16 XII. 1905 în București, jud. Ilfov

<i>Cunoștințe Speciale</i>	<i>Media</i>
Accidente de aviație	7
Aerodinamica	8
Meteorologia	8
Motoare de aviație	6
Navigație aeriană	9
Regulamentul Instr. Zborului	9

Aptitudini militare: <i>bune</i>	Frecvența: <i>foarte neregulată</i>
Purtarea: <i>lasă de dorit – manifestări neserioase</i>	
Medie la cursuri 7,83	Medie la examen 4,75
Media generală 6,29	Clasificat al 27-lea din 35 elevi

Aprecierea Comandantului: *Ofițer cu educația militară în formare. Și-a însușit destul de bine cunoștințele tehnice aplicative necesare zborului. Admis la zbor.*

Comandantul Școalei de Pilotaj
Colonel sss

Director de studii
Căpitan sss

No. 27 din 1.IV. 1928

FOAIE CALIFICATIVĂ

Școala de pilotaj Pe anul 1928 de la 1 martie 1928 până la
31 sept. 1928

Sublt. Papană Alex

Fără pedepse

Nota comandantului: Sănătos și foarte rezistent, are o deosebită aplicație la orice fel de sport. Și-a însușit mulțumitor cunoștințele tehnice aplicative necesare zborului.

La zbor a dovedit încă de la rulaj aptitudini deosebite, menținându-se tot astfel la trecerea pe simplă comandă și la avionul de transformare, fiind brevetat primul din Escadrilă și al treilea pe întreaga Școală.

Trebuiește totuși de aproape supravegheat, ca nu cumva încrederea ce o are în sine să nu îl predisună la imprudențe. Ferit de accidente care l-ar putea descuraja, metodic antrenat va deveni unul dintre cei mai buni piloți și acrobați ai noștri, având aptitudini excepționale. Nu are vechimea pentru propunere.

Comandantul Șc. de Pilotaj

Lt. col. SS (cu ștampila Școlii de Pilotaj Tecuci)

Observăm că, deși incipiente, lui Papană au început să-i fie sesizate aptitudinile incredibile în tehnica de pilotaj și în arta zborului, chiar de către aviatori de meserie, care *aveau ochi* în depistarea unor astfel de talente. Dar criticile nu încetau când priveau disciplina militară, viața de cazarmă. Ba chiar și notele puteau fi mai mari, dacă s-ar fi străduit cu cartea. Cum nu l-a interesat decât zborul și nu își dorea să exceleze în teorie, pentru a ajunge să lucreze ca *șoarece de laborator*, în cercetare, ori ca *dascăl prăfuit prin clase și cancelarii*, doar activitățile în aer liber, sportul, avionul, pista și înaltul cerului îi stârneau aprig interes. Așa că l-a cam făcut de rușine pe taică-său, generalul, cu media de examen sub 5. Noroc cu media de la cursuri, peste 7, cu care și-a mai îndreptat situația școlară. Altfel nu absolvea școala, chiar de interveneau șefii de la București și tătâne-său pentru el. Oare? Inteligent cum îl știm, a învățat

doar atât cât i-a trebuit. Iar acea medie de 4,75 la examen o fi venit după câteva nopți petrecute palpitant în afara școlii, taman când trebuia să îndese, pe sub scăfărlie, multă carte, că examenul, chiar și pentru el, *n-a fost o jucărie*. Între timp, fapte mari s-au petrecute în aviația mondială, făcându-l pe Papană să-și spună cu voce tare în gând: *Mamă! De ce nu m-ai născut mai devreme? Să fiu eu cel care trece-n zbor Atlanticul! Și mai departe, unind America de România. Țara mea de glorie, Țara mea de dor!*

Între 20 și 21 mai 1927, pilotul american de origine suedeză Charles A. Lindbergh (1902–1974), la bordul monoplanului său, „The Spirit of Saint Louis”, execută prima traversare aeriană, fără escală, a Oceanului Atlantic, pe traiectul New York – Paris, în 33 de ore și 30 de minute. Iar la 17 iunie 1928, cu două luni înainte ca Papană să-și pună în buzunarul de la piept brevetul de pilot, Amelie Earhart face același lucru. E drept, ca pasageră, deși zbura, în calitate de pilot, cu vreo opt ani mai înainte, fiind declarată „femeia anului”.

Față de aceste realizări și multe altele, România, înscrisă cu litere de aur în istoria de pionierat a aeronauticii mondiale, alături de mari puteri în domeniu, precum Statele Unite ale Americii, Anglia, Franța, Japonia, cu Papană care își privea cu nesaț brevetul de pilot, unde nu se uscaseră cerneala, nu putea sta departe. Astfel, un proiect fabulos, conceput în anul 1928, despre care urlau toate gazetele vremii, prevedea ca echipajul format din maiorul Traian Burduloiu și locotenentul Gheorghe Iacobescu să pornească într-un memorabil raid New York – București, la bordul unui avion ce urma să primească un nume cu o uriașă încărcătură emoțională, *Alba Iulia*, bucurând deopotrivă românii din Țară și cei stabiliți în America, constituiți într-o comunitate puternică și cunoscuți drept *români americani*. Era un echipaj deja consacrat, care izbutise să realizeze un *Ocol al Europei în 80 de ore*, un raid al capitalelor europene, subvenționat de ARPA (Asociația Română pentru Propaganda Aviației)⁸⁹.

⁸⁹ *Raidul capitalelor Europei, executat în septembrie 1928 de către maiorul Traian Burduloiu ca pilot, locotenentul Gheorghe Iacobescu ca navigator și jurnalistul Mihail Negru a fost subvenționat de ARPA și de Aeroclubul Albastru. Aparatul Junkers F13 cu șase locuri, botezat cu numele „Sf. Maria” și pus la dispoziția piloților, a costat 2 219 204 lei, iar după executarea raidului, a fost dăruit Aviației Civile. Sursa: Comandor aviație Gheorghe Vartic, Asociația Română pentru Propaganda Aviației, promotoare a dezvoltării aeronauticii naționale în anii interbelici, Revista de Istorie Militară,*

Papană, care tocmai ieșise din găoacea aviației, după ani lungi de eclozare prin felurite școli și de *ucenicie la poarta zborului*, ca un bezmetic pui de vultur, își întindea aripile cu care voia să cuprindă tot Pământul. Dar cineva de Sus, ce-i avea în grijă destinul, avea să-i spună:

*Tinere vulturaș, în zbor ești copilaș.
Pune-ți pene multe, mândre și nu slute!
Mergi de mai învață, de-ai scăpat de ață!
Calfă când devii, de zbor să te tot ții!
În văzduh și-n viață, să nu fii paiată!
Că te scap din brață!*

„Ce noroc ar avea omenirea dacă ar exista multe
nații care să-i fi adus, față de numărul de locuitori,
atât cât i-a adus nația română în ultima sută de ani!”

Henri Coandă

COMPETIȚII, VICTORII, RECORDURI

Dintr-o toamnă bogată în alta, acțiunile aeronautice și sportive ale locotenentului Alexandru Papană se succed într-un neconținut iureș, după cum ne arată scrierile comandantului Centrului de Instrucție Aeronautic, din Foaia Calificativă a ofițerului, pentru perioada 1 noiembrie 1931–31 octombrie 1932, păstrate cu grijă de către Arhivele Militare Naționale Române:

„Locot. Papană a funcționat pe tot timpul anului ca subaltern în Escadrila de antrenament, unde a fost Șeful antrenamentului de vânătoare și ajutor instructor la recruți, însărcinări de care s-a achitat bine. În timpul perioadei de iarnă (ian. – febr. 1932) a avut concediu de 2 luni, fiind trimis în America, împreună cu alți trei ofițeri aviatori, sub conducerea unui ofițer superior, pentru a reprezenta România la Jocurile Olimpice de la Lake Placid.

Locot. Papană a fost în această competițiune, căpitanul echipei românești, care, prin dibăcia și abilitatea acestui admirabil sportman, a reușit să se claseze al II-a între 12 state, la concursurile de bobsleigh (bob 2 persoane), luând în același timp Campionatul mondial de viteză (a executat cea mai rapidă coborâre într-una din manșele concursului). Întreaga echipă în frunte cu căpitanul ei, locot. Papană, a fost decorată proprio motu [Motu proprio, expresie folosită când o diplomă ori o distincție a fost înmănată direct (nu prin intermediul cuiva sau prin poștă etc.) chiar de către persoana oficială îndrituită a o acorda] de către M.S. Regele cu Meritul Cultural la înapoierea ei de la aceste concursuri.

Pilot de vânătoare cu reale și alese calități de finețe și temeritate, cu deosebire finețe și precizie în acrobațiile cele mai dificile pe care le execută cu multă promptitudine și judecată, reușind a se convinge pe deplin de riscul nejustificat și fără folos al acrobațiilor aproape de sol.

Pe lângă aceste frumoase calități de zburător, a dovedit și o admirabilă rezistență, atunci când, în toamna anului 1931, a urcat cu parașutista Brăescu la 6 000 metri, în cele mai perfecte condițiuni, fără inhalator de oxigen.

În august 1932 a participat la concursul internațional de aviație organizat în Germania, având ca observator navigator pe Căpitanul Hubert (coechipierul lui Papană și la bob).

Deși avioneta, tip Monocoupe ce i-a fost pusă la dispoziție, nu se preta la grelele probe tehnice la care a fost supusă, totuși, lt. Papană, prin calitățile sale de pilot de marcă, a reușit cu mare greutate să facă față în mod onorabil acestor probe extrem de dificile. La proba de circuit, a parcurs prima etapă Berlin – Varșovia – Praga – Brno – Viena – Zagreb – Vicența – Roma, în excelente condiții, clasându-se printre primii, din 43 de piloți care concureau. În a doua etapă a avut neșansa ca o pană de motor să îl oblige la un aterizaj forțat, în munți, în apropiere de Florența. Deși un teren cu desăvârșire impropriu, totuși, datorită abilităților sale caracteristice, a reușit să placheze avionul, salvând echipajul. Regret că, în această competițiune, unde, prin frumoasele sale calități, Locot. Papană se afirmase ca un concurent de temut de la început, a fost forțat să abandoneze, din cauza neșansei acestei pene, tocmai când, bunele începuturi îi dădeau posibilitatea să lupte pentru un frumos clasament. În acest concurs a realizat un total de 45 ore de zbor. În afară de acestea, a mai realizat în unitate un total de 24 ore de zbor, în antrenament pe avionul de vânătoare. Frumoasa sa activitate de zbor, marea sa pasiune pentru zbor și frumoasele lui calități, îl arată ca un pilot de viitor, susceptibil de a realiza cele mai îndrăznețe și valoroase performanțe aviatice.

În definitiv: este un foarte bun ofițer de aeronautică. Cu solide cunoștințe tehnice de specialitate, cu o frumoasă cultură generală. Posedă la perfecție franceza și germana și destul de bine engleza.

Cu o educație aleasă și maniere ireproșabile.

Ofițer de viitor și element necesar aeronauticii prin pasiunea cu care i s-a devotat”.

Iarși armata! Haină de vreme real! Manta ori pelerină de ploaie, în funcție de sezon. Firește, statutul de ofițer îi conferea o anume distincție în societate, dar nu și rang de noblețe, nefind, nici măcar prin căsătorie, afiliat vreunei familii princiare. De ce am pomenit de căsătorie? Când o femeie nu are loc în visul unui aviator, vis prea plin de aeroplane, aerodromuri, motoare, traiecte, acrobații, viraje și neostoitul Dor de Zbor,

ea nu va putea pătrunde în sufletul lui nici măcar pe ușița din dos a unei căsătorii conjuncturale ori de interes. Doar iubirea și o femeie adevărată pot face diferența. Vor veni ele și în viața lui Papană? Cine știe? Femei care să-i stârnească interesul? Cu siguranță vor fi. Unele, episodice, altele, pentru o perioadă ceva mai lungă de timp. Vor fi, însă, și dintre acelea care, prin determinare, emancipare și trudă imensă, ce luptă pentru împlinirea propriului vis, chiar merită un adânc respect.

În cele ce urmează, Papană o va urca pe *Smaranda Brăescu* până-n înaltul cerului, pentru a o slobozi pe-o miriște din Bărăgan, fătuca aiasta din Hâncești doborând recordul european și național de înălțime la parașutism. Apoi, dintr-un pas, cam mare, ce-i drept, va sări în cealaltă parte a Atlanticului, spre a descoperi *America* și a se da cu bobul la *Jocurile Olimpice de Iarnă* și la Campionatele Mondiale ale acestui sport hibernal, cucerind inima publicului american și primind admirația lor, medalii și locuri fruntașe pentru România. Vine și *titlul mondial la bob*, echipaj două persoane, dar pe continentul european, Papană înscriind numele țării noastre cu litere de aur în panoplia plină de succese a acestui minunat sport. Pentru ca, în final, să ne delectăm cu multă aviație și sport. Cupe aviatice, cum a fost aceea a lui *Ionel Ghika*, demonstrații și concursuri aeriene, raiduri, ca cel reușit la *Tel Aviv* ori cel eșuat spre *Tokyo*, *recordul național de înălțime*, zborul după *eclipsă* și multe alte întâmplări, la care am adăugat și file de arhivă, presărate cu boia de ardei iute și piper, de către diferiți *chefi*, adică șefi de-ai lui Papană din *bucătăria armatei*. Sarea am pus-o eu. Când mai multă, când mai puțină, capitolul având bucătăria plină de litere.

Dragi cititori, gustul e al dumneavoastră! Vă aparține! Poftă bună la citit!

SMARANDA⁹⁰ ȘI PAPANĂ ÎN BĂRĂGAN, LA MARE ÎNĂLȚIME

Privind retrospectiv realizările ultimelor două secole, nu putem să ignorăm saltul uriaș pe care omenirea l-a făcut în atingerea de noi

⁹⁰ *Smaranda Brăescu* (21 mai 1897 – 2 februarie 1948), născută la Hâncești, județul Galați, a fost prima femeie parașutistă cu brevet din România, campioană europeană (1931) și mondială absolută la parașutism (1932, Sacramento, SUA). Cu brevet de pilot obținut în SUA, zboară cu un avion Hawk, având fuselajul vopsit în albastru și pe aripi purtând tricolorul românesc, căruia îi pune numele strălucitului ei predecesor,

piscuri ale cunoașterii, în crearea de mijloace cu care s-a desprins de pământ, urcând și coborând de la înălțimi din ce în ce mai mari, unele de-a dreptul amețitoare.

Veacuri la rând, temerarii navigatori au cutreierat mările și oceanele lumii, descoperind și cucerind noi teritorii, contribuind, astfel, la nașterea Lumii Noi, America, și la renașterea celei Vechi, Europa.

Cucerirea văzduhurilor, deși a venit mult mai târziu, a avut o importanță covârșitoare în evoluția umană, oferind o perspectivă de neegalat: accesarea, pe verticală, la o dimensiune ce se putea prelungi spre infinit, printre astre. Întâi a apărut aeronautica, cu a sa perioadă de pionierat, urmată de una „romantică”, în care s-au depășit limite și s-au bătut recorduri atât în aviație, cât și în parașutism.

Spațiul cosmic, ultima redută a aventurii umane, vine să întregască tabloul asimptotic spre dimensiuni și întinderi de nebănuit pentru ființa bipedă, căreia Pământul i-a devenit o planetă prea mică în Universul Galactic. Cucerirea lui măsoară de-abia câteva decenii și deja vorbim despre „turismul spațial” și colonizarea altor planete.

Niciuna dintre aceste cuceriri nu ar fi fost posibilă fără oameni vizionari, temerari și tenaci, deprinși cu studiul științelor, capabili de sacrificii și jertfe, iar numele lor sunt înscrise cu litere de aur pe panoplia marilor personalități. Într-un mod cu totul firesc, românii, intrați cu energii nebănuite în plin secol XX, odată cu înfăptuirea năzuinței

Aurel Vlaicu. La 27 aprilie 1936 trece Munții Iugoslaviei, pentru ca, la 19 mai, anul următor, să execute, singură la bord, un raid Roma – Tripoli, de peste 1100 km, traversând Mediterana și unind, astfel, pe calea aerului, cele două continente, Europa de Africa. A urmat un zbor Londra – București, cu escală la Paris, în condiții meteorologice grele, fiind pe prima pagină din ziarele vremii, îndeosebi datorită faptului că zborul a fost efectuat de o femeie, singură la bordul propriului avion. Alte câteva zboruri au urmat, dar războiul, abia început, o îndepărtează de lupta cu recordurile, aducându-i un rol de combatant în armata țării sale, ca instructor de parașutism și pilot în celebra „*escadrilă albă*”, evacuând răniți de pe prima linie a frontului. După război continuă lupta într-un plan considerat de autorități subversiv, sprijinind grupări ce se împotriveau noii orânduiri comuniste și așteptând, ca mulți dintre români, venirea și ajutorul americanilor. Condamnată la închisoare, se ascunde sub nume fals prin locașuri de cult și, grav bolnavă, sfârșește în anonim, la 2 februarie 1948. Sursa: Tudorel Ene, *Smaranda Brăescu – O stea pe firmamentul marilor personalități ale lumii*, articol în Revistă aniversară editată de Asociația Română pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii „A.R.P.I.A. Smaranda Brăescu” Cluj, pag. 1–5, martie 2021, <https://arpia-filialacluj.ro/Documents/ebooks/Aeronautica.pdf>.

lor de veacuri, Marea Unire, nu puteau lipsi de pe firmamentul epocalelor realizări.

Smaranda Brăescu și Alexandru Papană sunt doar două dintre aceste nume. O româncă s-a înălțat nu doar în înaltul cerului și „s-a slobozât” de nenumărate ori cu parașuta, doborând recorduri europene și mondiale sau a pilotat avioane, survolând continente și mări, fiind și combatant în război, ci a înfruntat multe dintre prejudecățile vremii și misoginismul din interiorul unor cancelarii, promovând cu gingășie și dezinvoltură aeronautica românească.

Destinele celor doi s-au intersectat prin toamna anului 1931. Să se fi cunoscut ceva mai devreme? Nu știi. Aproape sigur au aflat unul despre altul, căci faptele lor din aviație, parașutism și sport erau deja de domeniul notorietății.

După o gravă accidentare suferită la mitingul aerian de la Satu Mare, din 30 august 1930, soldată cu dublă fractură de femur și cu mai multe coaste rupte, necesitând o lungă perioadă de refacere, întinsă pe mai bine de jumătate de an, Smaranda Brăescu, prima femeie parașutist din România, reîncepe exercițiile și salturile pentru tentativele de record. Începând cu primăvara anului următor, după vădita îmbunătățire a stării sale medicale, odată cu antrenamentele încep demersurile pentru identificarea unui pilot experimentat și a unui avion cu care să urce cât mai sus posibil, de unde să-și dea drumul cu parașuta. Era în discuții cu căpitanul Romeo Popescu⁹¹, desăvârșit aviator, între cei doi stabilindu-se o sinceră prietenie și chiar, potrivit unor surse, un început de idilă. Dar acesta, multiplu campion român, având la activ recordul național la altitudine (10550 de metri), alături de cele de distanță și de viteză, în circuit închis (3800 km în 20 de ore și 50 de minute), nu era disponibil. Se pregătea intens pentru doborârea unui record mondial, cel de viteză, pe distanța de 500 km, în care binomul pilot-avion, inclus într-un program de antrenament minuțios și echilibrat, era decisiv. Un record ce măsura 306,696 km/h, hilar în vremurile de azi, aparținând unui pilot francez, dar care nu va fi bătut atunci de căpitanul inimii Smărăndiței noastre, acesta sfârșind tragic la o margine de Bărăgan, lângă Lehliu,

⁹¹ Gl. bg. Vasile Șomlea, *O viață în numele zborului*, articol în Revistă aniversară editată de Asociația Română pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii „A.R.P.I.A. Smaranda Brăescu” Cluj, pag. 5–10, martie 2021, Sursa: <https://arpia-filialacluj.ro/Documents/ebooks/Aeronautica.pdf>.

chiar pe timpul zborului din 9 decembrie 1931, în care a atacat recordul mai sus pomenit.

Așa că *Mândița*, cum îi spuneau cei apropiați *Reginei Înălțimilor*, va trebui să se mulțumească cu un locotenent, Alex Papană, chipeș și el, pilot talentat și, pe deasupra, polisportiv, ce începea să adune trofee nu doar în aviație, ci și în sporturile de viteză. Însă era greu de ajuns și la el. Eroina noastră va trebui să se zbată din răspuțeri, bătând la multe uși, refuzată de unii, încurajată de alții, *plecând pe ușă și intrând pe fereastră*, dacă este să folosim o expresie neaoșă pentru cei tenaci, care nu renunță în niciun chip atunci când au de rezolvat una dintre cele mai importante ecuații ale speranței și ale vieții.



Avion IAR-POTÉZ XXV.

<https://www.avionslegendaires.net/avion-militaire/potez-25/>

Trecând peste multitudinea de probleme administrativ-financiare și birocratice, cu aprobări peste aprobări, după o perioadă de intense antrenamente specifice, vor decola de pe aerodromul Pipera trei avioane Potez-25, unul cu Smaranda Brăescu, pregătită pentru record, și două purtând echipe de însoțire și de omologare. După o oră de zbor, avionul lui Papană, singurul rămas apt la o altitudine medie, celelalte două aparate fiind nevoite, din motive tehnice, să aterizeze, a urcat greoi la 4500 de metri, după care, prinzând niște curenți ascendenți favorabili, reușește să se înalțe la peste 6000 metri. Pilotul și temerara sa însoțitoare au avut de înfruntat în carlingă condiții deosebit de vitrege: temperaturi extrem de scăzute, între -25 și -30 de grade Celsius (la fiecare mie

de metri altitudine, temperatura scade cu 6,4–6,5 grade), concentrația scăzută de oxigen, cauzată de aerul rarefiat, influențând, până la hipoxie, procesul de respirație, afectând totodată și turația motoarelor.

După atingerea înălțimii stabilite și după efectuarea lansării, Papană a avut nevoie de întreaga lui experiență și măiestrie să redrezeze avionul, care, la un moment dat, nu răspundea la comenzi și intrase în vrie. Apoi, prin viraje strânse, a însoțit-o pe Mândița, dorind să se asigure că totul e bine, insuflând-i încredere și un puternic sentiment de siguranță. Rotirea în cerc a aeroplanului semăna cu cea a unui vultur ce-și învâța puiul să zboare, oferindu-i totodată părinteasca-i ocrotire.



2 oct. 1931, înaintea saltului de la 6000 de m.
La stga. pag., Alexandru Papană, pilotul avionului IAR-Potez 25.

Saltul a avut loc deasupra Câmpiei Bărăganului, undeva între Slobozia și Urziceni, brava parașutistă aterizând pe o miriște din zona comunei Sărățuica. Acolo, câțiva săteni, printre care mai mult femei, cu secere în

mâini și desage pe umeri, culegeau ce a mai rămas pe câmp. În depărtare se zăreau și vreo două-trei care cu boi, ce strângeau șirele de coceni adunate după culesul porumbului, care vor fi de mare folos, odată cu venirea iernii, familiilor de țărani, mulți dintre ei *atât de săraci, că nu aveau după ce bea apă*, deși câmpul roditor al Bărăganului putea hrăni o țară-ntreagă, ba chiar și o parte din Europa!

Cu acest salt, omologat pentru înălțimea de 6000 metri, Smaranda Brăescu devine campioană națională absolută, campioană europeană și mondială la feminin, depășind și vechiul record al Americii – de 5384 metri.

Iată o descriere palpitantă a mărețului eveniment:

„În 2 octombrie 1931, pilotat de locotenentul Alexandru Papană, avionul IAR-Potez XXV, al colonelului Negrescu, decolează, ducând pe Smaranda Brăescu spre cerul marilor recorduri. În alte două avioane de însoțire se urcă medicul Centrului de instrucție, căpitanul Emanoil și comisarul sportiv al Aeroclubului Român.

Potezul urcă până la 6200 metri. Cele două avioane de însoțire, însă, trebuie să se întoarcă la bază: unul din cauza unui defect la motor, iar celălalt din lipsă de benzină.

Smaranda Brăescu stă liniștită la locul ei. Cu o oglindă urmărește acul barografului oficial sigilat și prins de centură, comparând înălțimea marcată de altimetru. Ambele corespund. Acum acul începe să se miște spre 6300 metri. Papană se întoarce zâmbitor și calm, ca un adevărat zeu al văzduhului. Deschide gura mare și strigă spre a fi auzit:

– Mai urc?

Lui nu-i păsa de frig, că aerul s-a rarefiat, că a început să se congestioneze la față, roșindu-se ca un rac. Ar fi fost în stare să se urce până la stele, dacă minunea ar fi cu puțință.

Smaranda se teme însă că mai sus, din pricina lipsei de oxigen, ar putea avea o sincopă. În definitiv se află la 6200 metri. Dacă sare acum, bate nu numai recordul național dar și recordul mondial pentru femei (4800 m). Îi face semn lui Papană să reducă motorul.

Și, în timp ce acesta duce mâna spre manete, ea încalecă peste carlingă și se prăvălește în gol.

Câteva secunde, conștientă, ca și cum s-ar afla într-un fotoliu, simte căderea vertiginoasă prin spațiu. Are încă timp să-și pună groaznica întrebare:

– Se va deschide sau nu parașuta? Deodată simți o ușoară zmucitură în jurul coastelor, ca și cum un laț misterios i-ar fi înfrânt elanul prăbușirii.

– Mulțumescu-ți ție Doamne! S-a deschis! Și începe să-și facă cruci mari.

Papană, care se învârtește în juru-i, în cercuri mari, o vede. Se închină și el, mulțumindu-i aceluiași Dumnezeu bun și milostiv. Apoi râde și îi face semne prietenești cu mâna.

Smaranda, ca și cum celălalt ar putea-o auzi, îi strigă veselă, ducând mâinile pâlnie la gură:

– Ghici cine-i colonelul care o să crape de necaz?

Dar coborârea se face în condiții chinuitoare. Sunt curenți descendenți prin care parașuta trece glonț, strângându-se mototol ca o cârpă. Când golul se sfârșește, se redeschide brusc imprimând suspantelor o teribilă zmucitură care se repercutează dureros în coșul pieptului și în coaste. Gura uscată, buzele arse, corpul zmucit în toate părțile ca o jucărie.

După 21 de minute se prăbușește într-o grămadă de porumb, moale ca o saltea de puf. Se simte atât de bine acolo, sau atât de rău, încât nu mai vrea să se miște...

În jurul ei țăraniii sosiți din toate părțile, se minunează, făcându-și cruce, cu mâna la gură...⁹².

A doua zi, printr-un Înalt Decret Regal, Smarandei Brăescu i-a fost conferită Crucea de aur a Ordinului „Virtutea Aeronautică”, înmănată cu prilejul unei recepții special dedicate de către Aeroclubul României. Printre participanți, dacă a primit de la comandant învoire să plece din programul unității, a fost și locotenentul aviator Alexandru Papană, binefăcătorul ei.

Fără îndoială, destinele celor doi, Smaranda și Papană, s-au mai intersectat, fără a mai putea preciza când și unde anume. Pe continentul american, la Sacramento, în ziua de 19 mai 1932, Smaranda doboară recordul mondial absolut la parașutism, cu un salt de la 7200 metri, în condițiile în care, în România, cu proaspătul brevet de pilot obținut în America, se zbătea să obțină fonduri, inclusiv prin subscripție publică, pentru cumpărarea unui avion cu care să străbată lungi spații aeriene, demne de noi recorduri în aeronautică. Cu banii obținuți din donații își cumpără primul avion, model Hawk, vopsindu-i fuselajul în albastru și

⁹² ARPIA Cluj, *Smaranda Brăescu. Lăsați-mă să zbor*, Editura Ecou Transilvan, Cluj-Napoca, 2021, pag. 57–59, https://arpia-filialacluj.ro/Documents/ebooks/SMARANDA_BRAESCU_Lasati-ma_sa_zbor.pdf.

pictând pe aripi tricolorul românesc, căruia îi pune numele strălucitului ei predecesor, *Aurel Vlaicu*, arătând astfel că faima nu a putut-o rupe de originile sale, de România, pe care a purtat-o pretutindeni în lume, promovând-o cum puțini au fost în stare s-o facă.

Smaranda Brăescu și *Alexandru Papană*. Două nume mari din aeronautica românească și mondială, având multe în comun, inclusiv faptul că America i-a primit cu brațele deschise, oferindu-le mijloace de exprimare și o măreață afirmare. Dar ceea ce i-a unit a fost pământul românesc de care au fost de-a pururea legați, *Bărăganul* pe al cărui cer au zburat împreună, doborând recorduri.

PRIMUL PAS PESTE OCEAN ÎN DESCOPERIREA AMERICII

Reușitele din anii anteriori, inclusiv câștigarea recentă a campionatului național de bob două persoane de la Sinaia, l-au impus pe Papană lider de necontestat al delegației românești participante la a III-a ediție a Jocurilor Olimpice de iarnă, desfășurate la Lake Placid, New York, SUA, în perioada 4–15 februarie 1932.

Devansate pentru decembrie 1931, Campionatele naționale de bob desfășurate în contul anului 1932 nu au mai beneficiat de prezența cunoscutului bobeur Alexandru Papană, acesta fiind implicat *până peste cap* cu punerea la punct a deplasării peste Ocean, cu atingerea pentru prima oară a continentului american și cu participarea la Olimpiadă. Deși aveau drept șef un ofițer superior, ce răspundea *de jure* de deplasarea delegației române, Papană își asumase *de facto* atribuțiile de responsabil organizator, nedorind să-i scape vreun detaliu care să le pericliteze reușita. Se ocupa cu toate. Alcătuirea echipajelor și asigurarea celor două boburi, de două și, respectiv, de patru persoane, traversarea în deplină siguranță și la timp peste Ocean, întreținerea boburilor și antrenamentele pe pârția americană și câte alte lucruri, mai mici ori mai mari, de care putea depinde succesul ori eșecul la startul competiției. Atunci când adversarii îți sunt cel puțin egali ori superiori în tehnică și în dibăcie, *diferența o pot face detaliile*.

Lotul României a fost compus din Alexandru Papană, Horia Roman, Dumitru Hubert, Alexandru Ionescu și Ulise Petrescu, cam ceea ce avea mai bun atunci bobul românesc. Toți valizi, exceptând maiorul Horia Roman, care preluase, datorită gradului superior, conducerea

protocolară a delegației; deși era un sportiv desăvârșit, la momentul respectiv avea piciorul în ghips.

Dar principala problemă erau, atunci, ca și acum, ca întotdeauna, banii. Pentru strângerea de fonduri necesare deplasării la Olimpiadă s-a organizat, în noiembrie 1931, un bal în splendidele saloane ale Cercului Militar Național⁹³ și s-au solicitat fonduri cam de peste tot: de la cele două camere ale Parlamentului, de la Aeroclubul României și de la alte asociații aeronautice, de la oameni cu stare, buni români și iubitori de sport. Întrucât sumele adunate *bob cu bob* nu au fost suficiente, diferența a fost completată cu bani din buzunarul fiecărui participant. Și nu au fost bani puțini! Asta a însemnat că Papană avea de gestionat o activitate de o importanță uriașă pentru sportul și pentru imaginea României în lume, în condițiile unui buget sărac, greu de peticit cu resurse financiare suplimentare.

America! Pentru muritorii de rând era *capătul lumii*. Câțiva mai temerari au avut curajul să plece *cu traista în băț*, căutând o soartă mai bună pe tărâmul unde își făcea sălaș democrația. Doar în *Țara tuturor posibilităților* devenea plauzibilă împlinirea *Visului american*. După ei au venit alții și alții, comunitatea românească din Statele Unite devenind extrem de promițătoare și de primitoare.

Până atunci, niciun echipaj românesc nu a mai avut de înfruntat Oceanul ca parte a unei deplasări extrem de lungi spre locul de concurs. Socotiți militari români în misiune, Forțele Aeriene le-au dat foi de drum gratuite până la graniță. De acolo, cu trenul, pe speze proprii, până la Hamburg, *poarta către lume a Germaniei*, unde s-au îmbarcat pe *American Shipper*, un mare vapor transatlantic ce parcurgea distanța până la New York în vreo două săptămâni. Nu era un hotel plutitor, de lux, cum era Queen Marry, ce pleca de pe coastele britanice, ci un vapor

⁹³ „Lucrările pentru construcția Palatului Cercului Militar Național au început în anul 1911, cu fonduri adunate din donații, subscripții și cotizații ale ofițerilor, pe locul fostei Mănăstiri Săringar, pe un teren mlăștinos. Din cauza solului umed și nisipos, la recomandarea inginerilor Anghel Saligny și Elie Radu se adoptă soluția unei fundații pe piloni de stejar, înfiți în terenul ferm de sub mlaștină. Inaugurat la 4 februarie 1923 în prezența regelui Ferdinand I și a reginei Maria, este considerat podoaba arhitecturală a țării, cel mai frumos, cel mai impunător dintre toate palatele cu care, în ultimele decenii, știința și simțul estetic al marilor arhitecți români și străini au înzestrat România”. Sursa: <https://www.rador.ro/2023/02/04/documentar-palatul-cercului-militar-national-100-de-ani-de-la-inaugurare/>.

cu destinație mixtă, mărfuri și călători, ceea ce făcea ca prețul să fie mult mai mic, de-a dreptul avantajos. Ieftin, dar fără mari pretenții privind condițiile de transport pentru pasageri.

Fără muzică și dans, fără șampanie și icre negre ori roșii de Manciuira, timpul a trecut greu. Dar, odată ajunși, gândurile se îndreptau către Olimpiadă, către probe, către dorința de victorie sau, cel puțin, de evoluții care să ducă România pe buzele tuturor.

Lake Placid, o stațiune de iarnă pentru bogătași, unde luxul predomina peste tot, America dorind să arate lumii ce are ea mai bun în materie de sporturi de iarnă. Românii, care nu au venit cu echipamente speciale de concurs, omologate de forul mondial, ci cu vestimentația lor de aviatori, geți de piele și căști de zbor, acceptată în concursurile interne, au avut, inițial, ceva probleme din această pricină. Organizatorii, nedorind să-i excludă, își dau acordul să intre la antrenamente pe pârtie, oferindu-le totodată căști de protecție, anume confecționate pentru bobouri. Cu toate că programul era deosebit de intens, de-a dreptul draconic, românii continuau să se antreneze singuri până la orele târzii ale după-amiezii, sărind peste orele de masă și efectuând diferite calcule și



Echipajul de bob 4 cu Alex Papană în prim-plan.

formule tehnice pentru a identifica soluții ca bobul lor să prindă o viteză cât mai mare pentru a scoate cel mai bun timp pe pârtie. Aici, Papană, *tobă de matematică*, era cu rigla, cu compasul, cu socotelile și cu desenaarea schițelor, pentru ca, apoi, să vadă practic, pe pârtie, dacă soluția imaginată este cea mai bună.

Dacă luăm în considerare că boburile pe care au concurat românii erau din lemn, mult inferioare celor metalice de care dispuneau americanii, rezultatele obținute la Olimpiada de Iarnă de la Lake Placid pot fi considerate remarcabile:

– Bob două persoane, Locul III, după patru coborâri, iar pe echipaje, Locul IV, din 12 concurenți;

– Bobul de patru persoane, tot după patru coborâri, Locul V, iar pe echipaje, Locul VI, din 11 concurenți.

Rezultate onorabile, dacă mai avem în vedere și faptul că Pârtia de la Lake Placid era cu 150 metri mai lungă decât cea din Sinaia, pe care se antrenaseră în țară, iar numărul de viraje de-a dreptul impresionant, 26, față de cele 10 viraje de care dispunea pârtia de bob de pe Furnica.

Ajunși în țară, departe de a fi primiți pe *covorul roșu*, poate că nici nu meritau, au apărut discuții tipic românești: *De ce s-au dus Papană și ceilalți și nu alții? De ce din Aviație și nu din altă parte? Deh! După război, mulți viteji s-arată!* Să-i fi văzut pe ei, cârcotașii, în luptă! S-ar fi întors c-o faptă?

Totuși, o anume recunoaștere a prestigioasei prezențe românești pe continentul american a existat. Însăși Maiestatea Sa Regală, semnând decretul nr. 271/1932, i-a primit la palat și a înmânat întregului echipaj diploma și însemnele decorării cu *Ordinul „Meritul Cultural” pentru Sport*, și anume *Medalia clasa a II-a*.

Să consemnăm și alte fapte, povestite, consemnate ori intuite, petrecute de Papană și delegația română pe continentul american.

„Când am ajuns la Lake Placid, toți ne luau în glumă. Aici toți concurenții sunt ași și fiecare are la activul său zeci de victorii: Chamonix, Davos, Saint-Moritz, în Apenini, în Tirol și chiar la Ho-I-Lang (Asia). La noi se uitau cu milă și compătimire și nu prea ne luau în seamă”⁹⁴, avea să mărturisească Papană, revenit din uimitoarea sa aventură pe pământ american. Faptul că la încheierea Olimpiadei și-au schimbat total impresia este propunerea făcută de americani – de a mai rămâne și

⁹⁴ V. Firoiu, *Alex Papană și destinul lui*, pag. 75–78, Editura Albatros, 1972, Iași.

de a concura și la Campionatele Internaționale de Bob ale Americii. *De ce nu?* ar fi răspuns Papană, având și acceptul celorlalți bobouri români. *Tot suntem aici. Și poate vom reuși să dovedim că putem fi și mai buni.* Deși victoria a revenit, cum era de așteptat, echipajelor americane, la bob două persoane, echipajul Papană – Hubert prinde locul doi, secundându-i îndeaproape pe cei doi Stevens, câștigătorii probei. Românii au trecut ca *o scânteie electrică* cel mai abrupt viraj, ultimul (*White Fast*), reușind cu 1 minut, 53 de secunde și 1/10 să stabilească *recordul absolut de viteză al părții*, ce constituia în acel fast an 1932 chiar recordul lumii. Iar ovațiile miilor de spectatori prezenți la sosire și la coborârea celor doi din bobul românesc n-au conținut preț de minute bune.

Ce mai putem spune? Ecoul succesului lui Papană și al celorlalți bobouri coborâți din Carpați s-a propagat cu repeziciune în importanta comunitate românească de pe cuprinsul Americii. Telegrama, scrisori de felicitare și numeroase invitații din Chicago, Detroit, New York, cam de peste tot unde se vorbea românește, cereau să-i vadă și să le strângă mâna sportivilor care le-au adus atâta faimă. A fost un moment emoționant! Românii din America se identificau cu cei din patriamă și-i recunoșteau pe ambasadorii sportului românesc reprezentanți de mare cinste ai României, în fața celorlalte seminții truditore din Statele Unite.

Chiar și o mare fabrică de avioane i-a chemat să-i onoreze, vizitându-le halele de montaj și zburându-le aeroplanelle. *Înainte de toate, suntem aviatori. Venim cu dragă inimă să zburăm*, suna răspunsul laconic de acceptare a invitației. Buna cunoaștere a limbii engleze l-a ajutat enorm pe Papană, care, studiind documentația și conversând cu inginerii și cu ceilalți specialiști ai uzinei, a făcut un scurt zbor cu unul dintre avioane. Apoi, firește, au venit și tentante propuneri de a rămâne în America și de a lucra pentru uzină. Iar avantajele financiare oferite erau uriașe pentru acele vremuri. Răspunsul lui Papană a venit franc și prompt: *Suntem români și suntem ofițeri aviatori. Noi zburăm acolo unde ne este patria, în serviciul și întru apărarea ei. Patria noastră se numește România.*

Nedorind să piardă contactul cu piloții români și văzând în Papană un aviator de mare perspectivă, un bun vector de marketing, cum i-am spune astăzi, mai marii uzinei s-au oferit să-i pună la dispoziție un avion performant, cu care să participe la un important raid european. Lucru care s-a și întâmplat în luna august, după ce, în prealabil, se obținuseră toate aprobările forurilor competente din România.

A treia ediție a *Challenge international de tourisme*⁹⁵, organizată de *Kaiserlicher Aero-Club*, s-a desfășurat între 12 și 28 august, cu participarea a 43 de echipaje din șase națiuni: 16 echipaje în echipa germană, incluzându-i pe Papană și pe un pilot canadian, 8 în echipa franceză, tot 8 în cea italiană, care au inclus-o și pe Winifred Spooner, singura femeie dintre piloți, 5 în echipa poloneză, 4 în cea cehoslovacă și 2 în echipa elvețiană.



⁹⁵ Concursul, destinat încercării în zbor, în condiții competiționale, a noilor tipuri de avioane dezvoltate de către fabricile constructoare, organizat de Germania în urma victoriei precedentei ediții a reprezentantului său, Fritz Morzik, cuprindea trei părți: trei probe tehnice (zbor la viteză minimă de evoluție, distanța minimă de decolare și cea minimă de aterizare), una de Raliu, pe distanța de 7363 km deasupra Europei (Berlin – Varsovie – Cracovie – Prague – Brno – Vienne – Zagreb – Postumia – Vicence – Rimini – Rome – Florence – Bellinzona – Turin – Albengue – Imperia – Cannes – Lyon – Saint-Gall – Stuttgart – Bonn – Paris – Deauville – Rotterdam – Dortmund – Hambourg – Copenhague – Laholm – Göteborg – Laholm – Copenhagen – Hambourg – Berlin) și o probă de viteză. Ediția a fost câștigată de către Franciszek Żwirko, consfințind pierderea, pentru prima dată, a supremației germane. Însă pilotul polonez, alături de coechipierul său, Stanislaw Wigura, nu avea să se bucure prea mult timp de premiul cel mare, în valoare de 100.000 de franci francezi, prăbușindu-se, după numai o lună, în urma unei furtuni puternice, la bordul aceluiași avion cu care atât de strălucit concurase. Ambii piloți au decedat. În onoarea acelei strălucite victorii din 1932, în fiecare an, de 28 august, se sărbătorește Ziua Aviației poloneze. Sursa: https://fr.wikipedia.org/wiki/Challenge_international_de_tourisme_1932.

Monocoupe-ul 110, cu motor *Warner Scarab*, înregistrat sub nr. CV-TUK, pus la dispoziție de generoasa întreprindere americană, îi aștepta pe aerodromul *Berlin-Staaken*. Refăcut, echipajul Papană – Hubert, de data aceasta nu la bob, ci în carlinga avionului, a purces de îndată la câteva zboruri de probă. Nu era chiar tipul de avion dorit, dar, cum *calul de dar nu se caută la dinți*, au încercat să scoată tot ce se putea la acest interesant concurs aerian.

Prima etapă, Berlin – Roma, cu survolul altor trei capitale europene (Varșovia, Praga, Viena) a avut, datorită unui vânt extrem de puternic pe alocuri, cu aspect de furtună, condiții de zbor de-a dreptul îngrozitoare: un echipaj prăbușit în apele Adriaticii, mulți alți piloți fiind deviați la distanțe mari de traiectul de zbor, ceea ce a generat numeroase abandonuri. În această etapă, Papană reușește nu doar să termine cursa, ci și să se situeze printre primii.

A doua etapă, Roma – Paris, a fost cu ghinion. Condițiile meteo la fel de nefavorabile. Dificultatea majoră a venit de la motorul avionului, care deasupra Florenței a început să dea rateuri, obligându-l pe Papană să aterizeze forțat pe un teren acoperit de apă. Observând în ultima clipă un obstacol în calea avionului, piloții români se aruncă în lateral, în mocirlă, din aparatul al cărui funest sfârșit l-au privit resemnați. Important e că au *scăpat cu zile*, ziarele italienești consemnând măiestria și prezența de spirit a lui Papană, prin care s-au salvat două vieți.

Un concurs desfășurat sub cele mai nefaste auspicii. Câștigător, echipajul polonez se prăbușește cu același avion după o lună, ambii piloți pierzându-și viața. Englezoaica Winifred Spooner moare și ea la 13 ianuarie, anul următor, după o pneumonie contractată pe un aerodrom din Leicestershire, iar după un an, la 29 august 1932, Reinhold Poss din echipa germană se prăbușește, murind și el, după ce atinge cu avionul o clopotniță la Neuruppin, din landul Brandebourg.

Cât de scumpă și de scurtă era viața unui pilot din acele vremuri! Iată de ce părinții lui Papană, ca, de altfel, orice alt părinte, nu-și doreau meseria de aviator pentru copilul lor. Dar Alex a fost cu adevărat norocos atunci. Cineva, acolo Sus, chiar îl iubește! Iar zâna sa ocrotitoare îi va salva de mai multe ori viața, fără, însă, a-i putea schimba în vreun fel implacabilul destin.

Mă privesc în oglinda sufletului și încerc a-mi șterge câteva lacrimi autentice, simțindu-le, după prelingerea lor pe colțul buzelor, gustul sărat. Aviatorii se nasc să zboare, să se înalțe în văzduh, cât mai sus,

dar o forță nepământească îi vrea, parcă prea devreme, mai aproape. Îmi amintesc și acum când, în plină activitate, în mai puțin de o lună de zile, mi-am petrecut, pe ultimul terestru drum, trei colegi aviatori, cu care, dincolo de activitatea intrinsecă de pregătire și zbor, împărțeam aceeași pâine, aceleași spații recreative și de locuit, într-o zonă numită „La blocuri”, pe un aerodrom din Bărăgan. Tineri, frumoși, cu mărețe planuri de viitor, însemnând familie cu nevastă și copii, pentru care să muncească din greu, oferindu-le o viață mai bună. *Nimic nou sub soare!* Dintotdeauna aviatorii s-au grăbit parcă să urce, tot mai sus; inevitabil, sunt printre primii care vor trece într-o nouă dimensiune, sfidându-i pe cei de ieri și de azi, care, în nemernicia lor, le numără gologanii din portofele. Mai bine și-ar număra păduchii ce se privesc țațoși, ca într-o oglindă, în zona de sub teșita lor scăfârlie cercetată în van de performantele encefalografe.

Vara-i pe sfârșite, iar proxima venire a toamnei îmi aduce gânduri de demult, cioplite în cuvinte ce izvorăsc din spațiile nedefinite ale unor energii subtile, greu detectabile:

„Privesc îndelung cum zboară cocorii pe căi neștiute încă de-al meu duh.

Se duc coechipierii, se duc aviatorii, spre infinite zări, lăsând în urmă norii, dansând prin văzduh.

Târziu-curând, voi pleca și eu, navigând printre astre, rostind încet, murmurând:

Ce aventură! Un bob de rouă, plutind peste mări negre-albastre.

O Poartă se închide, o alta în Cer apare,

spre ea te-ndrești cu teama de ființă

și vrei să stai o clipă, dar nu e cu puțință.

Vei fi-voi fi o rocă, într-un asteroid zidită,

un fir de praf astral ori o plăpândă nimfă, din abisul oceanului boreal?

Iar gându-ți, o chemare și-o rugă se preumblă, galactic,

prin nesfârșita noapte a mereu recreatului Univers:

Orice! Orice vrei Tu, Doamne!

dar lasă-mi Dorul de cei dragi mie

și iubirea dintâi: Zborul,

cuvântul-poem, născut într-un vers⁹⁶.

⁹⁶ Gânduri scrise în amintirea colegului de bancă din Liceul Militar din Breaza și din Școla de Aviație de la Boboc, aviator Ion Crăciunescu, președinte ARPIA, filiala Craiova, mare admirator al lui Vuia și al lui Coandă, cu ale căror replici de avioane

Să schimbăm registrul emoțional și să revenim cu picioarele pe pământ, arătând că, de la an la an, în sport și la zbor, faima lui Papană creștea, începând să curgă provocările și solicitările pentru noi concursuri și pentru noi probe. La auzul numelui său, aproape toate recordurile lumii se simțeau amenințate. În toate, eroul nostru pune pe primul plan România, apoi Aviația și Sportul românesc, numele său și sacrificata viață personală fiind ofranda jertfită pentru reușite și victorii.

CAMPION MONDIAL⁹⁷ LA BOB DOUĂ PERSOANE

La 12.02.1933, echipajul României, format din Alexandru Papană și Dumitru Hubert, devenea campion mondial la bob, la Schriedberhau. Ei au parcurs distanța de 1678,8 metri (1,836 yards) în 85 de secunde.

Și ce dacă l-a lăsat pe *Moș Teacă*⁹⁸ singur în cazarmă, *să comande la pereți?* Iar s-a dus Papană la distracție, să se dea iarna pe pârtie, în loc să răcnească la răcanii din unitate: *Mai voi, mocofanilor! Dați vârtos la lopată, c-a înghețat marmita și aeroplanelor-s îngropate-n nămeți!*

Răsfoiesc febril foaia calificativă a locotenentului aviator Alexandru Papană pe anul 1933, adică de la 1 noiembrie 1932 la 31 octombrie 1933. Nicio referire la câștigarea campionatului mondial de bob sau la gloria adusă României și clubului *Aeronautica*. Tricolorul românesc flutura pe cel mai înalt catarg, iar unora din armată și din aviație *li se fâlfaie!*

Aflat, până la 1 aprilie 1933, în evidențele Centrului de Instrucție al Aeronauticii, comandantul acestuia, comandorul Diculescu, nota în memoriul personal al ofițerului bobeur:

„Vechimea în grad, 10 mai 1931.

De la 1 nov. 1932–31 mart. 1933, lt. Papană a făcut serviciul la Centrul de Instrucție al Aeronauticii, unde a fost notat astfel: Foarte sănătos și foarte rezistent. N-a lipsit niciodată de la serviciu pentru motive de sănătate.

funcționale la sol a promovat aviația română la manifestări aeronautice din țară și din mari capitale europene.

⁹⁷ 8 Memorabila coborâre poate fi urmărită într-una dintre cele mai vechi înregistrări cu sporturi de iarnă, pe <https://www.britishpathe.com/asset/39423/>.

⁹⁸ *Moș Teacă*, personajul principal din opera satirică a lui Anton Bacalbașa (1865–1899), care satirizează tipul mărginit și tiran, precum și năravurile din armata acelei epoci.

Inteligent. Cunoștințele sale, atât militare generale cât și de specialitate, m-au mulțumit.

Educație cetățenească dintre cele mai distinse și care fac cinste corpului ofițeresc. Educația lui militară are două aspecte: unul favorabil ofițerului și are la bază educația sa aleasă, altul pur militar și în care se observă mari lipsuri.

Pentru binele, atât al ofițerului, cât și al armeei, trebuie să se aibă în deosebită atenție și supraveghere această latură a educației sale militare.

Ca îndatoriri, a fost repartizat grupului de instrucție practică și a îndeplinit funcția de ofițer șef de birou, mulțumind în general pe șeful său direct.

Foarte bun instructor, de mare clasă și cu un avânt impresionant.

Cred, însă, că activitatea sa de zbor, mai ales când ea se desfășoară în fața camarazilor mai puțin dotați, trebuiește urmărită îndeaproape și temperată, pentru a nu se permite ca excepționalele calități de zbor să aducă nenorocirea altora mai puțin dotați”.

Papană, șef de birou! Îngropat în dosare și hârtii, făcându-se a lucra de zor, dar moțâind alene și așteptând terminarea programului, pentru a se putea duce și el, cu prietenii, adică sublocotenenții și căpitanii, la *una mică*, la birtul din colț. Un țoi de țuică ori un țap de bere, o măslină, nițică telemea de luat cu scobitoarea ori câțiva mititei bine fripți, dacă se puneau mațele la ghiorăit mai abitir decât înjurăturile la adresa guvernului și a reacțiunii politice deopotrivă, dar, mai ales, a remunerației după buget, adică a soldei, mică. Greu de privit o asemenea secvență din viața lui Alex! Orice asemănare cu realitatea nu poate fi nici măcar întâmplătoare, nu mai zic de posibilă, când s-o uni Cerul cu Pământul. Și aici s-ar putea zice că există linia orizontului, când această unire poate da ochilor un crâmpei de veridicitate. O linie iluzorie nu poate genera decât iluzii. Așa că, precum Proust, ce-și caută și acum timpul pierdut, *iluzii pierdute*, vorba lui Balzac⁹⁹, domnilor șefi direcți și ierarhici din armată, ce dacă-l făcurăți șef de birou pe Papană? *Mare brânză!* Nicio

⁹⁹ Marcel Proust (10.07.1871–18.11.1922), romancier, eseist și critic francez, cunoscut mai ales datorită romanului *În căutarea timpului pierdut*, un roman fluviu, în 7 volume, cu peste 2000 de personaje, la care a lucrat începând din 1909 și până-n anul morții sale.

Honoré de Balzac, (20.05.1799–18.08.1850), unul dintre cei mai mari și mai prolifici scriitori francezi, autor al unei opere monumentale, *Comedia Umană*, ce conține peste o sută de lucrări, între care și romanul *Iluzii Pierdute* (1837).

șansă să-l vedeți *frecând menta* prin cazarmă, scoțând nerăbdător, din cinci în cinci minute, ornicul din buzunar și *rupând poarta* cazărării când minutarul indica fix terminarea programului, spre a se azvârli iute în crâșma din colț. Aici urma să petreacă ore bune cu amicii, ajungând seara târziu acasă, ca să-l ia muierea la întrebări:

– *Unde mi-ai stat până la ora asta, de m-ai lăsat singură să mă cert cu slujnica și cu netotul tău de soldat, pe care mi l-ai trimis cu sufertașul, ca să-mi aducă mâncare de la popota voastră ofițerească?*

– *La birou, dragă! Unde să stau? Și n-am stat degeaba, ci am muncit ca un conțopist sadea. Că are nevoie grabnică Marele Stat Major de o situație cu piloții, cu avioanele, cu muniția și cu combustibilul. De parc-ar începe mâine războiul...!*

Dar Papană nu putea avea o discuție așa de drăgălașă. Dintr-o mie de motive. Ultimul, că era de ceva vreme divorțat.

Cât îi privește pe unii comandanți și șefi din armata acelor vremuri, mai dinainte ori chiar mai spre timpurile noastre, aceștia, înainte de a ieși pe poarta unității, musai să-și muștruluiască subordonații ce stăteau smirnă în front, uneori cu vorbe ca acestea:

– *De la cazarmă să mergeți drept la nevestele, la mamele ori la ficele voastre, nu la curve!*

Iar la chicotelile și ghionturile subordonaților ceva mai școliți, monologul continua:

– *Voi credeți că eu îs prost? Nu râdeți! Că așa e! Iar lacrimile celor din formație, extaziați și intrați aproape în delir de-atâta răs pe înfundate, curgeau din abundență, pe obraji. Vădit descumpănit, un astfel de comandant nu avea ce face și trebuia să ordone: *Liber!*, crezând în sinea lui că-i era în putință a n-o face și a-i ține pe toți după program după bunul plac, precum boierul își ține argații pe moșie.*

Ciudat este faptul că nu este formulată denumirea explicită a biroului unde figura ca șef Papană. Pe acel comandant nu îl interesa cu ce se ocupă efectiv subordonatul său. Planificare și evidență zbor? Metodica instruirii? Cazuri speciale și siguranța zborului? Navigație aeriană? Trageri și lupte aeriene? Nimic din toate acestea. Nu îl plăcea ca militar, simțind că ofițerul nu-i arată suficient respect. Și doar cazarma era locul în care putea *să-și arate mușchii*, unde pe Papană nu-l prea prindea. Dar, o dată pe an, putea să-l încondeieze bine, ca pe un ou stricat din ograda lui, notându-i în foaia calificativă doar ce credea el că trebuie cunoscut de șefii ierarhici. O expertiză grafologică a celor

scrise de unii șefi militari în memoriul personal al lui Papană ar arăta, poate, un morman imens de frustrări și de neputințe ale celor care, dacă nu erau legați de fusta nevestei, nu se dădeau duși din cazarmă – micul lor imperiu și locul în care puteau să experimenteze idei bolnăvicioase, de satrapi instituționalizați. Dar aviația, piloții și aerodromul erau departe de a permite așa ceva. Așa că, până la urmă, avea loc un compromis aparent eficace între manifestarea autorității de șef militar și pilotul subordonat, căruia vrând-nevrând i se mai tolerau, uneori, anumite zburdălnicii. Cât despre celălalt personal din cazarmă, neimplicat direct la zbor, armata era coborâtă ca fânul cu furca din podul stricteței disciplinare, plin de vechituri – precum grosolănia, invectivele și idioțenia.

Papană nu putea intra în acest algoritm al stupidității din armată. Tânăr, plin de energie, excelent aviator și sportiv, educat și stilat, își vedea de drumul său, cu reguli în care primau performanța, nu rigiditatea și prostia.

Memoriul ofițerului mai conține, referitor la acea perioadă, aprecierile și observațiile comandantului Flotilei de Luptă, comandorul Negrescu:

„Mutat la Flotila de Luptă la 1 aprl. 1933, a fost repartizat la Esc. a III-a Vânătoare, unde a făcut serviciu restul anului.

De acord cu nota Comand. C. Instr., că lt. Papană Alex. este un zburător de înaltă clasă, plin de avânt și îndrăzneală.

Conform ord. nr...., fiind însărcinat și cu recepția avioanelor din fabrica I.A.R. Brașov, ofițerul a lipsit adesea la I.A.R. și nu a avut o însărcinare bine definită...

Această situație nu este de natură a ameliora observațiunile Comandantului C. de Instr. Aer., cu care sunt de acord.

Este un eminent pilot și un ofițer distins, care are nevoie însă a-și îndrepta activitatea către partea militară, nu numai către cea sportivă. A executat ca pilot, până la 1 nov. 1933, 61 ore de zbor”.

Și pentru Negrescu, partea militară părea mai importantă decât cea sportivă, căci nu pomeneste în niciun fel despre titlul mondial obținut de Papană. Au făcut-o, la vremea respectivă, jurnalele de pe toate continentele, glăsuind despre România și despre campionul mondial oferit Lumii de această plăpândă țară balcanică. Iar la radio s-a glăsuț zile întregi, răspicat, tare și clar, pe tonalități înalte, de către cronicarii sportivi ai vremii: *Suntem campioni mondiali! Papană și Hubert au cucerit*

aurul la bob două persoane! România, campioană mondială! Nemții, bătuți la ei acasă!

Și o vom face și noi, în continuare, oprind măcelul dezamăgirilor privind modul cum era tratat un campion mondial la el acasă, unde mai important era să te achiți conștiincios de sarcinile insignifiante ale unui șef de birou, decât să vii în Țară cu medalia de aur.

Așadar, ne aflăm în Silezia anului 1933, unde, în zilele de 11 și 12 februarie¹⁰⁰, se desfășurau Campionatele Mondiale de Bob două persoane, cel de patru persoane, ce a avut loc la Chamonix cu câteva zile mai devreme, fiind anulat (lipsa zăpezii și dificultatea de a căra zăpada cu catării de pe culmile vecine au amânat inițial competiția, pentru ca, desfășurată, totuși, la 7 februarie, după ce numeroase boburi au rămas blocate în pământ, mai mulți participanți fiind răniți, ea să fie anulată).

Au fost prezente 8 echipe, câte două din România, Germania, Cehoslovacia (Boemia germană) și Austria. Sâmbătă, 11 februarie, bobul II al Austriei, cu Anton Kaltenberger, căzut în ambele manșe și suferind avarii grave, nu a mai continuat competiția, fiind descalificat.



¹⁰⁰ Privind data desfășurării competiției, majoritatea surselor oficiale omit s-o precizeze cu exactitate, iar cele jurnalistice par a fi destul de confuze, fapt pentru care am optat pentru varianta germană. Sursa: https://de.wikipedia.org/wiki/Bob-Weltmeisterschaft_1933.

^{1a} Chamonix a fost prezent și echipajul românesc de bob 4 persoane (Angelescu – Gribincea – Bârsănescu – Popescu), care, înainte de anularea competiției, ocupa locul al V-lea.

Succint, echipajul Alexandru Papană și Dumitru Hubert (România I) a încheiat competiția pe primul loc, aducând României medalia de aur pe națiuni. Locul doi, echipajul Brune – Heinzl (Cehoslovacia I), bronzul revenind echipajului Fritz Grau, Albert Brehme (Germania I). Cel de-al doilea echipaj român (Alexandru Frim, Dumitru Zână) s-a clasat pe locul șase. Să menționăm că cele două echipaje românești proveneau de la două cluburi, Aeronautica și Politehnica. Evident, Papană, dincolo de faptul că a concurat pentru România, a reprezentat aviatorii și clubul Aeronautica.



19 febr. 1933: Alexandru Papană și Dumitru Hubert la startul cursei de la Oberschreiberhau, la finalul căreia deveneau campioni mondiali.

Iată de ce este de neînțeles cum Armata, prin șefii ierarhici, a omis consemnarea magistralei participării a ofițerului său și a excepționalului rezultat, de parcă ar fi făcut-o în nume propriu. Așa, într-o distracție de weekend.

Este prima medalie de aur cucerită la un Campionat Mondial de către bobeurii români, unde Papană vine cu idei noi. El a folosit, în

locul volanului, fiselele (două sfori utilizate pentru direcție), iar echipajul a luat „startul lansat” (o premieră), pentru care și-au montat la bob un împingător special (un cadru de fier în locul volanului), brevetat ad-hoc drept „patentul Papană-Hubert”. Să remarcăm că, de atunci, la bob se practică *startul lansat*, adică ambii sportivi împing bobul până când acesta prinde o anumită viteză, ceea ce le reduce, din start, secunde bune din timpul parcurs pe pârtie.

Iată câteva ecouri despre cursă:

„A doua zi, duminica, un soare splendid și lume venită din mai toate colțurile Germaniei. Se apreciasse chiar numărul spectatorilor la peste 20 000. Toți umpleau marginile pârtiei de sus și până jos. Megafoanele vestiseră începerea zilei a doua a concursurilor pentru campionatul mondial. Era senin și frig, iar pârtia părea bună, chiar mai bună decât fusese în ajun. Echipajul Papană, în alura înceată pe care și-o propusese, coboară singurul dintre concurenți într-un timp sub 1 min. și 30 sec., ceea ce îi mărise astfel avansul din ajun la 11 secunde, asupra celolalți concurenți, în clasamentul general. Lui Newlinski [echipajul Germania II] i se rupsesse direcția și se dădu de trei ori peste cap, chiar în fața tribunelor, înspăimântând miile de spectatori. Iar, mai toate boburile, la ieșirea din penultimul viraj, derapaseră îngrijorător. Dar se anunțase, în sfârșit și bobul Papană – Hubert. Crainicul începuse chiar descrierea mersului bobului... până la primul viraj, bobul făcuse 38 de secunde, ceea ce însemna că timpul era numai cu două secunde inferior celui din coborârea în care românii amelioraseră recordul pârtiei. Apariția nălucii [denumire dată bobului românesc], pe atât de vertiginos trecuse, încât îmi oțelise încrederea în victoria finală, în marele triumf românesc. Venise frumos și sigur pe tălpile lui, încât îmi făcuse impresia că parcă bobul nostru era condus de



cineva invizibil... după câteva secunde tăiase chiar sfoara potoului, realizând cu adevărat victoria deplină, cea definitivă. Publicul entuziasmat de frumusețea cursei și de modul magistral în care a fost încheiată, aplaudase frenetic, atunci când pe catargul concursurilor drapelul de stat al României fusese înălțat, iar muzica intonase imnul nostru national¹⁰¹.

Să nu uităm contextul în care s-a desfășurat competiția. Cu mai puțin de o lună în urmă, Hitler a fost numit cancelar al Germaniei (30 ianuarie 1933), ceea ce oficializa acapararea puterii de către forțele antidemocratice, reprezentate de naziști. Iar după numai două săptămâni, la 27 februarie, a ars Reichstagul (clădirea parlamentului german), semn că ceva rău se pregătește pentru Europa și pentru lumea întregă.

Astfel, cu Germania alături de Italia fascistă a lui Mussolini, continentul nostru va cunoaște o perioadă de naționalism extrem, dominată de o politică militaristă revanșardă, ce va culmina cu cea mai mare conflagrație mondială din istorie. Până acum.

La revenirea echipajelor românești în țară s-a aflat că nu toate lucrurile s-au desfășurat, de la început, corect și onest. Însuși Papană a declarat, într-o împrejurare privată, că, deși germanii le promisese că vor fi puse la dispoziția concurenților aceleași tipuri de boburi, ambele echipaje ale Germaniei și unul englezesc dispuneau de boburi metalice, mult mai rapide, celorlalți concurenți fiindu-le distribuite boburi de lemn. Norocul și zâna bună au fost, însă, de partea lui Papană. Englezul, care era și proprietarul bobului metalic, nu a mai concurat, fiind chemat de urgență în Anglia de însăși soția lui, într-o pricină privată ce nu suporta amânare. O telegramă care, în cazul în care destinatarul ar fi avut sânge latin, ar fi putut suna așa: *Vino urgent! Sufăr îngrozitor! Nu mai pot de al tău dor! Simt că mor!* Nu vom ști niciodată ce era scris cu adevărat în telegramă, așa că să ne bucurăm de conjunctura favorabilă.

Nemții au vrut să cumpere bobul lăsat de englez lui Papană în custodie. Voiau să fie siguri de victorie și ca niciun alt concurent, în afara propriilor echipaje, să nu mai utilizeze un bob metalic. Nedorind să predea bobul, Papană s-a arătat dispus să plătească el prețul solicitat de englez. Se pare că a urmat o licitație, desfășurată prin mijloace telegrafice, întrucât proprietarul era deja departe, în țară, lângă nevasta lui. Până la urmă, licitația nu s-a finalizat, iar Papană a putut să concureze pe bobul englezului, căruia i-a adus și îmbunătățirile pomenite mai înainte. Nu

¹⁰¹ V. Firoiu, *Aviatorul Alex Papană și destinul lui*, Editura Albatros, 1972, pag. 91–92.

credem că pe un bob de lemn Papană nu ar fi putut câștiga aurul mondial, dovadă că echipajul din Boemia a luat argintul, înaintea bobului german. Totuși, prin folosirea bobului metalic al englezului, bobeurul nostru și-a optimizat șansele.

Spre sfârșitul anului au loc concursuri de bob la Râmnicu Vâlcea, Câmpulung Muscel, Slatina și Sinaia, pe o pârtie modernizată. Confirmând forma deosebită în care se aflau, Papană și Hubert câștigă toate cursele la care participă, inclusiv titlul de campion național pe anul 1933. Au cucerit toate cele zece cupe puse în joc pentru bobul de două persoane, clasându-se pe primul loc în toate probele solicitate de organizatori. În urma acestor zdrobitoare victorii, printre sportivii ce mergeau la competiții s-a răspândit urarea: *să vii cu cupele, ca Papană de la Sinaia*¹⁰².

Ascensiunea bobului românesc pe plan internațional va fi confirmată și anul următor, prin performanța echipajului de 2 persoane (Alexandru Frim, Vasile Dumitrescu) la Campionatele Mondiale de la Engelberg (Elveția), unde cucerește medalia de aur. Era un echipaj nou alcătuit, cu un bobeur consacrat, Alexandru Frim, și altul mai puțin cunoscut, Vasile Dumitrescu, cel care-l înlocuise pe Dumitru Zână din precedenta formulă. Fără apariții publice până atunci, acest echipaj, scos din joben de echipa Politehnicii, reeditează succesul României din anul precedent. La acest concurs, echipa Aeronauticii, cu vestitul echipaj A. Papană – D. Hubert, prinde podiumul, clasându-se pe onorabilul loc III.

O performanță deosebită realizează și echipajul de bob 4 persoane (Emil Angelescu, Teodor Popescu, Dumitru Gheorghiu, Ion Gribincea), care se clasează pe locul al II-lea la Campionatul Mondial din același an, desfășurat la Garmisch-Partenkirchen (Germania). Cel de-al doilea echipaj românesc, pilotat de Alexandru Papană, este descalificat, ca urmare a pierderii frânarului într-una dintre coborâri.

Așadar, rezultatele bobeurilor români în anul 1934 sunt excelente: trei medalii obținute de trei piloți diferiți. Din păcate, aceste succese vor fi umbrite de pierderea lui Hubert¹⁰³, prăbușit într-un accident de

¹⁰² V. Firoiu, *Aviatorul Alex Papană și destinul lui*, Editura Albatros, 1972, pag. 93.

¹⁰³ Dumitru Hubert (3 septembrie 1899–27 august 1934), căpitan aviator și bobeur român, coechipier al lui Alexandru Papană, cu care a cucerit medalia de aur pentru România la Campionatele Mondiale de bob două persoane de la Schreiberhau (1933). Moare la 27 august 1934, la un miting aviatic de la Brașov, avionul pilotat de el prăbușindu-se în fața a circa 10.000 de spectatori. Este înmormântat la Cimitirul Bellu

avion la un miting aviatic. Locul său în echipaj a fost luat de Gheorghe Ostapov. Dar cuplul Papană – Ostapov nu va dăinui decât un an, deoarece Ostapov¹⁰⁴ va pieri și el într-un accident de avion. Aceeași soartă o va avea și Vasile Dumitrescu¹⁰⁵, care încerca să stabilească un record mondial aviatic pe ruta Europa – Australia. Colegul său de bob și de aviație, Alexandru Frim, s-a salvat sărind cu parașuta.

În noiembrie 1934 se constituie Federația Română de Bob. Cu toată evoluția organizatorică, seria succeselor de excepție va fi oprită. Participarea la Campionatele Mondiale din 1935¹⁰⁶, desfășurate la Igls (Austria), cu echipajul de bob 2 persoane (Papană, Ostapov) și la Saint. Moritz (Elveția), cu două echipaje de bob 4 persoane, (pilotate de Papană și Frim), se soldează cu eșecuri, cu mențiunea că echipajul Papană, Ionescu-Becu, Ulise Petrescu și Gheorghe Ostapov reușesc, totuși, să se claseze pe poziția a șasea¹⁰⁷.

Ulterior, „în 1935, *Uniunea Federațiilor Sportive din România (UFSR) a inițiat un Premiu Național al Sporturilor, menit să răsplătească cea mai valoroasă performanță sportivă a anului. Pentru acest an, premiul i-a fost decernat bobeurului Alexandru Papană, pentru activitatea desfășurată în domeniul bobului și pentru dobândirea primului titlu mondial pentru România, la această disciplină*”¹⁰⁸.

Câteva surse mai amintesc și despre intenția lui Papană de a participa la Olimpiada de Iarnă din 1936, desfășurată între 6 și 16 februarie la Garmisch- Partenkirchen, dar nu există nicio consemnare notabilă referitoare la acest lucru. Delegația română a participat cu 15 sportivi,

militar. O stradă din București îi poartă numele. Sursa: https://ro.wikipedia.org/wiki/Dumitru_Hubert.

¹⁰⁴ Gheorghe Ostapov, locotenent aviator, moare în 1935 în timpul unui exercițiu aerian deasupra Bucureștiului (Pipera), ciocnindu-se cu avionul pilotat de adjutantul aviator Negacinski, și acesta pierzându-și viața. Sursa: <https://aviatie-mircea-cantacuzino.ro/porunca-vremii-4-ian-1936-ref-4360/>.

¹⁰⁵ Vasile Dumitrescu se prăbușește cu avionul la 1 ianuarie 1935, în Germania (Baden-Baden), într-un zbor spre Australia (Melbourne), într-o tentativă de record mondial în aviație. În echipaj cu Alexandru Frim, acesta supraviețuiește, sărind cu parașuta. Sursa: <https://aviatie-mircea-cantacuzino.ro/porunca-vremii-4-ian-1936-ref-4360/>.

¹⁰⁶ Sursa: https://en.wikipedia.org/wiki/FIBT_World_Championships_1935.

¹⁰⁷ Sursa: *Enciclopedia Educației Fizice și Sportului din România*, Ediția a II-a, 2015, Vol. VI, pag. 334, <https://sport.gov.ro/wp-content/uploads/2017/07/Enciclopedia-Sportului-Vol-6.pdf>.

¹⁰⁸ Sursa: <https://www.bobsanie.ro/istorie>.

incluzând și sporturi precum patinaj artistic, sărituri cu schiurile, ski alpin, ski fond. Rezultatele au fost dezastruoase, România obținând zero puncte în clasamentul pe națiuni. La bob două persoane, echipajul Alexandru Frim – Costel „Tiță” Rădulescu a obținut locul 15, iar cel de-al doilea echipaj al nostru, Alexandru Budișteanu – Gheorghe Dumitru, următorul, adică 16. Am mai participat și cu două echipaje de bob patru persoane, dar niciunul nu a încheiat cursa. Se pare că au fost câteva mașinațiuni menite să-l împiedice pe Papană să ia parte la Olimpiadă, nemții știindu-l drept un concurent foarte periculos în competiția cu echipajele germane. „*Lucrătura*” s-ar fi produs chiar din țară, în Foaia de sănătate și absențe din memoriul personal al ofițerului român neexistând nicio referire că, în perioada Olimpiadei de Iarnă, s-ar fi aflat altundeva decât la serviciu, fiind detașat ca pilot recepționar la Întreprinderile Aeronautice Române (IAR) de la Brașov. Ce mai *turavura!* Nu l-au lăsat să plece! Cine? Șefii de la Armată, cărora *le sta în gât* activitatea de sportiv a lui Papană! O fi fost așa ori nu, nu știm. Cert este că Germania nici nu a contat la bob, Statele Unite ale Americii și Elveția având ambele echipaje câștigătoare, iar România aproape că nu a existat. Ar fi schimbat cu ceva prezența lui Papană? Greu de zis. Probabil că nu. Și în sport, ca și în viață, există perioade de creștere și de descreștere, de urcare pe culmile ameteitoare ale succesului și de coborâre bruscă, în neantul anonimatului, al uitării.

La deschiderea Olimpiadei a participat însuși Adolf Hitler, primit cu salut nazist de mulțimea spectatorilor germani. La nici două săptămâni de la încheierea Olimpiadei, trupele germane remilitarizează Renania, consemnându-se, astfel, prima încălcare grosolană a Tratatului de la Versailles¹⁰⁹.

Privind retrospectiv, fără îndoială, pierderea într-un timp atât de scurt a celor doi coechipieri, Hubert și Ostapov, l-a marcat enorm pe Papană.

¹⁰⁹ Au participat 669 de sportivi, din 28 de țări, concurându-se la 8 discipline. În tabelul pe medalii, Germania, țara organizatoare, a ocupat poziția a doua, cu 3 de aur și 3 de argint, locul întâi revenind Norvegiei (7 aur, 5 argint, 3 bronz), în timp ce Suedia completează podiumul olimpic cu un total de 7 medalii (2 aur, 2 argint, 3 bronz). La bob două persoane, Statele Unite ale Americii au luat aurul și bronzul, iar locul doi, Elveția, care se va situa pe primele două locuri la bob patru persoane, aici podiumul fiind încheiat de Marea Britanie. Surse: <https://www.olympedia.org/editions/32>, https://en.wikipedia.org/wiki/1936_Winter_Olympics.

Într-un moment în care mi-am sfredelit cu întrebări sinele, de cugere adâncă, îmi duc involuntar mâna dreaptă la frunte. Într-un gest reflex, primele trei degete își unesc energiile ritualice, atingând ușor zona palpabilă a *pinealei*¹¹⁰. Un tremur nedefinit îmi zgâlțâie zona pe care indienii din Bengal, de pe coasta malabară și de oriunde predomină cultura hindî, o numesc *bindi*, vopsind-o cu roșu în centrul frunții. Parcă s-a deschis o poartă, un ochi interior, un al treilea ochi, ochiul egiptean al lui Horus, ceva despre care am citit cândva, în vremea când plănuiam să plec pentru șapte ani în Tibet.

Deși nu-i cunosc chipul, văd o siluetă despre care știu sigur că-i Alex, luând la pas cărările din Bucegi, plecând din Sinaia, de la poalele muntelui Furnica, mângâind în trecere jgheburile pistei de bob și urcând pe Platou. Acolo, printre batrânii jnepeni, specie a unor relicve glaciare, și-a continuat drumul spre Sfinx. Voia să-l întrebe: *De ce mi se întâmplă toate astea? De ce-mi ia Doamna cu coasa coechiperii, prietenii? Merită să mai continui ori trebuie să mă potolesc, căci, altfel, eu urmez la rând?*

Așteptând răspunsul, se gândea ce bine i-ar fi prins o *turbincă*¹¹¹, ca aceea din povestea lui Creangă. Ar fi scăpat lumea de așa pacoste, făcând-o nemuritoare.

Dar piatra tot piatră! Sfinxul mut. Să nu afle răspunsul aici? Privește în zare, spre dreapta, crucea de pe Caraiman străjuiește maiestuos valea, povestind generațiilor viitoare despre suprema jertfă pentru Reîntregirea

¹¹⁰ Glanda pineală (care mai este denumită și epifiza, corpus pineale, conarium sau epiphysis cerebri) este o glandă endocrină care produce hormonii fericirii, melatonina și serotonina. Glanda pineală reglează calitatea somnului, ritmul și durata, ritmurile sezoniere. Este localizată aproape de centrul creierului, între cele două emisfere. Este de culoare gri-roșiatică și măsoară cam 8 mm (la oameni). Descartes descria glanda pineală ca „principalul sediu al sufletului”. Se mai numește și „al treilea ochi”, având legătură cu un punct mistic care se află între sprâncene. Vechile popoare nu s-au înșelat, glanda pineală se află chiar în mijlocul creierului, la același nivel cu ochii. Sursa: <https://www.kudika.ro/articol/special/43318/secretele-glandei-pineale-cum-sa-iti-activezi-al-treilea-ochi.html>.

¹¹¹ *Turbincă* – sac de merinde, în armată.

Era odată un rus, pe care îl chema Ivan... pe vremea când Dumnezeu și Sfântul Petre umblau prin lume... Întâlnindu-i, Ivan Îl rugă: – Doamne, dacă ești tu cu adevărat Dumnezeu, cum zici, rogu-te, blagoslovește-mi turbinca asta, ca ori pe cine-oi vrea eu, să-l vâr într-însa; și apoi să nu poată ieși de aici fără învoirea mea.... mulți netrebniți, ba chiar și Moartea pică în ea... Sursa: <https://www.povesti-pentru-copii.com/ion-creanga/ivan-turbinca.html>.

Neamului Românesc. Apoi, spre stânga, mult mai jos, întrezărește Peștera lui Zamolxe. E locul din care începe să curgă Ialomița – Naparis, cum îi ziceau romanii, după spusele lui Herodot, râul ce irigă Bărăganul, grâнарul țării. De-acolo, când era cu avionul sus, foarte sus, de unde a slobozit-o pe Mândița, doborând recordul mondial la parașutism, vedea jumătate de țară: Carpații, Siretul și Oltul, Dunărea și Marea. România este atât de frumoasă! Meditație și reculegere:

*Cât ești tânăr, sănătos,
Munții simți că-i poți da gios.
Dar, când toate-ți par pe dos,
Dumnezeu ți-e de folos.*

Vrea să-L lase pe Dumnezeu cu ale Lui, iar despre sfinți crede că nu-i sunt încă de trebuință. Rostește, totuși, în gând:

*Doamne! Îmi trebuie voință!
Să fac mărețe lucruri, mai este cu puțință?*

Coboară-ncet, pe Jepii Mici, spunând puținele rugăciuni ce le știa, pentru odihna sufletelor lui Mitică (Dumitru Hubert) și Gică (Gheorghe Ostapov). Miezul zilei trecuse de mult și începu a grăbi pasul. Deodată parcă se îndepărtă de cărare și nimeri într-un loc ciudat. O mică poieniță, mărginită de brazi și câteva stânci, mai acătări. Aproape că *dădu nas în nas* cu un bătrân, a cărui siluetă se proiecta pe un perete de stâncă, aruncând o umbră înaltă, înfricoșătoare. Avea părul lung și alb, precum îi era și barba stufoasă. Purta o cămeșă până la genunchi, de un alb aproape imaculat, de parcă ar fi fost de curând țesută. Rezemat într-un toiag noduros, bătrânul îl întrebă:

– Ce vânt te aduce pe aici, tinere?

– D-apoi am urcat la Sfinx, i-am zis ce aveam pe suflet și acum cobor la vale. Dar Dumneata? Ești cioban, că nu-ți văd mioarele? Le-ai pierdut?

– Îs Păstor! Văd că pe Mine m-ai găsit! Nu prea ești în apele tale, suflete! Nădăjduiește și va fi bine! O vreme! Apoi nu se știe! Mai caută-mă! Când îți va fi mai greu, Alex.

Și dispăru ca un fum alburiu ori disipat în ceața care începea ușor-ușor să se lase peste întreg locul.

De unde îi știa numele? Era văzător cu duhul? Ca unii pustnici ce se ascund, neștiuți de lume, și se roagă neîncetat pentru binele nostru? Parcă-i prin prejmă și un schit¹¹². Sau nu. Cel pe care îl știa era de partea

¹¹² Schitul numit Sfântul Nicolae, care se găsea zidit pe piciorul muntelui Molomoț,

cealaltă a muntelui. Extrem de tulburat și de confuz, simte că nu mai e sigur pe nimic. Și unde a dispărut bătrânul? Căută printre stâncile din apropiere, pe care încercă să le memoreze, apoi pe lângă un grup de 3–4 brazi groși și înalți, crescuți cam anapoda, cu vârfurile aproape unite, asemănători cu un con ori cu o piramidă. Moșul, nicăieri. Asta e! Or fi năluci, vedenii, rătăcirii. Reținu în subconștient întâmplarea și începu să alerge la vale. Când ajunse la șosea, se lăsase deja noaptea. Zări la lumina unei Luni pline, galben-albăstruie, gara din Poiana Țapului.

Schimbând frecvența biocâmpurilor din *alfa* în *beta*, încerc să dau credibilității acestei secvențe decupate dintr-un Univers Colectiv al Cunoașterii, un fel de cronică akasha¹¹³. E prea ezoteric. Nu cred că este de mine așa ceva. Intru mai degrabă în Logica Rațiunii Pure. A mea, nu a lui Kant¹¹⁴.

Analizând activitatea sportivă a lui Papană la bob, nu pot să nu observ latura lui umană. Nu era un extraterestru venit de pe altă planetă, ca să câștige toate concursurile, deși, firește, asta își dorea de fiecare dată când se înscria în competiție. Neavând statutul și nici condițiile de pregătire de astăzi ale unui sportiv profesionist, era constrâns să facă multe compromisuri: cu armata, unde avea șefi peste șefi, trebuind să dea socoteală pentru fiecare minut, cu familia, unde părinții erau mereu *cu inima la gât*, știindu-l acolo sus, în zbor, dându-și drumul pe amezițoarele pârtii de bob ori gonind cu viteze aflate la maximul parametrilor funcționali ai motocicletelor și ai mașinilor de curse cu care concura la raliuri. Mai era și viața amoroasă. Apoi, cea de familie, atât cât a fost ea.

Cea de-a două căsătorie a fost consfințită la 8 ianuarie 1934, fericita mireasă fiind domnișoara Alexandrina Isvoranu, Dina, cum era alintată

munte pe care s-a zidit, mai apoi, mănăstirea Sinaia. Sursa: <https://www.primaria-sinaia.ro/crucea-lui-molomot/>.

¹¹³ „Cronica Akashă poate fi asemănată cu un super-computer, fiind o bază de date energetică ce conține întreaga istorie a fiecărui suflet de la începutul Creației. Informații despre Înregistrările Akashice – cunoscute metaforic și sub denumirea de Cartea Vieții...”. Sursa: *Despre Cronica Akasha*, <https://ascending-souls.com/about/>.

¹¹⁴ Immanuel Kant (22.04.1724–12.02.1804), filozof german, unul dintre cei mai mari gânditori din perioada iluminismului în Germania, socotit printre cei mai influenți filosofi din istoria culturii apusene. Într-una dintre lucrările sale majore, *Critica rațiunii pure* (1781), el a încercat să explice relația dintre rațiune și experiența umană și să meargă dincolo de eșecurile filozofiei și ale metafizicii tradiționale. Kant a vrut să pună capăt unei epoci a teoriilor inutile și speculative ale experienței umane, rezistând în același timp scepticismului Sursa: https://ro.wikipedia.org/wiki/Immanuel_Kant.

pe numele ei mic. Să fi fost ea pricina sincopelor în activitatea sportivă a lui Alex? Mira-m-aș! Chiar dacă participările la competițiile de bob nu-i mai aduc lauri, cupe și medalii, Papană va excela în ceea ce a învățat să facă cel mai bine: zborul. Noi concursuri, probe, provocări aviatice, recorduri și cucerirea unui continent care a marcat, pentru secolul al XX-lea, cel mai important vector în progresul umanității: *America*, prin țara ce a devenit motorul economic al lumii întregi, *Statele Unite*.

PILOT DE ÎNCERCARE

Ne întorcem la avioane și la zbor – cea dintâi și poate unica dragoste adevărată a lui Alex Papană. Detașarea la Uzinele I.A.R. Brașov, ca pilot de încercare, a fost *mană cerească*. A mai scăpat de câteva mutre constipate de șefi nesuferiți de la Centrul de Instruire Aeronautică. Unii, aviatori și ei, dar cu mai puțină școală, proveniți din medii pur cazone, ajunseseră la o vârstă la care conservatorismul biologic îi înghesuia prin birouri, uitând de zbor și de pistă. Într-un fel, îi înțeleg. Am trecut și eu prin momente interesante, ca să nu le spun altfel, când, deși mai mic în grad și cu vreo patru promoții mai tânăr, eram desemnat, prin ordin de zi, să conduc unitatea, cocoșată de atâtea misiuni și zbor pe saturate. Ce se mai bucurau piloții! Mai toți extrem de tineri. Și tot personalul. Când se zbură, parcă *toate roțițele mergeau unse*. Fiecare știa ce are de făcut. Nu era timp de bârfe și de povești. Iar la sfârșitul lunii, când se mai adunau ceva parale în plus pe ștutul de plată, se mai lăsa și cu o mică petrecere. În schimb, când la comandă era desemnat locțiitorul pentru zbor, care, prin natura funcției, cu asta trebuia să se ocupe, *canci zbor*. Sub fel și fel de pretexte, toată lumea văruia pomi, *bătea birboanca* ori stătea la sală și studia *influența papucilor de gumă în fața razelor de lună*. Îi era frică să nu se întâmple ceva rău cât se afla el la conducerea unității. Și ce poate fi mai periculos în aviație decât zborul?! Așa că cel mai sigur loc este în birou, unde doar dacă ești neatent riști un eveniment deosebit de grav: să te înțepi în penița de la stilou, de pildă.

În anii 1934–1935, cât a fost la I.A.R. Brașov, Papană a avut o activitate deosebit de intensă, zburând mult, pe tipuri diverse de avioane, participând la numeroase competiții aeronautice, de la care, dacă nu s-a întors cu trofee și nu a bătut recorduri, a câștigat o imensă experiență.

Deși nu împlinise încă 30 de ani, locotenentul aviator Alexandru Papană se putea mândri cu aproape tot ce a făcut în această

perioadă, așa cum ne arată majoritatea consemnărilor din memoriul său personal.

În Foiaia Calificativă pe anul 1934 (1 noiembrie 1933–31 octombrie 1934), președintele Comisiei Militare de Control în Uzina I.A.R., locotenent-comandorul inginer Popp, consemna, sub ștampila Ministerului Apărării Naționale, Subsecretariatul de Stat al Aerului, următoarele:

Deși lt. av. Papană este detașat la Uzine, totuși nu a lucrat tot timpul la ordinele Comisiei.

În acest an a executat:

- 1) Zboruri de punere la punct a avionului IAR-14 de vânătoare.
- 2) Zborurile de reglaj manevrabilitate și zboruri de performanță pentru 70 de avioane Potez XXV.
- 3) *Idem* pentru 20 de avioane vânătoare IAR-14.
- 4) A pus la punct avionul școală IAR-22 și derivatele lui IAR-23 și IAR-24 echipate cu alte motoare.
- 5) *Idem* avionul prototip IAR-15 și 16 echipate cu motoare...

La Școala de pilotaj pentru inginerii Uzinei, unde a fost instructor de zbor, a scos 7 ingineri-piloți brevet gr. I-a.

În cursul acestui an a zburat:

- 56,30 ore pe Potez XXV
- 72,15 ore pe IAR-14
- 3,40 ore pe IAR-15
- 8,15 ore pe IAR-16
- 19 ore pe IAR-22
- 23,10 ore pe Klem și Caudron

Total 182,50 ore

Inteligent, serios, foarte muncitor.

Pilot cu calități excepționale, care a profitat mult având posibilitatea să zboare și să se antreneze. Contactul cu inginerii Uzinelor i-au permis a-și forma o serie de cunoștințe tehnice, indispensabile unui pilot încercător. Va continua să progreseze, dacă mai rămâne detașat, urmând a deveni un foarte bun pilot de încercări.

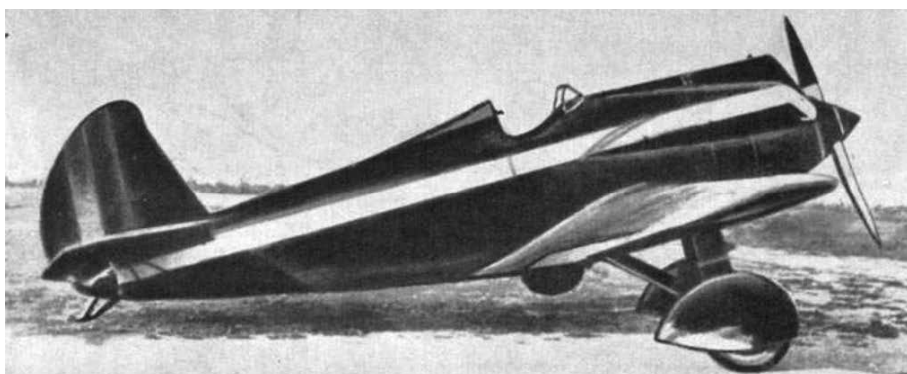
A executat toate însărcinările cu multă tragere de inimă, de aceea și rezultatele au fost în progresie simțitoare. Disciplinat. Foarte bună educație militară și socială.

Vechimea în grad, 10 mai 1931. Îl propun, merită a înainta la alegere”.



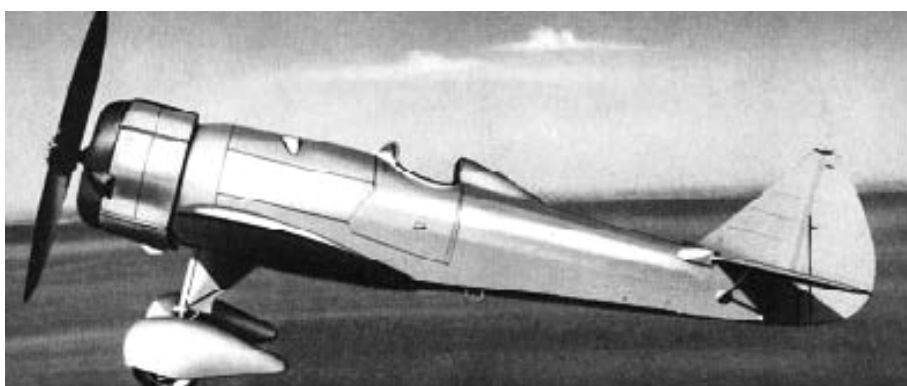
IAR 13.

<https://rumaniamilitary.wordpress.com/wp-content/uploads/2011/09/iar-13.jpg>



IAR 14.

https://en.wikipedia.org/wiki/IAR_14#/media/File:IAR_14.png



IAR 15.

<https://rumaniamilitary.wordpress.com/tag/iar15/>

Mare lucru să ai de-a face cu ingineri! Altă stofă. Altă gândire. Analitici și sintetici, exprimă esențialul în cuvinte puține. Însă nu sunt nici ei perfecți. Nu știu să sărute. De unde știm? Din următoarea istorioară:

Un inginer traversa un drum, când broasca din basme îi atrage atenția și îi spune

– *Dacă mă săruți, voi deveni o prințesă frumoasă.*

Inginerul ia broasca de pe drum și o bagă în buzunar. Broasca repetă mai tare:

– *Auzi, dacă mă săruți, voi rămâne cu tine toată săptămâna.*

Inginerul a scos-o din buzunar, i-a zâmbit și a vârât-o înapoi. Atunci broasca a strigat:

– *Fii atent, domnule, dacă mă săruți, voi deveni o prințesă frumoasă, voi rămâne toată săptămâna cu tine și voi face orice vrei.*

Inginerul o scoate din buzunar, îi zâmbește și o pune înapoi. Broasca disperată devine isterică:

– *Măi! Ce-i cu tine? N-auzi că-s o prințesă frumoasă și că voi sta cu tine o săptămână?! Care-i baiul? De ce nu mă săruți?!*

Până la urmă, inginerul îi răspunde:

– *Auzi, eu sunt inginer. N-am timp de aventuri, dar să dai de o broască vorbitoare... asta chiar e interesant!*

Probabil că un aviator ca Papană nu ar fi stat mult pe gânduri. Ar fi *țucat-o* și pe bunica broscuței, dacă aceasta i-ar fi adus un avion bun, cu care să facă raidul București – New York. Iar în avion le-ar fi luat pe amândouă, ba chiar tot neamul, dacă aveau loc, și, pe timpul lungului zbor, s-ar fi întâmplat multe. Nu chiar ce credeți! Pe prințesă ar fi învățat-o să piloteze avionul, folosindu-se de manșă, iar pe bunicuță, să sară cu parașuta drept în Atlantic.

Dar să ne întoarcem la același inginer, președintele Comisiei de Control I.A.R., nu cel din povestioara de adineaori, locotenent-comandorul Popp, care redactează olograf și caracterizarea ofițerului aviator Papană pentru perioada 1 noiembrie 1934–31 octombrie 1935. Iată conținutul acesteia:

„*Lt. av. Papană Alexandru a continuat și în acest an a face serviciu la Uzina I.A.R., fiind notat de președintele Comisiei Militare de control, după cum urmează:*

– *A continuat și în acest an a fi detașat la Uzinele I.A.R. Brașov ca pilot recepționist numit prin D.M. nr. 171, din 16 apr. 1935;*

- În cursul anului a efectuat 166 ore de zbor pe avioane de vânătoare, recunoaștere, turism, comerciale etc.
- A avut următoarele însărcinări:
 - a) Reglajul și recepția a 18 avioane IAR-14;
 - b) Prezentarea avionului IAR-14 în fața unei comisii S.S.A. unde a executat un program în condițiuni foarte grele, chiar periculoase;
 - c) Reglajul și recepția a 25 de avioane Potez XXV reparate la I.A.R.;
 - d) 28 de ore zboruri de încercare pe avionul „Lockheed” pentru punerea la punct a răcirii motorului 9K-I.A.R.;
 - e) Zborurile de încercare și punere la punct a avionului prototip IAR-15 de vânătoare cu motor 9K;
 - f) Raidul București – Tel Aviv și înapoi pe avion IAR-23 cu motor Wright;
 - g) De la 1–15 oct. a fost la manevrele Regale unde i s-a dat comanda unei escadrile de avioane vânătoare IAR-14, de la Flotila I.

Ca activitate, în afară de serviciu, a efectuat:

- a) Turul României pe avion IAR-13 (motor Hispano) câștigând cupa „Ionel Ghica” și premiul I. Raidul s-a executat în condiții atmosferice neprielnice, având și un aterizaj forțat în teren accidentat.
 - b) Recordul Național de înălțime pe un avion IAR-16 (motor Mercury) fără amenajări speciale. A atins altitudinea de 11.631 m omologată de Aeroclubul Regal Român și care este aproape plafonul teoretic al avionului. De remarcat că a executat această urcare de două ori într-o zi, la interval de 4 ore, deși era foarte obosit.
 - c) A încercat raidul București – Tokio, oprit din cauza distrugerii materialului – a căutat să salveze avionul și abia în ultimul moment, când avionul era cuprins de flăcări, s-a azvârlit cu parașuta sub 300 m.
 - d) A dat sprijin benevol Școlii de Pilotaj a aeroclubului Brașov ca pilot esseyeur (de încercare).
- Pilot de vânătoare desăvârșit, atrăgând admirația tuturor colegilor, chiar a străinilor;
 - Calm, curajos, până la temeritate și totuși prudent;
 - Foarte sănătos și rezistent;
 - Inteligent, judecată spontană;

- *Extrem de muncitor, perseverent până la încapățânare, ordonat, disciplinat;*
- *Prin contactul cu inginerii de la Uzină și prin dorința de a se instrui, prin interesul depus pentru tehnica zborului și a avionului, prin experiențele dobândite, promite să ajungă un pilot de încercări de mare calitate, o lipsă destul de simțită la noi în țară;*
- *Continuând în această direcție, se pot aduce reale foloase Aeronauticii noastre;*
- *Din spusele camarazilor săi, la manevre s-a comportat foarte bine, lucru care va trebui confirmat de comandantul grupului;*
- *Frumoasă cultură militară și generală;*
- *Cunoscând bine limbile: germană, franceză și engleză, poate urmări toate revistele de specialitate;*
- *Perfectă educație socială;*
- *Față de calitățile excepționale de pilot, trebuie a i se încredința cât mai multe misiuni speciale, pentru a le pune în evidență și a face astfel cinste Aeronauticii noastre”.*

Foarte frumos! Nimic de adăugat. Se pare că Papană și-a găsit perfect locul unde să muncească cu plăcere, departe de mizeriile din armată. Totuși, deși memoriul personal al ofițerului, în care se consemnează pe foi calificative activitatea din fiecare an, putea fi văzut și citit din scoarță-n scoarță de către comandanții și șefii ierarhici din armată, aceștia nu au înțeles nimic din ce i-a învățat un inginer destoinic, aflat într-o importantă funcție de reprezentant militar. Vor continua, în același stil, sictirit și cazon, căutând mereu nod în papură lui Papană, ofițerul cel mai indisciplinat, pe care, credeau ei, l-au avut în subordine, făcându-i dese zile fripte, pedepsindu-l aiurea și chiar declarându-l, în câteva rânduri, dezertor, cum vom vedea, ceva mai târziu, într-un nou capitol.

Participarea lui Papană la manevrele din toamna anului 1935 sunt redată cu fidelitate de către comandantul Flotilei 1 Aviație, căpitanul-comandor aviator Argeșeanu:

„În conformitate cu Ord. 5825/935 al Comandamentului Forțelor Aeriene, Lt. av. Papană Alexandru a fost detașat la Flotila I Aviație pentru participare la Manevrele Regale.

Comandantul Flotilei I Aviație îl notează astfel:

- *Locot. Av. Papană Alexandru a fost atașat Grupului de Vânătoare, unde s-a prezentat pe ziua de 1 oct. 1935, dându-i-se comanda Escadrilei 6 Vânătoare din Partidul albastru. De la început, a*

asistat la formarea escadrilei, supraveghind personal și organizând imbarcarea, iar, pe timpul manevrelor, s-a ocupat de bunul mers și de traiul escadrilei ce comanda.

- *În timpul și cu ocazia misiunilor, s-a remarcat ca un excelent manevrier și foarte bun trăgător. Excelent pilot de vânătoare, lt. Papană, care constituie mândria aviației de vânătoare românești, a arătat că poate pune excelentele sale calități în serviciu comandat, dovedind o calitate în plus, aceea morală.*
- *În zborurile de misiuni a totalizat 20h 40 min.*
- *Caracter de elită, cu însușiri sufletești alese, s-a identificat complet cu atmosfera unității, lăsând impresia că face parte integrantă din grupul de Iași;*
- *A dovedit capacitate și multă pricepere în comanda de escadrilă*
 - *Flotila de la Iași, am satisfacția de a exprima cele mai bune mulțumiri și personal îl calific: un excelent element și un strălucit exemplar de pilot de vânătoare”.*

Notele șefilor se înscriu în aceeași linie. Astfel, Directorul General al Aerului notează în memoriul personal al ofițerului:

„Aprecierile date de diferiți șefi arată valoarea remarcabilă profesională ca pilot de vânătoare a lt. Papană.

De acord întru totul cu aceste aprecieri.

Pentru formarea sa ca ofițer de aviație, având în vedere că prin înaintarea la gradul de căpitan trece la comenzi de unitate, este necesar ca lt. Papană să fie folosit într-o flotilă la comanda de unitate, unde cred că va avea aceleași rezultate și va proba aceleași frumoase calități și aptitudini.

Mențin propunerea de înaintare la alegere.

Sub parafa și semnătura Directorului Personalului, generalul Negrescu, se specifică: *Pe anul 1936/1937 a fost caracterizat de consiliul superior al armatei.*

Memoriul personal al locotenentului aviator Papană Alexandru mai conține și o caracterizare semnată și stampilată de către șeful Direcției Tehnice din cadrul Secretariatului de Stat al Aerului, probabil ca întărire a demersurilor pentru înaintarea la gradul de căpitan, deși înaintarea avea loc la termen și nu în mod excepțional. Acesta, referitor la aceeași perioadă (1 nov. 1934 până la 31 oct. 1935), nota:

„Nicio pedeapsă.

Lt. av. Papană Alexandru, prin activitatea desfășurată în acest an, activitate arătată cronologic și în detaliu în notele de carnet ale Președintelui

Comisiei Militare de Recepție de pe lângă uzinele I.A.R. și comandantul Flotilei I Aviație mai sus reproduse, a dovedit:

- O putere de muncă excepțională;
- O activitate de pilot în direcțiuni cu totul variate, efectuând puneri la punct de avioane prototip, recepții de avioane de serie, tentative reușite de recorduri, raiduri cu caracter internațional, comandant de escadrilă în manevre etc., activitate aeriană care dovedește o clasă cu totul superioară, de mare utilitate și cred neegalată astăzi la noi în aeronautică.

Deci, din punct de vedere profesional, ca aviator și tehnician, este incontestabil mai presus de orice apreciere și neîndoios fala Aeronauticii Române.

Impresia pe care a lăsat-o în străinătate lt. av. Papană Alex., în special la uzinele Breda, Caudron, Morrane, unde a încercat dintr-o dată, executând toate acrobațiile, pe cele mai recente avioane de vânătoare, a fost întradevăr extraordinară.

Prin activitatea depusă, ca comandant de escadrilă în timpul manevrelor din toamna 1935, lt. Papană a dovedit, de asemenea, capacitatea și cunoștințele militare corespunzătoare gradului său.

Este incontestabil că, dată fiind activitatea sa, executată exclusiv către zborurile cu caracter special, pentru punerea la punct a avioanelor noi sau de serie și a zborurilor pentru recorduri și raiduri, întreprinderi care reclamă cunoștințe tehnice cu totul speciale, o pregătire de detaliu de lungă durată, o perfectă sănătate și mare rezistență fizică, dar, mai ales, riscuri deosebit de mari, lt. Papană se găsește oarecum, deși la manevre a dat totuși satisfacția necesară, într-o ușoară stare de inferioritate în ceea ce privește pregătirea militară, față de camarazii săi, a căror activitate aeriană se încadrează numai în teme tactice.

Nu este mai puțin adevărat că, dacă acest ofițer, aproape unic prin specializarea sa, care întreprinde acțiuni de cea mai mare intensitate pentru Aeronautică, prin ordinele speciale care îl destină pentru aceasta, ar fi utilizat numai ca comandant de escadrilă, este incontestabil că ar fi și în această situație cel puțin tot așa de remarcabil ca și în specialitatea pe care acum o practică, cum, de altfel, a dovedit-o pe timpul cât a funcționat ca comandant de escadrilă pe timpul manevrelor.

De aceea, având în vedere cele arătate mai sus, în legătură cu pregătirea sa profesională, tehnico-militară, precum și faptul că ofițerul posedă o educațiune dintre cele mai alese, completată cu frumoase calități morale și

intelectuale, consider pe lt. Papană A. ca pe un element cu totul deosebit, în care natura a însemnat într-un mod fericit, calități excepționale.

În consecință, având vechimea necesară în grad, cu toată convingerea îl propun la înaintare în gradul de căpitan, la alegere”.

După toate aceste consemnări rezumative, care, totuși, exprimă doi ani din viața și din activitatea extraordinară a aviatorului Papană, interesantă și utilă ar fi și redarea principalelor acțiuni aeronautice la care eroul nostru a luat parte, stârnind admirație și mândrie, spulberând recorduri, aducând victorii și prestigiu României.

Prima ediție a **Cupei Ionel Ghika** a avut loc la sfârșitul lunii mai 1934 și a constat dintr-un circuit aerian de viteză și regularitate de peste 1500 km, pe traiectul București – Constanța – Galați – Iași – Cernăuți – Cluj – Arad – Turnu Severin – București, fiind câștigată de Constantin Băzu Cantacuzino, „*Printul Înălțimilor*”¹¹⁵. Atunci Papană n-a participat, fiind foarte prins cu activitatea de încercări și recepție a avioanelor noi la IAR Brașov, unde era detașat.

De asemenea, tot la începutul anului a fost plecat mai mult de o lună din țară, pentru a participa la campionatele mondiale de bob. Și, să nu uităm, era proaspăt recăsătorit. Ce să mai înțeleagă Dina, noua lui soție, din căsnicia asta, cu un bărbat mereu pe drumuri? Deși, alături de un aviator și, mai ales, alături de Alex, viața în doi era *pe sponci, cam pe apucate*. Dacă pe Ștefan, voievodul moldovean, cum spun cronicile, *în luptă, încotro te uitai, acolo îl aflai*, la Papană era taman pe dos. Adică, *acolo unde îl știai și de-acolo dispărea, de nici nu bănuiai unde treabă el avea...* Cel puțin, așa afirmă încondeierile din memoriul personal, unde cei de la Centrul de Instrucție al Aeronauticii îl știau detașat la uzinele IAR, iar cei de la IAR ne spun că mai era plecat de la ei și cu alte însărcinări. De parc-ar fi fost agent secret! Deși, mai știi? La vizibilitatea sa aflată în permanentă creștere, cu relații în marea societate, cu plecări dese în străinătate, cu extraordinara sa putere de observație și de analiză a faptelor și a fenomenelor și cu capacitatea de luare a deciziilor în timp scurt, cred că Moruzov¹¹⁶ și l-ar fi dorit.

¹¹⁵ Constantin Cantacuzino, cunoscut sub numele de Băzu (11 noiembrie 1905 – 26 mai 1958) a fost un aviator român, unul dintre aviatorii militari de elită ai celui de-Al Doilea Război Mondial, membru al familiei Cantacuzino. Sursa: <https://atelier.liternet.ro/articol/18006/Alexandru-Arma-Dan-Antoniou/Constantin-Bazu-Cantacuzino-printul-inaltimilor.html>.

¹¹⁶ Mihai Moruzov (16.09.1897–27.11.1940), specialist în informații și contra-informații militare, a fost creatorul și directorul Serviciului Secret de Informații al



Cupa se organiza anual, în memoria lui Ionel Ghika¹¹⁷, nepot al marelui om politic Ion Ghica, de cinci ori prim-ministru al României (de trei ori sub Carol I, 1866–1867, 1870–1871 și de două ori sub Cuza, 1859 la Iași și 1860 la București).

Competiția deschidea sezonul aviatic al anului 1935 și, de data aceasta, Papană se înscrie la ea, participă și câștigă, *sufându-i de sub nas* cupa lui Bazu Cantacuzino, clasat al doilea și *rămas cu buza umflată*. Speranța prințului de a reedita succesul din anul anterior a rămas, astfel, deșartă, deși a pilotat un avion foarte bun, un Caudron „Rafale”, în timp ce Papană folosisese unul românesc de vânătoare, IAR-16, echipat

Armatei Române (SSI) în perioada 1924–1940. Sursa: <https://intelligence.sri.ro/regatul-secretelor-detalii-despre-activitatea-serviciilor-de-informatii-interbelice/>.

¹¹⁷ „Prințul Ionel Ghica a fost una dintre cele mai faimoase figuri ale Bucureștiului interbelic. S-a născut pe 25 februarie 1904, la Florești, în județul Prahova. Faima și-a căpătat-o în capitală, în urma pasiunii sale pentru aviație și automobilism. Mașinile au reprezentat prima sa pasiune. A participat la mai multe curse automobilistice celebre în epocă, îndreptându-și apoi atenția către aviație. În 1929, la doar 25 de ani, a urmat o școală de aviație și a devenit membru al Federației Aeronautice Internaționale, la conducerea căreia se afla alt prinț și strălucit aviator român, George Valentin Bibescu. În primăvara anului 1932 a reușit să efectueze singur, la bordul unui avion românesc de mici dimensiuni, un zbor dus-întors București-Saigon. Tânărul prinț Ionel Ghica a parcurs, între 30 martie și 10 aprilie 1932, 20,068 de kilometri în cinci zile și jumătate, recordul însumând 67 de ore de zbor. Ghica a devenit astfel primul aviator român care a reușit să traverseze Asia și să stabilească recordul național de distanță. Pe 31 mai 1932, ziarul *Universul* titra cu litere mari: *Moartea aviatorului Ionel Ghica. Se crede că s-a intoxicat cu heroină*”. Sursa: Elisabeth Bouleanu, *Tragicul destin al marelui aviator Ionel Ghica. Primul român care a traversat Asia în zbor răpus de heroină*, <https://historia.ro/>.

cu motor Bristol Mercury IV S2¹¹⁸. Experiența lui Papană la uzinele IAR începuse a-și spune cuvântul. Avionul pe care l-a zburat în această competiție a fost unul încercat și verificat de el personal, împreună cu inginerii fabricii, cu care se consulta tot timpul în problemele tehnice. Conceput și realizat de către eminentul Elie Carafolie, unul dintre cei mai mari ingineri de aviație pe care i-a avut poporul român, director al IAR Brașov, în vremea când Papană îi încerca în zbor prototipurile și avioanele de serie, avionul IAR-16 nu avea niciun an de când a început să fie livrat armatei. Caracteristicile tehnice¹¹⁹ ale aparatului erau extraordinare pentru acele timpuri: plafon de zbor = 10.000 m, greutate = 1650 kg, anvergura aripilor = 11,7 m, lungimea fuselajului = 7,37 m, înălțimea = 2,8 m, viteza maximă = 342 km/h, an de fabricație = 1934.

Cursa a avut câteva momente mai palpitate. Față de ediția trecută, când au participat 15 echipe, de data asta s-au înscris în cursă numai 11, dintre care doar 4 au ajuns s-o încheie. Condițiile meteorologice au fost criminale, după spusele unora, doar piloții inconștienți puteau decola și zbura pe o *ceață deasă până la pământ, cu vizibilitate nulă*¹²⁰. La acestea se adăugau probele concursului, cu puncte de control desemnate pe întreg spațiul geografic al țării, *de la nord la sud și de la vest la est*.

Pe deasupra, Papană a pățit și *pana prostului*, cum spun automobilisții, adică a rămas fără carburant, fapt ce l-a determinat să aterizeze forțat, undeva în preajma orașelului Strehăia. Era pe ultima parte a traiectului, având de parcurs doar distanța până la Băneasa. Bine că trecuse de ultimul punct de control, cel de la Turnu Severin. Timp mai avea, că *mânase tare* tot circuitul. Doar voia să iasă primul, să pună mâna pe Cupă și să aducă faimă fabricii IAR și Aeronauticii. E drept că și premiul de 50.000 lei era tentant, fiind destul de substanțial, iar el avea cheltuieli mari. Solda de ofițer *nu-i ajungea nici pe o măsea*. Gândi ce gândi, *se suci, se învârti* și deodată își aminti că din rezervorul suplimentar de o sută de litri, luat pentru orice eventualitate, în plus peste tot ceea ce el calculase că are nevoie pentru întregul zbor, nu consumase mare lucru. Ceva nedefinit îl împiedicase să-l deschidă complet, atunci când,

¹¹⁸ Costul unui asemenea aparat de zbor era, la acea vreme, de cel puțin 1,75 milioane lei, potrivit unei importante comenzi de avioane din partea Ministerului Apărării Naționale, emise în februarie 1934. Sursa: <https://www.iar80flyagain.org/avioanele-iar-11-iar-16-primele-proiecte-iar/>.

¹¹⁹ Sursa: <https://www.iar80flyagain.org/avioanele-iar-11-iar-16-primele-proiecte-iar/>.

¹²⁰ V. Firoiu, *Aviatorul Alex Papană și destinul lui*, Editura Albatros, 1972, pag. 97–98.

într-un anume moment al cursei, decisese să treacă pe suplimentar. În aviație există deprinderea să nu se aterizeze cu rezervoarele pline, pentru a evita ca un incident aparent minor să se transforme într-un accident grav, soldat cu incendierea aparatului de zbor. Iar rezervorul sau rezervoarele suplimentare se golesc, de regulă, înaintea celor principale. Verificând, acolo jos, la sol, observă că *suplimentarul* lui avea încă destulă benzină. I-o ajunge, totuși, până la Băneasa? Cu speranța renăscută, porni de unul singur avionul, îl decolă cu măiestrie de pe acel teren limitat pe care aterizase și *băgă cărbuni*, pentru a scoate un timp bun, dar și cu o oarecare *băgare de seamă*, căci în regim maximal de viteză avionul consumă mult și nu voia ca pana de combustibil să devină reală, obligându-l să aterizeze pe la Vida (azi, orașul petrolist Videle) ori și mai aproape, la Chitila, ratând, *ca țiganul la mal*, sosirea. Luă, într-o filare ușoară, ceva mai multă înălțime, pentru a reduce consumul de combustibil, jonglând cu motorul, pentru a obține cât mai multă viteză, dar fără să rămână, înainte de vreme, fără carburant. Știa că Băzu rămăsese în cursă și, deși habar n-avea pe unde se află acesta, îl simțea aproape. În carlingă socotea neîncetat cât combustibil consumă, după numărul de turații ale motorului, în funcție de vânt, de indicii de rezistență la înaintare ai fuselajului și ai planurilor avionului. Avea ceva vânt lateral. Bine că nu era de față, deși un *vânt de coadă* l-ar fi ajutat enorm. Vizibilitatea crescuse binisor, putând vedea terenul *ca-n palmă*. Trecu de Jiu, de Olt, observând cum mănoasa câmpie a Burnazului se deschide colo jos, sub aripile avionului, până către Argeș. Câțiva copii, ieșiți cu oile pe malul stâng al Teleormanului, îi făcură cu mâna. Poate era și tatăl meu printre ei. Avea pe atunci vreo 7-8 ani, dar nu mergea la școală, că erau cinci frați într-o familie săracă de țărani *săraci lipiți pământului* și învățați doar cu truda câmpului. Doar unul dintre ei era trimis să buchisească literele cu domnul învățător, ceilalți fiind luați la lucru pe moșiile boierului Depărățeanu, om luminat și cu suflet bun, dar, ca toți boierii, cu arendași și vătafi răi, precum câinii hămesiți, nemâncăți de vreo săptămână. Le răspunse, salutându-i printr-un ușor balans al planurilor. Trecuse de Roșiori de Vede și, nu departe, se zăreau casele de la Cășoia, apoi comuna Vida. Nu mai avea mult. Mări și mai tare viteza, având credința că nu-l lasă zâna bună tocmai acum și-l va ajuta să cucerească laurii victoriei. Ceea ce se și întâmplă. Papană, cu un total de 7 ore și 35 minute, termină primul cursa, Băzu sosește al doilea, după vreo jumătate de oră, în timp ce locul trei a revenit unui pilot care

a aterizat la peste două ore după ce primul avion aflat în competiție a pus roțile pe pistă.

Deși pe locul doi, nici Bâzu nu a plecat cu mâna goală, premiul lui numărând nu mai puțin de 20.000 lei. Nu că ar fi fost la strâmtoare cu banii. Provenind dintr-o familie princiară extrem de bogată, coborâtoare din împărății Bizanțului, părea, la prima vedere, ciudată rivalitatea care se instalase între el și Papană. Se asemănau în multe privințe. Mai puțin originea. Amândoi erau sportivi desăvârșiți. Iubeau aviația, motociclismul, tenisul de câmp și sporturile de iarnă. Papană, bobul, Bâzu, hocheiul pe gheață, fiind, la un moment dat, chiar căpitanul naționalei României la acest sport. Rivalitatea lor a fost plină de respect reciproc și fair-play, competițiile la care concureau având asigurate, din start, succesul. De audiență, de participare și mediatic, fiind mereu căutați de către organizatorii de competiții, pentru a-i invita, cu predilecție, în cele mai de seamă concursuri.

Bătălia pentru recordul național de înălțime l-a preocupat pe Papană încă înainte de venirea la IAR Brașov. Cu patru ani în urmă și-a testat capacitățile de a zbura la înălțimi mari, suind-o pe Smaranda Brăescu la peste 6000 de metri, pentru ca această eroină a României să efectueze saltul cu parașuta, doborând, deasupra Bărganului, recordurile absolute la nivel european.

În aviație, zborurile la mari înălțimi se desfășoară în primele straturi ale atmosferei¹²¹, adică în partea de sus a troposferei și în cea de jos a stratosferei. Următoarele straturi, ce cuprind mezosfera, termosfera și exosfera, țin deja de apanajul zborului aerospațial, despre care vom auzi și citi în alte epoci, căci omul care avea să zboare primul în spațiu de-abia se născuse¹²². La acea vreme, recordul național era deținut de

¹²¹ *Troposfera* este primul strat al atmosferei, cel mai aproape de Pământ și se întinde până la o înălțime cuprinsă între 8 și 14,5 km. *Stratosfera* este cel de-al doilea strat și se întinde la o înălțime de aproximativ 50 km. Aici, temperaturile scad până la minus 51 °C. *Mezosfera* urcă până la 80 km, iar temperaturile pot cobori până la -90 °C. *Termosfera* urcă până la 600 km, dar temperaturile, de data asta, cresc spre 1500 °C, fapt datorat absorbției energiei solare. *Exosfera* se întinde până la 10.000 km. Sursa: <https://www.libertatea.ro/lifestyle/care-sunt-straturile-atmosferei-4904600>.

¹²² *Iuri Gagarin* (9 martie 1934–27 martie 1968) devine, la 12 aprilie 1961, primul om care a ajuns în spațiu, pe orbita Pământului. Primul român și, până acum, singurul care a zburat vreodată în spațiu este brașoveanul Dumitru Prunariu. Zborul a început la 14 mai 1981 și a durat 7 zile, 20 de ore și 42 de minute. Surse: https://ro.wikipedia.org/wiki/Iuri_Gagarin https://ro.wikipedia.org/wiki/Dumitru_Prunariu

Romeo Popescu, care, pilotând un avion Gourdou Lesieur, doborâse în octombrie 1928 vechiul său record, de 9.403 m, înălțându-se, de data asta, la 10.618 m. Îi mai trebuia cu puțin peste o mie de metri pentru doborârea recordului mondial, aflat, la acea dată, la 11.700 metri. N-a mai apucat, sfârșindu-și viața trei ani mai târziu.

Este ceea ce încearcă și Papană, dar, de data asta, recordul mondial era deținut de italianul Donati¹²³ și măsura altitudinea de 14.443 metri, realizat la 18 aprilie 1934, cu un avion Caproni CA 113 AQ. Dacă nu, măcar să încerce doborârea recordului Franței, de 13.661 metri, stabilit la Villacoublay, în 28 septembrie 1933, de către Gustav Lemoine¹²⁴, pilot de încercare, pe celebrul avion Potez-50. Analizând între cine se dădea lupta pentru doborârea de recorduri în aviație, observăm că aceștia erau în marea lor majoritate cei care lucrau la uzinele constructoare de avioane ca piloți de încercare. Și pe bună dreptate! Acolo se găseau cei mai buni piloți, iar viața și norocul vor face fireasca selecție naturală, majoritatea sfârșind în accidente și în catastrofe de aviație. Dar numele lor a rămas înscris pentru eternitate în Istoria Aeronauticii.

Dornic de victorii și recorduri, Papană se afla la locul potrivit. Pilot de încercare la IAR Brașov, își pregătește cu minuțiozitate tentativele de doborâre a recordurilor de înălțime. Va folosi același avion IAR 16¹²⁵, prototip cu care a câștigat recent Cupa Ghika, un avion de luptă, monoplan, cu aripi joase, având o structură integral metalică, acoperită cu foi de aluminiu, placaj și țesătură. Semăna mai mult cu IAR 14 decât cu IAR 15. Aveau la fel fuzelajul și aripile, dar suprafața lor a fost mărită la 20,30 m². Coda a fost reproiectată, partea din spate devenind rotunjită. Trenul de aterizare al lui IAR 14 a fost păstrat. Pe avion a fost instalat un nou motor radial britanic, Bristol Mercury IV S2, cu o putere maximă de 560 CP (418 kW), la 4.500 turații/min. Motorul a fost acoperit cu un inel Townend îngust și țevi de eșapament individuale au fost montate la

¹²³ Renato Donati (18.01.1894–09.06.1980), pilot italian, cu 8 victorii la activ în Primul Război Mondial, pilot de încercare la Compania Națională Aeronautică italiană. Sursa: https://it.wikipedia.org/wiki/Renato_Donati.

¹²⁴ Gustav Lemoine (19.12.1902–01.09.1934), pilot de încercare francez pe avioanele Potez, deținător de recorduri mondiale de viteză și altitudine. Sursa: https://ro.frwiki.wiki/wiki/Gustave_Lemoine.

¹²⁵ Sursa: <https://stemedulab.pubpub.org/pub/24wxr2np/release/2>, https://en-m-wiki-pedia-org.translate.google.com/wiki/IAR-16?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=ro&_x_tr_hl=ro&_x_tr_pto=sc.

fiecare dintre cilindri, 9 la număr. Caracteristica tipică a acestui model a fost un con de elice mare montat pe un șurub din lemn cu două lame fabricat de Bristol. Datorită aripilor mai mari și structurii fuselajului integral din metal, greutatea în gol a crescut la 1.430 kg, reducându-se greutatea utilă, dacă ținem cont de faptul că greutatea totală era de 1.650. kg. A fost folosit armamentul obișnuit, cuprinzând două mitraliere Vickers de 7,7 mm, prezente pe toate avioanele IAR timpurii, de data aceasta plasate în aripi și trăgând în afara arcului elicei. Motorul britanic oferea o viteză maximă impresionantă de 342 km/h la înălțimea de 5.000 m, care putea fi atinsă în 6 minute și jumătate, în timp ce plafonul maxim de zbor era stabilit la 10.000 metri.



IAR 16.

https://en.wikipedia.org/wiki/IAR-16#/media/File:IAR_16.png

Cine crede că doborârea unui record este *floare la ureche* se înșală amarnic. Ca în orice sport, este nevoie de calități deosebite, de pregătire și de antrenament asiduu, iar în acele vremuri, aviația era tratată ca unul dintre cele mai tentante sporturi, deosebit de costisitoare și riscantă, indiferent de probele din concurs sau de tipul recordurilor atacate. Papană a înțeles repede toate aceste lucruri și, propunându-și să doboare măcar recordul național la înălțime, a trecut la pregătirea acțiunii. Avea de ales între avioanele aflate în curtea fabricii IAR și s-a oprit la cel care, având un motor foarte bun, dovedea calități deosebite în urcare. IAR 16, deși prototip, părea că este destul de apt pentru a încerca doborârea recordului la înălțime. A văzut că poate cu ușurință să urce la șase mii, la șapte mii de metri. Constructorul îi stabilise un plafon maxim de zbor de zece mii de metri, deși, teoretic, din calcule rezulta că poate cu încă două mii mai mult. Era rolul lui de pilot de încercare să vadă dacă poate să urce

atât. Dar mai sus? Că primul record de bățut era cel național, pentru care trebuia să forțeze mai mult posibilitățile avionului. Cel puțin încă 520 de metri. De ce nu încă o mie? De se va dovedi un avion cu totul excepțional, ar putea sui la 14.000 de metri.

Dar avionul, oricât de bine a fost proiectat și construit, oricât de performant i-ar fi motorul, nu urcă singur în stratosferă. Are nevoie de un pilot bun, sănătos, bine antrenat. La înălțimi mari, condițiile devin extrem de vitrege. Scade temperatura cu multe zeci de grade, iar frigul în carlingă este mai groaznic decât în Siberia. Apoi, oxigenul. Aerul devine din ce în ce mai rarefiat și, fără butelii de oxigen, nici de-ar fi fost șerpaș din Nepal, antrenat să urce pe Chomolungma¹²⁶, Papană n-ar fi izbutit să facă mare ispravă. Pe de altă parte, nici motorului nu-i este prea bine și funcționarea lui într-un mediu recunoscut prin scăderea dramatică a concentrației de oxigen devine extrem de problematică, iar presiunea atmosferică, scăzând considerabil odată cu creșterea înălțimii de zbor, influențează și ea starea fizică a pilotului, necesitând etanșarea și presurizarea cabinei și chiar un echipament special. Iată câte probleme pune zborul la mare altitudine! Dar el, Papană, nu renunță. Începe antrenamentul de zbor, în urcare, progresiv. La șapte mii, apoi la opt mii, nouă mii și chiar aproape de zece mii de metri. Vede că avionul răspunde bine suprasolicitărilor de zbor la mare altitudine. Între timp, după indicațiile sale, mecanicii uzinei confecționează o cupolă de celuloid, care să închidă etanș carlinga. La peste 10.000 de metri frigul poate atinge și minus 50 de grade Celsius. Apoi, presiunea scăzută. Ce mai, o cabină ce poate fi închisă etanș și buteliile de oxygen pot face diferența între *a fi sau a nu mai fi* (la acele înălțimi amețitoare, departe de Pământ și mai aproape de Soare). Cum ar fi, între extaz și înmormântare. Nu se neglijează nici pe el, omul. Cu o lună înainte de zborul planificat să-i bage-n buzunar recordul aviatic și-a impus o viață ascetică. Nu chiar de

¹²⁶ Cunoscut ca punctul terestru aflat la cea mai mare altitudine față de nivelul mării, măsurând 8.849 metri, vârful Everest, denumirea engleză, dată în memoria topografului englez Sir George Everest, denumit *Chomolungma* (Mama Universului sau Mama Sfântă) de către tibetani sau Mama Oceanului de către nepalezii, face parte din Masivul Hymalaia, cunoscut și sub numele de Acoperișul Lumii. Atingerea lui este visul nestins al alpiniștilor. Cei care se încumetă să pornească în expediții pe Himalaya sunt ajutați de *șerpași*, oameni simpli, de munte, deosebit de rezistenți, buni cunoscători ai traseelor de ascensiune și ai mijloacelor de supraviețuire într-un mediu extrem de ostil vieții. Sursa: <https://ro.wikipedia.org/wiki/Everest>.

călugăr, dar fără excese alimentare, fără tutun, fără alcool, fără nervi și supărări ori primejdioase desfătări. O viață liniștită și tihnită. Bine că era la Brașov, unde, în afară de soția sa Dina, nu știm să fi fost alte ispite. Se simțea de parcă ar fi fost Michelangelo Buonarroti înainte de pictarea Capelei Sixtine. Cred că acest tip de pregătire, conștientizat, asumat și puternic orientat către atingerea unui scop, l-a folosit și perfecționat în mai toate competițiile la care a luat parte. Adică începând cu el însuși.

Ziua de 16 iulie nu a fost aleasă întâmplător. În cel mai rău caz, condițiile meteorologice locale ar fi putut să-i facă ceva probleme – vreo furtună, o ploaie torențială, un transport de praf saharian ori din îndepărtatul deșert asiatic Karakum să-l oblige a amâna zborul pentru ziua următoare. Însă, de obicei, luna iulie, *luna lui Cuptor*, îi oferea încă de la decolare o temperatură în jurul a 30 de grade la sol. Dacă zborul s-ar fi desfășurat în Bărăgan, mai câștiga vreo 5 grade. Cu plus. După decolare, temperatura începea să scadă vertiginos, 6,5 grade Celsius cu fiecare mie de metri urcată. A considerat că nu merită să disloce atâtea mijloace și forțe de la Brașov în Bărăgan, pentru câteva amărâte de grade.

Gata! Ora 11.30. Spre miezul zilei. Pe aerodrom, lume multă. Inginerii și aproape întreg personalul fabricii, reprezentanți ai Aeroclubului României, care supervizau tentativa de record aviatic, fotografi, reporteri, lume multă din oraș, venită de parcă *s-ar fi sunat cu goarna* că Papană încearcă să doboare un record național, poate european ori chiar mondial. Îl știau în stare!

Decolă, luând mereu înălțime sub cerul de un albastru intens.

Sus la mii și mii de metri,

Tot mai sus pilotul urcă,

Stăpânind zărilor Țării,

*Zborul lui pe toți ne-ncântă*¹²⁷.

Urcă iute, până deveni un punct minuscul. Fotografii consumau filmul degeabă. La developare, în poză nu vor apărea decât un cer alb și un punctișor negru. Dar ce contează? Toți știau că în acel punct cât acul de gămălie se afla Papană în avionul ce încerca să doboare recordul de înălțime. După o vreme, li se împăienjeniseră ochii și stăteau de vorbă cu oamenii din public, întrebându-i: *Oare cât de sus va urca?* Păreri și

¹²⁷ In memoriam comandorul de aviație *Paul Constantinescu*, coleg de liceu militar/Breaza și școala de aviație/Boboc, căzut nu în luptă dreaptă, ci învins de Covid, cel mai mare genocid de la Auschwitz încoace. Primele două versuri aparțin unui cântec cu care Paul, o voce minunată, nu doar un pilot desăvârșit, ne-a încântat în anii de liceu.

păreri. Nu era nimic sigur. Majoritatea dintre cei avizați, adică cei care se pricepeau *cât de cât* la aviație, sperau că Papană va depăși 10 mii metri, poate 11 mii. Dar cam atât. Știau că erau înălțimi greu de atins. Ceilalți, din categoria *gură-cască*, spuneau că nu contează. Să te apropii așa mult de soare e tare periculos! Și se rugau ca Papană să revină pe Pământ, sănătos. Timpul trecea chinuitor de greu. Tuturor li se părea că, la un moment dat, avionul a coborât. Apoi a urcat din nou. Cam după un ceas, cei care îl văzură primii strigară: *Uite-l! Dar parcă-i fără motor.*

Avionul cobora vertiginos, *în picaj, cu motorul redus, urmat de spirale, aterizând în apropierea celor care îi urmăriseră tot timpul zborul*¹²⁸.

Ce se întâmplase, de fapt, acolo sus? Aflăm din cele câteva crâmpeie din gândurile lui Papană de atunci¹²⁹:

„Până la 5000 de metri n-am făcut mai mult de cinci minute, urcând aproape vertiginos. Ajuns la această înălțime, am declanșat aparatul de oxigen. La 7000 de metri începuse să-mi fie frig. Dar ce conta asta în comparație cu sublimul peisaj ce mi se înfățișa: sub mine se vedeau Bucegii și Piatra Craiului, mai încolo, Făgărașii, iar în sud sclipea Dunărea, cu apele ei jucăușe. Până la 8500 metri totul a mers apoi perfect.

Deodată începuseră să-mi vâjâie urechile, ochii mi se împăienjeniseră. Abia de am avut puterea să deschid cel de-al doilea robinet de oxigen și să pun avionul în picaj, pentru a coborî la 7000 și chiar până la 6000 de metri, unde nădăjduiam să-mi revin. Ajuns la înălțimea astfel dorită, mi-am recăpătat într-adevăr forțele și reîncepusem, deci, urcarea. Până la 10.000 metri am ajuns, pare-se, destul de ușor. Dar de aici reîncepuse vâjâiala în urechi și parcă ochii nu mă mai serveau ca de obicei. Începuse calvarul. Orice sută de metri se câștigă atât de greu, încât ai impresia că stai mai mult locului. Când acul altimetrului începuse să oscileze pe deasupra cifrei 10.800, mă gândeam lucid și cu bucurie că recordul era, de data asta, în stăpânirea mea. Purtasem cocarda tricoloră a României mai sus, cel mai sus.

Recordul era o realitate, dar cântărindu-mi posibilitățile de rezistență și urmărind cântecul dulceag al motorului avionului, mi-am spus în gând că poate voi urca mai sus, cât mai sus... Aparatul indicase 10.900 metri. Atunci încercasem o stare cu totul ciudată: simțeam parcă sau mi se păruse numai că mă stăpânește groaza. Își făcuse apariția același simptom, ca

¹²⁸ Constantin C. Gheorghiu, *Invenții și priorități românești în aviație*, Editura Albatros, 1979, pag. 140.

¹²⁹ V. Firoiu, *Aviatorul Alex Papană și destinul lui*, Editura Albatros, 1972, pag. 102–103.

mai înainte, când, vâjâindu-mi urechile și încetoșându-mi-se privirea, am coborât prudent, dar totuși înfricoșat. Dacă nu începeam să cobor, hotărât aș fi putut fi iremediabil pierdut. Am pus, deci, aparatul în picaj și parcă-mi trăiam propria prăbușire din înălțimi...”.

Jos, la aerodrom, imediat după aterizare, cei îndrituiți a controla aparatura și a omologa rezultatul constatară că avionul a atins înălțimea de 10.950 metri. Deci, nou record național!

Dar stai așa, că nu-i așa! Cineva din echipa de control a constatat că unul dintre aparatele de măsurare a altitudinii se defectase și recordul nu poate fi omologat. Încă obosit, nerefăcut după dificilul zbor, când a fost de câteva ori cât pe ce să-și piardă cunoștința, ceea ce ar fi însemnat minus un avion prototip la inventar și o soldă de ofițer aviator mai puțin de plătit din bugetul armatei, Papană își spuse: *Nu pot sfârși ziua în felul ăsta! Am plecat să dobor un record, trebuie să-l dobor! Mai bine acum, decât niciodată!*

Ca nou, părea resuscitat de o forță divină, manifestând o voință nemaiîntâlnită. De unde i-au venit acele puteri? Părăsindu-i în grabă pe toți, gazetari, cei din echipa de control și câțiva gură-cască, s-a întors la avion și a pus mecanicii în priză: *Verificați iute uleiul! Schimbați bujiile! Repede plinul cu benzină. Buteliile de oxigen să fie reîncărcate! Anunțați toată lumea că după-amiază decolez iar pentru record!*

Nu putea să-i lase să plece dezamăgiți pe cei veniți să-l vadă pe el, Papană, doborând recorduri. Cum nu-i plăcuse nici lui Ștefan cel Mare să-i lase pe otomani să plece înainte să-l vadă de ce-i în stare. Se spune că, înainte de glorioasa-i bătălie de la Vaslui, domnitorul Moldovei ar fi rostit în fața oștenilor săi următorul îndemn:

– Vitejii mei! Turcu s-a pregătit de vreo jumătate de an și a bătut cale lungă să vină la noi. Îl mânca spinarea și a gândit că doar noi putem a-l scărpină. Nu se cade să-l lăsăm prea mult să aștepte. Să punem îmblăciul¹³⁰ pe el! La luptă, moldovenii mei! Victoria-i a noastră! Iar Turcului, cale întoarsă! Și de n-o fi de-agiuns îmblăciul, punem mâna și pe coasă.

Soarele, care răsărise pe la 6 fără un sfert dimineața, urma să apună aproape de ora 9 seara. Trecuseră doar vreo trei săptămâni de când fusese ziua cea mai lungă a anului, avea destul timp de lumină și nici

¹³⁰ *Îmblăciu*, unealtă agricolă rudimentară, formată dintr-o prăjină lungă la capătul căreia sunt legate un băț gros mobil și mai multe curele, cu care se lovesc spicele de cereale sau păstăile de legume pentru a li se scoate boabele. Sursa: <https://dexonline.ro/definitie/%C3%AEmbl%C4%83ciu>.

văpaia zilei nu se potolea ușor. Așa că pe la 5–6 după-amiaza, momentul părea bun pentru a decola și a se înălța, cât mai sus, în doborârea recordului național. După ce trecuse prin momente extrem de dificile în zborul de la amiază, la prima tentativă și-a dat seama că a urca spre 14.000 de metri devine aproape imposibil. Dar nu renunță! Recordul național era de bătut. Chiar în acea zi. Cel mondial putea să mai aștepte. Deși nu se știe! În sinea lui nu renunță să atace chiar recordul mondial de înălțime, dacă vor fi condiții extraordinar de prielnice, ce-i vor bate toate calculele și supozițiile.

S-a mai odihnit, cum a putut, încercând să se refacă, mai mult mental, înlăturând inevitabila stare de stres și de surescitare. A luat și o gustărică, refuzând politicos prânzul copios, simțind că mâncarea multă nu-i face bine.

Rememorând etapele zborului, și-a dat seama că, probabil, nu a lucrat cum trebuie cu oxigenul și, inhalat brusc într-o cantitate cam mare, i-a creat acele stări cu amețeli, vâjâieli, încețoșări, propunându-și să mândușască mai atent robinetele ce introduceau în carlingă gazul vieții. S-a dovedit de-atâtea ori că, depășind concentrația, se poate transforma rapid în gazul morții. Și iarăși gândul mă duce la tragedia planetară Covid, unde bolnavii, direct din izolete, puși la terapie intensivă pe oxigen, pe prea mult oxigen, au sfârșit iute în sacii de plastic. În astfel de cazuri, moartea are un ultim cuvânt, unul drastic! Prea mult nu înseamnă mai bine, după cum *prea binele este dușmanul ascuns al binelui!*

Așa că, la nici patru ore de la aterizarea după primul zbor, mai exact la orele 17.48, decolă, când soarele încă își arăta o bună parte din imensa sa putere. De data asta, părea că astrele i se aliniau favorabil spre a i se împlini dorința. Atât de mare-i fu voința, că nici nu mai socoti minutele în urcare, până când simți că trebuie să umble la butelii. Acum, că se învățase minte, umblă mai fin cu robineții, astfel încât oxigenul îl invadează *cu fărâita*. Nimic din senzațiile dure din primul zbor, când, la peste opt mii de metri, îl cuprinsese frica de pierdere a cunoștinței și de prăbușire, revenindu-și cu o oarece greutate. Aproape că nu băgă de seamă când trecu de nouă mii. Se concentra asupra manșei și asupra palonierelor, lucrând ușor cu maneta de gaze. Avionul lua din ce în ce mai multă înălțime, urcând într-o spirală largă. După zece mii, se concentrează și mai mult, atent la turațiile motorului și la propria stare de luciditate. Nu avea timp să-și mute gândul la invocarea Divinității și la solicitarea

ajutorului acesteia în realizarea scopului pentru care se afla în acel moment acolo, atât de sus. În subconștient, sufletul i se cuplase de mult cu înaltele frecvențe ale Universului, vibrând rugă pentru împlinirea dorinței. Din înaltul cerului, deasupra Țării Bârsei, recordul de înălțime era iarăși bătut. Apoi, pe la 12.000, ceva se întâmplă totuși. Nu vom ști vreodată. Avionul a dat semne că nu poate mai mult? Papană a simțit iarăși ceva ciudat în propria stare? Sau pur și simplu și-a zis: *Destul pe ziua de azi! Să ajung cu bine jos! Mulțumesc, Doamne! Mi-ai fost iar de folos! Să-ți cer mai mult? Aș fi un ticălos! Și câtă dreptate avea! Românul are o vorbă: Nemulțumitului i se ia darul*, iar alta spune că: *Ce-i în mână nu-i minciună*. Așa că, odată văzând acul altimetrului tremurând pe la 12.000 de metri, luă brusc decizia și introduse avionul în picaj. Pe la vreo 4–5000 m redresă ușor și privi cu nesaț frumoasele meleaguri de dedesubt. Ce mândră țară avem! Munți maiestuoși, dealuri și câmpii roditoare, ape curgând îmbelșugat la vale, în toate direcțiile. Carpații! Castelul de apă al Europei. Nu că le-ar fi văzut prima oară, dar simți o imensă ușurare și dorea să savureze clipele de după record, de acolo, de sus. Singur, în carlinga avionului, cu siguranță și-a spus: *Am făcut-o și pe asta!* Iar inima-i săltă de bucurie. Un nou record marca Papană pentru mândra Românie!

Zborul dură doar 47 de minute. Dar cât de intens a fost trăit fiecare dintre ele! După aterizare, chiar dacă nu a mai fost puhoiul acela imens de lume, ca după primul zbor, căci o parte, îndeosebi cei din oraș, pleaseră la treburile lor, au fost destui care să-l întâmpine. Inginerii din echipa de control s-au repezit la aparatele din avion, să verifice rezultatele. Apoi fel și fel de calcule care să stabilească altitudinea exactă la care să fie omologat noul record. Aceasta era de 11.631 metri. Vechiul record al lui Romeo Popescu era depășit cu peste o mie de metri.

Fotografii, gazetarii, care oricum nu se dădeau plecați nici dacă le spuneau că Papană nu mai aterizează la Brașov, ci la Pipera (în trecut, fie spus, unele surse chiar indică realizarea recordului nu la Brașov, ci pe aerodromul Pipera), și-au *intrat iute în pâine*. Rotativele au lucrat toată noaptea, iar zețarii, cu ochii cârpiți de nesomn, au dat jurnalele gata pentru a fi distribuite la primele ore ale dimineții din ziua următoare. Pe prima pagină, fotografia lui Papană cu avionul său IAR 16, iar dedesubt, articole care nu mai conțineau cu elogiile privind doborârea recordului național la înălțime în zbor. Între timp, radioul își făcuse

cu prisosință datorita, transmițând comunicate despre strașnicul zbor, până către miezul nopții, precum și la jurnalele de știri din următoarele câteva zile.

De berea pusă la rece am uitat. Cred c-a uitat și Papană. Dar nu. El nu uită nimic. Niciodată! A dăruit-o mecanicilor care s-au ocupat de avion. Meritau pe deplin. Întreaga zi au fost ajutoarele lui cele mai prețioase. Alexandru a mâncat ceva în grabă, fără mese festive și fără sărbătorirea mărețului eveniment. Rupt de oboseală, s-a băgat la somn. Cu frumoase vise, în care, mai mult sau mai puțin explicit, i-au fost devoalate noi provocări aviatice, raiduri, competiții, recorduri. Apoi, *filmul s-a rupt*. O nouă zi sta să înceapă. Cu muncă, dăruire și pricepere. Cu dragoste pentru români și aviație.

Performanța nu este extraordinară, recunoștea Papană cu sinceritate, într-una dintre însemnările sale. Dar, având în vedere că a fost realizată în condițiile cunoscute, ar trebui, poate, reținută ca o izbândă a hotărârii și a voinței de nezdruccinat a unui om.

Cu toate reușitele probate de Papană pe avionul IAR 16, acesta nu a depășit stadiul de prototip, Armata nefiind interesată să lanseze comenzi serioase pentru a se declanșa producția de serie. El a mai fost văzut în cursul aceluși an și în anul următor la diferite spectacole aeriene, unde Alex Papană a efectuat acrobații de nivel înalt spre deliciul spectatorilor și al admiratorilor săi.

Deși pare de necrezut, recordul a rămas intact vreme de câteva zeci de ani. Odată cu ieșirea omului în spațiul cosmic, recordurile de înălțime cu avioane zburând în stratosferă aproape că nu au mai interesat pe nimeni. Azi, avioanele de pasageri, lung curier, zboară frecvent la înălțimi cuprinse între 10.000 și 15.000 de metri, unde consumul de carburant este mult mai mic. Iar avioanele militare caută zborul în ascuns, la înălțimi mici și foarte mici, în scopul detectării lor cât mai târziu de către radarele inamice. Între timp, au apărut și rachetele tactice, operative ori strategice, ce practică niște viteze ce fac improprie, dar și non-necesară prezența omului la bord. La unele, îndeosebi la cele intercontinentale, curba traiectoriei intră în straturile superioare ale atmosferei. Apoi dronele, avioanele ce zboară fără pilot. Pe astea nu le interesează defel înălțimea de zbor. Zburând izolat ori în formații multiple, ca niște roiuri de țânțari, produc mari distrugerii și nimicesc multe vieți, într-un război din ce în ce mai absurd și mai nemilos, apropiind vertiginos omenirea de inevitabila extincție.

Pentru noi, Papană și recordul său național de înălțime rămân ca o frumoasă poveste românească, cu eroi ce au trăit în carne și oase în perioada romantică a aeronauticii, fără de care nimic din ce se întâmplă azi nu ar fi fost posibil. Că orice înălțare a omului și a faptelor sale are nevoie de un prag, de un loc din care să pornească și din care să urce mai departe, cât mai sus. Cât de sus? Aproape că nu are importanță! Universul este atât de darnic, încât, în expansiunea lui, ne oferă infinite spații, cu miliarde de stele și sori, cu planete și galaxii. Dar fără a ști de unde am pornit înseamnă a ne pierde cu totul într-o imensitate din care, dacă vom dori să ne întorcem, nu vom ști unde.

La 14 februarie 1990, sonda Voyager 1, în timp ce se afla la peste 6 miliarde de kilometri de Pământ și înainte de a-și lua cu siguranță rămas bun de la sistemul solar, face o poză memorabilă. Vedem un punct albastru palid, micuț, care cu ușurință ar putea trece neobservat.

Dar pentru noi, acesta este Pământul și înseamnă **ACASĂ!!!**

Despre această fotografie, Carl Sagan a scris un monolog care va rămâne pentru totdeauna gravat în istoria spațiului, dar și a omenirii:

„Uită-te la acel punct. Este aici. Aceasta este casa noastră. Suntem noi. Deasupra tuturor celor pe care îi iubești, celor pe care îi cunoști, celor pe care i-ai auzit vreodată, deasupra tuturor ființelor umane care au trăit vreodată. Suma bucuriilor și suferinței noastre. Mii de religii, ideologii și doctrine economice pline de certitudine. Toți vânătorii și culegătorii, toți eroii și lașii, toți creatorii și distrugătorii de civilizație. Toți regii și țărani, toate cuplurile tinere iubitoare, toți tații, mamele, copiii plini de speranță, inventatorii și exploratorii. Toți moralistii, toți politicienii corupți, toate superstarurile, toți ghizii supremi, toți sfinții și păcătoșii din istoria neamului nostru au trăit aici... Pe acest bob de praf suspendat pe o rază de soare”¹³¹.

Primul zbor românesc spre Pământul Făgăduinței a fost un raid, București – Tel Aviv, realizat de către unul dintre cele mai valoroase echipaje ale noastre din perioada interbelică, Papană – Popișteanu. Zborul trebuia să testeze un traiect nou către o destinație ce se dorea a fi parcursă cu o anumită regularitate. Pe de altă parte, dificultățile unui zbor deasupra unor zone de relief extrem de variate, incluzând munți impozanți, cu văi adânci, numeroase ape curgătoare, dar și întinse spații

¹³¹ Sursa: <https://www.scientia.ro/homo-humanus/49-note-si-adnotari-carti-celebree/1849-recenzie-un-palid-punct-albastru-o-viziune-a-viitorului-omenirii-in-spatiu-1994-carl-sagan.html>.

maritime, zone deșertice, cu înșelătoare coline, puteau antrena echipajul românesc pentru un următor raid, infinit mai lung și mai greu, în încercarea de a uni capitala unei țări balcanice, România, cu cea a Țării Soarelui Răsare, Tokyo. Ceea ce ar fi însemnat, pe atunci, a te duce cam *la Capătul Pământului*.

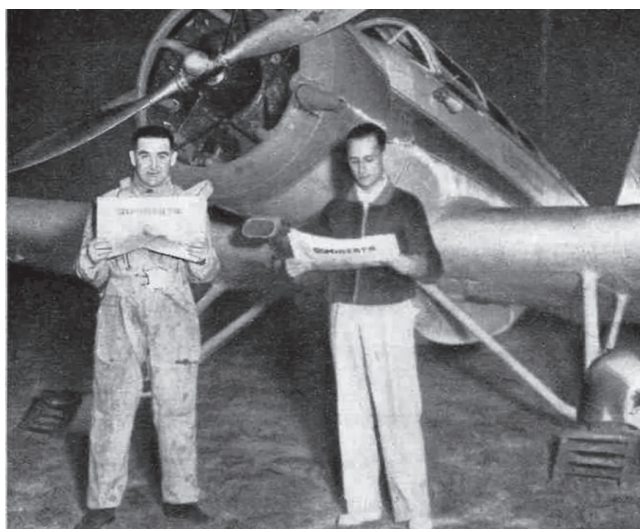
Era nevoie de un avion bun, care să poată transporta și câțiva pasageri (3–4) ori o anumită încărcătură, în ideea ca, odată deschisă această cale aeriană, ea să devină utilă prin efectuarea de zboruri cu o anumită periodicitate. Un avion cu o autonomie de zbor de peste 2000 km și cu o viteză de croazieră medie în jur de 220–240 km/h era mulțumitor pentru acele vremuri, dar *nu se găsea pe toate drumurile*.

De data asta, Papană și-a dat seama că nu poate fi vorba de un zbor temerar, în care să fie singur la bord, deși în multe raiduri a zburat *solo* peste 1500 km, cum a fost cel din primăvară, când a câștigat Cupa Ghika. Acum era altceva. Avea nevoie de un coechipier în cockpitul avionului, întrucât trebuia să împartă cu cineva sarcinile pe timpul zborului: pilotaj, navigație, comunicații, verificat și urmărit încărcătura, supraveghere aeriană, atenționări meteo și multe altele. Poate ar fi reușit și singur să facă raidul, dar următoarele zboruri pe acest traiect, destinate misiunilor de interes public, nu în scopuri militare, ar fi necesitat obligatoriu un echipaj format din doi piloți bine pregătiți și antrenați în acest tip de zboruri.

Cu Alexandru Popișteanu¹³² se cunoștea de pe timpul școlii militare aeronautice. Poate și mai dinainte. Brevetase ca pilot, când el era

¹³² *Popișteanu Alexandru* s-a născut la 3 ianuarie 1904, în municipiul București. A absolvit Școala Militară de Geniu, în anul 1922. Pasionat de zbor, a urmat diferite școli și cursuri în cadrul aviației. În anul 1927 obține brevetul de pilot, iar în 1931 este confirmat ca ofițer de aviație. A participat la acțiunile militare în timpul celui de-Al Doilea Război Mondial, având funcția de comandant al Grupului 7 din Flotila 1 Vânătoare. A executat 33 de misiuni de luptă pe front, doborând numeroase avioane inamice în luptele aeriene. În data de 21 august 1941, locotenent-comandor Popișteanu Alexandru a comandat un grup de 10 avioane de vânătoare, cu misiunea de a ataca o formațiune aeriană sovietică, superioară numeric. În lupta aeriană au fost doborâte șase avioane inamice, iar avionul locotenent-comandorului Popișteanu a fost prins sub focul a trei avioane și s-a prăbușit în sudul localității Marienthal, Ucraina. Aviatorul român a murit. Trupul său a fost adus în țară și înmormântat cu onoruri militare în Cimitirul militar Ghencea din municipiul București. Pentru faptele sale de vitejie a fost decorat cu Ordinul „Mihai Viteazul” clasa a III-a și cu Ordinul „Virtutea Aeronautică” de război cu spade, clasa Crucea de Aur și avansat post-mortem la gradul

înălțat la gradul de sublocotenent, adică în 1927. Era cu un an mai mare. Bucureșteni amândoi. Alexandru amândoi. Greu să li te adresezi deodată, tutuindu-i. Alexandru cel mare. Alexandru cel mic. Neavând avantajul vârstei, Papană ar fi trebuit să accepte să i se spună Alex cel mic. Nu i-ar fi plăcut. Știa că este un pilot mai bun decât Popișteanu. Știa și carte mai multă. Doar făcuse un an de Politehnică. Nici nu cred că între ei se instalase formalismul, încât să fie extrem de protocolari. Niciunul nu își avea obârșia în împărați și prinți, ca Băzu Cantacuzino, așa că, de voiau, puteau *să se tragă și de șireturi*. Asta îmi amintește de o expresie fabuloasă, rostită mult mai târziu de către Nichita Stănescu: „*Tu să nu te tragi cu mine de șireturi, întrucât eu mă port desculț*”¹³³.



RAIDUL BUCUREȘTI TEL-AVIV ȘI ÎNAPOI, ÎNCUNUNAT DE SUCCES.

Echipei lt. Papană — căpitan Popișteanu a întreprins săptămâna trecută cu succes raidul București-Tel-Aviv și înapoi. Fotografia noastră îi înfățișează pe cei doi aviatori înainte de plecarea în raid pe aeroportul B-ăneasa.

de căpitan-comandor aviator. O stradă din București, din sectorul 1, îi poartă numele. Sursa: <https://once.mapn.ro/heroes/127>.

¹³³ Nichita Stănescu: „*Nu m-am născut într-o familie de oameni bogați. M-am născut într-o familie de oameni educați și cu bun simț, care m-au învățat să nu o iau niciodată pe scurtătură, deoarece scurtăturile duc la fundături, dar mi-au spus să o iau mereu pe drumul cel mai drept, care chiar dacă va fi foarte greu, aproape imposibil, mă va duce spre mine însumi, liniște și Dumnezeu*”. Sursa: <https://sandrinaramona.wordpress.com/2020/10/04/tu-sa-nu-te-tragi-cu-mine-de-sireturi-intrucat-eu-ma-port-descult-nichita-stanescu/>.

Habar n-am ce formule de adresare utilizau în relațiile dintre ei. Ca aviatori, doi piloți în aceeași cabină, poate își ziceau Popiștene și Papană, fără nimic peiorativ ori a se considera distanți în exprimare și supărăcioși în comportare. În niciun caz nu cred că foloseau regulile din armată.

– *Domnule locotenent Papană, în dreapta sus, un stol de păsări.*

– *Am înțeles, domnule locotenent Popișteanu. Aprobați mai mult motor?*

– *Bagă mare, Păpănelule! Că ne-apucă noaptea pe coclaurile astea și n-o să vedem pe unde să punem roțile.*

Prima parte a dialogului sună îngrozitor! Parcă am fi pe terenul de instrucție al infanteriei din Ghencea, nu în cabina de pilotaj a unui avion aflat în zbor. Deși unii șefi militari și-ar dori și azi ca în avion să se bată pas de defilare, prezentându-li-se, în stil prusac, onorul.

Dacă l-ar fi avut în cabină pe comandantul Centrului de Instruire al Aeronauticii, cel care îl încondeia în notarea anuală de serviciu, ar fi fost oarecum de înțeles. În acest caz, vorbele ar fi puține. Protocolare până la exces, iar tensiunea din aer ar fi reclamat o aterizare de urgență pe aerodromul Pipera, de unde comandorul se va grăbi să ajungă în pas alergător la biroul său, singurul loc în care se simțea în siguranță, iar locotenentul ar pleca domol, în pas legănat, spre poarta cazarmii, fără să mai aștepte muștrul iuala comandantului și terminarea programului.

Ultima parte a dialogului parcă-mi sună mai bine. Ca acasă. Între doi piloți care știu că, în zbor, *își pun pielea în joc*. Amândoi. Cu atât mai mult cu cât zborul se anunța unul de duranță și în premieră, terenul survolat fiind în cea mai mare parte necunoscut.

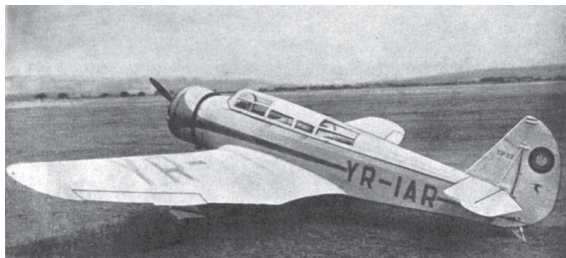
Popișteanu s-a dovedit nu doar un pilot iscusit, ci și un comandant desăvârșit. Cu numeroase victorii aeriene la activ în cumplitul război ce va urma, nu a ezitat să se avânte primul în fața avioanelor dușmane, plătind cu viața. Pe piatra sa de mormânt se află inscripția:

„Comandantul este primul care are dreptul să moară! Știi ce înseamnă să mori pentru Țară? Cum să comanzi pe alții, dacă nu ești tu însuși pildă?”.

Cei care comandați trupe, armate și popoare, țări și continente, luați aminte! Nu-i trimiteți pe oameni la moarte în timp ce voi vă ascundeți în buncăre, vă urcați în aeronave blindate, care să vă ducă în zone îndepărate de conflict ori părăsiți spațiul atmosferic al Pământului, înghesuindu-vă în navete spațiale și în stații orbitale!

Pregătind raidul spre Tel Aviv, avionul a fost găsit repede. Un avion de fabricație românească, IAR 23. Dar nu cu motor Hispano-Suiza 9Qa, 253 kW (340 CP), cum apare în specificațiile tehnice ale avionului, ci

cu un motor radial american, dezvoltat de Curtiss-Wright și utilizat pe scară largă la avioanele din anii 1930.



IAR 23.

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:IAR_23.png

A aparținut lui George Bănciulescu¹³⁴, primul pilot din lume care a zburat cu proteze la ambele picioare. Nu vă mirați! Am scris bine. Cei care

¹³⁴ Gheorghe Bănciulescu (28.12.1898–12.04.1935), fiul unui ofițer de infanterie, a urmat Liceul militar din Iași, apoi Școala de infanterie de la Botoșani. La 19 ani, având gradul de sublocotenent, s-a aflat în focul luptelor de la Jiu, Nămoaloasa, Corbu și Mărășești, din plutonul comandat de el la Mărășești rămânând în viață doar șase soldați. Luptele aeriene pe care le-a urmărit în timpul războiului l-au făcut să-și descopere vocația zborului. În 1919, locotenentul Bănciulescu s-a ridicat pentru prima dată singur la manșa unui „Nieuport”. La 12 septembrie 1926, având rangul de căpitan, împreună cu mecanicul Ion Stoica, la bordul unui Potez-XXV, pus la dispoziție de compania franco-română de transport aerian, a decolat de pe aeroportul Le Bourget cu destinația București, pentru obținerea unui record de viteză. După parcurgerea unei distanțe de 1000 km într-un timp prin care, în mod evident, se stabilea un nou record, deasupra orașului Linz, cerul a fost învăluit de ceață și cu toate eforturile de a urca la o altitudine mai mare, avionul s-a izbit de o creastă a muntelui și s-a prăbușit (la Visoka Hole-Podișul înalt, Cehoslovacia). Mecanicul Ion Stoica a fost strivit de motor și a murit în drum spre spital, iar lui Bănciulescu i-au fost amputate picioarele, din cauza unei hemoragii care putea să-i fie fatală. Pentru prima oară în practica mondială, în iulie 1927, Gheorghe Bănciulescu, cu picioarele amputate, a condus un avion, iar în octombrie același an, Louis Barthou, președintele Franței, a conferit căpitanului-aviator român „Ordinul Legiunea de Onoare cu grad de cavaler”. În primăvara anului 1928 a avut loc primul miting aerian pe Aerodromul Băneasa, unde mii de spectatori au urmărit acrobațiile lui aeriene. Raidurile aeriene de lungă durată au fost începute în 1933, la șase ani după tragicul accident. După ultimul dintre ele, început la 13 martie 1935 pe ruta Paris – Marsilia – Napoli – Tunis – Tripoli – Bengazi – Cairo – Wadi Halfa – Khartoum – Al Fashir – Abéché – Fort-Lamy – Fort-Archambault – Bangui – Bangassou – Juba – Atbara – Cairo, a contactat o gripă tropicală, stingându-se din viață la numai 37 de ani. În memoria sa, Regimentul 90

ați învățat despre rusul Meresiev, citind, poate, și cartea lui Boris Polevoi, *Povestea unui om adevărat*, să știți că omul o fi fost adevărat, dar povestea tot poveste rămâne. Nu el, ci un român, Gheorghe Bănciulescu, care și-a pierdut într-un accident de aviație ambele picioare, după suferințe incredibile și cu o voință extraordinară, a revenit la zbor, cu două proteze și-un baston. El a fost primul. Asta se întâmpla în iulie 1927, după cum consemnează Istoria Aeronauticii. O fi fost și Meresiev pilotul care a zburat cu proteze? Poate. Dar povestea lui era din războiul ce va urma. Eu, în copilărie, am citit cartea, care descria lupte aeriene extraordinare, ce mă făceau să cred că *tot ce zboară se mănâncă*. Am simțit, de mic, puterea cuvântului scris, fiind convins că nimeni nu putea amesteca și arunca aiurea literele alfabetului, dacă nu ar zugrăvi fapte reale. Târziu de tot, extrem de târziu, am aflat că mai există și literatură de ficțiune, disipată, uneori, în beletristică, spre a o face mai plăcută, pentru *a aburi* cititorul ori, mai grav, a-l manipula cu nerușinare.

Așa că, *Români: Bucurați-vă! Fiți mândri că, înaintea voastră, s-au aflat un Bănciulescu, un Popișteanu, un Papană și mulți alții, care au dus numele Țării pe toate meridianele Lumii! Pentru că un popor care nu se face cunoscut prin reprezentanții săi de seamă nu există! Celelalte nații îi vor devora degrabă cultura, îi vor stăpâni bogățiile și teritoriile, îi vor subjugă populația, până a o pierde printre propriile etnii.*

Revenind la avion, IAR-23¹³⁵ a fost creat în 1934 de către Industria Aeronautică Română, ca o încercare de a proiecta un avion de vânătoare de ultimă generație pentru Forțele Aeriene Regale Române, dar, din cauza puterii sale reduse, a fost clasificat doar ca o aeronavă civilă de turism. Cu toate acestea, conținea multe caracteristici avansate pentru timpul său, inclusiv aripi cu design unic. După instalarea unor rezervoare suplimentare de combustibil, s-a transformat într-un avion de turism pe distanțe lungi, cu o autonomie maximă de 2300 km.

Singurul IAR-23 construit vreodată a fost înregistrat YR-IAR și predat maiorului Gheorghe Bănciulescu în septembrie 1934, care a efectuat mai multe zboruri cross country cu aeronava prin Europa (de la

Aviație Transport de la Otopeni îi poartă numele. Sursa: https://ro.wikipedia.org/wiki/Gheorghe_B%C4%83nciulescu.

¹³⁵ Surse: <https://en.wikipedia.org/wiki/IAR-23> [https://ro.wikipedia.org/wiki/Fi%C8%99ier:Fotografie_avion_IAR_23_\(Istorie\)_2620_04.09.2015_Fond_FA97E7E3AA5648429DD77747507674C6.jpg](https://ro.wikipedia.org/wiki/Fi%C8%99ier:Fotografie_avion_IAR_23_(Istorie)_2620_04.09.2015_Fond_FA97E7E3AA5648429DD77747507674C6.jpg).

București la Varșovia, Praga și Viena). Anul următor, IAR-23 a fost zburat la Tel Aviv și înapoi. Principalele sale caracteristici erau:

- Echipaj: 2 piloți;
- Capacitate: 4 pasageri;
- Lungime: 8,35 m (27 ft 5 in);
- Anvergura aripilor: 12,00 m (39 ft 4 in);
- Înălțime: 2,70 m (8 ft 10 in);
- Suprafața aripilor: 22,30 m² (240,00 sq ft);
- Greutate gol: 980 kg (2.156 lb);
- Greutate brută: 1.920 kg (4.224 lb);
- Viteza maximă: 245 km/h (153 mph, 133 kn);
- Viteza de croazieră: 215 km/h (134 mph, 116 kn);
- Autonomie zbor: 2.300 km (1.437 mi, 1.249 nmi);
- Plafon: 4.100 m (13.670 ft).

Raidul a început la data fixată, în ciuda dezastrului¹³⁶ prin care a trecut IAR Brașov. O hală aflată în construcție s-a prăbușit peste constructorii care lucrau la ea. Sub dărămături au fost prinși peste 40 de muncitori, fiind scoși 25 de răniți și 7 cadavre. Pregătit minuțios, raidul și-a văzut de planificarea întocmită din vreme, echipajul Papană – Popișteanu decolând în zorii zilei de 28 august 1935, orele 04.40, pe traiectul București – Burgas – Istanbul – Adana – Tel Aviv¹³⁷. După o zi de odihnă și de refacere, înapoierea s-a efectuat pe aceeași rută, cu decolare pe 30 august, ora 06.00 de la Tel Aviv și aterizare pe Băneasa la ora 18.30. Drum lung pentru acele timpuri, măsurând 1200 km, iar timpul parcurs, fără escală, depășea 12 ore. Un adevărat tur de forță, cei doi piloți excepționali zburând, în total, 2400 km. Pare simplu acum, dar, în urmă cu aproape 90 de ani, zborul nu a fost lipsit de peripeții. Iată câteva dintre ele, desprinse din mărturiile despre Papană, imediat după aterizările de la Tel Aviv și Băneasa:

¹³⁶ Ziarul Adevărul: *Groaznica nenorocire de la IAR Brașov. Un hangar de avioane în construcție se prăbușește. Numeroase victime omenești. Toți lucrătorii I.A.R. împreună cu pompierii și un batalion de soldați lucrează la scoaterea răniților și morților de sub dărămături. Aproape jumătate din populația orașului s-a adunat pe câmpul din apropierea uzinei, privind cu groază la locul catastrofei. Femeile plâng, copiii țipă...*, august 1935. Sursa: <https://www.bizbrasov.ro/2023/09/20/dezastrul-de-la-brasov-din-1935/>.

¹³⁷ Sursa: <https://www.contrasens.ro/2018/10/01/de-la-campion-la-bob-la-pilot-de-incercare.html>.

„Shile – Adabazar – Eschişehir, într-un peisaj desprins, parcă, din poveștile milenare ale Orientului, prin pustiul de la Konya, cu râuri secate, cu dune de nisip ce par nesfârșite și pun la grea încercare capacitatea navigatorilor și răbdarea oamenilor transformați în adevărați corăbieri ai cerului. Apoi, masivele coaste ale munților Taurus, albe și lipsite de vegetație, ziduri abrupte și escalade ale morții, ce se arată fără de sfârșit. Căldura usturătoare, istovitoare, mistuitoare i-a însoțit pe tot parcursul. La golful Alexandretta, dintr-o defecțiune a pompei de ulei, Papană fusese acoperit, pe față și pe trup cu uleiul cald, țâșnit din motor...

Zburând fără vizibilitate, când avionul nu dispunea nici de gonio, nici de radar, a ocolit brâul de munți și a zburat peste ape, apreciind că riscul e mai mic acolo, peste luciul mării, ocolind munții”¹³⁸.

A fost nu numai întâiul raid românesc de contact în acea parte a lumii, dar, totodată, și întâiul zbor al unui avion produs de geniul tehnicii românești, de iscusința industrială românească, prin văzduhul unor teritorii din Orientul Apropiat.

Peste doar câteva luni, în octombrie același an, traiectul a fost repetat într-un alt raid, cu echipajul format din locotenent aviator Constantin Perju și locotenent comandor George Davidescu. Dar ei doar au urmat invizibilele dăre lăsate în văzduh de cei care au fost primii, de cei care au deschis această nouă rută aeriană, echipajul Papană – Popișteanu. Pe care îi așteaptă noi provocări și raiduri, nu toate cu final fericit.

Tokyo, un punct prea îndepărtat și, totuși, atât de dorit, nu putea lipsi din agenda marilor raiduri. Fascinanta Țară a Soarelui Răsare, având drept teritoriu un fermecător arhipelag din Pacific, dominat de Fuji, sacrul munte nipon, reprezenta punctul terminus al oricărei mari isprăvi aviatice din acele timpuri. Fără Japonia, Extremul Orient nu părea pentru nimeni suficient de întins, iar Tokyo era capitala acestei țări asiatice, cu o istorie milenară, cu lungi dinastii imperiale și chiar două secole de izolare autoimpusă față de oricare alta dintre civilizațiile lumii. De mai puțin de o sută de ani, însă, își deschisese porturile pentru a relaționa cu celelalte seminții ale pământului, trecerea de la feudalism la capitalism având loc într-un ritm de-a dreptul fascinant. Popor extrem de disciplinat și de muncitor, japonezii s-au impus repede în arealul lor imediat de interes, adică în spațiul Asia – Pacific, dezvoltându-și rapid toate ramurile industriale, inclusiv cea mai tânără dintre ele,

¹³⁸ Sursa: V. Firoiu, *Aviatorul Alex Papană și destinul lui*, Editura Albatros, 1972, pag. 107.

aeronautica. În timp scurt, Japonia a devenit un punct de referință în mai toate competițiile aeriene, sub cupola unei anverguri geografice de invidiat, coastele de vest și de est ale celui mai mare ocean și deloc liniștit al planetei, Pacificul. Rar îi găseam pe japonezi în Europa, dar veștile despre ei se împânzeau iute, grație telegrafului și aviației, care începuse să străbată spații din ce în ce mai întinse, sporindu-și de la an la an capacitatea de a zbura la distanțe tot mai lungi, pentru a ajunge curând să unească marile continente.

Cu o educație aleasă, Papană a luat contact de timpuriu, îndeosebi pe filiera culturală a mamei sale, cea franceză, cu elemente din civilizația japoneză. Poate a fost la un spectacol cu „*Madam Butterfly*”¹³⁹, unde acțiunea se petrece la Nagasaki, protagoniști fiind tânăra japoneză Cio cio san și ofițerul american Pinkerton. Nu neapărat la București. Poate la Paris. Doar a fost acolo aproape un an la Școala Militară și de Aplicații pentru Aeronautică (1929–1930). N-o fi jucat doar tenis în timpul liber. Mai greu de găsit atunci japonezi pe marile bulevarde pariziene, cu care să stai de vorbă și să afli cum o duc la ei acasă. Mai curând, Papană i-a întâlnit la competiții, ca sportivi, ca aviatori și, fire deschisă, bun cunosător de limbă engleză, a intrat în discuții, schimbul profesional de idei și cel intercultural îmbogățindu-i universul cunoașterii.

Nu știm cum i-a venit ideea acestui raid, tocmai până la Tokyo, dar, neîndoielnic, mintea lui a pitrocit-o, nu a lui Popișteanu. Ori a prins ideea de la Băzu Cantacuzino, care, la banii lui, putea gândi la o scară așa mare. Oricum, raidul a fost planificat din timp, înaintea celui ce a legat București de Tel Aviv și, fără să cunoască beneficiile unei odihni-toare vacanțe de vară, întregul timp disponibil a fost destinat pregătiri-lor. Doar nu crede nimeni că un zbor București – Tokyo se putea aranja de azi pe mâine. Urmau să folosească același avion IAR-23, capabil să zboare fără escală peste 2000 km, dar distanța de străbătut, de aproximativ 9000 km, necesita alegerea traiectului, cu aerodromurile unde să aterizeze, hărți de navigație, studiu meteorologic, țările ce urmau a fi survolate, formalități consulare, diplomatice, aranjamente de ordin logistic, cazare, carburant, surse de finanțare și, nu în ultimul rând, promovarea raidurilor prin intermediul gazetarilor și al reporterilor, la radio și în presa vremii. De data asta, nu se intenționa deschiderea

¹³⁹ *Madame Butterfly*, operă de Giacomo Puccini (22.12.1858–22.11.1924), prima reprezentanție a avut loc la Scala din Milano (17.02.1904). Sursa: <https://operanb.ro/spectacol/madama-butterfly/>.

unei noi rute aeriene, întrucât, pe atunci, un asemenea zbor nu putea fi executat decât cu o periodicitate de un zbor pe an sau chiar la 2–3 ani. Propaganda aeronauticii românești era cea care-i mâna să se pornescă într-un raid la o așa de mare distanță. Voiau să afle și japonezii că, din îndepărtata Românie, un avion românesc și doi piloți români au venit la ei în curtuozie. Să-i vadă, să-i cunoască. Să le arate că avionul poate uni continentele, culturile și inimile. Le poate dezlega limbile. Poate că vor lua în rucsac o butelcuță de răchie ori de palincă, să-i ajute. Și negreșit vor pune limba și pe sake-ul japonezilor. Așa, la schimb. Doar trocul de protocol se practică pe toate continentele. După, înapoi acasă. Pentru a avea ce povesti, pregătind și plecând într-o nouă aventură. Spre noi orizonturi.

Cu avionul pus la punct de către tehnicieni, revopsit proaspăt și denumit *George Bănculescu*, în memoria celui care l-a încălecat primul, cu formalitățile vamale efectuate, cu aprobările de navigație și de zbor luate, în prezența oficialităților, a delegatului desemnat de Aeroclubul Regal al României să întocmească buletinele de raid ale Federației Aeronautice Internaționale, târziu, în noaptea de 11 septembrie 1935, avionul era gata de decolare. Era primul raid România – Japonia și, dacă se realiza cu bine, urma să consemneze întâiul record aviatic românesc de mare distanță. Nu era puțin lucru să pleci de pe malul Dâmboviței până în țara samurailor de pe țărmurile Pacificului. La acea oră, pe aerodromul din Pipera nu credem să fi fost multă lume și tam-tamul jurnalistic convenit unui asemenea grandios eveniment. Dar, oricum, nu se pleca incognito și toți cei care trebuiau să știe de raid au fost anunțați asupra datei și a orei de decolare. De ce a fost aleasă acea oră din noapte? Probabil așa a stabilit Papană, pentru ca dimineața zilei următoare să-l găsească în apropierea primului reper mai important de pe continentul asiatic și de aerodromul de realimentare stabilit prin planul de zbor. Fără pupături la plecare, dar cu urări de *Drum bun, Temerari*, se dădu drumul la elice și avionul își începu ușor rulajul, intrând în procedura de decolare.

Beznă totală. *Să-ți bagi degetele-n ochi*, nu alta. Doar beculețele roșii și verzi de la marginile aripilor și din coada avionului semnalizau deplasarea prin aer a aparatului de zbor, care se desprinsese de la sol și lua lin înălțime.

Știm cu toții că *socoteala de acasă nu se potrivește cu cea din târg*, dar cele ce urmează depășesc orice închipuire. După puține minute, când

avionului încă i se mai zăreau, ca niște licurici, becurile de balizare, o flacăra-i apăru în partea din spate.

– *Foc! Arde!* strigară înspăimântați câțiva dintre cei care erau la pistă.

Iar focul se transformă într-o vâlvătaie din ce în ce mai mare, că n-ar fi fost de mirare dacă cineva, stându-i inima-n loc, ar fi căzut lat la pământ, fără suflare.

Sus, în avion, veselie mare:

– *Hai c-am ajuns la înălțimea de siguranță! Păpănelule! Urcăm, urcăm!*

Dar mai ușor! Că mi-e milă de motor!

– *Popiștene! Gheșe scrie pe noi!*

– *De-abia am plecat la drum! Vise, taică! Păpănele... Miroase-a fum.*

– *Păi, vezi ce-i prin spate!*

– *Arde ceva...*

Bum! Brusc, își dădură seama, iar timpul, parcă o clipă, stătu în loc. Avionul luase foc! Aceeași clipă înmărmurită le transmise teama: Să sară iute cu parașutele, că ăsta nu e joc!

– *Sari, Popiștene!* îi strigă Papană, trăgând încă de manșă.

Balansând și troznind din toate încheieturile, avionul o luă la vale. Și nicio lege a aerodinamicii nu-i mai sta în cale. Ardea ca o torță, coborând în forță, iar când atinse pământul, se porni și vântul. Câteva bubuituri, ca niște lovituri de tun, aminteau că suntem în război. În război cu viața. Lui Papană și lui Popișteanu atât le-a ținut ața? Nimeni nu i-a văzut sărind. Ce să vezi, cu-atâta smoală pe cer? Târziu, în noapte, doar avionul sclipea ca o nălucă, luminând. *Dumnezeu să-i ierte, iar de-au scăpat, să-i pupe! Iar viața-n ei să nu o surpe!*

Dar parașuta-i tare. Nu se rupe! Și nu una, ci două au coborât lin, cu voalura umflată din plin. Nu începuse să plouă. O voce se auzi clar de pe pământul moale, un glas ce părea divin:

– *Păpănele, ai sărit? Ești aici? Cred c-am călcat un biet arici.*

– *Păi, unde să fiu? Popiștene! Românul are șapte inimi și zero frici!*

Pe băjbăite, că nu aveau la ei chibrite, s-au întâlnit și s-au îmbrățișat. Bucuroși că au scăpat. Și Laudă Domnului au dat!

– *Măi, Păpănele! Cred că ai pile mari. Acolo, Sus!*

– *Nu știi, Popiștene! Că mie popa nu mi-a spus. Decât că, atunci când m-au înțărcat, aghiazmă mi-au dat să beau. Până am dat de bere, de vin și de muiere. Îs mai păcătos decât tine! Dar norocul mult nu ține! Și focul? De unde-a izbucnit? Ce am greșit? Ce am făcut nepotrivit?*

Focul apăruse imediat după decolare. O fi de la vreo țigară? Mare minune c-au avut vreme să sară. Avionul pierduse metri buni, câteva sute. Probabil Popișteanu părăsise avionul la vreo 300 de metri, iar Papană, sub 200.

Mult timp n-au avut de sporovoială. Că de îndată s-au apropiat niște oameni din echipa de întreținere a aerodromului, apoi sanitarii de serviciu și alți câțiva aparținând Centrului de Instrucție a Aeronauticii. Nu comandantul. Ferească Sfântul! La ora aia, de sforăitul său se cutremura pământul. Nici fotografi, jurnaliști, oameni care să-i bage prea mult în seamă. În miez de noapte, tot câmpul din Pipera era semănat cu teamă. Iar de ieșit din casă? Doar dacă prin coteț ascunsă ții o damigeană. Ai pleopa puțin deschisă? Și-a tras draperii de geană. Îndată vin cocoșii să cânte iar din goarnă! Cei vii se vor trezi! Cei duși, vor continua să doarmă!

Raidul eșuat încă din fașă a intrat, totuși, în scriptele istoriei, ca una dintre cele mai îndrăznețe tentative ale unor piloți români din acea vreme.

„După catastrofa în care avionul a fost complet mistuit de flăcări, lui Papană i-a rămas carnetul de bord al aparatului, în care erau consemnate toate escalele, decolări și aterizări, încă de când avionul era folosit de regretatul George Bănciulescu, în zborurile sale. Ultima escală, cu viza aferentă, purtase ștampila de la Aspern, aeroportul Vienei, acolo unde zburase și Vlaicu, la un miting din 1912”¹⁴⁰.

Totuși, de ce a apărut focul? O neglijență? O mână criminală? Greu de spus. Probabil s-a făcut o anchetă, dar nimic oficial nu a răzbătut până în zilele noastre.

Avionul a fost scăzut din inventar, iar familiile celor doi piloți, bucuroase că în loc de parastase i-au văzut întregi acasă, i-au primit cu drag, mulțumind cu toții proniei cerești, Sfântului Alexandru al Ierusalimului, ocrotitorul spiritual al celor doi temerari și Sfintei Teodora a Alexandriei, în a cărei zile de preamărire și pomenire, 11 septembrie, s-au întâmpat toate.

Poate și Duhul lui Alexandru cel Mare, mare și în dimensiunea ce ne supraveghează năzbâtiile pământene, să le fi pus o vorbă bună:

– Doamne, pe ăștia doi Alex, lasă-i pe mai târziu! Sunt de-ai mei. Mai ia-le doar din semeție! Ca arvună. Că, altfel, vor dori să zboare până-n Lună.

¹⁴⁰ Sursa: V. Firoiu, *Aviatorul Alex Papană și destinul lui*, Editura Albatros, 1972, pag. 111.

Și focul? Nu putea apare din senin!

Cine l-a pus? Cineva cu gând ascuns?

Întrebări fără răspuns. Eu doar le-am spus!

Arest zece zile pentr-o Eclipsă. Mai bine, lipsă.

O eclipsă de Soare nu este un lucru obișnuit. Dar nici din calea-afară de rar. În fiecare an se produc cel puțin două eclipse de Soare. În 1931 s-au produs trei. În 1917 s-au produs patru, iar în 1935 s-au produs 5 eclipse de Soare. Dacă vrei să vezi vreuna, important este să fie vizibilă în locul unde te afli. Altfel, trebuie să alergi după ele, pentru a te afla în locul potrivit, la momentul potrivit. Adică trebuie s-o prinzi în faza ei maximă. Însă nu toate eclipsele sunt la fel de interesante. Unele sunt parțiale, adică doar o parte din Soare este obturată de Lună. Altele sunt inelare, ceea ce înseamnă o aliniere perfectă între Soare, Lună și Pământ, dar diamentrul aparent al Lunii nu acoperă întreg cercul de foc al Soarelui, astfel că, pe timpul acestei eclipse, se mai vede o dără de lumină înconjurând luna, ca o strălucitoare diademă. Eclipsa totală este cea mai spectaculoasă, întrucât ziua aproape că se sfârșește în toiul ei, iar noaptea vine ca o hoață să-i ia locul. Nu chiar tuciurie, în beznă, dar destul ca pentru câteva minute să te simți înfricoșat. În vechime, oamenii neștiutori de carte se speriau strașnic pe timpul unor astfel de eclipse, crezând că au furat vârcolacii Soarele și că nu îi mai dau drumul. Oricum, animalele au un comportament ciudat, uneori agresiv, asemănător ca-n timpul unui cutremur. În astfel de eclipse, diametrul aparent al Lunii acoperă în întregime pe cel al Soarelui și, cu toată știința noastră, cu ciobul afumat în mână și ochii împăienjeniți, un pic de teamă tot ne înfioară. Abia așteptăm să treacă momentul fatidic, bucurându-ne când începe să se întrezărească iar Soarele. Acesta, odată reinstalat confortabil în fotoliul lui de aur, Sus pe Cer, pe toată lumea liniștește. Iar Luna, impostoarea, trimisă forțat la culcare, stă și bocește o vreme, după care, pe înserat, își ia în primire regatul nopții, candidă și nerușinată, de parcă nimic nu s-a întâmplat. Nu! Ea usturoi nu a mâncat! A poftit la vreun băiat, din nu știu care sat. Nătângul! Acum el doarme îmbrăcat. Acasă-n pat. Că nimic nu s-a întâmplat!

După un an care a înnebunit lumea cu cinci eclipse, lucru ce se vede cam o dată într-un veac și despre care s-a tot vorbit prin gazete, iată că vine una bună, ce poate fi văzută întreagă și pe paralela noastră. Astronomii au calculat că în 19 iunie 1936 urma să aibă loc o eclipsă totală de Soare. Începea fix la ora 5 și 20 de minute GMT. Dura doar

2 minute și 32 de secunde și putea fi văzută în toată splendoarea ei și din România. Alta, asemănătoare, vizibilă și la București, având o durată apropiată, de 2 minute și 23 de secunde, urma să se întâmple la 11 august 1999, mai spre amiază, adică la ora 11.04 UTC¹⁴¹.

Papană, dacă s-a născut așa de devreme ca să vadă eclipsa din 1936, trebuia, tot devreme, dis de dimineață, ba chiar *cu noaptea-n cap*, să se și trezească. Ce-i trecu lui prin minte? S-o vadă din avion, de la mare înălțime, departe de freamătul orașului, înaintea tuturor bucureștenilor și... mult mai aproape de Soare. Cu vreo 4–5000 de metri. S-o fi gândit că, fiind mai aproape de lună, care, vezi bine, e la doi pași de Pământ, va vedea o eclipsă mult mai mare decât cea care putea fi văzută de un om obișnuit. De un țaran, spre exemplu, plecat de cu zori la coasă. Nu știm ce-o fi fost în capul lui. Distanța de la Pământ la Lună măsoară 384.400 km. Din avion, distanța până la Lună s-ar fi redus cu o sutime de miime (0,001%). Ce mare ispravă ar fi realizat? Să vadă primul eclipsa? Lumina parcurge până la Pământ 8 minute și 23 de secunde. Trecând de Lună, luminii îi mai trebuie cu puțin peste o secundă spre a fi văzută de pe Pământ¹⁴². Doar ce a clipit țaranul aflat la cosit și a văzut cam același lucru ce ar fi văzut Papană din avion. Firește, senzația ar fi fost diferită. *Aviația dă senzația, iar coasa dă bătăături.*

Dacă i-a intrat ideea în cap, n-ai ce face. Nu poți să i-o scoți și pace!

Așa că se trezește pe la patru dimineața, în ziua mai sus pomenită, cu eclipsa povestită, Vasile Firoiu, jurnalist și prieten de familie, cu Papană pe cap, strigându-i de la poartă:

– *Hai iute, Firoiule, să-ți arăt eclipsa din avion. Chiar din buza ei.*

Vorbise despre asta, mai înainte, ce-i drept, dar nu-l credea în stare.

Să-i urmărim relatarea, trăită pe viu, din memorabila sa carte despre viața și destinul lui Papană, singura pe care o știu. Până acum. Căci ne-am pornit și noi la drum!

¹⁴¹ UTC (*Coordinated Universal Time*) este, din 1967, succesoarea GMT (*Greenwich Mean Time*) și reprezintă standardul de timp principal utilizat la nivel global pentru a regla ceasurile și ora. Stabilește o referință pentru ora curentă, formând baza pentru ora civilă și fuserile orare. UTC facilitează comunicarea internațională, navigația, cercetarea științifică și comerțul. Sursa: https://en.wikipedia.org/wiki/Coordinated_Universal_Time.

¹⁴² *Viteza luminii* în vid, conform teoriei relativității restrânse a lui Einstein reprezintă valoarea limită a vitezei pe care o poate atinge un corp, indiferent de mediul în care se propagă. Valoarea sa, exprimată în unități din Sistemul Internațional, este de 299 792 458 m/s (metri pe secundă). Sursa: https://ro.wikipedia.org/wiki/Viteza_luminii

– Hai, dă-i zor, pe nebărbierite, că pornim la aerodrom...

„O fi avut Chryslerul lui Papană aspect de broască țestoasă, dar gonea de înghițea asfaltul, căci, în numai patru minute, cu toate că drumul nu era dintre cele mai drepte și impunea chiar sinuozități prin străduțe și drumeaguri, am ajuns la Pipera, porniți tocmai din Piața Aviatorilor, unde locuiam atunci.

Am intrat val-vârtej pe aerodrom și, în buimăceala ce s-a stârnit, Papană a cerut ofițerului de serviciu un anume avion. SET-ul divizionar, unul dintre cele mai bine puse la punct. Avea plinul făcut și, în puține minute, ca la o veritabilă alarmă pe garnizoană, cu parașutele în spate, legați de chingile scaunului din carlinga fiecăruia, ne roteam deasupra Bucureștiului. După alte câteva minute, în cercuri largi, tot mai largi, începusem să... atacăm soarele, după fantezia jucăușă a lui Papană, luând înălțime...

Îi ciocănisem în cap cu degetul arătător, îndoit, să coborâm, căci, arătând 5100 de metri, altimetrul îmi indica de ce începusem să am vâjâieli în urechi și, în același timp, să-mi simt vederea obosită, cu usturimi, pe alocuri, o dulceagă moleșeală cuprinzându-mă... Lipsa de oxigen începuse să-și facă efectul. Dar Papană se-ndârjise să urce... când altimetrul a prins a arăta că ne aflam la 5300 metri, că, în loc să coborâm, dimpotrivă, urcăm, am avut un moment sentimentul că începe o dramă la care voi fi părtaș cu propria mea viață...

Oare zburam chiar spre Soare?

Dar, cum instinctul de apărare primează, oricât de logică i-ar fi judecata omului, am scos o cheie din buzunarul hainei peste care îmbrăcasem combinezonul de zbor și am început a-l ciocăni în cap, la început ușor, apoi mai insistent și tot mai puternic, până ce omul din carlinga din fața mea a deslușit că, într-adevăr, nu se cuvine să iei un prieten din culcușul lui și să-l porți, așa, pe nepusă masă, tocmai spre pragul stratosferei.

Lin, urmând parcă acordurile unui vals, a început coborârea¹⁴³.

Seara, toate jurnalele se plâneau că, din cauza norilor, mult așteptata eclipsă n-a putut fi văzută de bucureșteni. Un singur ziar a comentat, cu lux de amănunte, evenimentul. *Gazeta*, la care scria pe atunci jurnalistul Vasile Firoiu. Articolul reda cum a văzut și trăit reporterul zburător Eclipsa, pe timpul cățărării spre cer, la peste 5000 de metri înălțime, apropiindu-se așa de mult de Soare.

¹⁴³ Sursa: V. Firoiu, *Aviatorul Alex Papană și destinul lui*, Editura Albatros, 1972, pag. 119–120.

Cu toate spaimile, fricile și vâjâielile, Firoiu a rămas cel mai câștigat din această întâmplare. Nu știm cât de spectaculoasă a fost eclipsa și cât de mediatizată a fost, dar întâmplarea cu Papană și zborul lui spre Soare a stârnit o mare vânzoleală pe Pipera, în Aviație și în mediul dâmbovițean. Căci Papană a câștigat nu vreo laudă pentru așa ispravă, ci zece zile de arest. Maximul prevăzut de regulamentele militare pentru indisciplina unui ofițer. Nu trei sau cinci zile, ci toate zece. Probabil comandantul Centrului de Instrucție a Aeronuticii n-a avut mărunț. Până atunci nu se pomenise un caz așa de grav. Bine că nu l-au acuzat pe Papană de furtul avionului, ci doar de luarea lui fără aprobare. *L-ar fi mâncat* tribunalul militar *cu fulgi cu tot*. Glumim, dar, cunoscând rolul aviației, chiar în timp de pace, de a asigura operativ aeronave și echipaje pregătite să execute în orice moment o misiune de zbor, inclusiv de întrebuițare în luptă, fapta lui Papană nu putea fi tratată ca o bagatelă. Nu luase un oarecare avion să zboare spre eclipsă, ci tocmai pe cel pregătit *de alarmă*, care trebuia să decoleze în orice moment se primea ordin pentru executarea unei misiuni legale, aprobată și transmisă pe canalele militare.

Campionatul mondial de acrobație aeriană, deși dorit, neinclus în Olimpiada de la Berlin, s-a desfășurat în iulie 1936, în timp ce Jocurile Olimpice propriu-zise au avut loc între 1 și 16 august. Ambele competiții erau menite să atragă atenția asupra Germaniei, aflată, sub conducerea lui Adolf Hitler, într-o aprigă goană după *spațiul vital* și după ducerea la îndeplinire a *Mein Kampf*¹⁴⁴.

Anul 1936 își arătase deja colții războiului, prin Italia fascistă, care în luna mai a ocupat capitala Etiopiei, Addis Abeba. Împăratul etiopian, Haile Selassie, a fost forțat să-și părăsească țara, mergând în exil, iar Mussolini a declarat triumfător, după înfrângerea trupelor etiopiene, de la un balcon situat în piața Veneției din Roma: „*Etiopia este italiană!*”¹⁴⁵. O altă țară pornită pe calea militarismului, Spania, începe un crunt război civil, declanșat în partea spaniolă a Marocului, la 17 iulie 1936¹⁴⁶, care va dura până la 1 aprilie 1939. În acest război cu implicare multinațională, forțele franchiste sau naționaliste, conduse de generalul Francisco Franco, au învins forțele Republicane sau Legaliste, cuprinzând liberali

¹⁴⁴ Surse: https://ro.wikipedia.org/wiki/Mein_Kampf și https://ro.wikipedia.org/wiki/Spa%C8%9Biu_vital.

¹⁴⁵ Sursa: https://ro.wikipedia.org/wiki/Al_Doilea_R%C4%83zboi_Italo-Etiopian.

¹⁴⁶ Sursa: https://ro.wikipedia.org/wiki/R%C4%83zboiul_Civil_Spaniol.

anticlericali, socialiști, comuniști, anarhiști și autonomiști. De atunci, aflată sub dictatura lui Franco, această importantă țară iberică va cunoaște mulți ani de teroare, fiind lipsită de libertăți democratice.

Germania fascistă nu era departe de a începe lupta sa, a liderului său, cu restul Lumii, dar nu înainte de a se întări economic și military și de a-și atrage aliați care să-i respecte interesele, lucrând diplomatic la realizarea axei Berlin – Roma – Tokyo, la care să adere state cu politici revizioniste și revanșarde, apte să se înscrie cu toate forțele pe coordonatele războiului. Și cum *războiul*, cel puțin de la Klaussewitz încoace, reprezintă *continuarea politicii cu alte mijloace*, acesta debutează, adesea în chip ascuns, sub mantaua propagandei. Iar sportul devine, în acest caz, unul dintre principalii vectori de promovare imagologică a unor nații și state, înainte de a se face cunoscut prin bubuitul tunurilor. Iată de ce acțiunile sportive de anvergură mondială desfășurate în Germania anului 1936, olimpiadele de iarnă și de vară, campionatul mondial de acrobație aeriană și altele, nu pot fi separate de contextul geopolitic al acelor vremuri, putând fi incluse cu destule argumente în avangarda războiului generalizat ce va urma.

Potrivit unor surse, realizarea primelor figuri de *acrobație aeriană*¹⁴⁷ este atribuită lui Adolphe Pégoud și Piotr Nesterov. Adolphe Pégoud, pilot de testare pentru Louis Blériot, a executat, în septembrie 1913, o serie de demonstrații în Juvisy-sur-Orge, efectuând primul zbor inversat, numit apoi zbor „cu capul în jos”, și primele bucle din istoria aviației. Cam în același timp, pe 9 septembrie 1913, Piotr Nesterov, pilot militar rus, a efectuat și el primele bucle din istorie pe un Nieuport IV în timpul unei demonstrații la Kiev. Însă sunt convins că, inclusiv din vremea pionieratului în aeronautică, cu ceva ani mai înainte, voit ori nu, au apărut, dacă nu figuri aeriene acrobatice complete, cum sunt cunoscute până azi, cel puțin primele elemente. Dar, întrucât pe atunci importantă era perfecționarea aparatului de zbor și a tehnicii de pilotaj menite a-l ține cât mai mult în aer, acele elemente acrobatice au fost puțin mediatizate și cunoscute.

Piloții de vânătoare au inventat și perfecționat cele dintâi figuri aeriene în timpul Primului Război Mondial pentru a scăpa de avioanele inamice. Acrobația aeriană, în componenta ei civilă, s-a dezvoltat, mai întâi, ca divertisment și apoi în competiții, începând cu anii

¹⁴⁷ Sursa: https://ro.frwiki.wiki/wiki/Voltige_a%C3%A9rienne.

1930. Prima competiție internațională de acrobație aeriană a avut loc pe 9–10 iunie 1934 la Paris, la inițiativa clubului de zbor din Franța. Campionatul a atras peste 150.000 de vizitatori și a fost câștigat de pilotul german Gerhard Fieseler într-un F2 Tiger.

Următorul campionat mondial a fost taman cel la care va participa Papană, adică în Berlinul anului 1936. Până atunci, acrobația aeriană din România a avut vreme să se dezvolte și să se facă văzută de un public extrem de larg, curios și entuziast, având constituită și o formație renumită de zbor acrobatic, *Dracii roșii, alcătuită din Max Manolescu, Mihai Pantazi, P. Ivanovici, Gheorghe Olteanu, Pufi Popescu, Alexandru Frim, căroră li se adaugă Gh. Gherasim, Alexandru Papană și Constantin (Băzu) Cantacuzino, a avut un succes formidabil în epocă*¹⁴⁸.

În 1936, germanii au adăugat acrobația în programul Jocurilor Olimpice de la Berlin. Deja celebrul biplan cu două locuri Bü-131 „Jungmann” a fost adaptat pentru acrobații: motor nou, monopost, greutatea mai ușoară etc. Dar Comitetul Internațional Olimpic a refuzat să includă aviația ca o nouă disciplină sportivă! Așadar, germanii vor organiza în paralel cu cele 11 jocuri de la Berlin și primul campionat mondial de acrobație aeriană.

Astfel că, dacă n-a reușit să fie prezent în februarie la Olimpiada de Iarnă din Germania în concursurile de bob, Papană participă în iulie la Campionatul Mondial de Acrobație Aeriană, aviația fiindu-i cea din tîi pacoste. Sau dragoste? Iar le-am încurcat. Poate un frumos cântec popular românesc va fi în stare, dacă nu să ne descurce, cel puțin să ne binedispună:

Dar-ar naiba-n tine, dragoste!

Ce te ții mereu numai de mine?

Tu ești pentru mine-o pacoste.

*Și nu pot ca să mai scap de tine*¹⁴⁹.

După acest scurt intermezzo muzical, să amintim faptul că Papană nu mai era de mult timp un necunoscut, fiind cotate printre cei cu șanse la titlul suprem, alături de Stohr (Germania), Cavalli (Franța) și Novak

¹⁴⁸ *Federația Română de Aeronautică*, Enciclopedia Educației Fizice și Sportului din România, Ediția a doua, Editura Măiastra, 2015, pag. 79. Sursa: <https://sport.gov.ro/wp-content/uploads/2017/07/Enciclopedia-Sportului-Vol-1.pdf>.

¹⁴⁹ Versuri și interpretare, Ileana Sărăroiu (25.09.1936–12.05.1979), cântăreață română de muzică populară și ușoară. Sursa: <https://evadare.ro/muzica/ileana-sararoiu-darar-naiba-n-tine-dragoste/>.

(Cehoslovacia). El dispune acum de un avion anume destinat pentru acrobație, un *Bücker Jungmeister*, înmatriculat YR-PAX.

Proiectat de Carl C. Bücker și de designerul său șef suedez, Anders J. Anderson, Bü-133 V-1 (D-EVEO) este un biplan înclinat cu un fuzelaj din tub de oțel și aripi din lemn acoperite cu pânză, echipat cu un Hirth HM506. motor, 160 CP. A doua aeronavă, Bü-133-B (D-EAKE), este echipată cu un motor radial Sh14 A4 de 160 CP și devine modelul C care va fi produs în sfârșit în serie. Raportul său putere-greutate este atunci de 3,84 kg/CP, ceea ce îl face un dispozitiv ideal pentru acrobație¹⁵⁰.

Papană s-a numărat printre celebrii piloți de acrobație aeriană care au dispus de un asemenea avion performant. Dintre români, doar Băzu Cantacuzino mai avea unul, dar el nu va participa la această competiție, fiind, pe atunci, ocupat până peste cap cu pregătirea unui fabulos raid în jurul Lumii. Un raid de peste 20.000 de kilometri, ce includea și ruta Paris – Saigon – Paris. Cu acest raid, Băzu ataca atât recordul mondial de distanță, cât și pe cel de viteză. Evident, cu alt avion, nu cu acesta micuț și sprintar, adaptat pentru acrobație.



¹⁵⁰ Sursa: https://www.pionnair--ge-com.translate.goog/spip1/spip.php?article174&x_tr_sch=http&x_tr_sl=fr&x_tr_tl=ro&x_tr_hl=ro&x_tr_pto=sc.

Înainte de concurs, Papană a solicitat uzinei constructoare să-i vopsească aripile avionului în pătrățele de șah, dorind să obțină, astfel, un efect vizual deosebit pe timpul evoluțiilor sale aeriene. Chiar dacă, de la alb și gri, la alte competiții culorile s-au mai schimbat în roșu și alb, efectul optic a rămas la fel de miraculos, atrăgând și încântând privirile miilor de spectatori.

În competiție s-au înscris 20 de competitori, Germania, Franța și Cehoslovacia venind cu câte trei piloți de mare renume. Deși era singurul român înscris la aceste Campionate Mondiale, Papană a reușit să entuziasmeze publicul, obținând premiul de popularitate și aplauze pentru România. A punctat senzațional la probele libere, unde fantezia sa debordantă, dublată de șahul aripilor, a ținut tribunele în picioare, cu spectatorii ovaționându-l îndelung, dar unele stângăcii la probele impuse l-au tras mai jos în clasament, obținând, în final, locul 12. Înaintea lui Cavalli și a altor piloți renumiți, dar departe de așteptările sale. Primul loc, Germania. Nici nu se putea altfel. Kaiserul nu suporta ușor eșecurile. Totuși, se spune că a fost meritat, contele de Hagenburg, concurând pe același tip de avion, înmatriculat D-EECH, fiind cunoscut ca excelent pilot.

Să remarcăm și faptul că Charles Lindenberg, care a traversat, în 1927, Atlanticul, prezent în tribuna oficială, *a coborât și a ținut să-l felicite personal pe român, considerat drept cel mai tânăr dintre concurenți, a cărui clasă îi deschide drum fără opreliști spre locuri de nivel ridicat*¹⁵¹, după cum declarase *nebunul zburător*, porecla de răsfăț a celebrului pilot american, la postul de radio al competiției.

Ce ar mai fi de spus? Faptul că, în semn de admirație și de recunoștere a talentului nativ pentru aviație și acrobație, Aeroclubul Germaniei i-a oferit calitatea de membru activ și insigna de aur a acestei prestigioase organizații aeronautice. Asta înseamnă că lui Papană i s-au recunoscut valoarea și locul de frunte în ierarhia aviatorilor germani, ceea ce nu e puțin lucru. Începând de la acel moment, aviatorul nostru putea zbura oricând și oriunde în spațiul aerian al Germaniei, fără a fi nevoie de vreun demers special. De fapt, actul oficial al Aeroclubului Germaniei înscrisa formularea că titularul documentului se poate considera *acasă pe cerul Germaniei*. Implicit, prin aceasta se putea înțelege că înlesnirea

¹⁵¹ Sursa: V. Firoiu, *Aviatorul Alex Papană și destinul lui*, Editura Albatros, 1972, pag. 123.

și recunoașterea se răsfrângeau asupra aviației române, în contextul politic de atunci, când România urma a fi atrasă de partea Axei în crâncenul conflict ce va urma.

La multe alte competiții a concurat Papană. Câte victorii? Câte recorduri? Cine le mai știe numărul? În țară era nelipsit de la mai toate mitingurile aeriene, iar în străinătate, doar când putea obține vreo aprobare de la șefii militari ierarhici. Și nu toți vedeau cu ochi buni acest dezmăț pe cer al sturlubaticului Papană.

Îl mai întâlnim tot la Sinaia, dar de data aceasta la concursurile de motociclism pe coastă. Apoi, la cursele de automobilism. Să nu uităm de celebra cursă București – Brașov, câștigată cu un timp record. Mai sunt și îndrăgitele turnee de tenis, dar și alte discipline sportive la care concura, unde, firește, nu câștiga tot, dar se prezenta onorabil, ocupând locuri din prima parte a clasamentelor.

Însă un gând nu-i dădea pace! Să cucerească America! Și, ca o încununare a întregii sale cariere aviatice, să realizeze un raid, New York – București, ca o unire de suflet între două continente, între două popoare, între românii de pe cele două maluri ale Atlanticului. Ideea era mai veche. O inițiativă a existat la un an de la zborul lui Lindbergh peste Ocean, anul 1928 fiind cel în care un echipaj românesc, format din maiorul Traian Burduloiu și locotenentul de aviație Gheorghe Iacobescu, plănuia un asemenea raid. Avionul, denumit *Alba Iulia*, urma să efectueze istoricul zbor transcontinental. Politica, bat-o vina! Tot ea fu pricina. Că zborul s-a tot amânat, până s-a contramandat.

Iar despre George Fernic¹⁵², care deja cucerise America și dorea același lucru, zborul peste Atlantic, se poate scrie o carte. Ne vom

¹⁵² *George Fernic* (5 august 1900–29 august 1930), inginer, inventator, pilot și campion de automobilism român. În anul 1917, în perioada Primului Război Mondial, a zburat ca observator pe un avion militar din dotarea aviației române, din cadrul unei escadrile care avea misiunea de a proteja trupele din zona Galați. În perioada anilor 1921–1922, în timpul studiilor de inginerie din Germania, a obținut brevetul de pilot și a cumpărat utilajele firmei de avioane „Deutscher Lloyd Flugzeugwerke” – Johannesthal, de lângă aerodromul Versucheustahl, unde se construiseră primele Zeppeline. Aici s-a construit și a zburat primul avion conceput de către inginerul George Fernic. În vara anului 1923 se întoarce în România cu intenția de a crea o școală de pilotaj și de a construi o fabrică de avioane. Nereușind să-și realizeze aceste intenții, va pleca în S.U.A., unde întemeiază, împreună cu industriașul Belance, firma aeronautică „Fernic Air craft Corp”. Temerarul pilot român își pierde viața la un miting aerian organizat la Chicago în ziua de 22 octombrie 1930, prăbușindu-se în timpul unor evoluții

rezuma a puncta doar câteva aspecte. Îl inspirase, firește, Linbergh, care străbătuse distanța New York – Paris, de 5800 de kilometri, în 33 de ore și 20 de minute. Fernic dorea să mai adauge încă aproape 2000 de kilometri, până la București. După aceea, înapoi, București – New York. Și încerca să facă acest senzațional raid în 1930, cu un monoplan „*Fernic IX*”, echipat cu două motoare de câte 220 CP, construit chiar în fabrica lui, „*Fernic Air craft Corp*”. Nu a mai reușit, prăbușindu-se la Chicago, în timpul unui miting aviatic.

De multe ori apare confuzia cu vărul său, Ionel Fernic, mult mai cunoscut de către români, îndeosebi pentru creațiile sale muzicale, majoritatea ajunse hituri și fredonate, nu doar în perioada interbelică, ci și în vremurile noastre. A compus peste 400 de române și cântece de muzică ușoară în stil popular, la multe dintre ele fiind atât compozitor, cât și autorul versurilor. Unul dintre șlagăre:

*„Iubesc femeia de dor nebună,
Femeia brună cu ochi de foc,
Dar și pe-aceea cu ochi verzi ca marea;
Îmbrățișarea ei mă-mbată pe loc!
Blondă sau brună îmi e totuna,
Deopotrivă le iubesc,
Deopotrivă le doresc!
Iubesc femeia când e femeie,
A vieții cheie
Doar prin ea o gălesc”¹⁵³.*

acrobatică cu un avion de concepție proprie, denumit „*Cruisair*”. De remarcat că acest avion era prevăzut cu un tren de aterizare triciclu, fiind, la timpul respectiv, printre puținele avioane echipate cu astfel de sisteme de aterizare. Numele pilotului și constructorului de avioane George Fernic, precum și al altor aviatori români care și-au sacrificat viața pentru gloria aripilor cu tricolor, se află încrustat pe una dintre plăcile de bronz fixate pe soclul impunătorului monument dedicat „*Eroilor Aerului*” din București. Sursa: <https://muzeulvirtual.ro/imagini/george-fernici/>.

¹⁵³ *Ionel Fernic* (29 mai 1901 – 22 iulie 1938), compozitor de muzică ușoară, pilot și unul dintre primii parașutiști români. A murit într-un accident aviatic. Aflându-se la Cernăuți, unde conducea Școala de Pilotaj, se grăbește să ajungă la București, la funeraliile reginei Maria. A reușit să găsească un loc în cursa companiei LOT, Varșovia – Cernăuți – București – Salonic, convingându-și un prieten să-i cedeze biletul, dar avionul s-a prăbușit, din motive necunoscute, în pădurea Negrileasa, lângă satul Stulpicani, între Gura Humorului și Câmpulung Moldovenesc. Revista *Ilustrațiunea română* a scris la acel moment: „*Fatalitatea a vrut ca în catastrofa de la Negrileasa să-și afle*

Mai puțină lume știe, însă, că și Ionel, inspirat de vărul său de peste Ocean, George, s-a făcut, în anul 1935, pilot, brevetul de parașutist obținându-l ceva mai devreme.

Fără îndoială, chiar dacă nu știm să se fi cunoscut în mod direct, între Papană și cei doi veri Fernic, George și Ionel, a existat o comuniune de idei. De la George a preluat ideea marelui raid ce-l va obseda tot restul vieții, iar de la Ionel, cântecele, atât de spumoase și ancorate la viața reală, de care au mare nevoie aviatorii când umblă cu picioarele pe pământ. Și destinul! Toți trei, deși în ipostaze diferite, și-au trăit intens clipele petrecute pe cea de-a treia planetă de la Soare. Să viețuiască mult și-a dorit fiecare. De ce nu s-a putut? Grea întrebare! Pe toți, aviația i-a prins, cumva, la strânsoare!

Fiindcă tot trebuie să mai venim și pe acasă, adică la *cazarma noastră, casa noastră*, să vedem ce mai scriu șefii lui Papană în plicticoasele lor aprecieri. Nici nu se gândeau, pe atunci, că cineva, după mai bine de o sută de ani, o să încerce să le descifreze hieroglifele și, mai ales, sufletele, cărora le cerem smerită iertare pentru deranj și supărările create prin comentariile noastre prea puțin potrivite:

„De la 1 nov.1935–23 mart.1936 ofițerul a continuat a activa la Uzinele I.A.R. Brașov.

Comandantul Forțelor Aeriene, cu Ordinul nr. 2912/1936, comunicat de Escadrila a 2-a Aero. cu nr. 4/1936, Confidențial Personal clarifică complet situația ofițerului; în tot acest timp Comisia de Control a Uzinelor I.A.R. justifică și constată prezența ofițerului și activitatea lui acolo.

La 23 mart. 1936, Lt. av. Papană Alex. s-a prezentat la Flotila de Luptă pentru ca, la 31 mart. să fie mutat în C/I.Aer., conform Ord. cdt. Fr. Aer. Nr. 31.376/1936”.

Bun. Înțelegem că, fără a fi absolut convinși că Papană a respectat programul de lucru la IAR Brașov, șefii militari acceptă cele comunicate de conducerea militară a uzinei și-l mută pentru o săptămână la Flotilă, ca apoi să-l readucă la Centrul de Instrucție a Aeronauticii. Aici, în memoriul personal al ofițerului, comandantul notează următoarele:

moartea o seamă de aviatori încercați, cum e cazul piloților polonezi, al căpitanului aviator George Ionescu și al lui Ionel Fernic, cunoscutul și simpatizatul cupletist și parașutist. Îi închinăm acum o lacrimă de sincer regret, pentru sufletul lui bun și pentru posibilitățile ce mor odată cu dânsul”. Surse: <https://www.revistaromaniamare.ro/destinul-unui-visitor-ionel-fernic--compozitor-poet-si-temerar-aviator--rh>; <https://www.youtube.com/watch?v=xgrvxGTdNwE>; <https://www.youtube.com/watch?v=UM4E8W8EAXY>.

„Prezentat la C.I. Aero la data de 1 apr., fiind mutat de la Flotila de Luptă.

- 22 iunie, pedepsit cu 10 zile de arest de către dl. Cdt. al Școlii pentru motivul că, inducând în eroare pe ofițerul de zi, căruia i-a spus că se aprobă, a scos din hangar un avion din Escadrila 1-a și a efectuat un zbor de înălțime, având la bord un gazetar.
- La 17 iul. ofițerul pleacă într-un concediu de 9 luni aprobat de M.A.N.

În intervalul 1 apr. – 17 iul., cât a stat ofițerul în unitate a dovedit:

- Completa lipsă de educație și spirit ostășesc;
- Că se dezinteresează și desconsideră programul și obligațiile lui aducând prin asta mare ofensă unității corpului ofițeresc și Comandantului.
- Că ignoră complet dispozițiile pentru păstrarea spiritului de ordine din unitate.
- Că este un element demoralizant și urât exemplu pentru camarazi.
- Activitatea sa de ofițer aviator în C.I. (Centrul de Instrucție) este inexistentă.

În concluzie, îl caracterizez: nepregătit pentru gradul superior. Îl propun pe articolul 50”.

Să trăiți, domnule comandor! Aoleu! Nu mai puteți! Că v-ați ptit într-o cută a Universului, în altă dimensiune.

Iertați-l! Papană a făcut și lucruri bune pentru Aviație, pentru România! Nu-i așa că acum vă pare rău? Ce atâta furie și jale! Avea vârsta lui Isus când propovăduia despre Iubire, Pace și Împăcare.

Mai departe, la rubrica șefilor ierarhici, comandantul Școalelor, generalul S. Beroniade, scrie:

„Just afemeiat.

Ofițer inteligent, nu a produs în unitatea în care completează.

Este însă un zburător de înaltă clasă, cel mai temerar și mai abil Pilot al Aviației noastre. Am credința că în război, scopul pregătirii și chiar al existenței noastre, va repurta cele mai mari succese, va fi guynemerul¹⁵⁴ Aviației României.

În prezent, în America, prin zborurile sale îndrăznețe, prin acrobațiile sale neîntrecute, lt. Papană obține succes după succes, fiind

¹⁵⁴ Georges Guynemer, pilot francez declarat, cu cele 53 de avioane inamice doborâte, deținătorul recordului de victorii în luptele aeriene din Primul Război Mondial.

primul clasificat; faptele care cinstesc numele de român și glorifică pe Aviatorul României.

Este aviatorul nostru cu renume mondial și aceasta completează foarte mult.

Merită înaintat la vechime”.

Generalul Stoicescu, comandantul Forțelor Aeriene Române, are ultimul cuvânt, înscriind în memoriul personal al ofițerului, sub semnătură olografă și ștampilă, următoarele:

„Nu mă unesc cu aprecierile cdt-lui Centr. Instr. Aer. Este just că lt. Papană cu un temperament impulsiv și stăruitor, dar cu strălucite calități de pilot nestăpânit, este un element greu de ținut just în cadrul programului rigid, obișnuit de instrucție.

De acord cu cdt. Escadrilei, lt. Papană este unanim recunoscut ca un element excepțional, ca pilot de înaltă clasă. Are o frumoasă pregătire la bază; a absolvit elogios Școala specială de aeronautică din Franța.

La Manevrele Regale din 1935 a luat parte în Grupul de vânăt. I.A.R. și a dovedit o solidă pregătire tactică. L-am urmărit personal și de aproape și am constatat că, odată angrenat în cadrul operațiunilor, se comportă perfect și ca executant și în calitate de comandant de escadrilă.

Aprecierile extrem de rele făcute de cdt. Centr. Instr. pot fi justificate numai de o neînțelegere a situației de tranziție în care ofițerul s-a găsit după încetarea serviciului la Comisia de recepție, până la plecarea sa în concediu, pe care-l solicitase de mai mult timp. Cred că, cdt. C.I.Aer. l-a apreciat greșit.

Convins de valoarea excepțională a Lt. Papană, atât ca pilot cu strălucite calități, cât și ca pregătire intelectuală, trec peste greșelile semnalate și-l propun, cu toată convingerea că o merită la înaintare, la Alegere, în gradul de căpitan”.

Q.E.D. (*Quod Erat Demonstrandum*). Generalii au o altă viziune. Pe undeva, firesc. Au plecat demult de la talpa oștirii și, prin aerul rarefiat al celor cu galoane și fireturi multe, de la înălțimea gradelor și a funcțiilor mari, armata se vede altfel. Ce să mai înțeleagă bietul comandant al Centrului de Instruire a Aeronauticii? Că programul de cazarmă nu e pentru toți la fel? Că Papană este plin de relații sus-puse și nu te poți atinge de el? Nicidecum! Doar că nu-l poți trata pe **Papană** ca pe orice răcan de pe moșia proprie. El devenise, prin talent, pregătire, dăruire și rezultate, **un bun național**.

Ceva, totuși, mă intrigă. Deși nu apare explicit în încondeierile șefului direct, adică ale comandantului Centrului de Instrucție a Aeronauticii, șeful imediat superior, generalul Beroniade, scrie cu o cerneală albastruverzuie „*just afemeiat*”. De unde a înțeles el asta? L-o fi *turnat*, șoptindu-i la telefon, subordonatul din Pipera? Papană, afemeiat! E prima și singura referire pe care am găsit-o în arhive și în sursele deschise despre această predilecție a lui Papană pentru femei. Aventuri? O fi avut. *Nu poți pune mâna-n foc* pentru nimeni. Nu ar fi de mirare. Ajuns acasă pe apucate, femei din șase comitate, măritate, divorțate, tinere neconsolate, aveau poftă deșucheate când se puneau pe oftate: *Vino-ncoace, măi bărbate, să vorbim mai pe-nserate, pe-un divan cu perne late. Mi s-a pus un jungghi în spate. Să mi-l scoți, nu-ți trebe carte. Să zici nu, oare se poate?* Sigur că da. Probabil vreuna ori două dintre cele refuzate s-au plâns la comandant, cu vreo poveste ticluită și de-aici concluzia: Papană-i afemeiat. Nu stăm acum să *despicăm firul în patru*. N-au făcut-o la vremea potrivită nici jurnalele de scandal, cu știri de cancan. Și-apoi, la 31 de ani, vorba cântecului scris de Ionel Fernic și genial interpretat de Zavaidoc:

„*Dragostea e ca și-o râie:
Te mănâncă și-n călcăie.
De te scarpini și de-o stâncă
Ziua, noaptea, te mănâncă.
Dragostea-i ca băutura,
Când o bei, te ia căldura.
Ea te-nmoaie și te-mbată
Și te lasă leșinată.
Cine iubește și spune,
Ăla nu e om pe lume,
Cine iubește și tace,
Nici dracu' n-are ce-i face*”¹⁵⁵.

Dar Dina? Exista o femeie în viața lui Papană. Cea cu care era căsătorit și cu care s-a legat, în fața lui Dumnezeu, să fie împreună, la bine și la greu. Și care-l iubea enorm, făcând imense sacrificii pentru a-l ști aproape. Având nume de botez Alexandrina, vegheați, deci, amândoi, de același Mare Sfânt, Alexandru, numit și Ocrotitorul Omenirii, sunt semne temeinice că această ființă sublimă era sufletul lui pereche, după

¹⁵⁵ În interpretarea celebrului cântăreț Zavaidoc (8 martie 1896–13.01.1945), nemuritorul cântec românesc răsună și azi, cu o rezonanță aparte. Sursa: <https://www.youtube.com/watch?v=QT0AemyPyaM>.

care a tânjit atât! Va ști s-o păstreze? Se pare că, de-acum încolo, destinul lui Alex va depinde de relația lui cu Dina. Nu cea social-umană, ușor de tradus de limbile pământene și de comportamentul trupului, ci la nivelul energetic subtil al subconștientului, unde se păstrează, ferecate, toate trăirile ancestrale, cu frici și iubiri, dureri și extaze, îndoieli și certitudini, temeritate și lașitate. Acolo, sufletele pereche se-mpletesc, își netezesc asperitățile emoționale, își compensează vibrațiile, rămânând nedespărțiți, pe vecie. Sau, unul dintre ele, ca un *electron vagabond*, iese de pe orbita celuilalt, căci alte forțe încă-l țin subjugat și nu-i acceptă starea de fericire perpetuă. Nu are rost să vă întrebați *cine-i bagabontul!*

Papană, cu talentul și calitățile sale de aviator, ajuns celebru, își continuă destinul, dorind să cucerească lumea. Urmează mersul aparent al soarelui și, luând-o de la est la vest, după ce a cucerit Europa, următorul continent nu poate fi decât America. Gândește și acționează la scară mare, planetară. Nu se oprește în fiecare țărișoară, în fiecare insuliță, ci plănuiește să acapareze America, oferind senzații aviatice și căpătând, în schimb, admirație, strălucire și renume. Asta deoarece de vreo două sute de ani încoace, America s-a înscris în marea aventură umană pe asimptota care decide destinele Lumii. Așa că, purtând fotografia Dinei în buzunarul de la piept, își ia vreo nouă luni concediu de la mai marii oștirii române și, fără prea mulți bani, dar cu avionul lui de acrobație, cea mai de preț bijuterie, pornește spre Soare Apune. De-acum încolo, despre Aviație și Destin, chiar vom avea ce spune!

*„Pentru majoritatea oamenilor, cerul este limita.
Pentru aceia care iubesc aviația, cerul înseamnă acasă”*
Charles Lindbergh

CUCERIREA AMERICII CU AEROPLANUL

Timp de patru ani de la descălecatul pe coasta de Est a Atlanticului, Papană s-a hrănit cu amintirile despre căldura cu care a fost primit de către publicul american la competițiile de bob la care participase. Și de către minunații români din America! Câtă bucurie le-a făcut, văzând că unul din neamul lor, de prin Carpați, le-a adus atâta faimă între celelalte nații locuitoare ale întinsului continent dintre cele două mari oceane, Atlantic și Pacific. Toți trăgeau de el. Toți doreau să-l vadă, să discute cu el în frumoasa limbă română. Că doar era de-al lor. Și Papană nu uită! Își plănuiește cu minuțiozitate întoarcerea. De data asta, mult mai pregătit, având deja o experiență uriașă în captarea atenției și în crearea de senzații uluitoare, călare pe mustangul său de foc, avionul de acrobație. Va cuceri America din aer, frângând inimile spectatorilor la demonstrațiile sale aeronautice de o virtuozitate cu care numai un geniu al pilotajului este în stare. Simte că în America este în mediul lui. Totul sclipește, totul este grandios, ritmul, vibrația vieții sunt la cote înalte prin efortul marilor industrii, unde peste tot sunt regi. Ai petrolului, ai automobilului, ai oțelului. Pe lângă acestea, sunt și domeniile ce pun beteală pe sufletele oamenilor: cinematografia, arta spectacolului, aeronautica. Aici știe că are un cuvânt de spus. Știe că prin acrobațiile sale va umple de mândrie sufletele românilor-americieni și că va încânta mii de spectatori! Parc-ar vrea să-și schimbe tichia de mărgăritar cu coroana de Aviator acrobat al Americii! Coroana cea mare stă neatinsă pe capul lui Lindbergh și slabe șanse ca cineva să i-o mai poată lua. Doar Neil Armstrong, peste câteva decenii, cel care a făcut primii pași pe Lună, ar fi îndreptățit s-o revendice. El va deschide, de altfel, un nou capitol în odiseea cuceririi spațiului. Iar zborul nu va mai aparține doar aeronauticii, ci și astronauticii.

Să ne întoarcem la atmosfera noastră, încă protejată de radiațiile cosmice, și să-l urmărim pe Papană cum trece Atlanticul în Balon, ce vrăji mai face cu aeroplanul, spre deliciul spectatorilor de pe întreg cuprinsul Americii, umplând de bucurie inimile românilor de pretutindeni.

CU AVIONUL ÎN BALON

Nu știm *ce-a făcut și ce-a dres*, dar *s-a învățat* de nouă luni de concediu pentru *a rupe gura* Americii, cu aeroplanul său fășneț, ținându-i cu *sufletul la gură*, cu mâna la inimă, cu ochii în soare și cu *gura căscată* pe mii și mii de americani. Fără rang diplomatic, Papană era trimis ca ambasador al prieteniei și al bunăvoinței în cea mai liberă țară din lume, unde, prin muncă, determinare și străduință, visele devin realitate, dacă și de puțin noroc ai parte. Aici, *banii se întorc cu lopata*, căci dolarul are tenul verde de marțian și ochiul permanent deschis, spre a nu ajunge în buzunarul care nu trebuie. Papană nu vine în America după bani. El nu-și ia lopata cu el, căci nu merge să caute aur în Munții Stâncoși. Își ia avionul jucărie, plimbat peste ocean, ca un cumișel raton, în balon. Asta da comedie!

Tura trecută, două săptămâni pe vapor, s-a plictisit enorm. S-a săturat de privit întinderile nesfârșite de ape. S-a săturat și de somn. A înțeles iute că timpul înseamnă mult. Uneori, doar bani. Dar el, Papană, nu este testoașă, să trăiască sute de ani.

Ar mai fi făcut un efort, dacă vaporul s-ar fi transformat în portavion. Doar pentru el și avionul lui mititel. Dar nu putea să deranjeze Marina americană să-i pună unul adevărat la dispoziție. Și nici nu era prinț de Wales pentru a utiliza, după pofta inimii, unul de la Royal Navy. Gândea că, ambarcat pe vasul de transport cu avion cu tot, o să-i utilizeze puntea pentru o decolare scurtă. Ar fi avut nevoie poate și de o catapultă. Cu motorul turat la maximum, mai-mai să smulgă parâmele de ancorare ale avionului, ce urmau a fi sfărtecate dintr-o lovitură bine coordonată de doi matrozi, ar fi fițșnit, ca din corzi, fâlfâind deasupra oceanului. Cu o autonomie de zbor dusă până la 450–500 de kilometri, prin instalarea unui rezervor suplimentar, ar fi atins coasta de est a Americii ca un veritabil star. Zborul ar fi durat vreo trei ore, timp suficient să pună în mișcare lume multă, fotografi, reporteri, sosiți la aterizare să-l vadă pe Papană în ziua lui cea mare. Un aviator ca el nu vine călător pe un vapor, pe care să-l legi de ponton, ci coboară din aer cu propriul avion. Și-a

calculat șansele pentru a face o așa năzdrăvănie și a conchis: *Nu. E prea riscant. E pură nebunie!* Puntea pachetului nu-i destul de înaltă. N-ar fi avut timp ca aripile să prindă o cât de mică portanță. Ar fi căzut în apă. Ce temă pentru gazetari! *Aviator la apă!*

Dar nu renunță de a veni în America pe calea aeriană. Și nici la propriul avion. Soluția va fi germană. Suntem, încă, într-o relativă pace, unde zeppelinuri zboară încolo și-ncoace.

Așa că se îmbarcă pe dirijabilul „Hindenburg”, programat să părăsească Frankfurt la miezul nopții, pe 15 august 1936, urmând ca în doar 5 zile să sosească la Lakehurst, un orașel de aproape 3000 de locuitori, situat la aproape o sută de kilometri sud-vest de New York. Dar cum s-a ajuns aici?

În urma cererii Subsecretariatului de Stat al Aerului, Ministerul Apărării Naționale a acordat un concediu de 9 luni locotenentului aviator Papană, pentru a urma cursurile unei școli de navigație aeriană și zbor fără vizibilitate în Statele Unite pe cont propriu. O aprobare menită doar să nu fie declarat dezertor în perioada 17 iulie 1936–17 aprilie 1937, cât timp se va afla în America. Iar banii? Îl privește! Nici soldă, nici misie de deplasare, că nu era o misiune ordonată, ci o simplă aprobare de a lipsi de la programul zilnic al unității de aviație din Pipera, unde era încadrat ca militar. Totuși, dându-și seama de imensa propagandă pe care o putea aduce Papană României, Ministerul de Externe se implică, atât cât poate, oferindu-i sprijin consular de reprezentare și de legătură, atât cu oficialitățile americane, cât și cu comunitățile de români de pe cuprinsul Statelor Unite.

Pe de altă parte, Germania dorea și ea cucerească propagandistic America, prin aeronautica sa aflată în plin avânt. Papană, ca membru al Aeroclubului Germaniei, a fost invitat la un zbor cu dirijabilul peste Atlantic, prilej cu care putea să ia parte la un ciclu de manifestări aeronautice de anvergură, desfășurate la Los Angeles în perioada 2–8 septembrie 1936. Acestea, organizate de *National Air Races*, deși neoficial, doreau să devină un puternic campionat mondial de aviație. Îl va avea alături pe contele von Hagenburg, cel care tocmai a câștigat la Berlin tot ce se putea câștiga, titlul național, european și mondial, unde Papană, clasat al 12-lea, a primit premiul de popularitate. Era de așteptat ca Los Angeles-ul să primească la *crème de la crème* a aviatorilor, adică pe cei mai străluciți piloți de acrobație aeriană din lume. Având această șansă unică de a-și arăta înalta clasă, Papană nu putea lipsi, deși pentru asta a

trebuie să tragă multe sfori în țară și să se descurce cum putea cu banii. Printre invitați mai era un aviator român. Așa cum ați ghicit, este vorba de Băzu Cantacuzino, care și de data asta refuză invitația, având în pregătire două tentative de record mondial, notificate în calendarul Federației Aeronautice Internaționale: Londra – Capetown și Paris – București.

După cum știm, aviatorii sunt niște copii mari. Asta-i face să se țină de șotii, să pună la cale fel și fel de năzdrăvănii. Cel puțin așa era în perioada romantică a aviației. În perioada supersonică, datorită vitezelor foarte mari, spiritul lor de copil se pierde, pentru ca, în etapa digitalizării, să devină și ei un fel de roboți. Oare în ce etapă ne aflăm acum? Nu vă întristați! Indiferent de etapa istorică în care au zburat și mai zboară, inimile lor tot de copil au rămas. Spre exemplu, pilotul francez Jules Védriènes¹⁵⁶, ce avea la activ câteva raiduri de prestigiu din perioada timpurie a aviației, cum au fost Paris – Madrid, în 1912 și Paris – Cairo, în 1913, aterizează în plină forfotă a Parisului pe terasa imobilului în care se aflau Galeriile Lafayette, într-un spațiu de numai 26 de metri lungime și 12 metri lățime. Alături era Champs Élisées, dar i s-a părut neinteresant. Probabil pe bulevard aterizaseră alții înaintea lui.

Nici Papană nu putea face excepție și să *stea așezat, la locul lui*. Îl măcina gândul cum să-și facă o intrare cât mai triumfală, cât mai spectaculoasă pe continentul american. Își împleți neuronii și ce-i trecu prin minte? Să facă ceva ce nu a făcut nimeni, până la el. Și anume, să-și transporte în mătasea cauciucată a dirijabilului micuțul său avion de acrobație, aceeași bijuterie a constructorilor germani cu care concurase la Berlin. Splendidul *Bücker Jungmeister*, înmatriculat YR-PAX¹⁵⁷, cu aripile vopsite ca tabla de șah, culorile fiind schimbate, de data asta, în roșu și alb, ca șnurul de la măștișor. Autoritățile germane au înțeles repede că ideea lui Papană va face să să explodeze tirajul ziarelor de pe ambele continente, cu titluri mari pe prima lor pagină: *Un avion într-un Zeppelin trece Atlanticul*. Și, pe undeva, în cuprinsul articolelor, se va preciza că ambele vehicule aeriene sunt rodul constructorilor germani. Așa că, fiind și-n interesul lor, *i-au făcut hatârul* lui Papană.

Referindu-ne la acest episod, am selectat câteva dintre gândurile lui Alex, scrise cu diferite prilejuri:

¹⁵⁶ Sursa: V. Firoiu, *Aviatorul Alex Papană și destinul lui*, Editura Albatros, 1972, pag. 128.

¹⁵⁷ YR, în codul aviației internaționale, înseamnă România, iar PAX are o dublă semnificație. Reprezintă abrevierea numelui Alexandru Papană, dar și dorința de pace (*pax*, latină).

„Fără să pot spune că nu-mi place apa, totuși, mă simt mult mai bine în aer; deh, obiceiuri aviatorești!... de ce o călătorie... prin balta aceea care se cheamă Atlantic, când geniul omenesc a născocit ceva mult mai agreabil și mai rapid, zeppelinul, dacă pentru mine se găsește un loc în uriașa aeronavă, pentru avionul meu se iscă niște probleme care nu sunt defel ușor rezolvabile. Pierd timpul din audiență în audiență, intervenții susținute cu stăruință...

Din simpatie pentru mine, din spirit sportiv în sprijinul aviației, dar mai ales că fiecare german solicitat întru rezolvarea propunerii mele a sesizat că se ivește un admirabil prilej pentru ca tehnica germană să-și facă și ea o reclamă tocmai în America, am obținut pentru avionașul meu locul în zeppelin. Sunt fericit sau, mai bine zis, încep să simt că voi face lucruri mărețe pentru țărișoara noastră...¹⁵⁸.

Pe 15 august, Papană era încă la Berlin, zborul dirijabilului fiind de bună seamă amânat cu o zi față de planificarea inițială. Se aștepta, probabil, încheierea olimpiadei, ce urma să aibă loc într-un fast propagandistic de pomină a doua zi. Pe aerodromul Rangsdorf, din apropiere, *Bückerul* îl aștepta cuminte, verificat, încercat, alimentat și *pus la două ace*, gata pentru a pleca în marea sa aventură. Afară *ploua cu găleata*. Potrivit buletinului meteorologic, din cauza ceții, vizibilitatea era spre zero până dincolo de Elba. Adică, odată decolat, cam 80–100 de kilometri zburai în orb. Cu greu obține Papană aprobarea de decolare, fiind obligat ca, mai înainte, să semneze o declarație pe proprie răspundere, conform căreia își asumă toate consecințele. În prezența a doi martori. Unde am mai auzit eu asta? Ah! Da! Destul de curând, în urmă cu vreo 2–3 ani, când planeta a fost atacată de un virus ucigaș, pe nume COVID, iar molima ne-a ținut pe toți în casă. Vaccinați, nevaccinați, cei ce plecau să cumpere de mâncare trebuiau să aibă o astfel de declarație pe proprie răspundere, că nu umblă de nebuni pe străzi, ci la magazinul din apropiere. De parcă virusul, stând ca polițaii la intersecție, va spune: *Cine are declarație, trece, cine nu, piere!*

Avionul nu era făcut pentru o așa vreme, ci pentru o zi senină și calmă, ca pentru acrobație. Dar Papană o știa pe a lui. La ora 16 și 35 de minute decolează, ia înălțime, ca un submarin ce vrea să urce la suprafață și cap compas de Frankfurt pe Main, locul de sălaș al uriașului

¹⁵⁸ Sursa: V. Firoiu, *Aviatorul Alex Papană și destinul lui*, Editura Albatros, 1972, pag. 130–131.

Hindenburg. Avea de străbătut cam 400 de kilometri. Cu picături mari, ploaia, în rafale, mitraliază avionul, stând dreaptă, ca un perete abrupt ori ca o cortină de teatru în fața ochilor înțepeniți ai pilotului. Dansând în ploaie, avionul se balansa aprig, ca într-un pățimaș tango. Greu de făcut cale întoarsă și de încercat vreo aterizare. Ce-o fi o fi! Tot înainte! Trebuie să se mai potolească și torențiala. S-o găsi cineva, acolo Sus, responsabil cu ploile, să închidă robinetul. După un zbor de două ore și douăzeci de minute, avionul ateriză *ca uns* și în deplină stare pe pista înierbată a aeroportului din Frankfurt. Aici se afla un hangar de-a dreptul impresionant. Lung cât trei stadioane de fotbal și înalt cât un bloc de peste 15 de etaje, dirijabilul se pregătea de faimoasa cursă transatlantică. În el se odihnea, când nu era plecat în cursă, *LZ 129 Hindenburg*¹⁵⁹, al doilea și ultimul din seria dirijabilelor de mari dimensiuni, după *LZ 127 Graf von Zeppelin*, necesitând 5 ani de construcție și efectuând primul zbor la 4 martie 1936, cu 86 de suflete la bord.

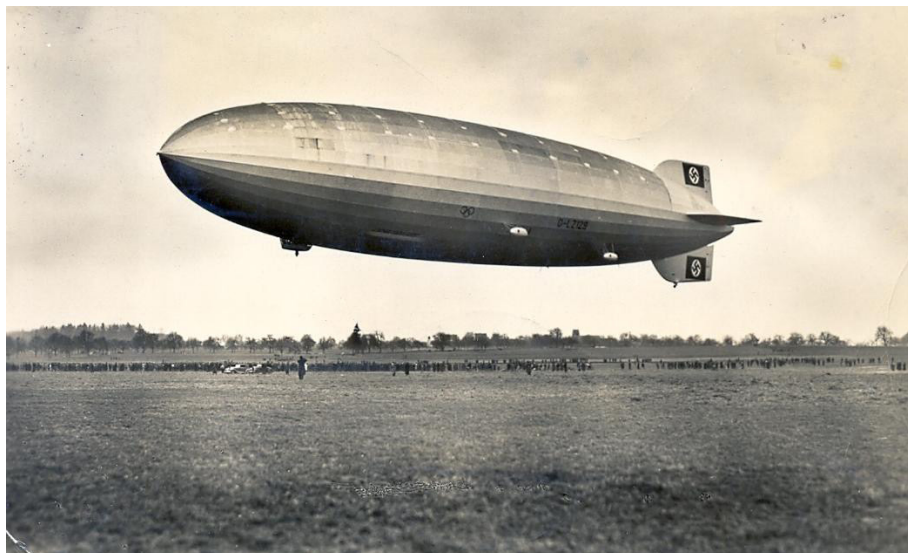
Principalele caracteristici ale acestui splendid zeppelin erau următoarele:

- Echipaj: 40–61 membri;
- Capacitate: 50–72 pasageri;
- Lungime: 245 m;
- Diametru: 41 m;
- Volum: 200.000 m³;
- Motoare: 4 × Daimler-Benz DB 602 diesel, 890 kW (1.200 cp) fiecare;
- Viteza maximă: 135 km/h.

Era un *dirijabil de lux*, nu un amărât de balon unde trebuia să stai chircit într-o nacelă atârnată. Inginerii germani au inclus toate cabinele și spațiile destinate pasagerilor și echipajului, inclusiv restaurantul și salonul de zi, barul, zona de fumat și celelalte facilități chiar în corpul aeronavei. Astfel că, din punctul de vedere al confortului, în zeppelin te simțeai ca pe un vapor transatlantic. Nu era chiar atât de spațios, dar scăpai de timpul ce-l consumi trecând oceanul. Și dacă mai prindeai vreo furtună ori două, ăla erai! Dădeai la rațe până se curăța tot stomacul. Iar de aveai „*norocul*” Titanicului, te curățați de tot. Dar și soarta lui Hindenberg fuse cruntă și amară, căci sfârși anul următor ars pe de-a-ntregul, ca un muc de țigară între degetele unui soldat aflat

¹⁵⁹ Sursa: https://ro.wikipedia.org/wiki/LZ_129_Hindenburg.

în tranșee¹⁶⁰. Papană a avut și de data asta *noroc cu ghiotura*. Catastrofa zeppelinului nu s-a petrecut *pe tura sa*, ci în anul următor, așa că a putut face deplasarea împreună cu avionul într-un timp extrem de scurt pentru acele vremuri și în condiții de călătorie dintre cele mai bune.



LZ 129 Hindenburg.

https://en.wikipedia.org/wiki/LZ_129_Hindenburg#/media/File:Zeppelin_Postkarte_1936

¹⁶⁰ În după-amiaza fatidicei zile de 6 mai 1937, în orașul New Jersey a avut loc un dezastru aeronautic incredibil, un accident care a marcat istoria aviației. *Hindenburg*, impresionantul dirijabil, mândria Germaniei, s-a mistuit în flăcări în doar câteva secunde, sub privirile uluite a zeci de persoane. 36 de persoane au murit, cauza dezastrului fiind incendierea, probabil, accidentală. Zeppelinul Hindenburg a fost numit după numele general feldmaresalului Paul von Hindenburg (1847–1934), președinte al Germaniei (1925–1934). Zeppelinul era un aparat imens. Cu o lungime de 249 de metri și o înălțime de 38 de metri, era aproape la fel de mare ca Titanicul și oferea, de asemenea, un confort maxim pasagerilor săi. Un salon de servit masa și altul de lectură, o sală pentru fumători, complet izolată și ignifugă, cabine individuale de duș și o punte pentru promenadă cu vedere panoramică; toate acestea se aflau sub 2.000.000 m³ de hidrogen. Compania oferea circuite lungi, ceea ce pentru avioanele din acea epocă era un lucru imposibil. Până în luna mai a anului 1937, dirijabilul realizase 16 călătorii, dintre care șase avuseseră ca destinație Rio de Janeiro, iar restul, New Yorkul. Aparatul putea traversa Atlanticul în doar două zile și pentru că niciodată nu se înregistrase vreun accident... Sursa: *Dirijabilul Hindenburg, istoria unei tragedii*, <https://historia.ro/sectiune/general/dirijabilul-hindenburg-istoria-unei-tragedii-578184.html>.

A doua zi, pe 16 august, are loc îmbarcarea avionului în enormul pânțec al dirijabilului, care nu a fost chiar așa de simplă. A trebuit discusută o parte a învelișului de sub compartimentele ce adăposteau imensele cantități de heliu. Apoi a trebuit să fie demontate aripile, pentru ca avionul să poată fi strecurat prin puzderia de nervuri și cabluri, într-un loc relativ stabil, bine centrat, urmând a fi ridicat pe niște scripeți și atârnat cu niște cârlige puternice în opt puncte de grinzile superioare. În final, arăta ca un cărăbuș cu aripile strânse, speriat și suspendat sub un felinar uriaș ce trimitea cu intermitențe palide raze de lumină gălbejită. După ce s-a asigurat că avionul a fost bine instalat de cerul gurii monstruosului balaur, Papană a continuat inspectarea dirijabilului și, invitat de comandant, au discutat despre călătorie și aviație, despre una, despre alta, la umbra unui coniac fin, la o înghițitură de gin ori, după preferințe, la un banal pahar cu vin. *Prost! Cheers! Hai noroc, neamule! C-o făcurăm și pe asta! Mi-am luat avionul în balon și am lăsat acasă nevasta!*

Către miezul nopții, toată lumea era îmbarcată, iar pregătirile de plecare ale dirijabilului erau terminate. Se așteptă, însă, sosirea unui avion de la Berlin, cu ultimele fotografii și filme luate de la grandioasa închidere a Jocurilor Olimpice, ce tocmai se isprăviseră. Un bilanț extrem de bogat pentru Germania. Locul întâi pe națiuni cu un total de 89 de medalii, dintre care 33 de aur. Statele Unite pe locul doi, cu 56 de medalii, dintre care 22 de aur. La ora 01.00 are loc și această ultimă îmbarcare, cu o repeziciune comparabilă cu o alarmă de exercițiu la pompieri, dovadă că întârzierea era semnificativă și deloc agreată. Apoi, remorcat din față și din spate de două automotoare puternice, flancat din lateral de patru cărucioare, culisând pe șine, imensul mastodont ajunge în centrul aerodromului, la punctul de plecare. Întors cu fața în vânt, colosul se desprinde lin de la pământ, surprinzând călătorii. Nici când spectacolul nu a fost mai fastuos! Un joc fascinant de proiectoare, în plină noapte, luminau zeppelinul.

La un moment dat, cele patru motoare ale zeppelinului se pun în mișcare și umbrele nopții încep să alunece pe sub burta blândului monstru aerian, întrerupte episodice de luminițele ce indicau survolarea unor așezări mai importante. Deși e noapte, somnul nu vine, moșul responsabil cu închisul genelor e singurul care a plecat la culcare. Echipajul de cart e la veghe, iar călătorii așteaptă să prindă din balon prima rază de soare.

Până atunci, pe la orele trei și jumătate, dirijabilul survolează la o înălțime de 50–60 de metri Colonia, actualul Koln, cu domul său frumos dantelat și podul peste Rin, luminate în noapte. La ora 9 dimineața se apropie de ceață. Se văd țărmurile din sudul Angliei și zeppelinul zboară la 200 de metri înălțime. Dedesubt încă se întinde, atât cât poate, Marea Mânecii. E vară și se poartă mâneca scurtă. Pe ea se văd corăbioare, iole, bărci ceva mai mari de pescuit și chiar un vapor, destul de arătos, fumegând pe două dintre cele trei tuburi enorme. Toate par ca niște jucărioare într-un lighean cu apă, pe care copilul din noi le mișcă dintr-o parte în alta, atent să nu se scufunde vreunul. Sus, în aer, ambarcațiunile par pironite.

Coasta engleză este de-a dreptul adorabilă. Ziua se arată superbă, iar puzderia de golfulețe ce se întind ca mărgelile se îngână cu obișnuita forfotă a dimineții din așezările pescărești.

Deja ceața cuprinde pe de-a întregul dirijabilul. E timpul să bem un ceai alături de Papană și de ceilalți călători. Cu rom, firește. Că nu suntem de cart și nici nu avem manșa în mână. Papană scrie ceva într-un carnețel. Pare a fi un jurnal. Ia să-i citim însemnările! Să-i aflăm toate gândurile și secretele. Nu chiar toate, că pe cele intime le zăvorește în memoria lui internă. Știu că nu-i frumos, dar, după aproape nouăzeci de ani, până și arhivele secrete sunt puse la dispoziția publicului. Și noi nu-l știm pe Papană supărăcios!



„Viața la bordul zeppelinului s-a normalizat. Un american, care mai acum două zile și-a fracturat un picior, stă cu el în ghips, întins pe un divan, dar zeppelinul nu l-ar fi scăpat nici mort, cum explică el... ocazia de a zbura cu zeppelinul e pentru el unică. Mai încolo, doi japonezi discută cu aprindere. Deduc, fără a le înțelege graiul, după gesturile lor agitate, că vorbesc despre viitoarea Olimpiadă. Lângă mine, două americance fac pasiențe...

Prânzul a fost delicios sau poate doar mi s-a părut, pentru că mi-era foame. M-am împrietenit cu o fată, nu atât de nostimă pe cât de interesantă. Mama ei e elvețiană, iar tatăl originar din Shanghai. Ea studiază în California, la 50 km. de Los Angeles. Toți trei vin de la Olimpiadă și pleacă peste câțva timp, dincolo de Oceanul Pacific, acasă, la Shanghai. Am impresia că m-au făcut marș!

Către ora 17, călătorii pot vizita, din dispoziția generoasă a comandantului, gondola de comandă a aeronavei. Numai busole, sextanturi, derivografe, posturi de radio și alte instrumente, grație cărora sperăm să nimerim la New York, ținta călătoriei noastre. După cină, puțină muzică ne este oferită prin grija amabilelor noastre gazde aeriene, atente și curtenitoare...

În timpul somnului de noapte, la ora 04.15: toc, toc, în ușă. Stewardul mă anunță că două evenimente importante l-au făcut să mă trezească. Treceam deasupra insulelor Azore, având una în stânga și cealaltă în dreapta, iar, în urma noastră, cerul începea să se înroșească. Soarele vine din nou să-l lumineze. E prea frumos pentru a-mi continua somnul. Fac un duș și-apoi mă duc în cabina de comandă. Cu voia navigatorului șef, fac relevmente după stele, caut în tabele logaritmice, calculez și, după douăzeci de minute, izbutesc să găsesc, ajutat de navigatorul gazdă, care mă îndruma, că, ceea ce ni se comunicase la radio era just. Dezlegasem poziția reală a aeronavei, undeva pe cerul lumii.

Se face mult mai cald. Nu e de mirare, căci am coborât mult spre sud, pentru a evita vânturile contrarii. Pe la prânz, întrecem, în glumă, un vapor, care, pentru a ne saluta, mugește din toate sirenele...

Imediat după-masă, avem o surpriză. Cam neplăcută, ce-i drept. Un motor se oprește... a fost oprit spre a fi uns, va fi versiunea oficială, spre a nu speria lumea. În fapt, elicea a fost avariată, lovită, probabil, de o pasăre... După o muncă de mai bine de șase ore, elicea este înlocuită și motorul repornit... Aveam atârnat, în același loc cu avionul meu, încă două elici și un motor de schimb...

Aeronava zboară și ziua trece... Apusul e mai frumos decât a fost răsăritul de azi dimineață. Câțiva noruleți sunt luminați de ultimele raze ale soarelui și seamănă cu niște submarine de argint. Frumusețea peisajului îmi dă imbolduri lirice...

Mă simt obosit. Este și o zăpușeală apăsătoare, dar, mai ales, faptul că, de la patru dimineața sunt în picioare, m-a obosit, desigur. Îmi pare rău că mâine dimineață, poșta zeppelinului se închide și nu mai pot pune nimic la cutie...

E atât de plăcut să uit că sunt în mijlocul Atlanticului, în văzduhul lui, suspendat într-un balonaș șubred și chiar efemer și să stau de vorbă cu mine însumi și cu toți ai mei dragi rămași în țară, dintre care unii poate că îmi poartă de grijă, iar alții... Mâine după-amiază trebuie să sosim la Lackerhurst, portul zeppelinului, situat cam departe, la vreo sută de kilometri sud vest de New York. De pe acum, sunt curios cum se va face ancorarea și întreaga manevră... poate mai delicată decât decolarea...

19.VIII.1936

...În restaurant nu mai este nimeni, afară de mine. Stewardul mă anunță că, la prânz, vom fi deasupra Bostonului și, într-adevăr, pe la ora 10 jumătate apare în zare o corabie de pescari, iar, la 11, se vede țărnuț. La ora 12 și jumătate zburăm deasupra Bostonului, primul oraș american care rămâne sub noi.

Apoi, în apropierea New Yorkului, a cărui imagine grandioasă o păstrasem încă din călătoria cu vaporul, cu patru ani în urmă, când venisem cu echipa de bob la Jocurile Olimpice de la Lake Placid, ne întâmpină trei avioane Fleet... New Yorkul este foarte mare și frumos. Impresionant. Portul lui e plin de vapoare, printre care și câteva nave de război. Aerodromul new-yorkez e chiar pe țărnuț oceanului, înconjurat din trei părți de apă. Zeppelinul nostru face două ture deasupra orașului și ne îndreptăm apoi spre sud...

La ora 3 zburăm chiar peste New Haven, reședința unei renumite universități. Zburăm foarte jos, astfel că auzim până și claxoanele automobilelor. Animale, oi, câini, cai se sperie de noi și fug în dezordine... Lumea, în schimb, ne face cu mâna, flutură batiste, în semn de prietenie... În acest timp, la bord încep preparativele de sosire la destinație. Bagajele călătorilor sunt scoase din cabine, pe culoare, barmanului îi sunt achitate notele de consumație... Căldura este mare și apăsătoare și nu vom putea coborî înainte de ora 19. Altfel, ar trebui să se dea drumul la prea mult hidrogen, ceea ce ar costa prea mult... așa că am pornit-o

*din nou spre coastă, spre sud, într-o plimbare improvizată, pentru a face să treacă mai ușor timpul până la încheierea cursei noastre pe care eu o consider epocală...*¹⁶¹.

Îl văd pe Papană ușor îngândurat. Timpul până la debarcare pare greu de suportat și sufletul se-ntreabă: *Oare acasă ce-am lăsat? Cine m-a pus? De Dina de ce-am divorțat?* Surprins și eu, îmi vine să-i strig din fereastra temporală în care stau agățat: *Măi, omule! Ai înnebunit? Ce te-a apucat? Descurcă-te, acuma, singur în Lumea Nouă, holtei bun de vânat!*

Suntem la doar 80 de metri deasupra solului și privim sub noi o priveliște ce farmecă vederea. Plaje însorite, pline de tineri care zburdă prin apă, jucându-se cu valurile, alții dormitând în șezlonguri, sub umbreluțe colorate ori stând ca șopârlele la soare direct pe nisipul fierbinte. Puzderie de hoteluri, piscine, cazinouri, reclame luminoase, bune *de luat aminte*. După o oră ajungem la Atlantic City, cu același încântător peisaj marin și citadin. Apoi dăm de niște nesfârșite păduri tinere. Mai coborâm vreo 30 de metri și aproape putem privi în ochii lor blânzi zecile de căprioare ce aleargă care încotro, văzându-ne pe noi în dihania mare de dirijabil, ca o imensă pasăre de pradă ce le acoperea soarele, stârnind curenți de aer înfricoșători. Parcă suntem într-un cinematograful cu ecran panoramic, unde spectatorii sunt agățați ca muștele pe tavan, privind în jos un film documentar ce se derulează cu o viteză anormal de mare.

În sfârșit, ne apropiem de locul de aterizare. Se văd uriașul hangar de la Lackehurst și câteva sute de oameni ce ne așteaptă. Tot cu vânt de față, prin manevre dibace, dirijabilul este adus lin la sol, cât mai aproape de catargul de amarare. Păienjenișul de frânghii groase a fost lansat din nacelă și vreo două sute de soldați americani le-au înșfăcat cu putere, trăgând încet zeppelinul lângă catarg, de care l-au agățat cu deprinderea unui om ce-și atârnă paltonul în cuier. Apoi, preț de aproape patru ore, s-au efectuat același dificile manevre ca la Frankfurt, dar în sens invers, de introducere a zeppelinului în uriașul hangar. Ne apropiem de miezul nopții și călătorii au fost transportați spre a fi cazați la Lake Wood, o micuță localitate balneară situată la vreo zece kilometri depărtare.

Așa s-a scris istoria primului avion purtat într-un zbor transatlantic de un dirijabil. Poate și singurul, căci nu cunosc o altă poveste care să-i semene.

¹⁶¹ Sursa: V. Firoiu, *Aviatorul Alex Papană și destinul lui*, Editura Albatros, 1972, pag. 138–141.

Ziua următoare, 20 august 1936, încă de la ora zece, sub supravegherea lui Papană încep debarcarea Búckerului și montarea aripilor. Prin strădania pricepuților mecanici germani, în trei ore operațiunea a fost gata și se putea lua prânzul, la invitația comandantului aeroportului. Afară, găzele începură să joace șah pe aripile avionului, în timp ce alături, dintr-un boschet, pândeau gureșele vrăbii care făceau pariuri cine o să câștige, ca s-o ajudece la masă drept premiu. Până la urmă, partida s-a terminat nedecisă, întrucât păsărelele, lipsite de sportivitate, n-au așteptat finalul, repezindu-se pentru a înfuleca toate insectele. Ce? Ele erau mai fraiere? Și pentru ele era ora mesei. La 14.00, Papană decolează, îndreptându-se vijelios către New York, aterizând, după numai 40 de minute, la *Gleen Curtiss Wright*, parcându-și cu eleganță PAX-ul sub pavilion românesc și stârnind o droaie de întrebări printre cei aflați în preajmă: *Cine-o fi? Cam excentric pilotul de-și ia tabla de șah cu el când zboară! O fi vreun maharajah? Parcă așa li se zice prinților din misterioasa Indie.*

SUB CERUL AMERICII

Aflat în concediu de aproape două luni, cu pușculița familiei golită și cu buzunarele găurite de atâtea cheltuieli, că un pilot poate să nu fie prea mofturos, deși traiul într-o societate a prea plinului bunăstării din perioada de avânt a capitalismului îți lărgeste ca o gură de hipopotam baierile pungii, întreținerea unui avion, oricât de mic ar fi el, costă mai mult decât a unui cal de curse pur sânge englez. Așa că Papană simte din plin povara bunei chivernisiri, apreciind valoarea fiecărui cent ce putea fi economisit. Ajunge repede să aprecieze că *cea mai bună și sigură cale de câștig rămâne economisirea*. Înțelege, astfel, că trebuie să-și dezvolte priceperile și în domeniul contabilicesc, deși nu suporta defel să-și piardă vremea cu socoteli care altădată i se păreau groaznice și plictisitoare, în comparație cu calculele de tip ingineresc, îndreptate spre mărirea performanțelor în sport și la zbor. Dar nu are încotro și trebuie să se ocupe singur de tot, inclusiv de finanțarea și de gestionarea bugetului extrem de sărac al îndelungatului său sejur de pe continentul american. La care se adaugă și solicitări aproape zilnice de resurse financiare, de oriunde era posibil. Corespondența voluminoasă, reformatarea unui segment al gândirii către partea de bussines, unde identificarea de persoane și de companii ce-i puteau fi utile în atragerea de fonduri îi

consumau din plin timpul și resursele neuronale, îl epuizau energetic, provocând mutații psihice ce se vor dovedi, în timp, insurmontabile. Iar el nu-și dorise toată viața să facă altceva decât să zboare la un nivel de perfecțiune neatins încă de vreun alt pământean.

Chiar din momentul punerii piciorului pe pământ american, Papană se confruntă cu cel mai teribil păzitor al avuției Statelor Unite, Fiscul. Se pune problema plății unor taxe imense pentru prețiosul său *avion de buzunar*, PAX-ul, adus în nacela dirijabilului pentru a participa la cât mai multe dintre evenimentele aeronautice organizate sub flamura înstelată. A pățit-o și marele nostru sculptor Brâncuși, căruia, sosit în octombrie 1926 la New York, unde i se organizase o impresionantă expoziție personală cu 71 dintre senzaționalele sale lucrări, i s-a cerut, la vamă, să plătească pentru introducerea pe teritoriul statului american a unor ustensile, de bucătărie ori medicale, autoritățile nevoind să accepte *nici în ruptul capului* că *pasărea în spațiu* este o sculptură modernă, veritabilă operă de artă, care, potrivit legislației, trebuia exceptată de la plata oricăror taxe. Se pare că unul dintre ofițerii americani de frontieră ar fi spus: *dacă aceasta este o pasăre, împușcați-o!*¹⁶² Remarca mă duce cu gândul la un alt conflict dintre autorități și cultură, de dată relativ recentă, petrecut la 12 ianuarie 2012, pe timpul unor mari manifestații ale *tinerilor frumoși și liberi* desfășurate în Piața Universității din București. Legitimând un grup de tineri, când aceștia au spus că lucrează la un site de cultură, șeful jandarmilor a decis, scurt: *Luăți site-ul de cultură și băgați-l în Dubă!*¹⁶³

Revenind la avionul lui Papană, din scrisoarea nr. 6204/14, datată la 10 august 1936, a viceconsulului Carol Tarcăuanu, adresată lui Andrei Popovici, însărcinatul cu afaceri al României la Washington, D.C., aflăm că:

„Cu referire la întrebarea dumneavoastră telefonică de astăzi, am onoare să vă raportez că, pe baza informațiilor oferite nouă de oficiul S.V. Von Meister, de pe 343 Fourth Avenue, reprezentant la New York al companiei Zeppelin, dirijabilul Hindenburg este programat să părăsească Frankfort la miezul nopții, 15 august, și să sosească la Lakehurst pe 10 august.

¹⁶² Sursa: Alexandra Șerban, „Expozițiile lui Brâncuși, îndrumar pentru înțelegerea artei moderne”, *Historia Special*, nr. 24, septembrie 2018, <https://historia.ro/sectiune/general/brancusi-impotriva-statelor-unite-ale-americii-568815.html>.

¹⁶³ Sursa: <https://jurnalul.ro/stiri/observator/jandarm-luati-site-ul-de-cultura-si-bagati-l-in-duba-video-601826.html>.

În cazul în care Legația dorește să mă duc la Lakehurst este necesară acea autorizație, să-mi fie suportată cheltuiala (8\$).

Dacă locotenentul Papană își aduce cu el avionul și orice alt echipament de zbor, solicit cu respect să se facă imediat o intervenție la Trezoreria Statelor Unite pentru intrarea gratuită a unui astfel de material, deoarece biroul vamal local nu acordă astfel de cereri fără autorizare din Washington”.

Din cele arătate mai sus, observăm cu ușurință disponibilitatea personalului diplomatic român din Statele Unite de a sprijini acțiunile lui Papană pe continentul american, oferind consultanța necesară prin solicitarea de urgență a intervenției autorităților române la Trezoreria americană pentru exceptarea taxelor vamale aferente avionului. Pe de altă parte, întâlnim și o altă filozofie de viață, unde cheltuielile de deplasare în sumă de doar opt dolari trebuiau decontate. Altfel, domnul viceconsul nu ieșea din casă decât pentru chestiuni private. O concepție aflată în totală contradicție cu spiritul de întraajutorare și de omenie specific românesc, la care și Papană va adera curând, întrucât o fi fost America țara tuturor posibilităților, dar dolarii nu se odihneau liberi în mijlocul drumului, precum aurul în colbul Apusenilor. Banii se adunau cu trudă și nu trebuiau risipiți, ci păstrați și folosiți cu chibzuială doar la mare nevoie, destinația lor nefiind obștea, ci doar propria persoană și, în anumite limite, familia.

În scrisoarea de răspuns, din 13 august 1936, aflăm că Papană se afla în America pe cont propriu:

„Domnule Viceconsul,

Am onoarea a vă comunica mai jos adresa ministerială numărul 39827 din 29 iulie 1936 primită azi:

În urma cererii sub Secretariatului de Stat al Aerului, am onoarea a vă aduce la cunoștință că Ministerul Apărării Naționale a acordat un concediu de 9 luni locotenentului aviator Papană, pentru a urma cursurile unei școli de navigație aeriană și zbor fără vizibilitate în Statele Unite pe cont propriu.

Aducându-vă la cunoștință cele ce preced, vă rog să binevoiți a recomanda domnului locotenent Papană, Consulatelor dependente de oficiul dumneavoastră, pentru a-i facilita de ajungere a scopului propus, cunoscând însă că nu va urma zisa școală ca trimis special al Ministerului Apărării Naționale și nu se va găsi în tot acest răstimp în situație oficială. Binevoiți a vă conforma întru toate cele de sus.

*Andrei Popovici,
însărcinat cu afaceri”.*

Deci, dacă faci rost de bani de unde oi ști, mănânci, dormi și zbori, Papană, la mitingurile din America! Dacă nu, *pune-ți coada pe spinare* și caută-ți de drum îndărăt spre țara în care s-au găsit întotdeauna un boț de mămăligă și o prispă pentru orice drumeț. E țara ta, Alex, România, care, chiar de uită vreun secol de tine, tot își aduce, până la urmă, aminte, încercând să te scoată din praful amintirilor, înălțându-te pe firmamentul istoriei aeronauticii și a sportului românesc, acolo unde îți este îndreptățit un meritat loc de frunte.

Dar Papană, *istet ca un proverb* și tenace precum catârul, va izbândi să se descurce pe cont propriu, ca tot românul obligat toată viața să *scoată apă și din piatră seacă*, reușind în bună măsură să realizeze aproape tot ce-și propusese în concediul său de nouă luni pe continentul american.

Odată aterizat cu minusculul său Bucker la New York, ultima decadă a lunii august o dedică pregătirii și executării celebrului raid aviatic având destinația *Orașul Îngerilor*, Los Angeles. De mare folos i-a fost și rezervorul suplimentar montat în Germania, întrucât avea de zburat întreg teritoriul dintre cele două oceane, de la Atalantic la Pacific, adică vreo 4000 de kilometri. Ceea ce, pe atunci, nu era o bagatelă, forțând avionul și pilotul la eforturi considerabile.

Competiția, *National Air Races*¹⁶⁴, se bucura de o prestigioasă tradiție în cele două Americi și milioane de oameni îi urmăreau cu sufletul la gură manifestările aeriene. Cele mai importante aureolau o palpitantă săptămână aviatică. Erau finala campionatului de zbor acrobatic și raliul aerian, ce aducea la Los Angeles concurenții la marele miting de închidere a competiției. Începute în 1920 la New York, la inițiativa și cu sponsorizarea lui Ralph Pulitzer, *National Air Races* s-au desfășurat anual până către zilele noastre, cu unele întreruperi cauzate de război (1940–1945) și de unele accidente aeriene (1950–1963), suferind diverse modificări la denumirea și locul de desfășurare. Cele mai multe au avut loc la Cleveland (Ohio) și la Los Angeles, în California, în afara anului 1936. De regulă, competiția consacra doi piloți ca mari maestri ai zborului, un acrobat aerian și un pilot de raid.

Ca pilot, Papană era necunoscut publicului american, organizatorii acceptându-l la recomandarea Aeroclubului german, care i-au certificat

¹⁶⁴ Sursa: https://en.wikipedia.org/wiki/National_Air_Races.



măiestria, dar și pentru a extinde și a diversifica cât mai mult coloritul geografic al participanților, prin introducerea de nume noi pe afișul de promovare a concursului, unde Papană nu apare ca maharajah indian, ci simplu: concurent din Europa, țara, România. Oricum, sosirea unui pilot de la peste 10000 de kilometri pentru a participa la concurs presupunea un efort uriaș pentru concurent, fiind, în același timp, o mare onoare pentru organizatori.

Săptămâna aviatică de la Los Angeles era, pe plan mondial, o manifestare de prim rang, precum derby-ul hipic de la Londra, parada modei de la Paris ori Milano și tot ceea ce putea capta interesul unui public cât mai larg, întrucât evenimentele majore de acest tip aduc foarte multă vizibilitate și bani, propulsându-i pe cei meritoși în rândul elitelor. Papană a înțeles repede avantajul de a fi nu doar prezent, ci și de a capta atenția și inimile publicului american la National Air Races, ca parte a unui plan mai vast al său, acela de a realiza un memorabil zbor New York – București. S-a pregătit minuțios, așa cum făcea aproape întodeauna înaintea abordării de mari competiții, de unul singur, fără antrenor, fără impresar, fără agent de marketing și asistență tehnică, așa cum s-ar fi convenit la marile concursuri de pe continentul american.

Rezultatul raidului New York – Los Angeles a fost unul de excepție pentru categoria avioanelor mici, la care a concurat Papană, acesta clăsându-se primul și stârnind numeroase întrebări: *Cine este acest pilot? De unde vine?* Iar meșteșugul gazetarilor a desăvârșit creionarea unei personalități propuse publicului american pentru a fi urmărită cu mare atenție, întrucât prin faptele sale se va impune cu siguranță în lumea de senzație a aeronauticii. Firește, s-a aflat repede că este și un sportiv desăvârșit, cu rezultate remarcabile chiar pe continentul american, la Lake Placid (1932) și că reprezintă un popor, cel român, care i-a oferit pionieratului din aviație pe Vuia și pe Vlaicu. Despre Coandă, puțini erau cei care îi știau pe atunci originea, majoritatea înșelați poate și de prenumele Henri, considerându-l pe de-a-ntregul francez.

După salba de elogii gazetărești ale raidului, începură să apară, *ca din senin*, primele efecte, având, ce-i drept, scop de reclamă pentru mici afaceri locale, dar care amplificau într-un pur stil american imaginea și numele Papană. Un coafor lansa moda pieptănăturii *papană*, iar un cofetar puse în vânzare bomboane cu numele aviatorului român, pe pungă fiind imprimate numele și chipul acestuia.

În jurul românului roiau deja impresari și agenți de publicitate. Shell-Company i-a oferit un cec de 5000 dolari, sumă enormă pe atunci, pentru ca Papană să înregistreze pe disc câteva propoziții, provocare ce datorează succesul cursei aviatice New York – Los Angeles benzinei produse de respectiva companie. Urmau a fi difuzate la peste 200 de posturi de radio. Nefiind deloc inițiat în acest gen de afaceri, spre a nu se complica, Papană respinge din start propunerea, deși cecul i-ar fi prins bine pentru multiplele cheltuieli ce le avea pe continentul american. Cere, însă, din țară precizări asupra modului de tratare a unor similare situații viitoare, iar răspunsul autorităților militare române de care aparținea aviatorul nostru nu a întârziat să-i parvină: *Papană să fie prezent pretutindeni unde tricolorul românesc poate avea strălucire. Papană să folosească orice mijloc de propagandă decentă și pozitivă. Papană să nu uite, însă, că e ofițer activ și că demnitatea și onoarea armatei nu pot fi amestecate în afaceri comerciale*¹⁶⁵.

Acum Papană știe ce are de făcut. Îi va lăsa pe americani să-i facă publicitate cum vor ei, fără a semna niciun contract, oricât de mulți bani ar putea însemna derularea lui. Firma Shell continua, însă, asalturile

¹⁶⁵ Sursa: V. Firoiu, *Aviatorul Alex Papană și destinul lui*, Editura Albatros, 1972, pag. 144.

asupra românului, simțind că este un prețios zăcământ publicitar, bun de scos din piața concurențială imense sume de bani. Mărește de cinci ori propunerea inițială și îi oferă 25000 de dolari, cu obligația tacită, dar fermă, ca românul să nu folosească pe teritoriul american alt combustibil decât pe al lor. Întrucât Papană rămâne intransigent, insistențele lui Shell îmbracă haine noi, sub forma implicării unui impresar de succes, ce reprezenta vedete de prim-rang din lumea filmului, a muzicii și a sportului, un ins *uns cu toate alifile*, pe nume Bert Shoemaker. În palmaresul său se aflau, printre alții, campionul de box Gene Tuney, actorii de film Stan și Bran, pilotul de curse automobiliste Malcom Campbell, câștigător la Indianapolis. Un impresar pentru care se băteau mai toți organizatorii de evenimente importante de pe cuprinsul Americii și chiar de pe întreg mapamondul.

Dar Papană, de-abia sosit din raid, nu avea timp să se gândească la altceva decât cum să-și pregătească evoluția la proba de acrobație, unde dorea să *rupă gura târgului* californian. Avea de întrecut o concurență acerbă. După tragerea la sorti, a fost programat să zboare după contele von Hagenburg, campionul mondial *en titre* și înaintea dublului campion mondial, francezul Michel Detroyat. Aproape că-i venea să *se dea lovit în aripă*, adică, sub un motiv sau altul, să nu se prezinte la aerodrom. Câștigase deja, după raliu, o anume notorietate și nu dorea s-o știrbescă obținând la proba de acrobație un loc care să-l scoată de pe podium.

Însă un fapt avea să-i stârnească și să-i pună în mișcare toate energiile. Pe adresa sa de la Hollywood Plaza Hotel l-au invadat sute de telegrame, alte câteva zeci sosind zilnic, direct la aerodrom, aduse de un motociclist curier. Nu avea acum timp să le citească pe toate. Deschise la întâmplare una dintre ele:

Inimile noastre bat deopotrivă cu cea a bravului român care ne face mare cinste pe cerul Americii. Cei patru mii de români din colonia de la Deaborn – Michigan se roagă pentru izbânda solului aviației din patria muma! Semnează, președintele Neculai Saru.

Vizibil emoționat, Alex mai desfăcu o telegramă:

Ai venit să ne umpli de mândrie românească printre americani. Nu te lăsa, frate Alex, pentru a face stindardul pământului părinților noștri să fluture cel mai sus pe catargul de la Los Angeles. Urări de bine de la colonia Alliance – Ohio.

Cu febrilitate crescută continuă să desfăcă și să citească noi și noi depeșe. Aceleași prețioase îndemnuri de îmbărbătare și aceleași rugi

pentru izbânda sa și a neamului românesc pe pământ american, venite de la *Parohia română din Detroit*, de la *comitetul Clubului Unirea Românilor*, de la *Consiliul Societății Bucovina* și multe altele.

Societatea Apolzană din Cleveland îi scria: *Mândria ce a fost făcută părinților noștri de către Vlaicu, s-o continui tu azi pentru noi pe cerul american, mândrurile șoim al Carpaților*¹⁶⁶.



GERD ACHGELIS

Germany's greatest stunt and acrobatic flier. Thrilled crowds at the Cleveland National Air Races in 1935, with his thrilling and breath-taking exhibitions. Perhaps Achgelis' most sensational stunt is his flying upside-down performance just 20 feet above the ground in front of the Air Race spectators.

Achgelis has been flying nine years . . . is twenty-eight years old . . . but looks like a schoolboy. Not so long ago he battled for five hours above Berlin to wrest the acrobatic title from Germany's best performers.

Has flown in China selling and teaching Chinese technic of German-built airplanes . . . likes beer . . . ice cream . . . and real American steaks . . . plays the piano divinely . . . blushes . . . goes for brilliant ties and collegiate clothes . . . hobbies: taking pictures and motoring . . . prefers American made automobiles . . . took one home last year after the Cleveland Meeting.

These champion foreign acrobatic aces appearing in the 1936 National Air Races are sponsored by the GILMORE OIL COMPANY.

Captain ALEX PAPANA

Of the Roumanian Royal Air Forces. Is a newcomer to the United States and to the National Air Races.



Recognized as one of Europe's most daring, unique and spectacular acrobatic fliers. Papană has long been thrilling the people of Bucharest and other Central European cities. He holds the Roumanian altitude record and recently broke all records for cross-country flying from Bucharest to Tel Aviv, Turkey. Having achieved fame as altitude record-holder and long distance champion, Papană enjoys thrilling his audiences with acrobatics and will bring to the 1936 National Air Races some original, hair-raising stunts.

¹⁶⁶ Sursa: V. Firoiu, *Aviatorul Alex Papană și destinul lui*, Editura Albatros, 1972, pag. 146.

Simți cum, pe nevăzute, îl cuprinde, cu brațele-i de mamă, dorul de țară. Toate energiile pământului blagoslovit de Prea Bunul Dumnezeu veneau să-i insuflă încredere și o aprigă dorință de victorie. Pentru toți românii din America și de-acasă, pentru toți strămoșii ce ne veghează din înălțimile celeste, pentru Vlaicu și toți aviatorii români înrolați în tot mai numeroasa Escadrilă din Ceruri. O nestinsă flacără începu să-i ardă văpaie sufletul, transformat în nemuritoare torță cu care să lumineze cerul Americii și al lumii întregi. Știe acum ce are de făcut! Adio lene! Adio temeri! La muncă neuroni zămislighi în Carpați! Arătați-vă priceperea și puterea cu care să-i învingem pe germani și pe francezi, pe americani la ei acasă, spre slava unui neam ce merită o soartă mai bună! Fie ca tricolorul românesc și nu un alt stindard să fluture pe cel mai înalt catarg! Doamne Ajută!

Și purcese grabnic la treabă. Începu să deseneze iute, urmărit îndeaproape parcă de o privire nevăzută, schițe care îi proiectau viitoarea evoluție acrobatică din concursul aerian. Se repezi cu ele la hangarul ce-i adăpostea avionul, aflat în întreținerea unui mecanic anume desemnat de către organizatori. Discută cu el ceva vreme, explicându-i în detaliu ce noi amenajări dorește să aibă pentru concurs. Stă toată ziua lipit



de el, urmărindu-i fiecare mișcare și corectându-l, când ceva i se părea că nu corespunde perfect specificațiilor sale. Târziu, spre seară, vădit mulțumit de ceea ce reușiseră împreună, el și mecanicul părăsesc hangarul, nu înainte de a-i mângâia fuselajul și aripile frumos vopsite în pătrățele roșu și alb, ca o tablă de șah, spunând *Búkerului*, căluțul său năzdrăvan: *Odihnește-te bine! Mâine avem nevoie de toate puterile tale! Să fii viteaz! Vom învinge!*

Nu știm dacă i-o fi băgat câțiva dolari în buzunar mecanicului, drept mulțumire, cum e obiceiul balcanic de pe la noi, dacă l-o fi cinstit cu un pahar de whisky la vreun bar din apropiere ori dacă i-o fi strâns pur și simplu mâna, spunându-i cu empatie: *Thank You, Friend!* Ajuns la hotel, s-a gândit tot timpul la concursul de a doua zi, parcurgând mental etapele evoluției aeriene, potrivit schițelor proiectate. Când a fost convins că a înțeles perfect ce are de făcut, decupând fiecare mișcare din întregul său program acrobatic, adormi adânc, nu înainte de a mulțumi Domnului pentru ziua ce cu spor a încheiat-o, de a rosti în gând *Tatăl Nostru* și de a invoca ajutorul divin pentru marea zi ce urma.

A doua zi, dis-de-diminează, se trezi ca nou născut, încrezător, cu mare putere de muncă și ferm convins că programul său de acrobat aerian îi va aduce laurii victoriei. Ceru de la administrația hotelului să-i aducă trei bucăți de pânză, de mărime potrivită, dar culori diferite: roșu, galben și albastru. Apoi solicită un steag american, folosit ca model, pentru a încropi unul românesc. Și începu să coasă bucățile de pânză, că măcar atât a învățat în armată: să coasă. Când găti lucrul, luă ambele drapele sub braț și plecă la aerodrom, unde ajunse tocmai la timp pentru a urmări evoluțiile contelui von Hagenburg, un desăvârșit acrobat. Publicul l-a aplaudat cu generozitate pe pilotul german, iar juriul l-a evaluat cu numărul maxim de puncte pentru fiecare dintre figurile impuse executate. La „*libere*”, însă, programul său nu a avut nimic senzațional, iar punctajul obținut a fost cam sărăcăcios, astfel că Papană începu să creadă și mai mult în steaua lui norocoasă. Aproape că nu-l mai interesa ce va face francezul, fiind convins că îl poate întrece pe conte și că unul dintre primele două locuri pe podium va fi al lui.

Când prezentatorul anunță numerosul public că la figurile impuse urmează românul Papană, Alex era deja în avion, cu motorul pornit, gata pentru o evoluție, ca după manual. Spectatorii, care mai văzuseră aceleași figuri și mai înainte, la german, nu păreau entuziasmați, iar aplauzele erau anemice și de complezență. Cu evoluții asemănătoare,

juriul nu putea decât să-i acorde și românului același număr de puncte ca ale campionului lumii venit să-și apere titlul, diferența urmând a fi făcută de programul liber ales de fiecare.

După aterizare, urma o pauză de cinci minute, potrivit regulamentului concursului. Timp pentru o țigară la fumătorii pătimași, în care Papană se duce și înfinge în pământ câte un țaruș cu cele două stegulețe – Statele Unite ale Americii și România, la o distanță de aproximativ o sută de metri unul de altul. Apoi urcă în avion și decolă cu motorul în plin. Spectacolul putea să înceapă! Trecu la joasă înălțime deasupra tribunei, salutând publicul prin cunoscutele balansări energice ale aripilor. Efectul vizual, roșu cu alb, al pătrățelelor de șah farmecă instantaneu privitorii, care îl aplaudau la scenă deschisă pe aviatorul român. Apoi își continuă programul acrobatic, astfel ales încât să fructifice posibilitățile avionului și măiestria pilotului. La sol, entuziasmul era la cote maxime, glasurile celor prezenți manifestându-se acut cu o bogată paletă de interjecții admirative. Când, la încheierea programului, Papană coboară cu avionul la înălțimea de un metru față de sol, smulgând, cu o cange amplasată sub aripa stângă, manevrabilă din cabină, stegulețul american, publicul a intrat în delir, începând să ovaționeze prelung. Papană ia apoi rapid din nou înălțime, coborând aproape de firul ierbii, spre a culege, cu cangea de la aripa dreaptă, și celălalt steguleț, al României. Atmosfera era aproape de nedescris. De atâta vacarm și ovații, aerul a devenit parcă irespirabil. Și când, extrem de inspirat, operatorul de la stația de radioamplificare a pus discul cu imnul Americii, mulțimea extaziată a început să lăcrimeze profund. Apoi, nu se știe cum, s-a auzit și imnul României¹⁶⁷, publicul ascultându-l fără a-și întrerupe ovațiile de admirație la adresa pilotului ce reușise ceva nemaîntâlnit în concursurile și în spectacolele aviatice de până atunci.

Papană deja aterizase, strângând mâna, în semn de respect și de mulțumire, mecanicului Fred Henney, care trucidase la confecționarea și la instalarea dispozitivelor mecanice de smulgere a stegulețelor, amplasate sub aripile avionului. Apoi urmări, ca simplu spectator, evoluția celui alt

¹⁶⁷ Imnul României era, la acea vreme, Imnul Regal, denumit și „Trăiască Regele”, după cum începe și primul său vers, din prima strofă. Textul fost compus în anul 1881 de poetul Vasile Alecsandri, dar muzica a fost compusă cu mult timp înainte (1862), de către muzicianul german Eduard Hübsch. Surse: <https://www.digi24.ro/fara-categorie/povestea-implului-regal-interzis-de-comunisti-a-ajuns-sa-fie-cantat-in-inchisoare-917982> și <https://www.youtube.com/watch?v=s5T9wOOA8rs>.



contracandidat al său, francezul Detroyat¹⁶⁸, despre care presa va scrie blasfemic că: „nici Dumnezeu n-ar putea zbura mai frumos”, revenind apoi la sentimente mai bune, titrând „dar departe de-a fi realizat ceea ce a reușit românul Papană în inimile noastre”. Dacă notele ar fi fost acordate de public, succesul lui Papană ar fi fost deplin. Dar, cum juriul avea grila lui de punctaj și poate și niște favoriți printre concurenții ce reprezentau un grup restrâns de țări ce dictau pe atunci performanțele în aeronautică, nu trebuie să ne mire că istoria l-a consemnat câștigător pe francez, nu pe român, la ediția din 1936 a concursului *National Air Race* desfășurat la Los Angeles. Și cecul reprezentând premiul de 9500 de dolari, cel mai mare oferit de la inaugurarea în 1929 a *Thomson Trophy*, a fost semnat pe numele pilotului din Hexagon¹⁶⁹. Totuși, să menționăm că unele surse îl plasează pe Papană pe locul întâi, *ex-aequo* (la egalitate) cu Detroyat, locul doi fiindu-i atribuit contelui von Hagenburg¹⁷⁰. De altfel, cunoscându-l mai îndeaproape pe Michel Detroyat¹⁷¹, Papană

¹⁶⁸ Sursa: https://en.wikipedia.org/wiki/National_Air_Races.

¹⁶⁹ Sursa: https://en.wikipedia.org/wiki/Thompson_Trophy.

¹⁷⁰ Sursa: V. Firoiu, *Aviatorul Alex Papană și destinul lui*, Editura Albatros, 1972, pag. 148.

¹⁷¹ *Michel Detroyat* (28.10.1905–5.10.1956), fiu al generalului Perre Detroyat, în armată și în aviație de la 18 ani, component al primei patrulare de acrobație aeriană a Franței. Sursa: https://fr.wikipedia.org/wiki/Michel_D%C3%A9troyat.

avea să descopere că aveau multe lucruri în comun: născuți în același an, 1905, amândoi ofițeri, fii de general și împătimiți ai zborului acrobatic.

La sfârșitul zilei de 4 septembrie 1936, Papană transmitea consulului României la New York, telegrafic: *După prima zi, succes formidabil!*

Așa și-a început eroul nostru, locotenentul Alexandru Papană, fulminanta partidă de șah a aeronauticii pe cerul Americii, plecând de la peste zece mii de kilometri, de pe meleaguri carpatine, în îndepărtata Californie, ca simplu pion și necunoscut aviator român, având în raniță speranța de a ajunge și de a se transforma, în final, în cea mai importantă piesă și de a aduce pentru țara sa, România, victoria unui măreț nume.

La Los Angeles, Papană a avut prilejul de a se face cunoscut întregii Americi, alăturându-se unei pleiade de cei mai buni piloți americani, europeni și de pe celelalte continente. Numărul său cu stegulețe, din concursul de acrobație aeriană, a fascinat publicul și a atras atenția organizatorilor de spectacole aeriene asupra ingeniozității și măiestriei românului în captarea interesului unor mase mari de oameni. Aceștia îi vor institui rapid lui Papană statutul de vedetă, aruncându-l permanent în lumina reflectoarelor și încercând să-l atragă, cu tenacitate, în profitabile acțiuni mercantile, unde numărul dolarilor din cecuri devenea amețitor, zerourile înșiruindu-se frumos, caligrafic, unul după altul, depășind adesea degetele de la o mână.

Însă Papană era mai curând interesat să lege prietenii cu așii aviației mondiale, bucurându-se nespus că l-a putut cunoaște, *în carne și oase*, pe Millo Burckhard, campion al lumii la zborul pe spate, cu un record de peste patru ore. Tot la Los Angeles s-a împrietenit cu Harold Johnson, campionul de acrobație al Statelor Unite ale Americii, pe care îl va și învinge, ulterior, într-o competiție aeriană. Deși concurenți, a reînnoțit legătura cu vestiții campioni Michel Detroyat și von Hagenburg, cunoscându-l totodată și pe campionul Canadei la acrobație aeriană, Dick Granere. De asemenea, s-a întâlnit și cu celebra aviatoare Amélie Earhardt și cu Howard Hughes¹⁷², realizator de filme, constructor de avioane, dar și un pilot desăvârșit, având în palmares un raid în jurul lumii (New York, Moscova, Irkutsk, Fairbainks, New York) realizat în

¹⁷² *Howard Hughes* (24.12.1905–5.04.1976), aviator american, inginer, industriaș, producător și regizor de film, unul dintre cei mai bogați oameni din lume. O viață de film, care s-a și realizat sub titlul *Aviatorul*, regizat de Martin Scorsese și lansat în SUA la 25.12.2004. Sursa: <https://www.forbes.ro/pilotul-howard-hughes-omagiati-de-longines-193887>.

91 de ore, zburând singur la bord, rezolvând concomitent problemele de pilotaj și cele de navigație.

La Los Angeles, Papană s-a mai întâlnit cu Clares Chamberlain¹⁷³, cel care, la numai două săptămâni de la traversarea în zbor a Atlanticului de către Lindbergh, realizează același lucru, dar zburând fără oprire, cu 300 de mile mai mult, aterizând forțat, în pană de combustibil, în apropiere de Berlin. I-a cunoscut și pe Clyde Pangborn¹⁷⁴, un nume de mare rezonanță pe atunci, care a efectuat primul zbor fără escală peste Pacific, pe Jacqueline Cochran¹⁷⁵, femeia-pilot de renume datorită raidurilor sale de mare distanță și anduranță, dar și pe nefericitul Rascoe Turner¹⁷⁶, cel care a înspăimântat, prin accidentul său, întreaga asistență de la National Air Race (Los Angeles, 1936).

Săptămâna aviatică de la Los Angeles a adunat, potrivit unor informații gazetărești, o cifră record de spectatori, numărând aproximativ trei sute de mii de persoane. Deși nu deținem date privind costul unui bilet și valoarea totală a încasărilor, apreciem că organizatorii și-au scos pârleala, acoperindu-și cheltuielile, iar banii obținuți din reclame, unde America era extrem de pricepută, le-au adus și un profit frumușel. La final, banchetul dat în cinstea celor peste 1500 de participanți, unde a fost prezent și Papană, care nu mai trebuia să ceară bilet de voie de la șeful lui militar din țară, a contribuit la creșterea legăturilor și a prieteniiilor în lumea aviației. Petrecerea a fost, desigur, la fel ca finala zborului acrobatic, generatoare de intense senzații. Doar ne aflăm printre cei mai buni aviatori ai momentului. Louis Armstrong părăsise de șase

¹⁷³ Clarence Chamberlain (11.11.1893–31.10.1976), pilot american, care, cu monoplanul Wright-Bellanca WB-2, a fost al doilea ce a traversat în zbor Atlanticul, într-un raid New York – Berlin, având și un pasager la bord. Sursa: <https://www.iowapbs.org/iowapathways/mypath/2579/clarence-chamberlain-race-cross-atlantic>.

¹⁷⁴ Clyde Edward Pangborn (28 octombrie 1895–29 martie 1958), poreclit „Upside-Down Pangborn”, a fost un aviator american și barnstormer, care a efectuat cascadorii aeriene în anii 1920 pentru Gates Flying Circus. În 1931, Pangborn și copilul Hugh Herndon Jr. și-au pilotat avionul, *Miss Veedol*, cu primul zbor fără escală peste Oceanul Pacific. Sursa: https://en.wikipedia.org/wiki/Clyde_Pangborn.

¹⁷⁵ Jacqueline Cochran (11.05.1906–9.08.1980), pilot american, deținătoare de multiple recorduri de viteză, distanță și altitudine. Sursa: <https://www.britannica.com/biography/Jacqueline-Cochran>.

¹⁷⁶ Roscoe Turner (29.09.1895–23.06.1970), pilot american, multiplu câștigător al National Air Race (1934, 1938, 1939). Sursa: https://www.centennialofflight.net/essay/Explorers_Record_Setters_and_Daredevils/turner/EX22.htm.

ani Los Angeles, stabilindu-se la Detroit, luându-și cu el și *Wonderful World*¹⁷⁷, iar Marcel Budală abia împlinise zece ani și nu putea să vină de la București, să le cânte mesenilor *de-alea țigănești*. Cu toate acestea, s-o fi găsit vreun călător în timp să le gâdile strunele sufletului, fredonând în surdină: *Aviația dă senzația!*



Peste câteva zile, la 8 septembrie 1936, Papană îi scria consulului României la New York:

„Iubite Doamne Consul,

Iată că s-a terminat și povestea cu Race-urile.

Nu-mi este ușor să-ți descriu atmosfera care domnește pe aici, extrema gentilețe a tuturor americanilor și felul cum sunt sărbătorit. Am impresia că oficialii priveau cu oarecare neîncredere participarea mea, iar publicului îi eram evident complet necunoscut. Acum lucrurile s-au schimbat și încă în așa măsură, încât, lucru aproape de necredut, ajunsese punctul de atracție și multă lume venea special să-mi vadă exhibițiile. Îți poți

¹⁷⁷ Sursa: <https://www.youtube.com/watch?v=VqhCQZaH4Vs>.

închipseai dacă mă simt bine, putând astfel să fac să fluture foarte sus culorile noastre dragi.

În privința programului nu am nici o idee. Deocamdată sunt blocat aici de o sumedenie de invitații și apoi am încă câteva fabrici de vizitat. Voi mai sta în consecință aici cel puțin 10 zile, adică până pe la 18–20 septembrie. Vă voi scrie îndată ce m-am fixat asupra itinerariului.

Până atunci îmi permit să sărut mâinile doamnei Tărcăoanu cu tot respectul iar pe dumneata te salut cu multă prietenie, Alex Papană”.

Dincolo de latura oficială, observăm că între locotenentul Alexandru Papană și consulul Carol Tărcăoanu s-au instituit, încă de la început, relații cordiale, chiar de sinceră prietenie, fapt dovedit de bogata corespondență purtată între cei doi români aflați vremelnic pe tărâm american. Vom dezvălui o bună parte din dialogurile epistolare ori telegrafice purtate între acești bravi slujitori ai străbunei noastre patrii, prin care sperăm să putem înțelege cu claritate modul în care Papană și-a petrecut lungul său concediu sub soarele Americii. În țară, îndeosebi în mediul cazon, apropiat eroului nostru aviator, s-or fi găsit destule voci bârfitoare care să-l vadă pe Papană în ipostaze deșănțate, înconjurat de dive, pe malul unui ocean, adulat de ospătari care-i aduceau sticlele de whisky cu roaba. Vom vedea, însă, că realitatea a fost cu totul alta, deși, în unele situații, nici Papană nu a putut să scape de a face nedorite compromisuri.

Pe 11 septembrie 1936, viceconsulul român de la Cleveland (Ohio), Gheorghe Anagnostache, îi comunică lui Papană că este așteptat cu nerăbdare la întrecerile aeriene din Detroit, ce urmau să se desfășoare în zilele de 19 și 20 septembrie.

La 14 septembrie 1936, Papană îi scria, pe aceleași foi cu antetul hotelului Hollywood Plaza din Los Angeles, consulului Tărcăoanu:

„Iubite Domnule Tărcăoanu,

S-a terminat și cu episodul acesta al mitingului de la Los Angeles. Azi dimineată plec spre Detroit prin San Francisco, Sacramento, Elco, Salt Lake City, Des Moines, Lincoln, Chicago. Sper să ajung la Detroit joi după-amiază.

Am primit o telegramă de la domnul Anagnostache prin care mă înștiințează că managerul mitingului mă așteaptă cu plăcere. Rămâne de văzut cum se va traduce în fapt această plăcere. Căci, dacă nu-mi plătește minim 1.000 US, nu iau parte la miting ci mă mărginesc să intru în contact cu Românii de acolo. Aici, la Los Angeles, am stors

cu chiu cu vai 1.000 USD, dar cheltuielile suplimentare s-au ridicat la 320 USD.

În afară de acestea, mi-au oprit 10% niște taxe, dar pare că, zic ei, le voi recăpăta, dacă voi dovedi că cheltuielile mele aici în America sunt destul de mari. Prin faptul că stau aici până la anul, va fi ușor de dovedit. Mi-au spus că consulatul trebuie să se ocupe de această chestie și de aceea te rog foarte mult pe dumneata să vezi ce este de făcut. Alături chitanța lor și încă un imprimat care trebuie completat.

Dacă vine ceva corespondență pentru mine fii amabil și păstrează-o până când îți trimit adresa de la Detroit. Sunt extrem de mulțumit de modul cum au decurs lucrurile și dacă va continua așa îmi pun candidatura la președinția USA.

Multe salutări tuturor, duminică, doamnei omagiile mele respectuoase, Alex Papană”.

Neîndoielnic, scrisoarea ni-l înfățișează pe Papană mulțumit de ceea ce realizase la Los Angeles, arborând, alături de angoasantele probleme cu cheltuielile și banii, un aer optimist, chiar glumeț, prin aluzia că și-ar putea depune candidatura la președinția SUA. A învățat repede că nu poate participa oricând și oriunde la mitingurile aeriene, dacă nu-i sunt compensate costurile apreciabile legate de deplasare, zbor, mentenanța avionului, cazare, hrană, combustibil și câte altele.

Deși, din anumite pricini ce nu sufereau amânare, viceconsulul Andronache nu a putut să-l întâmpine pe Papană, fapt anunțat anterior printr-un schimb de telegrame, ca în aviație, totul a decurs conform planificării. Prezent la mitingul aerian din Detroit, Papană a făcut cu Búkerul senzație prin exhibițiile sale aeriene, euforia spectatorilor atingând cote maxime – nu de la berea băută cu moderație și nici de la bomboanele agricole consumate, cum li se mai zice pe la noi semințelor de dovleac ori de floarea soarelui, servite frumos în cornete de hârtie de către vânzători ambulanți, ci de la giumbușucurile acrobatice ale pilotului român și de la permanentul său *joc cu moartea*.

Concludente apar, în acest sens, rândurile scrise de Papană la Hotel Statler, Detroit, în depeșa adresată chiar a doua zi, pe 21 septembrie, consulului Tărcăoanu:

„Iubite domnule Consul,

Este imposibil să-ți descriu succesul pe care l-a avut demonstrația mea aici și mai cu seamă modul cum m-au primit aici frații români. De pe-acum, mă văd în necesitatea de a mai sta aici câteva zile și voi pleca luni

dimineață la Cleveland și stau acolo cel puțin 5 zile, cred o săptămână. Vă rog să-i scrieți eventual domnului Anagnostache.

Încă o dată multe mulțumiri și cele mai distinse salutări, Alex Papană”.

Consulul îi răspunde imediat, pe 23 septembrie, de parcă nu ar fi avut o *căruță de treabă* cu alte lucruri, felicitându-l pentru imensul succes dobândit la Detroit și rugându-l să-i trimită toate gazetele ce conțineau știri și fotografii despre eveniment, spre a le expedia în țară, la ministerul nostru de externe, să se bucure și românii de acasă de isprăvile aeronautice săvârșite de un pilot român sub cerul Americii.



Pe 28 septembrie 1936, într-o zi de luni, Papană decolează de pe Detroit, luând cap compas spre Cleveland, unde aterizează la ora 11.00. La aeroport este așteptat de către gazda sa, colonelul american B.C. Goss, cel care i-a organizat programul vizitelor la diferite fabrici din oraș, dar și de peste cinci sute de localnici, o parte dintre ei fiind de origine română. După cum se poate vedea într-una dintre fotografiile

apărute atunci în presă, entuziasmul lor la sosirea deja celebrului pilot român este uriaș, înconjurând iute micuțul Búker, căluțul fermecat al lui Alex. Va cunoaște, însă, doar o parte din comunitatea românilor din acest important oraș american, provocând nedumeriri și chiar un schimb de replici epistolare între Societatea Română de Ajutor și Cultură Carpatina și reprezentantul nostru diplomatic:

„Stimate d-le Consul,

În ședința de comitet a societății Carpatina, ținută în seara de 6 octombrie 1936, s-a făcut întrebarea de un membru dacă societatea noastră a fost reprezentată la sosirea domnului căpitan Papană la Cleveland. S-a răspuns că nu a fost, pentru că nu a fost invitată și nici cel puțin informată de sosirea domnului căpitan Papană.

S-a mai făcut întrebarea că oare pentru ce domnul Consul nu s-a gândit și la societatea noastră să ne informeze, ca să putem lua parte și noi oficial ori probabil societatea noastră nu mai este considerată printre societățile care ar merita cea mai mică atenție din partea domnului Consul.

Un mic răspuns, eventual, ar clarifica această chestiune.

Încredințat că veți da toată atenția acestei scrisori, rămân al dumneavoastră, cu deosebită stimă ce vă păstrez.

Pentru societatea Carpatina,

Miron Constantin, președinte; Emil Ramba, secretar”.

Pe 9 octombrie, viceconsulul român, George Anagnostache, răspunde scrisorii primite:

„Stimate domnule Președinte,

Mă grăbesc să vă răspund la scrisoarea domniei voastre din 8 octombrie, căpitanul Papană a fost în tot timpul șederii sale la Cleveland oaspețele colonelului american B.C. Goss, care i-a organizat programul vizitelor la diferite fabrici din oraș, precum și zborul din duminica trecută. Masa de la biserică a fost aranjată din inițiativa personală a părintelui Truția care cunoștea familia căpitanului din țară.

Cu deosebită considerație...”.

Observăm că programul lui Papană era deosebit de încărcat și nu era legat doar de activități aeriene, ci și de fabricile ce produceau avioane, motoare și diferite subansambluri pentru industria aeronautică. Dorea să se documenteze temeinic, pentru a putea alege cea mai potrivită și deloc scumpă aeronavă cu care să realizeze zborul istoric New York – București. Iar Cleveland era cunoscut, în acele vremuri, ca producător major pentru aviație, aici luând ființă, cu ceva timp mai înainte,

*Glenn L. Martin Co*¹⁷⁸., important fabricant de avioane militare, dar și alte întreprinderi de profil¹⁷⁹. Ne dăm seama de acest lucru și din scrisoarea trimisă, la 1 octombrie, de viceconsulul George Anagnostache superiorului său în rang diplomatic de la New York, consulul general Andrei Popovici:

„*Dragă Andrei,*

Căpitanul Papană, care e acum în Cleveland, vrea să viziteze uzinele de avioane Wright din New York. Interesându-se la societate, i s-a răspuns că trebuie să aibă o autorizație specială de la guvern. Te rog să intervii la State Departament pentru obținerea acestei autorizații. Dacă se poate, ar vrea ca permisul să fie fără dată fixă, deoarece nu știe precis când va avea timpul necesar pentru a o vizita. Cu mult drag...”.

După o săptămână petrecută cu folos la Cleveland, pe 5 octombrie, Papană decolează și se îndreaptă spre New York, unde este așteptat de întreaga legăție diplomatică română. Cu o zi mai înainte primise la hotelul Statler, unde era cazat, o telegramă emoționantă de la consulul Tărcăoanu: *Toți dornici să te revedem. Întâlnim la aerodrom luni după-amiază. Multă voie bună și drag!*

După aterizare și urările firești de bun venit, însoțite de călduroasele îmbrățișări românești, Papană îi înmânează consulului un vraf de ziare și reviste, în care se aflau zugrăvite jurnalistice isprăvile sale pe cerul Americii, alăturând și câteva fotografii personale, dintre care una de la Los Angeles, cu avionul puternic angajat cu aripa pe partea stângă, spre a smulge de la sol stegulețul american, care avea o dedicație ce mi-a stârnit interesul: *Dlui Tărcăoanu, prea simpatiful consul român la N.Y., 4-7. IX. 936, Los Angeles*. O poză cât o mie de cuvinte!

În zilele următoare, la legăția română s-a lucrat intens pentru selectarea articolelor și a fotografiilor apărute în ziarele americane și românești din Cleveland și din Detroit asupra zborurilor lui Papană, fiind trimise în țară pe adresa Ministerului de Externe român, cu propunerea de a fi înaintate: *Direcțiunii Presei, spre a se ști și în țară despre buna propagandă ce ne-a făcut-o în America*. Așa am luat și noi cunoștință, după un veac cât o eternitate, despre unele amănunte ale excepționalelor zboruri

¹⁷⁸ Sursa: https://en.wikipedia.org/wiki/Glenn_L._Martin_Company.

¹⁷⁹ Sursa: *Encyclopedia of Cleveland, History*: <https://case.edu/ech/articles/a/aerospace-industry>.

realizate de către eroul nostru sub cer american, pentru care exprimăm întreaga grațitudine Arhivelor Diplomatice Române, care, cu deosebită amabilitate, ni le-a pus la dispoziție.

Un fapt pe linie militară mi s-a părut, însă, extrem de interesant. Dacă în țară, pentru năzbâția cu luarea fără aprobare a avionului din serviciul de luptă și pentru efectuarea unui zbor neautorizat, pentru a vedea, împreună cu un ziarist la bord, mai îndeaproape, deasupra Bucureștiului, eclipsa de soare din 19 iunie 1936, șeful direct l-a pedepsit cu zece zile de arest, propunând chiar amânarea în grad, începând cu octombrie 1936, în America îl întâlnim în documente și în corespondență cu noul grad, cel de căpitan. Firește, domnii generali, șefi ierarhici direct ai comandantului, nu au fost de acord cu acea măsură extremă, dar, după știința noastră, înaintările în grad se făceau pe 10 mai, de ziua regalității. Dincolo de această inadvertență *de jure*, apreciem că, prin tot ce a făcut Papană pe cerul Americii, i-a crescut prestigiul într-o măsură atât de mare, încât, comportându-se, *de facto*, ca un căpitan, toate persoanele cu care a intrat în contact, americani, români ori de alte naționalități, au simțit nevoia să atașeze numelui său acest grad militar. I se recunoșteau astfel atât profesionalismul de excepție, ca aviator, cât și competențele de lider. De altfel, memoriul personal al ofițerului va veni să consemneze înaintarea lui Papană la gradul de căpitan, la data de 10 mai 1937, punând ordine și în aspectele privind legalitatea în acest domeniu.

Privind gradele militare, prin care se instituie o anume ierarhie, generând linia de comandă pe care se bazează legitimitatea ordinului în armată, ar fi multe de zis. Unii se mulțumesc să rămână veșnic cu gradul de locotenent, chiar dacă ajung să conducă o huntă militară și să acapereze puterea statului, caz întâlnit prin Africa meridională. Altor nu le ajunge nici gradul de mareșal, inventându-l pe cel de generalissim, însușit cu megalomanie de Stalin, conducătorul imperiului sovietic rus. Alexandru Ioan Cuza, fondatorul armatei române moderne, rămâne colonel până la sfârșitul vieții, deși ca domnitor al Principatelor Unite a inițiat o mulțime de reforme, inclusiv în domeniul militar, și putea, pe merit, să fie înălțat general. România a avut și câțiva mareșali, dintre care unul singur ca ofițer activ (Antonescu), ceilalți primind acest grad onorific, chiar dacă unii s-au afirmat ca generali pe câmpul de luptă (Prezan, Averescu). Regii României (Carol I, Ferdinand I, Carol al II-lea și Mihai I) au fost toți mareșali onorifici, unii chiar fiind militari

de carieră și având, până la încoronare, funcții la comanda unor mari unități opterive (Ferdinand I)¹⁸⁰.

Istoria relativ recentă a României a consfințit, însă, trecerea în derizoriu a gradului militar, cu influențe extrem de nefaste pentru credibilitatea instituției militare. Civili, îndeosebi politicieni, fără o zi de armată, și-au arogat grade de colonel și de general, iar soldele de grad ale subofițerilor și ale gradaților au ajuns mai mari decât ale ofițerilor superiori și ale generalilor, unii chiar activând în aceleași unități. Mare bulibășeală, ca să nu-i spun trădare națională. Și asta în condițiile în care războaiele colcăie pe strada noastră, iar armatei, dulăul de pază al nației, i s-a luat atât blidul de mâncare, cât și preșul de la ușa țării. Așa că, Alex, bucură-te că, chiar dacă nu ți-a plăcut armata, așa cum a fost ea, bună, rea, pe vremea ta, ea avea principii, reguli, demnitate și onoare, fiind iubită de popor și de unii conducători. Iar ultimele tale grade, atât de locotenent, cât și de căpitan, rămân cele mai frumoase din cariera oricărui ofițer respectat într-o societate *normală la cap*.

New York l-a copleșit pe Papană cu puzderia de acțiuni, vizite, întâlniri, proiecte. Din Los Angeles, Bert Shoemaker tot insista să-l accepte ca impresar, spre a-i lua toate grijile privind viitorul situației sale financiare, garantându-i celebritatea și împlinirea proiectelor sale, inclusiv de achiziționare a unui avion performant cu care să realizeze mult doritul raid New York – București și chiar unul în jurul lumii.

Îl preocupa, însă, discuția avută la Detroit, la un dejun, cu Ezel Ford Jr., magnatul automobilului american. Acesta îi mărturisise că:

„M-am amuzat ca spectator și m-a animat ca patriot inițiativa dumitale cu stegulețele, la mitingul din Los Angeles. Ai făcut un bun serviciu țării dumitale și totodată Statelor Unite ale Americii, în acea demonstrație în care ai dovedit că ești un aviator curajos și iscusit, un bărbat ingenios, capabil. Mi-ai plăcut, domnule Papană. Aștept propunerea dumitale în favoarea automobilelor Ford. Gândește-te! Vei fi iubit ca un Fred Astaire și plătit ca Greta Garbo. Să nu mă refuzi, domnule Papană, că mă deziluzionezi. Eu prețuiesc oamenii care știu să spună da, nicidecum pe cei care-l practică pe nu”¹⁸¹.

Îl reîntâlnise și pe colonelul Bidell Smith, pe care îl cunoscuse cu patru ani mai înainte, la concursurile de bob de la Lake Placid. Acesta

¹⁸⁰ Sursa: https://ro.wikipedia.org/wiki/Lista_mare%C8%99alilor_Rom%C3%A2niei.

¹⁸¹ Sursa: V. Firoiu, *Aviatorul Alex Papană și destinul lui*, Editura Albatros, 1972, pag. 150–151.

îl introdusese în cercul lui de prieteni, cu persoane deosebit de influente, care i-au făcut propuneri care mai de care mai ametoare. Prin colonelul în rezervă Ralph Hansley, l-a cunoscut, în vila sa de pe țărmul Pacificului, la câteva partide de tenis și de bridge, pe *regele petrolului californian*, Clarence Bessemeyer. Snopindu-l la ambele sporturi, acesta, ce se credea invincibil pe toate continentele la bridge, recunoaște că și-a găsit în aviatorul român *nașul*, încercând prin propuneri extrem de avantajoase să-l mențină în cercul apropiat de prieteni. A avut întâlniri și cu persoane din lumea filmului, ale căror nume erau pe buzele zecilor de milioane de americani, cu inițiative ce vizau să umple sălile de cinematograf de pe întreg cuprinsul Americii.

Avusese de-a face cu oameni extrem de importanți, oameni iubiți sau urâți pentru banii lor, pe care era bine să-i ai alături, nu împotriva. Însă Papană nu uită că este ofițer activ în armata română, că este obligat prin jurământ să-și servească patria, nu magnați și regi ai unor industrii prospere, fiind trimis în America pentru realizarea legendarului zbor New York – București. Așa că, deși se simte încolțit de toți, fiindu-i greu să discearnă care îi vrea cu adevărat binele și care îl ia drept *găina care poate face ouă de aur*, le zice tuturor *pas*, ca la poker. Însă problemele lui cele mai mari au fost damele. Gândește profund. Nu merită să-și trateze viața ca un nebunesc joc de cărți. S-ar afla ca la ruleta rusească, unde butoiașul revolverului are plinul făcut. Fără niciun locaș liber. Viața lui valorează cât un cartuș? Cu un aer de scamator, un neuron amărât, singurul ce-l mai simțea valid pe sub scăfârliia lui cătrănită, gata să cadă într-o cruntă depresie, scoate din mâneca mascată de un mănunchi de dentrite cartea câștigătoare. O damă, firește! E sufletul lui pereche și are un nume: Dina. Soția de care divorțase ca un zevzec, înainte să vină în America. Lasă mândria și prostia deoparte și, simțindu-se pentru o secundă deștept, se repede la telegraf, scriindu-i: *Am mare nevoie de tine, Dina! Fără tine, sufletul meu e pustiu, fără niciun rost! Vino, cât mai curând cu puțință lângă mine, în America. Te iubesc nespul! Al tău, Alex.*

Firește, nu acesta a fost textul adevăratei telegrame, dar undeva pe aproape. Bănuim și că nu a fost doar una, ci un schimb de mai multe telegrame între cei doi foști soți. O deplasare în America este dificil de organizat în scurt timp și astăzi, când există curse aeriene transatlantice ce zboară cu peste 1000 km/h, dar fără pașaport valabil cu vize și asigurări de tot felul nu poți să te pornești la drum. Descoperind în Arhivele Diplomatice Române că *doamna Dina Papană, soția Căpitanului Aviator*

Alexandru Papană este titulară a pașaportului român nr. 193554 emis de Ministerul de Interne la 23 octombrie 1936, nu puteam să nu mă întreb: De ce și-a scos Dina pașaport tocmai atunci? Nu cumva demersul ei era legat de plecarea iminentă în America?



Așa că, fără a mă încrede stupid că posed vreo brumă de aptitudini în iscodeala profesionalizată, apreciez că prima telegramă către Dina a fost trimisă de Alex chiar din primele zile ale lunii octombrie. Apoi, cu sprijinul legației române la New York, în mai puțin de trei săptămâni, pașaportul a fost emis. I-ar mai fi fost necesare încă vreo șase săptămâni, timp în care să-și facă bagajele, să identifice mijloace și orare de transport. Probabil Orient Expresul pentru a traversa Europa, apoi alt tren pentru a ajunge într-un port de unde să ia vaporul către America. Cam astea erau condițiile pentru un om obișnuit de atunci, chiar dacă se bucura de o anume stare materială. Extrem de greu pentru oricine în acele vremuri. Darămite pentru o femeie! Dar cine iubește învinge! Dragostea nu cunoaște piedici! Așa că, pe la început de decembrie, Moș Neculae îi va aduce lui Alex cel mai prețios dar. Pe Dina! În carne și oase, nu doar în vis, sub formă de hologramă.

NEW YORK – BUCUREȘTI. RAIDUL RĂMAS ÎN APUS

Menit să deschidă podul aerian între românii de pe cele două continente, raidul New York – București atât de dorit de Papană a fost *piatra*

lui de moară, care îi va măcina întreaga ființă și, într-o bună măsură, existența. Dar, cum se zice pe la noi: *Ce ți-e scris în frunte ți-e pus!* Așa că, scoasă la lumină din sufletul său de român, ideea pentru care Papană venise în America începea să prindă putere și concretețe, chiar dacă mulți i-au zis că se afla *la ani lumină* de la primul zbor peste Atlantic și bătăliile se dădeau, în materie de recorduri, la ocolul lumii în avion. Pe 21 mai 1937 deja se împlineau zece ani de la memorabilul zbor al lui Lindbergh, bun prilej de a înscrie și România, în ciclul manifestărilor aeriene ce urmau a fi organizate, cu un raid în premieră, New York – București. În această direcție, lucrurile începeau să se miște și din țară, căci reprezentanții diplomatici români din Statele Unite ale Americii depuneau întreaga lor silință ca pregătirile raidului să fie urgente. Iată, în acest sens, scrisoarea trimisă de șeful legației române la New York, adresată viceconsulului său din Cleveland (Ohio):

ROYAL LEGATION OF ROMANIA
WASHINGTON, D.C.

24 nov. 1936

Iubite Domnule Anagnostache,

În mai 1937 va avea loc un zbor între New York și Paris, organizat din inițiativa franceză pentru a comemora a 10-a aniversare a raidului lui Lindbergh. Între competitori pentru cupa Cot și premiile care vor fi decernate va fi și domnul căpitan Papană care își construiește un avion special, care, am convingerea, îi va asigura bune șanse de reușită.

Costul acestui avion, inclusiv asigurarea este de aproximativ 75.000 USD. Din țară va primi circa 40.000 USD, rămânând ca restul să fie adunat de domnia sa. Mă gândesc că românii de aici ar avea o excelentă ocazie să contribuie la reușita acestui proiect care va avea darul să aducă glorie țării noastre, mai cu seamă că avionul ar purta un nume care va atrage atenția lumii asupra intangibilității frontierelor noastre, ca de pildă „Alba Iulia 1918”. Ideea mea ar fi să se formeze un comitet de inițiativă, care ar propune celor 3 ziare „America”, „Solia” și „Viața nouă” să deschidă liste de subscripții pentru acest avion. Cei care ar contribui ar fi înscrși în „Cartea de aur”, care ar fi dăruită apoi bibliotecii Academiei Române pentru veșnică păstrare. Contribuțiile minime ar fi de 2 USD și fiecare dăruitor va fi îndreptățit să trimită cu avionul o carte poștală, anume desenată și tipărită în acest scop, rudelor din țară. Pe cartea poștală ar figura și suma cu care a contribuit trimițătorul.

Afară de aceasta, dacă domnul Papană va câștiga un premiu și, cum am spus, are foarte bune șanse, surplusul ce va rămâne după achitarea costului aeroplanului va fi împărțit între cele 3 ziare, proporțional cu suma ce a colectat fiecare, pentru a-l întrebuința la un scop de binefacere după placul ziarului. Astfel „Solia” și „Viața nouă” ar putea vărsa partea lor la „Vatra Episcopiei”.

În fruntea tuturor listelor voi figura personal cu contribuție mai mare, tot astfel ceilalți membri ai legației.

Prin urmare, te rog ia contact imediat cu părintele Truțilă, în absența Preașfinției Sale și cu domnul Balindu, sondându-i discret și cerându-le părerile pe care te rog a mi le comunica numaidecât.

Cu cordiale salutări...”.

Până atunci, Papană n-a stat degeaba, vizitând câteva fabrici constructoare de avioane capabile să zboare fără escală la mari distanțe. Despre aparate de serie nu putea fi vorba, întrucât nu dispuneau de caracteristicile tehnice necesare unui raid de anvergură, așa că marii industriași americani din aeronautică îi propun lui Papană construirea unui nou avion, dar costurile se dovedeau a fi prohibitive. Un Lockheed 14, echipat cu două, nu doar unul dintre motoarele Pratt & Whitney, de 750 CP părea o soluție bună, dar prețul era negreșit de mare, iar rata accidentelor, deloc de neglijat. Au urmat zile și nopți de studii și de calcule. Vestea că Papană caută un avion pentru a zbura fără escală până la București se dusese peste tot în lumea aeronauticii. Care mai de care, afacerist, industriaș, intermediar îl căutau cu tot felul de propuneri. Multe dintre ele erau aberații ori fantezii, crezând că au în față un pilot bun și atât, novice în problemele tehnice. Se înșelau, firește și, văzând că nu și-au găsit fraierul, *plecau cu coada-ntre picioare*. Dar, ca la șah, când studiezi prea multe variante, riști să intri în criză de timp și să faci o mutare greșită. Nu o dată s-a dovedit că intuiția, adică prima mutare ce-ți vine în minte, poate fi și cea mai bună. Ea nu vine, totuși, din senin, ci din experiența adunată în subcoștient și relevată la momentul potrivit. După unii, chiar prin interogarea conștientului colectiv. Ce bine ar fi fost dacă ar fi putut să-i întrebe pe Vuia și pe Vlaicu:

– Traiane, Aurele, dați-mi un sfat! Ce să fac? Cum aș putea găsi un avion cu care să trec imensul lac? Au zborul ista, din America-n Carpați, nu vă e pe plac?

Noi aflăm, însă, că, după o matură chibzuință, Papană s-a oprit la *Compania de Avioane Bellanca*, fondată în 1927 de către Giuseppe Mario

Bellanca, la care lucrase o vreme și românul George Fernic. Probabil s-a confruntat cu aceeași veche problemă: *alegerea ofertei cu prețul cel mai mic*. În marea majoritate a cazurilor, însă, prețul mic ascunde hibe mari, prin calitatea redusă a materialelor și a ansamblurilor, a forței de muncă slab calificată și, evident, mai prost plătită, a gradului extrem de scăzut de introducere în procesul de producție a unor invenții și inovații, adică, a ceea ce am putea spune într-un vulgar limbaj: *ultimul răcnet al tehnicii*. Dar, cu fonduri sărace, din care doar jumătate erau certe, provenind din bugetul statului român, restul urmând a fi obținute de Papană *cum o ști el*, dar fără a știrbi în vreun fel demnitatea și onoarea lui de ofițer activ al armatei (cum spune românul: *și cu burta plină și cu mămăliga-n traistă*), soluția contractării unei fabricuțe fără a prea multă notorietate a părut unica posibilă.

Deși unele surse susțin că de-abia la începutul anului 1937 Papană s-ar fi decis pentru un avion fabricat de Bellanca, se pare că un contract în derulare cu respectiva fabrică exista încă din noiembrie 1936, după cum se poate vedea din următorul document:

27 noiembrie 1936

*D-lui Consul al României
New York*

Domnule Consul,

Am onoarea a vă ruga să binevoiți a contrasemna alăturatul cec numărul 4 în suma de 29,000\$ la ordinul Bellanca Aircraft Corporation.

Suma reprezintă primul vărsământ în contul aeroplanului ce zisa fabrică îmi construiește pentru zborul trasatlantic.

Căpitan Alex Papană

Ia să vedem, acum, ce e și cu Bellanca asta. Pe atunci, cu cei aproape cincizeci de angajați, părea mai degrabă un atelier ceva mai mare, decât o fabrică de avioane, în toată regula. Producea, îndeosebi, avioane mici, monoloc. Și la acelea, doar partea de celulă, aducând de la alte zece fabrici celelalte părți și subansambluri ale avionului. Fiind amplasat pe malul lacului Delaware, în Pennsylvania, nu prea departe de New York, cereau deseori, evident contra cost, sprijinul specialiștilor din marile uzine amplasate în marea metropolă americană pentru aducerea și instalarea pe avioane a motoarelor și a celorlalte echipamente ce necesitau un grad sporit de pricepere și de profesionalizare. Astfel că, la Bellanca, practic se ansamblau avioanele, aceasta achiziționând, alături

de motoare, aproape toate celelalte elemente constitutive ale aparatului de zbor: trenuri de aterizare, aparatura de bord, instalația electrică, sistemele de navigație și multe altele. Până acum, aici nu se pusese niciodată problema de avioane cu două sau trei motoare. Dar, pentru a prinde comanda lui Papană, s-au angajat s-o facă, deși experiența lor în domeniu era extrem de săracă. Pe de altă parte, au fost și singurii care au acceptat să-i facă lui Papană un avion special pentru marile raiduri, într-un timp extrem de scurt și la prețul pe care și-l permitea românul. Astfel, și-au înghețat lucrul la celelalte comenzi și, de bună credință, au purces de îndată la fabricarea avionului.

Astăzi, așa ceva pare nebunesc. Semăna cu fabricarea artizanală a unui automobil acasă, în curtea unui mecanic pasionat de meseria lui. Un avion este, totuși, altceva. Mulți i-au spus să achiziționeze un avion gata fabricat, chiar unul dintre acelea cu zboruri multe la activ, pe care să-și instaleze echipamentele necesare unui mare raid. Costurile erau, într-adevăr, mai mari, cum mari mi se par acum și ambițiile sale de a i se fabrica un avion nou, special pentru el, cu care nu doar să treacă oceanul spre a ajunge acasă, în România, ci și să cucerească lumea, alungând norii de pe toate continentele.

Să ne întoarcem la problema banilor. Chiar dacă din țară avea asigurați 40.000 \$, pentru ceilalți, minimum alți 35.000 \$, trebuia să facă eforturi pentru a-i obține din America. De la românii de-acolo, prin prestațiile sale la mitingurile aeriene, unde încânta publicul plătit cu acrobațiile realizate la bordul Búkerului său și de oriunde se putea. Mai trebuia să se întrețină și pe el, cazare, masă, lucruri de igienă personală, dar și avionașul său, căluțul fermecat, consuma – nu jăratec, ci dolari



pentru staționarea într-un hangar, pentru plata mecanicului ce-l avea în întreținerea curentă și, firește, pentru combustibil pentru zbor. Și începând cu luna decembrie, odată cu sosirea Dinei, preconiza creșterea exponențială a cheltuielilor personale. *Așa că, zbate-te, Alex și muncește! Adună bani, nu-i risipi! Chiar dacă, de când e Lumea și Pământul, Domnul a dat, Domnul a luat. Fie numele Domnului veșnic lăudat!*

Cu toată disponibilitatea afectivă a românilor din America de a sprijini înfăptuirea Marelui Raid, s-a dovedit că posibilitățile materiale ale acestora nu erau dintre cele mai bune. Putem sesiza cu ușurință acest lucru, prin parcurgerea corespondenței dintre reprezentanții diplomați români implicați în acest dificil demers:

1 dec. 1936

... Am vorbit cu părintele Truția asupra posibilității ridicării de fonduri printre Români de aici pentru avionul căpitanului Papană. Pe domnul Balindru îl voi vedea mâine.

Părintele Truția m-a asigurat că, atât personal cât și prin „Solia”, va da tot concursul acestui proiect. După părerea domniei sale, însă, va fi foarte greu, dacă nu chiar imposibil, de a strânge mai mult de 3000–5000 USD și această sumă numai dacă se obține colaborarea tuturor ziarelor și organizațiilor românești din America.

Prima piedică este criza din ultimul timp care a lovit greu pe foarte mulți români, unii pierzându-și economiile în băncile închise, alții pierzându-și proprietățile și alții stând fără lucru ani de zile. E drept că situația românilor s-a îmbunătățit acum în urmă, însă nu îndeajuns, ca să reînvie dărnicia lor din trecut. Părintele Truția mi-a dat ca exemplu cele 2 proiecte la care Români au fost chemați să contribuie în ultimii ani: Camera română de la Universitatea din Pittsburgh și Vatra Episcopiei. Primul proiect, deși început înainte de criză, când condițiile de lucru și de câștig erau foarte favorabile și când era mai multă armonie în coloniile noastre, de abia a putut înjgheba 8.000 USD. Al 2-lea, pornit cu mare entuziasm, înaintează foarte încet.

A 2-a piedică, după părerea părintelui Truția, este întreprinderea de tristă amintire a aviatorului Fernic la care mulți români, mai ales dintre cei care ar putea contribui acum, au pierdut sume însemnate. În cazul parohiei domniei sale se adaugă apoi planul deja început de reclădire a sălii parohiale, care a pus biserica în datorie de 10.000 USD, la plățirea căreia au fost chemați să contribuie toți parohienii.

Indiferent însă de toate aceste greutateți, părintele Truția m-a asigurat de concursul domniei sale. Crede însă că, dat fiind conflictul actual dintre Episcopie și conducerea Uniunii și Ligii Românilor, nu în Cleveland, ci mai degrabă în New York să se formeze Comitetul de inițiativă. Domnia sa este de părere apoi, că acest comitet să fie compus din persoane care n-au fost amestecate în frământările actuale din coloniile românești.

Voi comunica peste câteva zile și părerea domnului Balindu...

4 decembrie 1936

... Am discutat proiectul căpitanului Papană și cu domnul Balindu, care mi-a promis că pune ziarul „America” la dispoziția Comitetului pentru campania de fonduri. Și domnia sa este însă foarte sceptic asupra posibilității ridicării unei sume mai mari de 5.000 USD de la români. Argumentele sale sunt la fel cu ale părintelui Truția pe care i le-am comunicat în scrisoarea mea din 1 decembrie.

Observăm că, în pofida greutăților, comunitățile de români constituite în jurul parohiilor și al asociațiilor etnice au sărit să ajute cum au putut la strângerea de fonduri pentru realizarea de către Papană a raidului New York – București. Să-i amintim, printre cei solicitați să dea o mână de ajutor la acest mare proiect, pe: Prea Sfinția sa, Policarp Pompiliu Morușca din Cleveland (Ohio); Părintele Ioan Spătariu din Youngtown (Ohio); J.N. Barbu, redactor al ziarului *America* din Cleveland (Ohio); Părintele St. At. Opreanu, redactor al ziarului *Solia* din Detroit (Michigan); George Zamfir, redactor al ziarului *Viața Nouă*, din Detroit (Michigan); Matei Cazan, redactor al ziarului *Românul Liber*; Nicolae Balindu, președinte al *Uniunii și Ligii Societăților Române din America*, din Cleveland (Ohio); Ioan Lica Jr., președinte al *Uniunii June*, din Alliance (Ohio); Constantin Buțiu, președinte al *Rho Alpha Sigma*, din Hamtrasck (Michigan); Societatea *Transilvania – Bistrițană*, din Farrel (Pennsylvania); Societatea *Bănățană – Vasile Alecsandri*, din Philadelphia (Pennsylvania). Și, bineînțeles, să nu-l uităm pe părintele Truția, parohul bisericii din Cleveland (Ohio), prieten al familiei Papană.

Între timp, Papană cercetase o sumedenie de date privind aparatura de bord necesară echipării avionului cu care să execute raidul New York – București, fiind admis la cursurile de navigație ale companiei Pan America Air Lines, una dintre cele mai prestigioase, de-a lungul vremii, în domeniul aeronauticii. A fost primit fără probleme la aceste cursuri, beneficiind, în afara numelui său, și de calitatea de membru

al Aeroclubului Statelor Unite ale Americii, omagial acordată, în urma participării sale de excepție la manifestările aviatice desfășurate în California și în alte state americane.

Se apropia iarna și organizatorii concursurilor de bob îl asaltau să participe la unele dintre competițiile hibernale ce urmau să se desfășoare pe continentul american. Interesele erau mari, căci prezența pe afiș a unui campion mondial la acest sport ar fi crescut substanțial cererea de bilete și interesul spectatorilor. Deși inima-i cerea să se mai dea măcar o dată cu bobul pe pârtiile americane, iar cheltuielile îi erau în totalitate suportate de către organizatori, alături de posibilitatea încasării unui cec bunicel ca participant de onoare și chiar a unuia substanțial, dacă va câștiga vreun premiu, Papană se învățase să spună *nu*, rămânând concentrat pe aviație.

Acceptă, în schimb, dintre multele invitații, să participe la una dintre cele mai importante competiții aviatice americane: cursa Miami – Havana, de mare atracție în cele două Americi, de Nord și de Sud, alături de campionatele acrobatice ale celor două continente. Printre competitori, o mare parte dintre cei cu care s-a confruntat și la Los Angeles, chiar și ghinionistul Rascoe Turner, complet refăcut după accidentul de la National Air Race. Să-i mai adăugăm și pe căpitanul Seversky, numit și *vânătorul de stele*, reprezentând emigrația rusă, pe Tex Rankin, acrobatul cu două trofee internaționale în palmares, pe Art Chester și pe Harry Crosby, pe Paul Mantz și pe Frank Clark, ce formau *Hollywood Duo*, care executau acrobație în dublu, asemănător *dracilor roșii* de la noi, formația lui Pantazi, Gherasim și Manolescu (sau Ivanovici).

Și, întrucât egalitatea de sex era în America la ea acasă, la competiții nu puteau lipsi femeile, la fel de curajoase ca bărbații, amintind aici pe Louis Thaden, supranumită de ziariști *femeia cu dolari*. Renumere ce i s-a datorat faptului că ea cucerise o ediție a faimoasei curse aviatice New York – Los Angeles, măsurând 4000 km, și obținuse premiul cel mare în valoare de 15000 \$, plătiți cash, *la fața locului*, în fața publicului entuziast, la puține minute după omologarea probei. Bani mulți pentru acele timpuri, dar și azi nu par a fi puțini. Probabil a fost escortată de poliție până la hotel, unde s-a repezit să-i depună grabnic la seif.

Din competiție nu putea lipsi nici celebra Amélie Earhardt, *învingătoarea oceanului*. Apoi, pe afișul *săptămânii de pe coasta Floridei* figura și Earl S. Stein, parașutista cu care făcuse salturi de antrenament

și Smaranda Brăescu, în 1932, când, la Sacramento, doborâse recordul mondial absolut.

Iar faptul că în fruntea pleiadei de iluștri aviatori și-a anunțat prezența și Howard Hughes, cel despre care se spunea că *adună dolari pe pământ și kilometri pe cerul lumii*¹⁸², nu putea decât să-i facă pe organizatori să-și frece mâinile de bucurie, iar pe spectatori să-și pregătească palmele pentru interminabile aplauze.

Aflat aproape întotdeauna acolo unde un eveniment aeronautic de mare amploare era pe cale să înceapă, *eroul Atlanticului*, Charles A. Lindbergh, nu putea lipsi, încoronând o competiție aviatică de pe tărâm american care își sporea, de la an la an, renumele.

Papană nu va ezita să participe cu Búkerul său năzdrăvan, decolând de la New York cu plinul făcut și cu rezervorul suplimentar *ochi*, căci avea de zburat neîntrerupt aproape 2000 de kilometri. La Miami, dincolo de dorința de a-l revedea pe cel care fusese primul ce traversase în zbor Atlanticul, cu care se întreținuse în vară, la Berlin, și de a-i cere noi sfaturi pentru proiectatul său raid, mai exista un motiv pentru care inima începea să-i bată într-un ritm nebunesc. O va revedea pe Dina! Având-o alături, nimic nu-i mai putea sta în cale. Iar cei din Miami și Havana nici nu aveau încă a bănuși că, în fruntea întrecerilor aeriene, va trona, *ca cireașa pe tort*, chiar el, românul Papană. Îi trimisese din vreme o telegramă cu următorul conținut:

„*Te aștept la Miami unde fără tine nu voi mai reprezenta nimic. Tu rămâi cel mai de preț trofeu al vieții mele. Îmbrățișări, Alex*”.

Răspunsul nu a întârziat să-i parvină, mai ales că, potrivit unor deducții și coroborări de documente oficiale, preparativele venirii ei în America erau începute în urmă cu două luni:

„*Plec spre tine, dragostea și mândria mea. Îmbrățișări. Dina Papană*”¹⁸³.

Semnase cu numele de Papană, deși, după neghioaba despărțire, pe certificatul de divorț revenise la numele de Isvoranu. În fapt, dragostea ce i-o purta lui Alex rămăsese neștirbită, ca o stâncă. Revenirea la numele de Papană o va face, în cel mai scurt timp posibil, chiar sub cerul Americii, unde Codul Civil al Statelor Unite permitea, fără alte formalități și fără zăbavă, refacerea căsătoriei între partenerii despărțiți prin divorț, odată cu consimțământul neechivoc al acestora.

¹⁸² Sursa: V. Firoiu, *Aviatorul Alex Papană și destinul lui*, Editura Albatros, 1972, pag. 157.

¹⁸³ Sursa: V. Firoiu, *Aviatorul Alex Papană și destinul lui*, Editura Albatros, 1972, pag. 165.

Nu știm cu exactitate data revederii la Miami a celor doi foști soți, dar credem că ea a avut loc înaintea marilor întreceri aviatice, undeva în prima săptămână a lunii decembrie 1936. Au urmat câteva zile și nopți fierbinți, în concordanță cu sentimentele reîmpărtășite și cu vibrațiile înalte, specifice reîntâlnirii pe aceeași frecvență a unor inimi tinere, pereche.

Îmi imaginez, totuși, printre săruturi, un schimb de gânduri purtat într-un limbaj astral, care să ne arate ce forțe au lucrat cu așa meșteșug, încât să-i unească din nou pe cei doi îndrăgostiți. Nu deslușesc mare lucru, așa că îl întreb franc pe Alex, într-o toană ce-mi vine o dată la o sută de ani:

– *Ce te-a apucat, Alex? Nu te întreb de ce ai divorțat, ci cum de ți-a venit mintea la cap și ai chemat-o pe Dina, să fiți iar împreună?*

– *Nu știu, îmi răspunde vădit descumpănit. Cu toate eforturile depuse și succesele dobândite, simțeam că mă lovesc de un zid și că o avalanșă de lucruri și de necunoscute se prăvălesc peste mine, ca într-o grămadă la rugby, în care sunt prins dedesubt. În Los Angeles, la un moment dat, mă simțeam așa de amețit, încât a fost mai-mai să cad pe stradă. Mă ia cineva de mână și mă așază, în dugheana lui, pe un scaun, dându-mi ceva să beau. La început am crezut că am nimerit în vreo drogherie, la vreo apotecă. Pe urmă, când am început să-mi revin, am priceput că mă aflam la un șaman care mă liniștește, spunându-mi că voi fi bine, dar că lucrează asupra mea niște spirite. Să încerc să fiu treaz la noapte, când ar trebui să rețin cât mai multe. Eventual, să am lângă mine ceva de scris și o coală de hârtie. Apoi, complet refăcut, am plecat la hotel nițel bulversat de ce-mi spusese șamanul și necrezând o iotă din bazaconiile astea. Adorm ca un prunc. Spre miezul nopții, în vis ori aievea, îmi apare o făptură diafană, căreia nu i-am putut desluși cu claritate chipul, dar care, după glasul duios și blând, părea a fi Dina mea. Îmi spune că o cheamă Sonia și vine de la mare depărtare să mă ajute. Și cine ești tu, Sonia, o întreb, cu ochii întredeschiși, privind spre geamul palid luminat de razele lunii? Numele îl port din vechime, de la triburile vecine cu țara ta, îmi răspunde făptura. În vechea Elada mi se spune Sofia și țin cheile de la camera cu bunătăți ale înțelepciunii. În Hindi, numele meu înseamnă iubire. Ca să înțelegi, Alex, deși este mai greu, sunt iubirea și înțelepciunea împreună. Exact de ce au nevoie oamenii pentru a izbândi în viața lor pământeană. Și tu, Alex. Apoi mă luă la rost, că nu îmi vede pe măsută coala de hârtie și ceva de scris. Că vrea să-mi dicteze ceva. Să-mi spună cine sunt și ce se*

va întâmpla cu mine. Se purta de parcă mi-ar fi fost profesoară, iar eu, un elev corigent. Numai că nu eram în bancă, ci în patul meu de hotel. În timp ce orbecăi după cele de scris, spre a-i face pe plac, îmi spune: Uite, Alex. Tu și toți oamenii sunteți ca grăunțele de nisip într-o clepsidră. Că, dacă ți-aș spune că te aflu într-o realitate virtuală, un soi de Matrix, n-ai înțelege nimic și nu am vreme să-ți explic chiar totul. Apoi, nu i-am mai auzit vocea, iar mâna a început a scrie singură. Când am terminat, fâptura prinse a se subția și a străluci din ce în ce mai tare, până dispăruse. A rămas doar hârtia pe care scrisesem ca un somnambul ceva. Habar n-am ce. Aleg să adorm. Că și mâine este o zi. Dimineată încerc să-mi descifrez hieroglifele. Înțeleg că doar sufletul meu pereche mă poate ajuta să răzbat în viață. Și, cum alt suflet pereche, decât Dina, nu cunosc, am chemat-o la mine. Aici, în America. Știu că nu crezi nimic din balivernele astea. Nici eu nu le-aș crede, așa a fost. Sau mi s-a părut c-a fost. Uite, îți dau din sertărașul meu de memorie akashă ce mi-a dictat atunci Sonia. Poate tu, fiind mai deștept cu o sută de ani decât mine, vei înțelege mai multe.

– *Interesant, Alex! Nu știi cât pot fi eu mai deștept, dar cititorii cărții despre tine sunt sigur că sunt. Așa că le las lor, în continuare, să decodifice, cum vor crede de cuviință, slovele venite din eternitate pentru muritori și vremurile lor nemuritoare.*

Mă întorc în secolul meu și la masa mea de scris și, vrând-nevrând, mă țin de cuvânt, lăsându-mi mâinile de pianist să cânte pe tastele laptopului înțelepciunea și iubirea transmisă de Pronia. Sau parc-o chema Sonia:

Sunt un grăunte de nisip, într-o clepsidră poposind, ce-așteaptă, de milenii, să se sfârșească Lumea și Timpul. Am amețit și obosit de câte ori mâna Divină m-a răsucit și ridicat, de câte ori am coborât, singur, Olimpul.

Deodată, lângă mine, apare ori poate doar mi se năzare un mic bob, strălucind nespus de tare, ce-mi șoptește tandru, duios:

– *Îmbrățișează-mă frumos și am să-ți fac o bucurie mare!*

Era din aur pur și-am îndrăgit-o îndată, de parcă ar fi fost fata din basme, fermecată.

– *Iubește-mă, îmi spune, cu patimă și foc, iar de îți sunt pe plac, sărută-mă, pe loc! Din trupul meu și din a ta strânsură, îți voi face, pe dată, o trainică armură.*

În jurul nostru, semeni, miliarde, însingurați și rătăciți, coboară în clepsidră, sperând vremuri mai calde. Dar ritmul lor se schimbă brusc.

Clepsidra se zgâlțâie rău, accelerăm spre hău, prin orificiu îngust și nu știam Stăpânul în ce ape o să ne scalde.

Un gând răzbate-atunci prin mintea-mi de siliciu: Să ne iubim, năprasnic, departe de orice viciu. Încep să ard ca-n creuzet. O mantie mă-nvelește lent și simt cum mă poleiește, încet-încet, cu aur daco-get.

Un bobârnac din Spațiu, Clepsidra țândări face, iar pe Planeta albastră e din nou Pace. Liber, înlănțuit, cu aurul pe mine risipit, respir, în Lumina Divină, o Bucurie Lină, pe care-o sorb, de-a dreptul, liniștit.

O Lume se Sfârșește, o alta stă să-nceapă.

Ce bine-mi e în Țara cu munți, câmpii și apă!

Din Stânca sfârâmată am fost grăunte, întemnițat în Timp. Mă odihnesc, acum, în albia din poalele unui Nou Olimp și-mi plâng semenii, praf de stele, ce hoinăresc, gonind, în coada unei Comete chele. Absolvit de Rele, întreb gânduri rebele:

– Era mai bine-n Clepsidră, cu turma de nisip ori singur, eu, prin cioburi de oale și ulcele?

Mă prinde-un Dor imens de a călători prin stele...

Da. Ciudat. Săracul Alex! Se pare c-a luat-o razna. Intrase în depresie și neuronii atât i s-au îmbârligat, că începeau a-și face de cap. Bine că, de-acum, o are pe Dina alături de el, căci mai are multă treabă de făcut pe pamântul și, mai ales, pe cerul Americii. Dar și eu, care am dat cu bidineaua pe păreții albi ai colilor de hârtie, desenând cai verzi, ar trebui



să revin la munca de jos a hârțogarului și a cârpaciului condeier, născocitor de povești cu aviatori, unde viața și senzația transformă oameni simpli în eroi actori. Așa că, pân-oi fi și eu oale și ulcele, mai am de scris. Să bag pe foc alt snop de idei surcele și să vedem, Papană, la Miami, la concursuri, ce loc a prins?

Dar parcă v-am spus. Primul, firește! Câștigase atât concursul de acrobație aeriană, cât și cursa Miami – Havana. Și ce concurenți de primă mână a avut! Frank Hawks, *tăticul* piloților de încercare americani; Joseph Mackey, campionul Americii de Nord; Ben O. Haward; Millo Burckham, campion mondial la zborul pe spate; germanii Gerd Achgelis și von Hagenburg, campionul Europei și al lumii la acrobație aeriană; Don Rase; colonelul Rascoe Turner, refăcut miraculos după accidentul din septembrie de la Los Angeles; campionul de anul trecut al concursului, Căpitanul Severski, un valoros pilot rus, emigrat peste Ocean; Tex Rankin, Art Chester, Harry Crosby și mulți alți valoroși piloți din America de Nord și de Sud. Eroul nostru, căpitanul Alexandru Papană, a reușit să câștige în fața tuturor, devenind, astfel, *campionul de acrobație aeriană a celor două Americi*.

Nelipsite la concurs au fost și renumite avioane, fiecare cu șarmul și performanțele ei, dar Alex avea acum ochi doar pentru Dina lui, așa că, spre a nu isca ceva pricini de gelozie și de supărare, nu vom intra în detalii care-ar putea naște discuții între cei doi soți și vreo nedorită



interpretare. La Havana s-a inaugurat oficial, într-un cadru solemn, și aeroportul cel nou, într-o manieră inedită. La distanță de 25 de metri una de alta, Miss America de Nord și Señorita America Latină, cu vapo-roase rochii albe și lungi, cu eșarfe aurii ce indicau titlurile de curând obținute în concursurile de frumusețe, țineau în mână, fiecare de câte un capăt, un șnur, tot auriu, întins la înălțimea taliei. Cât măsura talia? 60 de centimetri, firește, că doar fetișcanele întruchipau perfecțiunea feminină (90–60–90), dar nu asta ne interesează, ci distanța de la sol, care avea sub un metru. Iar Papană trece în zbor printre ele, le agață și le fură șnurul. Chiar dacă fetele or mai fi ridicat și ele puțin mânuțele, că nu era să-l lase pe Alex să facă agricultură, adică să le are pajiștea din fața aeroportului, spectacolul a fost un succes deplin, iar aplauzele selec-tului public prezent erau dedicate atât solemnității evenimentului, cât și talentatului pilot român. Însă Papană le-a lăsat intacte aplauzele, să se bucure, peste ceva ani, de aeroport și întreaga Cuba Libri, Fidel Castro Ruz, alături de fratele său Raul și de toți ortacii lor. Chiar și Che Guevara¹⁸⁴ va bântui pe-acolo, sculându-i pe oropșiții vieții și înrolându-i în felurite mișcări de eliberare. Să nu-l uităm și pe Ernest Hemingway¹⁸⁵, care va pleca anul următor (1937) în Spania, aflată în plin război civil, spre a se instala în 1940 la Havana, unde va scrie celebrul roman *Pentru cine bat clopotele*.

Familia Papană va mai rămâne ceva vreme în Florida, Alex serbându-și, la 16 decembrie, împlinirea celor 31 de ani, iar pe 8 ianua-rie, alt prilej de bucurie pe care nu l-au ratat: 5 ani de când, cu bune și cu rele, sunt împreună pe scena vieții.

Sfârșitul anului 1936 îi va aduce, însă, lui Papană, din țară, o impor-tantă recunoaștere a eforturilor depuse pentru promovarea României pe tărâm american. Sub semnătura ilustrului nostru istoric și om politic, Nicolae Iorga¹⁸⁶, ziarul *Neamul Românesc* publică următorul articol:

¹⁸⁴ *Adio, comandante*, Sursa: <https://www.youtube.com/watch?v=kTqwy6ay1HQ>.

¹⁸⁵ *Ernest Hemingway* (21.07.1899–2.07.1961), celebru romancier, nuvelist și publicist american, clasic al literaturii americane, laureat al premiului Nobel pentru literatură (1954). Sursa: https://en.wikipedia.org/wiki/Ernest_Hemingway.

¹⁸⁶ *Nicola Iorga* (5.06.1871–27.11.1940), istoric, critic literar, documentarist, dra-maturg, poet, enciclopedist, memorialist, ministru, parlamentar, cel de-al 34-lea prim-ministru, profesor universitar și academician român. Este cunoscut în lume ca medievist, bizantinist, romanist, slavist, istoric al artelor și filozof al istoriei. După cum



„Este sigur că propagandistul cel mai mare pe care-l avem în momentul de față e locotenentul Papană. Acest îndrăzneț ostaș nu scrie cărți și nu ține discursuri, nu se prezintă în adunări internaționale. Numele nu i se pomenește decât rareori și el nu e pus în legătură cu cauza țării.

Dar e stăpânul indiscutabil, cu nepuțință de a fi bătut, al mașinii cu care zboară. În această privință, omul care nu vorbește e cel mai elocvent dintre oratori. E gata să se ia la întrecere cu oricine și soarta și-l are prieten, ocrotindu-l.

I s-a părut că, în Statele Unite, țara minunilor de tehnică și celor mai strălucite dovezi de energie, nu se știe destule despre noi. S-a dus să le arate, ce fel de ființe omenești fără pretenție, dar de mare ispravă, se nasc aici pe la noi. Ca exemplu al acestei rase ignorate s-a prezentat deci la întreceri, la orice întreceri. Cu o modestă siguranță de sine, care-i ridică și mai mult meritul.

Și iată, foarte simplu, pe neașteptate și elegant, adaugă în telegrama sa, că și pentru el însuși i-a bătut pe toți.

Să ni se întoarcă sănătos și revenit între noi, să spuie și altora care e taina cea mare a adevăratei propagande: în ce te pricepi și în ce poți, să fii mai tare decât toți.

a afirmat George Călinescu, Iorga a jucat în cultura românească, în primele decenii ale secolului XX, „rolul lui Voltaire”. Sursa: https://ro.wikipedia.org/wiki/Nicolae_Iorga.

Mi se pare că am făcut și un vers întru lauda lui...”

Este un articol care l-a mișcat profund pe Papană, celebrul aviator român grăbindu-se a-i răspunde ilustrului profesor, aflat pe atunci la Sorbonne (Paris), unde ținea un ciclu de conferințe în cadrul *Société des études historiques*. Răspunsul, editat la 30 decembrie 1936 la Miami Beach, Florida, publicat în aceeași publicație românească, îl vom reda aproape în întregime, spre a ne lămurii cu toții că personalitatea lui Papană nu se rezumă doar la avion și la zbor sau la sport și la competiții, ci, având o pregătire și o educație aleasă, putea fi orice: publicist, diplomat, politician, om de litere:

„Ilustre domnule profesor,

Acum câteva zile am primit câteva vești din țară, printre altele și o tăietură dintr-un ziar unde era reprodus un articol despre zborurile mele de aici, în America și semnat N. Iorga.

Deși sunt un om care nu mă emoționez prea ușor, totuși, când am dat cu ochii de rândurile pe care v-ați ostenit să le puneți pe hârtie pentru mine, am fost foarte impresionat.

Să vă explic de ce: de câțiva ani, colind țări și continente, când cu avionul, când cu săniuța (am fost și sunt căpitanul echipei române de bobsleigh). Dumnezeu m-a ajutat ca de multe ori să am succese, câteodată, chiar mai mari decât meritam și, evident, ziarele m-au lăudat și felicitat în consecință.

Este pentru prima oară când cineva sesizează adevărul adevărat, în ceea ce urmăresc eu în decursul diferitelor călătorii.

Desigur că, succesul care se răsfânge asupra persoanei mele nu-mi displace, însă, ceea ce urmăresc eu, înainte de toate, este să fac cunoscută țara mea cât mai departe și sub o lumină cât mai frumoasă (evident, atât cât îmi îngăduie modestele mele mijloace).

Nici prin gând nu-mi trece să îndrăznesc să încerc să mă compar cu cei câțiva mari români care, când trec granițele noastre, fac o lume întreagă să-și îndrepte atenția către ce vor rosti sau cum vor cânta. Am însă un mare noroc. Meseria mea este de așa natură încât, doar cu un grăunte de dibăcie și altul de curaj pot da iluzia la zeci de mii de oameni deodată că realizez cine știe ce lucruri supraomenești. Și apoi, aviația este arma păcii și a războiului. Este idealul întregului tineret și simbolizează pentru mic și mare sportul suprem.

De aceea, programul pe care mi l-am impus este oarecum mai ușor de realizat, iar roadele sale sunt imediate.

Niciodată însă, nimeni nu s-a gândit să puie chestiunea așa cum ați pus-o dumneavoastră. Nimeni nu s-a gândit niciodată să mă felicite, nu pentru izbânda în ea însăși, nu pentru că s-a întâmplat să fiu mai bun decât alții mai puțin norocoși, ci pentru că am izbutit să fac să se pronunțe numele de ROMÂNIA.

Se poate oare ceva mai splendid decât să faci să se cânte imnul românesc, nu numai pe faimoasele stadioane din Berlin, Munchen sau Paris, dar chiar în Los Angeles, Detroit, Miami sau Cuba?...

Iar când, apoi, în cele câteva cuvinte pe care le adresez mulțimilor entuziaste, invitat la microfonul postului de radio, pot aduce vorba și despre bogățiile noastre, despre înțelepciunea poporului român, vă spun drept, ilustre domnule profesor, că în acel moment nu există om mai fericit decât mine... (urmează câteva rânduri în care Papană face cunoscute planurile sale privind realizarea zborului New York – București)... Numele acestui avion va fi ALBA IULIA 1918, nume care va aduce aminte omenirii întregi, că nu Tratatul de la Versailles sau Trianon au făcut Transilvania cadou României, ci voința poporului românesc de dincolo de Carpați a făcut ca acea provincie să fie realipită nouă.

Vă rog să iertați, ilustre domnule profesor, că vă răpesc din timpul dumneavoastră prețios cu o scrisoare atât de lungă. Cauza este, însă, bucuria mare, că tocmai dumneavoastră, pentru care am respect și admirație fără seamăn, ați pătruns în sufletul meu și ați ghicit adevăratul meu gând.

Primiți, ilustre domnule profesor, expresiunea sincerelor mele mulțumiri, precum și asigurarea profunde mele stime.

Locotenent Alex Papană¹⁸⁷.

Citind aceste scrisori deschise, găzduite de paginile ziarului *Neamul Românesc*, nu poate să nu ne încânte patriotismul afișat cu modestie de Papană, fiu de militar și militar el însuși, prin apartenența la sistemul public îndrituit să apere străbuna noastră glie, care, măsurându-și cu grijă cuvintele și nu aruncându-le cu obstinație, se zbate și multe face pentru numele țării în care s-a născut, ROMÂNIA.

În Florida, familia Papană s-a bucurat, dacă nu de o nouă *lună de miere*, atunci de o binemeritată vacanță, prăpădind repede bruma de bani rămasă prin buzunarele lui Alex și cei cu care venise Dina din țară. Dovada că din premiile obținute prin câștigarea concursurilor aeriene

¹⁸⁷ Sursa: V. Firoiu, *Aviatorul Alex Papană și destinul lui*, Editura Albatros, 1972, pag. 161–164.

nu se îmbogățea nimeni, abia acoperindu-se cheltuielile, rezultă și din următoarea depeșă, scrisă la 4 februarie 1937 și adresată viceconsulului român la New York, Carol Tărcăoanu:

„Tocmai în momentul când fondurile noastre se terminaseră și când credeam că vom avea plăcerea să te vedem pe dumneata și pe coniuța, iată că ni s-a oferit să mai stăm încă vreo 10 zile gratis la hotelul Mac Faden Deauville. Oameni politicoși, n-am refuzat această ofertă grațioasă.

Între timp, mi s-a oferit de către Camera de Comerț, cupa pentru campionatul de acrobație pe care l-am câștigat la 12 decembrie. Această cupă trebuie să ajungă cât mai curând la Aeroclubul Regal al României, strada Clemenceau, nr 10. Te rog pe dumneata să ai amabilitatea să o trimiți oficial Aero Clubului pentru a fi scutită de vamă. Adresa este a domnului comandor Andrei Popovici, Secretarul General al A.C.R.R.

Ce se aude cu asigurarea mea? Am plătit cei 183 USD, parte din buzunar, parte împrumutându-mă, așa că, acum sunt lefter. Fii bun și intervină să-mi trimită banii cât mai repede. Ai putea să ne mai dai câte o veste despre cum vă aflați atât dumneavoastră cât și doamna.

Dina și cu mine vă trimitem toată simpatia noastră. Cu drag Alex”.

În cele două luni cât a haiducit Papană prin Florida cu iubitoarea lui soție, s-au bucurat de clima blândă din peninsulă, timp în care New York a fost lovit de o iarnă grea, traversând și o sezonieră epidemie de gripă, ce a afectat aproape întreaga legăție română din metropola americană. Li s-au întâmplat multe. Bune și rele, ca la tot omul. Nu le vom inventaria pe toate, că nu suntem contabili, deși aproape pentru fiecare episod există câte ceva de zis. Dacă tot am început cu sărăcia ce bătea *ca vântul prin șură*, aerisind bine portofelele familiei Papană, să continuăm cu veștile rele, din care se remarcă accidentul de mașină, soldat fără victime, dar cu ceva pagube materiale. *„Duminică, un dobitoc, vrând să întreacă altă mașină, m-a atins atât de vârtos, încât mi-a paradit toată aripa stângă, roata, cauciucul...”* se confesa Papană lui Carol Tărauceanu, astfel că, până la repararea automobilului și la plata despăgubirilor din partea societății de asigurări, Alex și Dina au reînvățat mersul pe jos.

Bun prilej de a participa la o vânătoare de crocodili într-o zonă mlăștinoasă, numită Everglades, din interiorul peninsulei Florida. O întindere nesfârșită de apă, stuf, păpuriș și smârcuri în care n-ai vrea să aterizezi vreodată forțat. Invitat de un prieten, Charley Lance, fost campion de box al Floridei la categoria semi-grea, cei doi, împreună cu soțiile, au purces, la 10 ianuarie 1937, în marea aventură. Două barci

cu motor, dintre care una o trăgea pe cealaltă, puști, merinde, apă de băut, că din cea menajeră era din belșug, tuspătru au pornit în expediție. Aligatorii, niște crocodili ce aveau capul mai lat, fiind și mai închiși la culoare, erau pretutindeni, dar nu-i vedea nimeni. Mai făceau, din când în când, glume între ei, strigând: *Uite aligatorul!* Mai mult din amuzament și spre a speria fetele. Se lasă seara, așa că bărcile la mal și tot calabalâcul *țuști* pe limba de pământ mai uscată pe care să instaleze cortul. Băieții aprind un foc de tabără, perpelesc niște pastramă de oaie, rup câte o bucată de pită, apoi dau pe gât o răchie și cu toții își pun burțile la lucru, că la noapte au de mers la vânătoare. Nu intru în prea multe detalii, doar menționez că fetele nu au stat în expectativă, ci s-au implicat și ele. Una ținea proiectorul, alta, frânghia și cartușele, având cu toții *ochii cât cepele*, spre a nu-i surprinde aligatorul. Așa că, înapoi în barcă și, *pâșa-pâșa*, fără să se audă niciun *pleosc*, într-o liniște deplină, dând doar ușor la vâsle, începură a căuta crocodilii, nu departe de mal. Deodată, la mai puțin de o sută de metri, două puncte roșii, aproape incandescente, îi priveau cu nesaț. Îi era foame și lui. Crocodilului. Repede pușca. Repede harponul. Proiectorul pe el. Un glonte în țeasta lată și gata. Meserie, Charley! Hai cu frânghia, Dina. Prinde-l de coadă, Alex. Sus cu trofeul în barcă! O bună parte din noapte cam așa au decurs ostilitățile. Dacă vă mint, să-mi radeți mie mustățile! În final, prada fu bogată și număra doi aligatori și o țestoasă. Gustoasă! Bună de supă. Pentru vânători, e bună și-o cupă. De băut vin. Înainte și după. Că doar între ei și aligatori s-a dat o aprigă luptă.

Pare simplu, citind și scriind din fotoliu. Brr! Nu mi-aș dori asemenea aventuri pe timp de noapte. Prefer un aerodrom aflat în plină activitate, cu balizajul aprins, cu avioane cu motoare turate la maxim, cu decolări cu forță, cu luminițe verzi, roșii, galbene și albe, la sol și în aer, toate creând un spectacol nocturn unic, feeric și, deopotrivă, magic.

Veștile bune continuă cu realizarea unui film în limba română și titrat în engleză, de 28 de minute, cu titlul *Un voiaj reușit (Successful trip)*. Filmul redă întreaga gamă de acțiuni aeriene și reușite în raid și în acrobație la Miami și la Havana, avându-l ca actor principal pe Papană, supranumit *Lindbergh of Romania*. Interviuri, imagini, exhibiții, show și tot ce poate atrage publicul, producătorul filmului fiind tot un român, George G. Popovici, stabilit în America. Firește, în realizarea filmului nu au lipsit încurcături, litigii privind partea juridică, contractuală, dar și aspecte vizând unele dificultăți și aranjamente privind difuzarea

filmului în comunitățile românești din Youngstown, Cleveland, Detroit. Bun prilej de a întări legăturile dintre români, de a prezenta și, eventual, de a primi un anume sprijin privind achiziționarea avionului și realizarea raidului românesc peste Atlantic, stabilit a avea loc în luna august, odată cu aniversarea a zece ani de la prima traversare în zbor a oceanului ce desparte cele două mari continente: America de Nord și Europa. Raidul New York – Paris, care va oferi câștigătorului cupa denumită Pierre Cot¹⁸⁸, după numele ministrului Aerului din guvernul francez aflat în funcție la acea vreme, însemna și oferirea unui important premiu în bani, nu mai puțin de 75.000 \$. Puternică tentație pentru orice aviator de renume, iar pentru Papană, un dublu imbold: realizarea primului zbor transatlantic românesc și acoperirea, aproape în totalitate, a cheltuielilor legate de cumpărarea avionului.

Dar, vorba românului, *de ce ți-e frică, nu scapi*. A vrut să păcălească iarna americană, stând la adăpostul Floridei, prinzând-o, însă, din urmă, începând cu 18 februarie, când a revenit la New York și până la venirea mărtișorului, obligat să călătorească prin frig cu trenul, cu filmul în rucsac prin vreo trei mari state americane: Pennsylvania, Ohio, Michigan. Apoi, hoteluri și săli de cinema, mai mult ori mai puțin încălzite. Noroc că avea un suflet cald alături, pe iubitoarea lui soție, Dina, ce începuse să se ocupe, ca o vrednică secretară, de multe lucruri, fiindu-i un real sprijin în greua aventură administrativ-economică, de marketing și de logistică, o adevărată harababură financiară ce avea nevoie de o mână de gospodină.

Povestea cu difuzarea filmului nu a mers deloc bine. În Detroit, la banchetul dat duminică, 7 martie 1937, au fost prezente doar 60 de persoane, iar seara, la difuzarea filmului, mai puțin de 300. Într-o scrisoare adresată, în 15 martie, viceconsulului Anagnostache, Papană caracterizează situația drept o veritabilă catastrofă, arătându-se supărat și decepționat: *„M-am lămurit și m-am lecuit pentru totdeauna. De aceea, mă văd în necesitatea de a renunța să arăt filmul în Cleveland. La Detroit, am dat din buzunar 80 \$ și nu vreau ca și la Cleveland să fac propagandă națională din propriul meu buzunar. De aceea, te rog să anunți pe Episcop, pe domnul Balindu, pe domnul Barbu, pe domnul Andrica și pe toți ceilalți că nu mai pot arăta filmul la Cleveland și că nu-l voi mai arăta*

¹⁸⁸ Pierre Cot (20.11.1895–21.08.1977), politician francez, persoană de frunte a Frontului Popular din anii 1930. Ministru al aerului în câteva guverne, în perioada 1933–1937. Sursa: https://en.wikipedia.org/wiki/Pierre_Cot.

niciodată nicăieri în America. Fii, de asemenea bun și trimite-mi filmul la Consulat, la New York...". Reproșuri și diferite păreri, precum că, dacă începerea difuzării filmului s-ar fi făcut la Cleveland, lucrurile ar fi mers mai bine...

Și curg cecurile care se cer a fi plătite pentru Bellanca, firma ce s-a angajat să-i livreze avionul. Apoi, alți bani pentru achiziționarea unui pilot automat și a unor hărți de navigație, aparatură de observare, taxe de cursuri, deplasări, cazări și câte altele. La New York, Papană era în căutarea unui apartament în care să locuiască împreună cu soția o perioadă mai lungă de timp. Scump peste tot. Greu de găsit ceva convenabil și bun.

Încearcă să mai dreagă busuiocul pentru a se întreține și pentru a plăti facturile uriașe ce veneau gârlă în contul avionului, fiind nevoit să scoată bani și din piatră seacă. Așa că acceptă tacit să participe la o publicitate mascată, unde impresarul Bert Shoemaker, care s-a ținut scai de el, semna contractele, oprindu-și un comision frumușel. Spre exemplu, pictând pe avion un anume tip de logo, se sugera, indirect, că avionul românului folosește petrolul și carburanții de la Shell. Sau, fotografiat împreună cu Papană, impresarul declara într-o reclamă că: *Papană, pe care-l vedeți în fotografia de față, e bine ras, nu-i așa? Pentru că folosește lame Gillette, care taie mai bine ca briciul...*

Apoi, lucrurile au mai evoluat, Papană inventând *scrisul pe cer*, fiind întâiul aviator care a scris reclame pe cer. Pentru asta, a adaptat micuțului său Bucker un dispozitiv special, prin care, la o comandă din interiorul cabinei, începea să curgă, într-un ritm cât de cât constant, un gaz colorat, realizat la un laborator chimic. Iar arta pilotajului în executarea diferitelor manevre acrobatice se transformă în arta caligrafiei cerești. Cuvintele-cheie ce apăreau pe cer făceau iute, în mintea privitorului, asocierea cu un model, cu un tip de produs, cu o firmă. Dar, în scurt timp, zeci de aviatori au prins șmecheria și au început să facă același lucru. Atunci, Papană s-a reorientat către mitingurile aeriene din orașele, stațiuni balneare și climaterice, care, pe atunci, erau pline de oameni dornici de distracție. Cum ar fi pe la noi, atunci, ca și acum, bâlciurile și târgurile de Sfânta Mărie, Drăgaica, Nedeia și câte altele, cu tiribombe, călușei, scurte spectacole de iluzionism, mici, bere, muzică și voie bună. Mai un ochi pe cer, o măslină, o alună. Vorbe multe spuse-n glumă. De plouă, ia-ți galoși de gumă! Divertismentul aerian consta în executarea unor dificile și riscante numere acrobatice, cum ar fi,

smulgerea, cu o aripă a avionului, a jobenului de pe capul unui manechin de cauciuc în mărime naturală. Aproape că se transformase într-un circar aerian, iar genul ăsta de reprezentații nici nu-ți băga prea mulți dolari în buzunar. A mai făcut cuplu cu un parașutist, Mickey Morgan, *omul înaripat*, care sărea cu un soi de parașută cu aripi, de la 3000 de metri, imitând zborul unei păsări mari, în timp ce Papană făcea cunoscutele giumbușlucuri aeriene prin preajma lui. *Cercul Shoemaker*, cum îi spunea cu amărăciune Papană, simțindu-se ca un cântăreț de operă obligat să cânte *muzică de pahar* prin cârciumi ori pe stradă pentru un dolar. Și acela găurit. Bucură-te și așa, Alex! Ai, totuși, un mijloc de trai și zborul, pe care mereu l-ai iubit și care ți-a fost alături. Nu toți au avut șansa asta, aparent degradantă. Spre exemplu, la mai puțin de jumătate de veac de când tu *te dădeai în bărci*, făcând pe saltimbancul aerian, în România comunistă, puzderie de piloți militari zburau maxim zece ore pe an, deprofesionalizându-se complet și fiind obligați, pentru siguranța lor personală, să renunțe total la zbor, schimbându-și iubita meserie în cea de șofer de taxi ori oricare alta. Criză, lipsă de carburant, frig în case, lipsă de apă caldă, dese întreruperi de curent electric, alimente *pe sponci* și pe cartelă. Numai lipsuri. Intrai în magazin și strigai ca la fotbal: Gool! Nimic pe rafturi. Vremuri numai bune să faci copii, potrivit poruncii stăpânirii neghioabe, și să-i lași pe drumuri. Așa că nu te mai văicări, Alex! Îndură și taci! S-ar putea să fie și mai rău! Iar răul cel negru va bate curând la ușa ta, la ușa Europei puse pe hartă și război, la ușa lumii întregi. Chiar! Dacă toată Lumea ar fi o primitoare casă, ar mai fi nevoie de ușă la intrare? Și atunci, unde s-o punem? Pe Lună? Pe Marte? La capătul Sistemului nostru Solar? La capătul Galaxiei noastre pline de lapte și miere?

Dar Papană, își revenea sufletește repede atunci când participa la concursuri de acrobație aeriană, întrecându-se cu elita aviatorilor americani și din lume. *Privește cu un ochi* și la ce se petrece în Europa și în lume, iar veștile nu erau în stare a bucura pe nimeni, provocând *fiori pe șira spinării* și grave incertitudini ale vremurilor ce vor urma.

La 26 aprilie, în Țara Bascilor, la Guernica¹⁸⁹, Luftwaffe (Forțele Aeriene Germane) execută puternice bombardamente în picaj asu-

¹⁸⁹ „Luni, 26 aprilie 1937, cerul orașului Gernika (toponimul basc, numele corect în limba euskara a localității din Biskaia) este întunecat de un stol de bombardiere ale Luftwaffe, aviația militară germană, la care se adăugau și aparate ale aviației italiene. Contingentul italo-german care avea să distrugă orașul era compus din 23 Junkers

pra unei populații civile lipsite de apărare, dar simpatizând cu Forțele Republicane, *făcând una cu pământul* un oraș, altminteri prosper, provocând mii de victime. Crudul episod în care aviația era aducătoare de moarte, nu de sublime senzații, va fi immortalizat într-o celebră pictură, chiar în cursul aceluiași an, 1937, de către Pablo Picasso¹⁹⁰.

În lunile care vor urma, Papană continuă să se împartă între ducerea la îndeplinire a unor contracte mărunte, semnate în nume propriu de către impresarul său, dar care-i asigurau pilotului român resursele financiare necesare traiului, participarea la unele mitinguri aeriene mai importante de pe cerul Americii și monitorizarea stadiului privind construcția și echiparea cu aparatura necesară a avionului care-l va duce, în marele raid transatlantic, la București, în țara natală. Pentru aceasta, aproape zilnic concepe și scrie scrisori, trimite telegrame, contactează aproape pe oricine poate să-l sprijine în fabricarea aparatului de zbor pe care să poată scrie *Alba Iulia 1918*.

Ju 52, 4 Heinkel III, 10 Heinkel He 51, 3 Savoia-Marchetti S81 Pipistrello, 1 Dornier Do-17, 12 Fiat CR 32 și probabil câteva Messerschmitt Bf 109. Bombardamentul a început la ora 16:30. Timp de trei ore, avioanele au aruncat asupra orașului bombe de 250 kg și bombe incendiare proiectate să ardă la o temperatură de 2500 de grade. Orașul a fost transformat într-o apocaliptică minge de foc. La ora 19.45, Gernika practic nu mai exista. A fost primul „bombardament tapet” produs în Europa, care va deschide drumul și spre altele. A fost o „preață” la ceea ce avea să fie cel de-Al Doilea Război Mondial. Reprezentant al cubismului alături de Georges Braque, dar și unul dintre adepții suprarealismului, Picasso este poate cel mai important artist al secolului XX. Tabloul (ulei pe pânză, 349,3 × 776,6 cm) reprezintă bombardamentul orașului basc omonim din partea naziștilor, însă reușește să tranșeze evenimentul istoric care l-a inspirat, devenind un simbol universal al tuturor atrocităților și urmărilor războiului. În timpul celui de-Al Doilea Război Mondial, locuind pe strada Des Grands-Augustins la Paris, a primit vizita ambasadorului nazist Otto Abetz. Aflându-se în fața unei fotografii cu pânza Guernicii, acesta l-ar fi întrebat pe artist: *Dumneavoastră ați făcut asta?* Picasso ar fi răspuns: *Nu, dumneavoastră*. Mai mult decât atât, vizitatorilor germani din anii '40 le distribuia fotografii cu Guernica, urându-le în batjocură: *Luați! Suveniruri! Suveniruri!* O tapiserie, copie a lucrării lui Picasso, se află pe unul dintre pereții clădirii Națiunilor Unite din New York, la intrarea în sala Consiliului de Securitate”. Sursa: Iulia Statica, *Pablo Picasso, Guernica, Istoria unui tablou*, <https://historia.ro/>.

¹⁹⁰ Pablo Ruiz Picasso (25.10.1881–8.04.1973), ilustru pictor, sculptor, gravor, ceramicist și designer spaniol, co-fondator al mișcării cubiste în artă. Sursa: https://en.wikipedia.org/wiki/Pablo_Picasso.

Văzând că lucrurile nu merg bine la Bellanca și neavând încredere în cei de acolo, solicită din țară trimiterea unui mecanic care să fie permanent la fabrică, urmărind tot ce se întâmplă din punct de vedere tehnic cu avionul său. În acest sens, la 11 iunie 1937, trimite o telegramă directorului Aeroclubului român, comandorul Andrei Popovici, cu următorul conținut:

Datorită condițiilor speciale ale cursei, putem avea încredere numai în mecanic român. Rog faceți orice sacrificiu, altfel reușita periclitată. Rog mult acoperiți cheltuielile din fondul avionului. Papană.

Din țară este trimis maistrul mecanic Aurel Manu, în care Papană avea mare încredere, știindu-l bun specialist din vremea când era pilot de încercare la IAR Brașov. Acesta a ajuns, probabil, în America în cursul lunii august. Această supoziție se bazează pe faptul că, la 26 septembrie, Consulatul român de la New York cere telegrafic Aeroclubului României de la București autorizarea ca, din fondurile avionului aflat în construcție, să poată plăti, lunar, 600 \$ pentru hotelul în care mecanicul român era cazat. Maistrul principal Aurel Manu, așa cum ne apare într-un document aflat în Arhivele Diplomatice ale României, nu va sta mult în America. Isprăvindu-și treaba, se va întoarce în țară la sfârșitul lunii septembrie, Aeroclubul României plătindu-i toate cheltuielile de deplasare, însumând 210 \$.

Vara anului i-o va lua pe Dina, obligată din anumite pricini, încă necunoscute documentariștilor zilelor noastre, să se întoarcă în România. Astfel că Alex va rămâne câteva luni singur, dar nu să se răsfete în brațele unor dive de la Hollywood ori din alte colțuri ale Americii, ci pentru a continua truda la materializarea visului său: zborul peste Atlantic. Deci, în iulie 1937, Dina Papană se va întoarce pentru câteva luni în țară, așa cum putem vedea din documentul de liberă trecere emis de către consulatul român din New York:

Nr. 5613/ 14-1937.

6 iulie 1937

LAISSEZ PASSEUR.

Către Autorități de frontieră:

Prin aceasta se adeverește că, purtătoarea acestei scrisori este doamna Dina Papană, soția Căpitanului Aviator Alexandru Papană, titulara pașaportului român nr. 193554 emis de Ministerul de Interne la 23 octombrie 1936.

După o ședere de aproape 8 luni în America, unde a ajutat vestitului nostru aviator la o parte a lucrărilor de pregătire a zborului transatlantic, doamna Papană se întoarce în țară. Autorități sunt rugate să îi acorde tot sprijinul și facilitățile de care ar avea nevoie, iar în cazuri urgente să comunice cu Ministerul Aerului și Marinei.

Privind lucrul la avionul special cu care Papană urma să facă istoricul raid transatlantic, veștile nu erau grozave, cei de la Bellanca având serioase întârzieri de la subcontractorii ce trebuiau să asigure motoare, elice, diferite subansambluri. Deja se cheltuiseră mulți dolari, după cum putem vedea într-o înștiințare din 1 iulie 1937, adresată lui Papană de către viceconsulul Carol Tărcăoanu:

– 57.000 \$ primiți din țară: 30.000 \$ în noiembrie 1936 și 27.000 \$ în primele șase luni ale anului 1937:

- 38.092, 50 \$ totalul debursărilor/plăților efectuate;
- 18.907, 50 \$ rămas depus în bancă.

Cu toate dificultățile pe care le întrezărea privind situația avionului aflat în lucru la Bellanca, Papană credea că va fi gata la timp pentru a-i face botezul la 25 august. Cel puțin, așa reiese din scrisoarea nr. 6744/14/1937, din 10 august 1937:

Domnule ministru,

Conformându-mă instrucțiunilor telefonice de astăzi, am onoarea a înainta, aci anexat, un itinerariu ce mi-a fost dat de către domnul căpitan Papană, referitor la zborurile proiectate de domnia-sa cu avionul „Alba Iulia“. Dl. Papană crede că va veni la Washington pentru botezul avionului la 25 august și roagă să fie făcută intervenția necesară pentru permisiunea de aterizare pe aerodromul militar, cât și pentru oficierea botezului.

Vice consul, C. Tărăuceanu

Să vedem ce cuprinde anexa. Vom afla lucruri interesante:

*Itinerariul sborurilor cu avionul „Alba Iulia”
de la 25 august la 25 septembrie 1937*

Sboruri în jurul aerodromului New Castle Del. pentru punerea la punct a avionului

New Castle Del.- Washington D.C. și înapoi;

New Castle Del.- New York – New Castle Del.;

New York – Los Angeles, Cal. – New York, cu aterizări posibile în orice oraș de pe acest traiect, în caz de vreme proastă;

New York – Miami – New York;

New York – St. Louis – New York;

New York – Paris, via Halifax.

Aceste sboruri vor avea loc între 25 august și 25 septembrie.

Capt. Alex. Papană

Deci, Papană dorea să facă mai multe zboruri deasupra Americii, de la Atlantic la Pacific și retur, încercând în zboruri lungi, de 4000 de kilometri, deasupra uscatului, un avion nou. Ca fost pilot de încercare la o uzină de avioane adevărată (IAR Brașov), știa că nu se poate baza prea mult pe ce-i livra Bellanca și nu dorea riscuri inutile deasupra oceanului. Pe de altă parte, punctul final al traiectului său (PFT) nu mai este București, ci Paris, sperând să poată participa la Cupa Pierre Cot, organizată cu prilejul aniversării a zece ani de la prima traversare în zbor a Atlanticului. Urma, firește, un zbor Paris – București, ce devine aproape o rutină, de la înființarea Companiei Franco-Române de Navigație Aeriană (1920), cu un prim zbor realizat încă din 1922.

Pe de altă parte, Papană, ferm convins de iminenta executare în septembrie a raidului New York – București, fie și cu escale la Halifax (Anglia) și Paris, încearcă să stimuleze comunitățile românești din America pentru promovarea acestei importante acțiuni aviatice. În acest sens, trimite la 11 august 1937 președintelui Uniunii și Ligii Societăților Române din America, domnului Nicolae Balindu, următoarea scrisoare:

Mult stimat domnule Președinte,

După cum ați văzut din scrisoarea pe care v-a adresat-o Excelența sa domnul Ministru Davila, peste o lună de zile, cu voia lui Dumnezeu, voi întreprinde în sfârșit zborul New York-București.

Este lesne de înțeles că un astfel de zbor nu se face cu una cu doua, ci necesită îndelungată pregătire. Rușii, de pildă, au pregătit 3 ani de zile zborul Moscova-California. Pentru punerea la punct a zborului New York-București am lucrat din septembrie anul trecut și, în sfârșit, pregătirile sunt aproape terminate.

Costul avionului și al instalațiilor speciale se ridică la 70.000 USD, toți strănși în România de la cei care, înțelegând importanța pentru țara noastră a unui astfel de zbor, au contribuit fiecare în ce măsură au putut.

Din călătoriile și contactele ce am avut cu centrele românești din America, am remarcat, pe lângă sentimente patriotice foarte adânci și un viu interes pentru întreprinderea mea.

Am luat hotărârea de a duce în avionul meu un număr limitat de scrisori direct din New York în România. În acest fel, o scrisoare expediată de la Cleveland, de exemplu, la 16 septembrie, sosită în New York la 17,

va fi în România la 18 septembrie. Vă închipuiți, cred că, pe lângă plăcerea imensă a celor ce vor primi o astfel de scrisoare într-un timp așa de scurt, adusă în țară cu primul avion făcând cursa New York-București, se adaugă și valoarea comercială a timbrelor care vor purta ștampila oficiului poștal New York cu data de 17 și al oficiului poștal București cu data de 18 septembrie. Pentru ca orice bun român să poată trimite o astfel de scrisoare, am convenit să o transport pentru suma de 1 USD de bucată. Am loc în avion pentru aproximativ 1000 de scrisori.

Știu bine că nu este posibil să faceți publicitate în legătură cu cele de mai sus, căci ați contraveni Legilor poștale în Statele Unite. Vă rog totuși ca, prin contact direct cu societățile, să faceți posibil ca cele de mai sus să le fie aduse la cunoștință.

Separat, v-am trimis 500 de plicuri speciale cu antetul avionului și 500 de plicuri adresate mie. Cei care vor să trimită o scrisoare în țară vor trebui să plătească 1 USD pentru plicul special pe care vor scrie adresa persoanei căreia vor să-l trimită în țară, după aceea vor pune plicul în plicul cel mare adresat mie. Vă mulțumesc mult pentru concursul dumneavoastră, în legătură cu cele de mai sus și nădăjduiesc să am plăcerea de a vă vedea la 15 curent.

Căpitan Alex Papană

Observăm cum eroul nostru s-a gândit la toate. Suma mică de 1 \$ pentru expedierea *par avion* a celor o mie de plicuri i-ar fi adus doar o amărată mie de dolari. Nici nu se îmbogățea el, nici nu însemna mare lucru în acoperirea costului avionului și al zborului în sine. Ar fi adus o mare bucurie familiilor românilor din America și poate chiar le-ar fi adus, în timp, o mică avere. Oare cât ar fi valorat azi un plic, prima zi, cu primul zbor New York – București, având poza avionului pe el și ștampilele poștelor din Statele Unite ale Americii și din România, marcând data din septembrie 1937? Greu de spus. Cu certitudine, asemenea exemplare ar putea figura azi în multe dintre expozițiile filatelice, organizate oriunde pe continentele lumii.

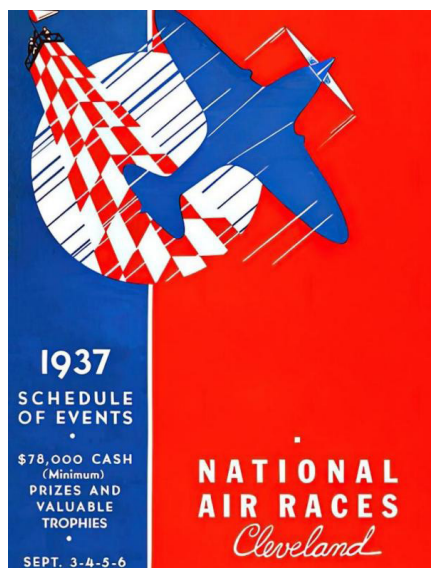
Privind aceste 1000 de plicuri, pe care Papană solicita doar câte un amărât de dolar, după modelul de colectă publică, *Dați un leu pentru Ateneu*, eforturile depuse, timpul consumat și numărul mare de persoane implicate, aproape că nu și-au găsit justificarea. Mai ales că au fost dese situațiile în care plicurile au fost returnate așa cum au fost primite. După cum ne face cunoscut, de la Chicago, la 20 septembrie 1937, preotul Victor Bărbulescu:

„Onorate domnule consul,

Cu onoare vă încunoștințez că, din cele 25 de plicuri Căpt. Alex. Papană, primite de mine de la Consiliul Episcopal, spre a le distribui, am vândut 12, cu 1 \$ fiecare, iar cele 13 nevândute, împreună cu suma de 12 \$ încasată pe cele vândute, le-am reînnapoiat Consiliului Episcopal (mai precis, parohului Ioan Stănilă – Youngstown O.). Cumpărătorilor le-am dat îndrumarea ca plicurile să le expedieze cel mai târziu până la 20, luna curentă, la adresa indicată pe seama domnului Capt. Papană. Cu respectuoase salutări și stimă...”.

E dificil să găsim explicații asupra acestei situații. Poate că suma de 1 \$ era mare pentru românii ce lucrau pe atunci ca zilieri, cu 2 \$ pe zi. Poate legăturile cu familiile rămase în România se subțiaseră și nu aveau pe nimeni în țara de baștină căruia să-i trimită o astfel de scrisoare. Poate erau, încă, destul de mulți ce nu știau să scrie. Poate lenea, zgârceania, indiferența... Poate.

La 23 august 1937, Papană era încă foarte convins că va putea zbura spre țară la sfârșitul lunii septembrie, răgazul obținut din amânările și tergiversările cu finalizarea lucrărilor și darea la zbor a avionului de la Bellanca având și o parte bună: posibilitatea participării la *National Air Race* organizat la Cleveland, în perioada 3–6 septembrie. Iar premiul, dacă va câștiga, număra nu mai puțin de 78.000\$. Cash. Cu ei, ar acoperi toate costurile zborului transatlantic. Frumoase vise. Probabil, însă, că



dorința de a se întrece cu cei mai buni piloți ai Americii, alături de alți invitați de prestigiu din Europa și de oriunde din lume și de-i învinge, privind drapelul României fluturând în înaltul catargului și ascultând imnul țării unde s-a născut, însemnau infinit mai mult decât toți banii trezoreriei americane. Iertare, Alex, că am putut vreo clipă crede că te-ai gândit doar la bani!

Presa americană, din care desprindem *The Cleveland News* din 13 august 1937, îi și anunța prezența pilotului român la aceste campionate, alături de alți virtuoși ai acrobației aeriene din Europa, precum germanul von Hagenburg și portughezul Jose Cabral, dar și aviatori din Franța, Cehoslovacia, Cuba, Anglia. Firește, piloții americani cei mai în vogă nu puteau lipsi. Doar erau campionatele lor. Despre Papană mai scriau că foarte curând va fi gata noul său avion cu care va face un zbor transcontinental și multe altele.



Scrisoarea nr. 7064/14-1937, din 23.08.1937, adresată excelenței sale, Carol A. Davila, ministrul României în Statele Unite ale Americii, certifică, în bună măsură, cele afirmate anterior:

Domnule Ministru,

În urma cererii domnului Căpitan Alex Papană, am onoarea de a ruga pe excelența voastră să binevoiască a dispune să i se trimită pe adresa

acestui Consulat certificatele de navigabilitate și înmatriculare ce fuseseră înaintate Legației de către Ministerul Aerului și Marinei. Domnia sa m-a rugat să raportez totodată că este aproape sigur că avionul „Alba Iulia 1918” va fi gata de zbor la 30 septembrie și că va putea participa probabil la cursa Bendix (Los Angeles-Cleveland-New York).

V. Consul, C. Tărcăoanu

Deja observăm că Papană a devenit mult mai circumspect privind data când va putea lua în stăpânire avionul, resemnându-se că nu va fi gata pentru a participa la cupa Pierre Cot (New York – Paris). Probabil că informațiile primite de la Bellanca, privind stadiul lucrărilor la avionul său, nu l-au bucurat prea mult. Rămâne, totuși, optimist, sperând că, cel târziu începutul lunii octombrie îl va găsi la București, încheiindu-și, până la urmă, cu succes, greua misiune pe care aproape singur și-a dat-o. *Ce-și face omul cu mâna lui, se zice că-i lucru manual.*

Dar, totul răul spre bine. Papană va fi prezent la competiția de la Cleveland. Organizatorii, anticipând acest lucru, au inclus pe afișul concursului celebrele pătrățele de șah, alb cu roșu.

Pe 14 august, dimineața, Papană aterizează cu Búckerul său la Cleveland. Află de la organizatori că, în bună măsură, premiile se vor acorda și după răsunetul aplauzelor, nu doar în baza evoluțiilor pilotului. Încearcă să stimuleze și să organizeze întrucâtva prezența românilor săi la evenimentul aviatic aflat în pregătire, utilizând persoane din anturajul său, inclusiv din cadrul legației române, după cum rezultă din următoarea scrisoare între viceconsulii C. Tărcăoanu și G. Anagnostache:

Dragă Georgică,

Căpitanul Papană mă roagă să te rog să faci ce poate fi făcut pentru a avea cât mai mulți români la National Air Races. El spune că vor participa și alți aviatori străini, un portughez și un german și că i s-a spus că, în special germanii din Cleveland vor participa în grupuri mari și că ar fi reținut chiar sectoare întregi din stadion ca să poată fi acolo în mase compacte și numeroase. Căpitanul adaugă că, acordarea premiilor depinde într-o anumită măsură și de răsunetul aplauzelor și că de aceea ar fi tare bine dacă și românii ar putea veni nu separați, ci într-un grup, așa ca și glasul și aplauzele lor să poată impresiona. Te roagă iarăși dacă poți să aranjezi să li se sugereze să aibă câte o bentiță tricoloră la butonieră pentru că în cazul că nu sunt destul de auziți să fie destul de bine văzuți ca grup românesc.

Între timp, curg facturi, scrisori, telegrame, telefoane legate de Bellanca și avionul pe care trebuiau să-l livreze cât mai curând. Ele se succedau zilnic și chiar mă minunez cum putea Papană, în aceste condiții, să se mai gândească și să se și pregătească pentru National Air Race de la Cleveland. Ce bine i-ar fi prins acum Dina, care să-i fie alături, preluând o parte din stresul cotidian generat de lupta sa pe mai multe fronturi! Cel puțin pe unul dintre ele, cel cu Bellanca, simțea că se luptă cu morile de vânt.

Așa că Papană nu stă prea mult la Cleveland. Se întoarce la New York și se ocupă efectiv de o mulțime de lucruri birocratice, necesare preluării avionului și pregătirii zborului transatlantic, sprijinit de aproape întreaga legăție de acolo. Certificate de înmatriculare și de navigabilitate, scutire vamală pentru importul unei elice și câte altele, inclusiv achiziționarea de plicuri și trimiterea lor în parohiile și comunitățile românești pentru a fi distribuite, completate și reexpediate, în vederea trimiterii lor, *par avion*, în țară. Indubitabil, a făcut și câteva vizite la fabrica Bellanca, impulsționând, cât a putut, urgentarea lucrărilor și intervenind pentru livrarea motoarelor, a elicelor și a altor subansambluri și echipamente, de parcă ar fi fost rostul lui, nu al conducerii acestei firme, să-și organizeze activitatea după un plan bine încadrat în termene ferme de achiziție, ansamblare, verificare-testare și livrare către beneficiar.



Realitatea ilustrată, 29 septembrie 1937.

Presă americană de atunci dădea aproape certă livrarea la timp a trimotorului Bellanca, cumpărat de statul român cu 70.000 \$, estimând realizarea zborului transatlantic de către Papană între 16 și 20 septembrie 1937. Pe ce se baza? Pe vorbe! Înclin să cred că cei de la Bellanca nu aveau nici toate șuruburile potrivite pentru noul avion. Iar, în mai puțin de o lună, acesta trebuia să zboare peste Atlantic, ca un vultur cu penajul complet și cu mușchii aripilor dezvoltăți și bine antrenați, când, în povestea noastră, nu avem în față decât coaja unui ou, din care nu știm încă ce brontozaur o să iasă.

Cu toate astea, Papană are toate resursele psihice și fizice să meargă înainte. Avea zborul în sânge! Se prezintă la Nationale Air Race, desfășurat la Cleveland între 3 și 6 septembrie, unde reputează un strălucitor succes. Iată câteva rânduri, desprinse din ziarul Curentul, referitor la acest eveniment:

AVIATORUL PAPANĂ A AVUT UN SUCCES STRĂLUCIT
LA CLEVELAND

New-York 9 (Rador) Căpitanul aviator Papană a repurtat un succes strălucit la marele concurs aviatic anual de la Cleveland unde a fost invitat să participe împreună cu contele Hagenburg campionul Europei la acrobații.

Hagenburg, distrugându-și aparatul într-un accident, Papană i-a pus la dispoziție avionul său pentru care gest a fost viu aclamat de sutele de mii de spectatori. După ce și-a executat programul de zbor și acrobații, stârnind în public un entuziasm indescriptibil, aviatorul Papană a primit de la 4 fete îmbrăcate în costume naționale românești un coș cu flori rare.

Domnul Babeș, reprezentantul României, care a asistat la concurs, a subliniat într-o cuvântare ținută la radio meritele aviatorului Papană, urându-i succes în zborul New York – București pe care îl va întreprinde în a 2-a jumătate a lunii septembrie.

La 8 septembrie 1937, pe adresa Ministerului Aerului din România sosește o cablogramă, expediată de către Clifford W. Henderson, managerul general al *National Air Race* de la Cleveland (Ohio), în care se adresează complimente ministrului român pentru splendida demonstrație acrobatică a căpitanului Papană. În telegramă se arată, totodată, gestul de mare sportivitate al lui Papană, care a oferit avionul său conțelului Hagenburg pentru a continua concursul, avionul germanului suferind anterior stricăciuni la impactul cu solul.



Frumoase cuvinte! Dar, iar vorbe? Despre premiul cash de 78.000 \$ nu pomenește nimeni. Mai mult ca sigur n-a ajuns la Papană. *Ai fost foarte bun, sublim, pe de-a dreptul, românii tăi și ceilalți spectatori te-au aplaudat frenetic, dar ți-a lipsit o sutime*, i-ar fi spus, strângându-i americânește mâna, Cliffort W. Henderson. *Îi voi trimite, însă, ministrului tău o scrisoare de mulțumire. Poate îți dă el o primă în bani de la Armată. Sau te avansează înainte de rând. Ori îți dă vreo decorație.* Bineînțeles, discuția este imaginară, dar ce bine i-ar fi prins banii lui Papană. Cu ei în buzunar ori într-o valijoară, că se dădeau cash, în văzul spectatorilor, ar fi putut juca altfel. La nevoie ori la nervi, ar fi înapoiat toți banii primiți pentru avion și raid, până la ultimul cent, recunoscând că preferă să rămână un bun pilot și un bun român. Doar atât. Că nici dacă ar avea zece vieți nu ar putea face mai mult. Să sperăm că, totuși, lui Papană i-au fost plătite cheltuielile de participare, așa cum organizatorii au procedat cu piloții veniți din Europa, cărora le-au fost oferite, odată cu invitațiile la concurs, sume de 3000–3500 \$. Dar nici acest lucru nu e foarte sigur, deși Papană a avut discuții în acest sens cu Henderson și, neprimind un răspuns cert, i-a solicitat viceconsulului nostru, G. Anagnostache, să facă demersuri și pe linie diplomatică.

Dar n-a fost să fie! Așa că, înapoi la treabă. *Speranța moare ultima!* Papană și mulți din jurul său sperau că avionul va fi gata la vreme și că își va pune curând roțile pe bruma răcoroasă, căzută pe pământ românesc la sfârșit de septembrie.

Pe 15 septembrie 1937, Papană întocmește scrisori adresate miniștrilor români în Marea Britanie, Franța și Germania, toate cu același conținut, diferind, pentru fiecare țară în parte, aerodromurile de referință (Croydon pentru M. Britanie, Le Bourget pentru Paris și Tempelhof pentru Berlin):

Domnule Ministru

Peste 10–12 zile voi decola de aici în raidul New York-București. Deși voi încerca să efectuez acest zbor fără o escală este totuși posibil să trebuiască să aterizez undeva în Europa înainte de a ajunge la București.

Cum toamna aceasta condițiile meteorologice nu par prea favorabile și pentru a exclude orice risc, odată ajuns deasupra Europei îmi este absolut necesar să știu unde pot eventual găsi vreme bună.

De aceea, cu onoare vă rog să binevoiți a intra în contact cu serviciul meteorologic al aerodromului Croydon cerându-le să vă dea previziunile meteorologice pentru următoarele 24 de ore; nu am nevoie să știu decât dacă, în prevederile lor pentru următoarele 24 de ore, aterizările vor fi posibile sau nu pe aerodromul Croydon.

Îmi trebuie aceste date cu începere de la 28 septembrie și dat fiind că decolajul meu este în funcție de starea atmosferică deasupra Atlanticului e posibil să-mi amân decolarea de pe o zi pe alta, poate chiar timp de o săptămână.

În caz că prevederile pentru următoarele 24 de ore sunt că aerodromul va fi, de exemplu complet acoperit cu ceață, vă rog să-mi comunicați care este cel mai apropiat aerodrom pe care conform prevederilor aș putea ateriza, cu alte cuvinte ceea ce îmi permit să vă rog este următorul lucru:

Cu începere de la 28 septembrie, vă rog să radiotelegrafiați în fiecare zi consulatului român din New York, așa încât telegrama să sosească la 10 dimineața, dacă ziua următoare am șansa să pot ateriza pe aerodromul Croydon, iar dacă nu, o sugestie de serviciu meteorologic local asupra celui mai apropiat aerodrom.

După 20 de ore de zbor deasupra oceanului voi ajunge probabil atât de obosit încât o aterizare pe vreme prea proastă este un risc serios.

Mulțumindu-vă anticipat pentru prețiosul ajutor pe care mi-l dați în această împrejurare, vă rog să primiți, domnule ministru, asigurarea înaltei mele considerațiuni.

Alex Papană

Însă evoluția nefavorabilă a evenimentelor mă fac să cred că nu le-a expedit. Dar, important este de reținut faptul că, până la jumătatea

lunii septembrie, Papană era convins că în maximum două săptămâni va zbura spre patrie.

Prin telegrama nr. 10462, din 21 septembrie 1937, adresată lui Radu Irimescu, aflat, la acea vreme, la cârma Ministerului Aerului și Marinei de la București, de la însărcinatul cu afaceri în Statele Unite ale Americii, Mircea Babeș (fiul savantului român Victor Babeș), aflăm că:

Pentru Ministru Irimescu

Motoarele noului avion Papană, supraîncălzind vor trebui schimbate, ceea ce va cere timp și amânarea zborului transatlantic. Căpitanul intenționează proces contra fabricii. Totuși, pentru a efectua acum zborul, a început a negocia cumpărarea pentru 45.000 USD a avionului cu care Merrill a executat zborul astă vară, Anglia dus-întors. Dorește achiziționarea acestuia cu cei 27.000 USD rămași la consulatul New York, destinați noului avion. Rog instrucțiuni. Babeș.

Scotocind prin fel și fel de documente, descoperim un fapt interesant și anume că, la începutul anului viitor, 1938, în urma demisionării lui Carol A. Davila, noul ministru al României la Washington D.C. va fi, n-o să vă vină să credeți, Radu Irimescu, cel care păstora încă, la sfârșitul lui 1937, la București, Ministerul Aerului și Marinei. Să nu spună că nu era la curent cu problema avionului *Alba Iulia 1918* și cu zborul New York – București, care, ca un făcut, parcă nu se isprăveau odată!

Vom fi, însă, mult mai bine lămurii ce s-a întâmplat, de fapt, în derularea contractului cu Bellanca, urmărind scrisoarea-raport a lui Papană din 27 septembrie 1937, adresată conducerii Aeroclubului României:

Onor Aeroclubului Regal al României,

În legătură cu situația livrării avionului Bellanca, am onoarea a vă aduce la cunoștință următoarele:

Conform contractului, acest avion trebuia livrat în ziua de 30 iunie 1937.

Din cauza întârzierii de circa o lună de zile în livrarea motoarelor, am fost nevoit să accept (fără a menționa aceasta în scris) o întârziere de 30 de zile în livrarea avionului. Cu alte cuvinte, contam ca avionul sa fie predat pentru recepție în ziua de unu august 1937.

Între timp s-au petrecut următoarele lucruri:

La 15 iunie, văzând că se înaintează foarte încet cu lucrul, am scris o scrisoare domnului Bellanca, având următorul conținut:

„După cum știți, domnule Bellanca, cursa Istres-Damasc-Paris are loc la 20 august, ceea ce înseamnă că trebuie să decolez de la New York

cel mai târziu la 15 august; dacă dumneata nu poți livra avionul la timp pentru a putea face toate încercările care să-mi dovedească funcționarea normală, nu văd ce rost mai are construirea acestui avion”.

La aceasta, domnul Bellanca mi-a răspuns în ziua de 17 cam următoarele:

„deoarece livrarea motoarelor Menasco și Ranger va fi făcută cu o mare întârziere, nu mai putem garanta terminarea avionului la timp pentru cursa Istres-Damasc-Paris, eventual suntem gata să vă restituim acontul”.

A 2-a zi 18 iunie m-am dus imediat la uzinele Bellanca pentru a discuta situația. Constatând că motivul principal al întârzierii este și nesoșirea motoarelor, în aceeași seară am plecat la Los Angeles unde am sosit în dimineața de 19 iunie. După o conferință cu direcția uzinelor Menasco, am obținut ca, în seara de 20 iunie, fabrica Menasco să trimită uzinei Bellanca un motor identic cu cele ce aveam să utilizez pentru a fi întrebuințat la construirea suportului motor și tot ceea ce este necesar.

M-am întors imediat la New York și am plecat la Farnigdale unde este fabrica Ranger și am obținut același lucru, așa că, înainte de 1 iulie construcția avionului nu mai era stânjenită de lipsa motoarelor; eram deci oare cumva liniștit.

Spre uimirea mea, la 4 sau 5 iulie, uzinele Bellanca îmi aduc la cunoștință că n-au elice pentru motoare, că nu le pot avea la timp și că, deci, nu vor putea livra avionul. Mai mult, îmi spun că nu le-au comandat deloc deoarece nu s-au înțeles cu fabrica Hamilton.

Telegrafiez la Hamilton și mă duc chiar la Hartford unde e fabrica și peste o zi mi se răspunde telegrafic că elicele nu pot fi livrate decât în termen de 150 de zile, adică 5 luni. Această telegramă, datată 7 iulie 1937, dovedește cu o săptămână după data când avionul trebuia prezentat pentru recepționare, casa Bellanca nu comandase încă elicele.

Vă închipuiți că, atunci când am comandat avionul nu-mi putea trece prin cap că eu voi avea să mă ocup de livrarea motoarelor, a elicilor și că direcția fabricii e atât de inconștientă încât nu comandă elicele, nici măcar după data când avionul trebuia livrat. Grație intervențiilor mele, am obținut 3 elici cu caracteristici acceptabile livrate în 20 de zile.

La 10 august mi-am dat seama că era exclus să mai am avionul gata la timp pentru a participa la cursa Istres-Damasc-Paris, eram însă perfect sigur că voi concura în cupa Bendix pe traseul Los Angeles-Cleveland-New York pe 3 septembrie 1937.

A venit însă și 1 septembrie și avionul tot nu a fost gata. Între timp este imposibil de redat prin scris munca și zbuciumul prin care am trecut.

Făcând naveta între New Castle, ca să văd de avion și între Southhampton unde e stația de radio cu care aveam să fiu în legătură permanentă în timpul traversării oceanului (400 km de la New Castle la Southhampton), studiind zi și noapte hărți meteorologice, ba hărțile de navigație, făcând zilnic exerciții de cod pentru a nu-mi pierde antrenamentul, ținând la zi curbele pentru navigația astronomică, mă mir cum am rezistat acestei situații zi după zi, săptămână după săptămână.

În ziua de 7 septembrie avionul a fost în sfârșit scos la zbor pentru a fi încercat de pilotul uzinelor Bellanca. Dar aici, alte minunăție! După ce avionul a părăsit pământul și se afla la circa 5 m înălțime și în plin cabraj, pilotul închide gazele la toate 3 motoarele și evident avionul cade ca un bolovan, întâi pe aripa stângă, apoi pe roata stângă și în fine, după 100 m se oprește. Rezultatul, vreo 4 nervuri și placajul de la extremitatea planului rupte și capătul lonjeronului plesnit. Revoltat, am spus domnului Bellanca că, după ce avionul va fi reparat îl voi încerca eu însumi, fără a-i pretinde să-mi plătească vreun ban pentru acest lucru sau să mă asigure (împrumutarea unui avion aici în America se plătește cam 2.000 USD).

Și așa, în ziua de 10 septembrie am zburat în sfârșit avionul pentru prima dată. Totul s-a petrecut normal, deși foarte greu de pilotat din cauza enormei încărcături pe metru pătrat. Totuși zbură. Motoarele încălzeau puțin, dar la asta mă așteptam.

La 14 septembrie am zburat a 2-a oară, după ce se făcuseră ușoare modificări care au ameliorat puțin răcirea.

La 18 septembrie am zburat a 3-a oară. La decolare, când eram cam la 10 m înălțime, motorul din stânga m-a lăsat. Am putut continua totuși să mă mențin în aer și am aterizat în bune condiții; credeam că se ancrașaseră câteva bujii.

Ne-am dus la masă și la întoarcere, maestrul Manu, vrând să învărtească elicea motorului din stânga, o găsește blocată; încercăm să învărtim elicea de la celălalt motor și constatăm același lucru: ambele motoare gri-pate, cel din dreapta fără să fi dat cel mai mic simptom.

Aceasta i-a pus capăt la toate și am plecat imediat la New York. Târziu noaptea, maestrul Manu mi-a telefonat de la uzină următorul raport: la motorul Menasco din dreapta s-a constatat un început de gripaj al palierului numărul unu și al pistonului și bielei numărul 3, iar la motorul din stânga gripaj general. A 2-a zi m-am dus la New Castle și i-am spus

domnului Bellanca că, deoarece, pe de o parte nu s-a conformat contractului nelivrându-mi avionul în timpul prescris, iar pe de alta, nemaiputând avea încredere în acest material pentru a întreprinde un raid transatlantic, îl rog să-mi dea banii înapoi.

Mi-a spus că nu poate. Peste 2 zile, adică la 21 septembrie, m-am dus din nou la New Castle, de data aceasta cu Consulul României la New York, dar cu același rezultat.

De atunci și până astăzi 25 septembrie am vorbit cu 3 avocați, am cerut sfatul câtorva prieteni din conducerea aviației americane și am ajuns la următoarea concluzie:

1. Așa cum se prezintă situația de fapt și așa cum e conceput contractul este evident că domnul Bellanca era obligat să-mi restituie acontul virat.

2. Dat fiind faptul că, nu vrea să facă acest lucru, trebuie să-l dau în judecată. Ori, deși e mai mult ca probabil că voi câștiga procesul, totuși judecata poate ține un an și mai bine. Cu alte cuvinte, ori accept să zbor pe un avion în care nu mai am încredere (și nu mă gândesc la mine personal, ci la cele 10 milioane de lei care mi-au fost trimise din țară și pe care n-am dreptul să le risc) ori accept să rămân cu suma virată în cont blocată pentru circa un an de zile.

Între timp, am căutat să cumpăr avionul Lockheed a lui Dick Merrill¹⁹¹. Acest avion are 300 de ore de zbor, deci este ca și nou. L-am încercat și

¹⁹¹ În 1937, Merrill a fost angajat de Hearst Publishing pentru a repeta zborul (co-pilotat de Jack Lambie, în vârstă de 27 de ani) într-un Lockheed Model 10E Electra numit *Daily Express*. Zborul de la New York la Londra din 8–14 mai 1937, cunoscut sub numele de „Zborul de încoronare a bunăvoinței anglo-americane”, a fost, de asemenea, recunoscut ca primul zbor comercial transatlantic dus-întors. Hearst a vrut să culegă alte ziare americane prin achiziționarea de fotografii cu încoronarea regelui George al VI-lea din 10 mai 1937, după abdicarea fratelui său, regele Edward al VIII-lea. Merrill a purtat fotografii (nu știri, așa cum se pretinde adesea) cu dezastrul *Hindenburg*, care a avut loc cu puțin timp înainte de zbor. Ziarele Hearst de pe ambele maluri ale Atlanticului au publicat primele imagini ale fiecărui eveniment, iar Merrill a câștigat Trofeul Harmon în 1937 pentru realizarea sa. Imaginile de la acest zbor au fost folosite pentru a realiza filmul monogram din 1937, *Atlantic Flight*.

Lockheed Model 10 Electra, avion ușor, de linie, monoplan, american, bimotor (două Pratt & Whitney R-985 Wasp Junior SB, 450 CP/336 kW fiecare), integral din metal, dezvoltat de Lockheed Aircraft Corporation. Introdus în fabricație în 1935, a câștigat o faimă considerabilă, deoarece unul a fost condus de Amelia Earhart și Fred Noonan în nefericita lor expediție în jurul lumii în 1937. Surse: https://en.wikipedia.org/wiki/Dick_Merrill și https://en.wikipedia.org/wiki/Lockheed_Model_10_Electra.

se prezintă admirabil din toate punctele de vedere; pe lângă aceasta are toate rezervoarele și e complet pregătit pentru un raid New York-Roma la care Dick Merrill a fost nevoit să renunțe acum o lună de zile, neprimind permisul de decolare.

Nu am însă bani suficienți pentru a cumpăra acest avion. Am crezut că aviația civilă ar putea utiliza acest avion pe liniile noastre împreună cu celelalte 4 avioane Lockheed-uri, dar lipsa de fonduri a Ministerului Aerului face imposibil acest lucru.

Peste câteva zile, vremea se strică definitiv și dacă până atunci nu am rezolvat această chestie nu mai pot face zborul anul acesta.

Sunt disperat de întorsătura pe care a luat-o această chestiune pentru a cărei reușită muncesc de un an de zile cu tot avântul și resursele de care dispun.

Recunosc că am făcut o greșală, dintr-un punct de vedere și anume: în loc să cumpăr un avion care de doi-trei ani de zile funcționează în mod regulat pe liniile americane, am căutat să obțin un material prea nou.

Aceasta am făcut-o însă din 2 motive:

1. când vrei să realizezi ceva excepțional și special îți trebuie și un material excepțional și special, ori cu avioanele și motoarele în uz nu poți face performanțe excepționale;

2. când am comandat avionul în noiembrie 1935, suma de care dispuneam era numai de 4 milioane de lei și nu-mi puteam deci permite cumpărarea unui Lockheed sau Douglas, fie ele chiar uzate.

Actualmente, unul din cei mai mari avocați din New York, domnul Breed, recomandat de domnul Ministru Davila, se ocupă de partea juridică și domnul Oldum, un pasionat al aviației și unul din marii financiari americani caută să mă ajute.

Nu știu încă, care va fi soluția, dar un lucru e cert: voi veni în țară așa cum am promis, ÎN ZBOR.

Să trăiți, Căpitan Alex Papană

Uluitor! Ce poate fi mai clar de-atât! Prin câte a trecut acest brav aviator român, fala aviației noastre interbelice, pentru a realiza memorabilul zbor New York – București cu un avion denumit Alba Iulia 1918, întâiul raid transatlantic românesc, ce se dorea urmat, firește, de altele. Ar fi deschis drumul unei linii aeriene permanente, unind românii de pe cele două continente. Incompetență, excrocherie sau poate chiar... sabotaj. Nu doresc să intru într-o nedorită teorie a conspirației, dar prea se tot amâna aducerea motoarelor, care se gripau, în mod

ciudat, după zbor, de la o zi la alta, iar elicile nu erau nici comandate. Și nu ne iubea chiar toată lumea, români fiind, cu țara reîntregită, ori ca aviatori, descălecând din epoca pionieratului în aviație, concurându-i pe alții, ce-și propuneau să ocupe aeroporturi și țări, teritoriile vaste de peste oceane și mări, pornind crâncene războaie, cu sângele curgând șiroaie, strivind voința celor pe care voiau să-i subjuge și să-i înmoaie.

Firesc, comunitatea românească din Statele Unite ale Americii a primit nedumerită știrea că istoricul zbor către București s-ar putea amâna pentru anul viitor ori chiar anula, un volum important de corespondență având drept subiect: soarta plicurilor pe care s-a plătit dolarul păgubos. Până și consulii din Legația României, obosiți și trancasați de povestea avionului, răspundeau la scrisorile legate de acest subiect, trimițându-le adresa lui Papană. Chiar și tonul epistolar dintre aceștia și pilotul nostru a devenit ceva mai oficial. Primul exemplu vine chiar din următoarea scrisoare:

*Domniei sale, Domnului Căpitan Alex. Papană, Hotel Navarro, New York
Nr. 9728/14, din 29 noiembrie 1937*

Dragă Domnule Căpitan,

Am primit mesajul dumneavoastră telefonic prin care îmi cereți să contrasemnez un cec de 200 USD pentru cheltuieli nespecifice și încă unul de 20.000 USD în contul unui avion ce intenționați să comandați.

Drept răspuns, regret să fiu obligat să vă informez încă o dată, după cum de mai multe ori v-am informat și în trecut, că nu pot să contrasemnez niciun cec până ce nu-i voi primi autorizarea Aeroclubului Regal Român.

Deși nu am căderea să mă amestec câtuși de puțin în plasarea comenzilor ce faceți, găsesc de a mea datorie să vă sfătuiesc, ca înainte de a semna orice contract să obțineți:

1. *Avizul în scris al avocatului dumneavoastră cu privire la legalitatea aceluia contract și asigurarea că nu conține nici o stipulare care s-ar putea dovedi mai târziu în defavoarea dumneavoastră.*
2. *Garanție scrisă dată de o bancă sau o societate de asigurare și prin care li se garantează:*
 - a) *banii ce avansați societății care vă construiește avionul.*
 - b) *daune în caz de nelivrare la timp a avionului sau în cazul că performanțele nu ar fi perfect satisfăcătoare.*

Deși nu am nici o cunoștință în chestiuni de aviație sunt de părere că, având mai cu seamă în vedere că intenționați să cumpărați un avion relativ necunoscut și din care tip s-a construit până acum numai unul este în interesul dumneavoastră să puneți acest aparat la suficiente încercări înainte de a plasa comanda și a semna contractul. Departe de a fi intenția mea să vă impun părerile mele, cred că, indiferent de tipul sau starea avionului ce ați dori să comandați, afară de cazul că ar fi un tip standard și bine cunoscut, ar trebui să zburăți în acel avion înainte să semnați contractul un număr de ore egal cu numărul de ore ce calculați că v-ar trebui pentru zborul New York-București.

Vă dau aceste sfaturi nu atât în calitatea mea oficială, întrucât nu am nici o însărcinare în legătură cu comanda avionului, ci frățește și în dorința de a vă scuti de o situație neplăcută în care ați fi plasat dacă ați fi din nou obligat să admiteți că ați comandat un avion de a cărui performanțe pe deplin satisfăcătoare nu ați fost destul de convins.

Nădăjduiesc că veți lua aceste sfaturi în sensul frățesc și binevoitor în care vi le dau.

Cu privire la cecuri, repet ce am menționat mai sus, le voi contrasemna numai după ce voi primi autorizarea Aeroclubului Regal Român, specificând anume ce sumă să achit și cărei firme.

Cu cele mai bune urări, Carol Tarcăuanu, viceconsul

Viața merge înainte și Papană este obligat să mai rămână în America, prelungindu-i se, aproape *sine die*, concediul de 9 luni primit din țară, expirat în martie 1937 și prelungit încă 5 luni, până în august, apoi încă o lună, întrucât era dată, aproape sigură, venirea lui în țară în septembrie, cu avionul *Alba Iulia 1918*. Și tot așa, încă 11 luni de concediu până-n vara lui 1938, sperându-se că un alt avion și același căpitan aviator vor reuși, până la urmă, să-și ducă la capăt misiunea: zborul transatlantic New York – București. Răscolind prin arhivele diplomatice, întâlnesc și ceva date financiare privind câștigurile obținute de Papană pe tărâm american, pentru care nu e bine să te pui rău cu fiscalul, fără plata cuvenitelor impozite. Ce să vedeți? Din septembrie 1936 și până în septembrie 1938, veniturile lui Papană au fost de doar 8.500 \$. Aproape de necrezut! Clar! Nu s-a îmbogățit în primii doi ani de ședere în America, din multele scrisori răsfoite din acea perioadă putându-se vedea cu ușurință că, deși *nu a făcut foamea*, financiar bine n-a dus-o. În medie, cam 340 de dolari pe lună. Dacă ne gândim că un hotel de două-trei stele te costa pe atunci 500–600 \$ lunar, ne dăm seama că Papană, în America, *nu a stat pe roze*.

Vine și o veste bună, pe lângă toate celelalte rele. Dina, care-l așteptase să vină în august ori în septembrie în zbor la București, precum intrase învingător Mihai Viteazul în cetatea Alba Carolina (Iulia), se întoarce în America pentru a fi alături de soțul ei, Alex, aflat în momente extrem de dificile. În mod cert, nu așa le fusese planul atunci când, în iulie 1937, Dina revenise în România. Dar, pentru că *nu e cum vrea omul, ci cum vrea Domnul*, planurile se mai și schimbă. Nu avem informații certe privind data revenirii ei în Statele Unite ale Americii. Probabil, sfârșitul lui septembrie o găsește cu hotărârea luată. Firește, de comun acord cu Alex, că nu era să vină așa, *pe nepusă masă*. Iar la jumătatea lui octombrie era deja cu *bagajele la ușă*, adică cu toate preparativele (pașaport, vize, orare pentru mijloacele de transport, bani de drum) plecării la soțul ei făcute. Înclin să cred că în noiembrie 1937 a avut loc cea de-a două revedere a soților Papană pe pământ american. Oricum, pe Dina o depistăm la 16 decembrie, într-o scrisoare interesantă, adresată de Papană lui Tărcăoanu, care redă cu fidelitate întâmplările și frământările lui Alex, într-o confuză perioadă de trecere între ani, presărată cu speranțe, cadouri, dorințe, dar și frici, lipsuri, neliniști, în care doar sărbătorile creștine vin să aducă pace în sufletele oamenilor aflați oriunde pe pământ.

Stimate domnule Consul,

După cum îți scrisesem, am plecat din Miami luni dimineața. Am ajuns după masă la Tellahouse, după care ne-am oprit la Silver Springs, pentru dejun.

Marți dis-de-diminează am continuat spre San Antonio și după ce ne-am oprit un moment la New Orleans, ca să dejunăm, la Anthony, un restaurant vestit franțuzesc, am plecat și am ajuns la de Beaumont. Înainte de a ajunge aici am avut o mică neplăcere. Un camion care venea în sens contrar n-a văzut o căruță, era pe înserate și a încercat s-o evite. A dat totuși peste ea, a virat la stânga și a barat astfel toată șoseaua. Exact în momentul ăsta veneam noi și ne-am lovit cu aripa stângă de camion și apoi am intrat cu roata dreaptă în șanț. Reparația este încă în curs, dar va fi gata pe la prânz, așa că deseară vom cina la Sant'Antonio. Socotelile le voi trimite societății de asigurare cu amanunțele necesare.

La Los Angeles sau mai bine zis la Hollywood vom fi o zi, două înainte de Crăciun. De aceea, te rog spune lui Breed să-mi trimită o copie a contractului și o copie a specificațiilor tehnice la Hollywood Piazza Hotel iar dumneata fii bun și trimite câte o copie Aeroclubului.

La Miami am vorbit cu câțiva aviatori care, neștiind că eu am comandat un Barckley and Grow, vorbeau de el în termeni foarte elogiși, unul spunând chiar că e mai reușit decât Lockheed.

Fii bun și roagă-l pe Miranda să-mi trimită o dare de seamă a sensului lucrărilor. Am aranjat două lucruri extrem de importante:

- *am un avion complet la dispoziție pentru a zbura tot timpul cât voi sta în California;*
- *am aranjat că atunci când voi face zborul New York – București să fiu în contact cu absolut toate stațiile de radio din USA, nu numai cu Mackay.*

La 20 decembrie aproximativ vor mai veni niște bani; fii bun te rog și trimite-i numaidecât la Hollywood.

Apropo, domnul Vrancea care este cu noi îți trimite complimente, așa că te las și pe curând. Îmbrățișări, Alex. Te salutez, Dina.

Alt accident, circumstanțe diferite, tot aripa stângă și alte cele lovite! Știm că Papană era un foarte bun automobilist, având la activ multe curse câștigate, dar i se mai întâmplă și lui, că nu e Superman. Ghinion! Dacă era pe bicicletă, cădea de pe ghidon. Cineva, însă, îl tot ocrotește, când partea stângă a șoferului o lovește. Să fie Dina? Pe partea ei, dreapta mașinii nimic nu pățește.

Privind cumpărarea noului avion, care era, de data asta, vechi, cu care Papană să facă buclucașul zbor New York – București, între pilotul român, consulatul general și Aeroclubul Regal Român s-a purtat o amețitoare corepondență, înroșind firele telegrafului și golind călimăriile de cerneală. Absolut corect, Aeroclubul cerea detalii, specificații tehnice și garanții pentru a nu aproba cheltuieli care să nu ducă la rezultatul dorit. Că, deh! *Cine se frige cu ciorbă, suflă și-n iaurt!* Pe de altă parte, Consulatul general al României la New York nu contrasemna nicio plată făcută în contul avionului fără autorizarea expresă a Aeroclubului. Iar Papană trebuia să se facă luntre și punte pentru a ajunge barem o primă plată mai importantă la firma de la care dorea să cumpere avionul. Nu mai este vorba de Lockheedul lui Dick Merrill, dovedit a fi prea scump, ci de un Douglas.

Sărbătorile de Crăciun au fost departe de a fi liniștite în familia Papană. Și nu pentru că i s-a pus pata vreunei dive de la Hollywood pe celebrul pilot român, ori că, vreun vreun bogătaș californian s-ar fi uitat ceva mai insistent la Dina. Ci pentru faptul că dezastrul cu Bellanca și tergiversarea achiziționării unui nou avion erau ca o rană pe creierul

lui Alex. Că stăteau rău cu banii era o certitudine, așteptând să le vină de-acasă, din România, niscai parale pentru traiul la un nivel cât de cât acceptabil. Cât despre chiolhanuri, baluri, șampanie, distracție, nici nu putea fi vorba. Doar dacă erau invitați pe undeva, că numele bun și-l păstrasera, iar faima lui Papană nu începuse să se dilueze prea mult, rămânând același brav pilot, tânăr șarmant și român cult.

În sfârșit, la 27 decembrie 1937, o telegramă semnată de Andrei Popovici, din partea Aeroclubului Român, adresată Consulatului român de la New York, anunță scurt: *Aprobat imediata achiziționare a Douglas Howard Hughes. Faceți Plata!* Peste două zile, 20.000 \$ erau virăți în contul firmei *Western Aero & Radio Corporation*, aparținând multimilionarului Howard Hughes, proprietarul avionului Douglas. Vom avea avion! Noul an, 1938, putea să înceapă sub auspicii bune!

Da' de unde! Papană e pe punctul de a-și pierde mințile.

Dina, tu pe unde erai? O îmbrățișare, o alintare, un sărut de-mbărbătare. Un masaj gingaș la tâmple, ca nimic să nu se-ntâmple.

Cel puțin, așa se exprimă către finalul unei scrisori adresate lui Tărcăoanu la 29 decembrie, redate mai jos:

Dragă Carol,

Îți scriu în drum între Pittsburg și Chicago. Din cauza „pass-ului” care prevede că numai în caz de loc vacant pot călători fără plată, am stat vreo patru-cinci ore în apropiere de Pittsburg și, mai mult ca sigur că voi fi nevoit să petrec noaptea în Chicago deoarece am pierdut legătura cu Kansas City. Pe lângă asta, ca să nu mai fiu debarcat pe undeva, am cumpărat un bilet Pittsburgh-Los Angeles, care costă 128,45 US. Cum această călătorie nu este un voiaj de plăcere găsesc absolut normal să le trec în contul raidului. De aceea ți-am telegrafiat să-mi trimiți banii telegrafic, căci am semnat un cec neacoperit dar cu data de mâine, așa că la rândul meu telegrafic fiind banii, nu voi fi comis un furt.

Deși mintea îmi este foarte neclară, am încercat totuși să calculez dacă Douglas-ul lui Howard poate căra destulă benzină pentru un raid New York-București. După calculele mele, presupunând că gross weight e de 28.000 de pounds, ceea ce este foarte optimistă și 2500 galoane de benzină, ceea ce iar e optimistă și e un consum de 88 de galoane la oră, ajung la următoarea concluzie:

- cu viteza de croazieră ce presupun că voi realiza cu Douglas-ul, îmi trebuie, dacă merg în linie perfect dreaptă, 31 de ore și 30 de minute;*
- cele 2500 de galoane ajung pentru 30 de ore și 10 minute.*

Asta presupunând că peste Atlantic am un vânt de 30 de mile. Cu alte cuvinte cred că voi fi nevoit să mai adaug niște benzină, circa 150 de galoane, adică 900 de pounds și este problematic dacă avionul va decola.

În rezumat: pot comanda un avion care pe hârtie mă poate duce la București sau pot cumpăra doar un avion care pe hârtie nu mă poate duce la București (Barkley Grow) însă primul nu e suficient de încercat afară de zborul Detroit-New York iar al 2-lea e încercat și răsturnat.

Adaugă la asta hărțuială cu Bellanca, cu Breed, cu Aeroclubul, cu Speny și radiourile și vei înțelege de ce sunt pe punctul, fără exagerare, de a-mi pierde mințile.

Cred că și pe față se citește că sunt anormal, căci de vreo două-trei zile toată lumea se uită cu mirare la mine.

Cum ajung la Los Angeles, iau toate datele Douglas-ului de la Howard, fac un zbor în care să măsoar în mod precis viteza și consumul și dacă reiese că zborul este posibil îl cumpăr.

Dacă reiese însă că nu, îți revine întreaga răspundere, fără nici o supărare și mă descurci cum știi, în sensul că faci Aeroclubul să îți dea voie să semnezi cecul pentru Berkley Grow sau să-l semnezi pe baza telegramei din septembrie în care mă autorizează să cumpăr orice alt avion.

Nu caut prin această scrisoare nici să te forțez să faci ceva ce nu vrei, nici să prezint lucrurile așa ca și cum B. and B. ar fi singura soluție.

Ce îți scriu este absolut purul adevăr.

Te salut și la revedere, Alex

Se complică lucrurile. Papană nu este sigur că va putea ajunge la București cu Douglasul lui Hughes, existând riscul de a face *pana prostului*, în apropierea țărmlui, undeva pe ocean. Trebuia să mai facă niște calcule și verificări legate de masa totală a avionului, de capacitatea rezervoarelor de combustibil, de consumul de carburant, în funcție de vânt, de condiții neprielnice, plus o rezervă de navigație. Și dacă socotelile spun că avionul nu poate să-l ducă la București, altă *belea*. Banii erau deja virați lui Hughes, iar Papană trebuie să recurgă la alt avion, un Barkley Grow. După Bellanca, alți bani pierduți? Să nu înnebunești?

Chiar în ziua de dinaintea Noului An 1938, Papană, în loc să se pregătească, alături de Dina, de Revelion, participând la o fastuoasă petrecere organizată ca între bogați, undeva pe sol californian, cu meniu ales, șampanie, muzică și dans, tort și artificii, îi scrie, la 31 decembrie, lui Tărcăoanu:

Dragă Carol,

După nenumărate peripeții, în sfârșit am ajuns la Hollywood. Încă nu l-am văzut pe Howard Hughes, așa că nu știu nimic în privința avionului. Îți fac o notă de cheltuieli ce am făcut cu voiajul Los Angeles-New York și retur:

- Los Angeles-New York
- hotel New York
- mâncare New York
- voiaj New York-Los Angeles Total 275,29 \$

Cum am luat un cec de 100 USD, te rog să-mi trimiți un cec pentru diferența de 175,29 aici la Hollywood Plaza Hotel.

Cu toate că ești extrem de ocupat și poate plictisit, te rog să fii atât de amabil să îngrijești ca aparatele să fie scoase din avionul Bellanca și să fie încasați banii pentru ele. Pe de altă parte, cum ți-am spus, nu e admisibil să facem un cadou de 29.000 USD prea simpaticului Bellanca. De aceea, dacă domnul Breed nu e capabil să facă un aranjament convenabil cu Bellanca, te rog să-i mulțumești pentru puținele servicii care le-a făcut și să încredințezi cazul altui avocat.

Îți urez ca anul care vine să-ți aducă sănătate, noroc și fericire; doamnei la fel; din partea Dinei la fel.

Cu drag, Alex

Nu vom detalia în continuare caruselul telegramelor și al depeșelor, al frământărilor și al temerilor privind schimbarea destinației banilor virăți lui Hughes și redirecționarea lor către Berkley. Întreaga legăție română de la New York, Aeroclubul Regal al României, Ministerul Aerului și Marinei de la București au făcut *joc de glezne* alături de un Papană din ce în ce mai tensionat, pentru rezolvarea situației.

Iată, totuși, conținutul unei noi scrisori adresate lui Tărcăoanu, din 11 ianuarie 1938, care ne arată faptul că, oricum, achiziționarea avionului lui Hughes nu mai era posibilă:

Dragă domnule Consul,

Ți-am expediat chiar acum o telegramă rugându-te să dai cecul și contractele lui Miranda. Țin să-ți atrag atenția că eu am semnat cecul la 29 sau 30 noiembrie 1937 și ca atare dumneata m-ai întârziat o lună și jumătate. Dacă această întârziere va avea vreo repercusiune asupra zborului, îți urez să nu ne mai întâlnim, mai bine. Dacă nu va avea, faptul că întotdeauna ai fost gata să mă sfătuești va avea mai multă greutate. Cu titlul de informație vreau să știi că ceea ce am vorbit cu Howard Hughes și cu Al Ludwig la New York este absolut diferit de ceea ce mi-a oferit aici:

- 1) *Nu-mi mai dă pilotul automat;*
- 2) *Nu-mi mai dă radio;*
- 3) *Nu-mi mai dă rezervoarele speciale;*

4) *Nu-mi mai dă multe altele dar, ce-i cel mai delicat este următorul: el a comandat un Lockheed supra Electra, care, nefiind gata la timp, el nu-mi mai dă Douglas-ul la 1 aprilie, ci de abia cândva, în mai.*

Este deci lucru de care ne-a fost frică de la început: nu e serios. Am telegrafiat lui Irimescu asta și el a răspuns ce știi: Andrei Popovici nu mai e secretar general al Aeroclubului (a demisionat), iar Irimescu nu poate sa-și ia nici o răspundere ca Ministru al Aerului. Dacă el zice „cumpără!” și chestia iese prost, vezi ce-și ia pe cap.

Ca atare, sunt absolut singur în măsură să decid și te rog să crezi că nimeni și nimic pe lume nu mă va putea opri. Ți-am scris o scrisoare din Los Angeles în care îți trimiteam niște socoteli. Nu mai am decât 22 USD. Te rog să fii bun și să-mi trimiți echivalentul acelei sume la Hollywood Plaza Hotel. Fii bun și vezi să am banii până la 18 și de îndată ce-mi vin ceva din țară, te rog trimite-mi... Oricum sunt nițel cam dezamăgit de purtarea lui Hughes și-mi pare rău că m-a întârziat și el. Repet, sper ca totul să iasă bine!

La revedere, Alex

În sfârșit, la 20 ianuarie 1938, sosește la sediul legăției române de la New York telegrama mult așteptată: *Aprob executarea cumpărării avionului Barkley. Hotărârea rămâne la Papană. Semnat, Irimescu.*

Dacă privim caracteristicile acestui avion spre care se îndreaptă Papană în numele guvernului României, vedem că, pentru acele vremuri, nu arată prea rău. Barkley-Grow¹⁹² era un monoplan cu aripi joase, construit integral din metal, cu o coadă dublă, proiectat pentru a fi simplu și robust, fără a avea roata din spate retractabilă. A avut primul zbor în aprilie 1937, fiind construite, în total, doar 11 aparate. Putea fi echipat cu flotoare sau schiuri, varianta cu schiuri fiind utilizată în încercarea de salvare a supraviețuitorilor unui avion B-17, prăbușit la 22 decembrie 1942 în Groenlanda.

Caracteristici generale:

Echipaj: doi;

Capacitate: 6 pasageri;

Lungime: 35 ft 8 in (10,87 m);

¹⁹² Sursa: https://en.wikipedia.org/wiki/Barkley-Grow_T8P-1.



Barkley-Grow T8P-1

https://en.wikipedia.org/wiki/Barkley-Grow_T8P-1#/media/File:BARBLEYA.JPG

Anvergura aripilor: 50 ft 8+3/4 inchi (15,462 m);

Înălțime: 9 ft 7+1/2 in (2,934 m);

Suprafața aripii: 354 sq ft (32,9 m²);

Greutate gol: 5.365 lb (2.434 kg);

Greutate brut: 8.750 lb (3.969 kg);

Capacitate combustibil: 160 US gal (130 imp gal; 610 L) normal, 220 US gal (180 imp gal; 830 L) cu rezervoare opționale;

Motoare: 2 × radiale Pratt & Whitney Wasp Junior SB cu 9 cilindri, răcite cu aer, 400 CP (300 kW) fiecare.

Performanțe:

Viteza maximă: 225 mph (362 km/h, 196 kn) la 5.000 ft (1.500 m);

Viteza de croazieră: 204 mph (328 km/h, 177 kn) la 5.000 ft (1.500 m);

Plafon de serviciu: 24.000 ft (7.300 m);

Viteza de urcare: 1.420 ft/min (7,2 m/s).

În 12 martie 1938, în Europa, Germania nazistă anexează Austria, prevestind lucruri din ce în ce mai grave ce urmează a se întâmpla. *Deutschland über alles*. Pe bătrânul continent miroase iar a praf de pușcă. Francezii dorm în post și-n picior se-mpușcă. Britanicii, lorzi, pe Hitler nu se grăbesc să-l bage-n cușcă. Doar America veghează și de *Coana Europa* mult se minunează. Dar și spre Pacific ea un ochi păstrează.

În aprilie, aspectele financiare privind plata avionului Berkley se cam limpeziseră, dovadă fiind următoarea scrisoare oficială:

D-lui Căpitan Alex. Papană

Les Crest Hotel

610 Blaine

Detroit, Michigan

Nr. 2792/14

14 aprilie 1938

Stimate domnule Căpitan,

Referindu-mă la telegrama dumneavoastră din 13 aprilie 1938, binevoiiți vă rog a cunoaște că, în conformitate cu adresa numărul 352 per 38 a Aeroclubului Regal Român, adresată acestui consulat la 28 ianuarie 1938, restul banilor rămași din fondul trimis de aeroclub, urmează să fie achitat firmei Barkley Grow. Ultimul cont primit de la National City Bank arată acolo o balanță de 2.474,34 USD. Din această sumă urmează să achitați întâi costul convorbirii telefonice de ieri în sumă de 4,70 USD, așa că rămâne suma netă de 2.469,64 USD. Vă trimit alăturat 2 cecuri: unul în sumă de 4,70 USD plătitibil la ordinul New York Telephone Company și al 2-lea la ordinul Barkley Grow Aircraft Corporation în sumă de 2.469,64 USD. Cecurile sunt semnate de domnul Tărcăoanu și urmează să fie iscălite și de dumneavoastră înainte de a putea fi încasate. Vă rog înapoiați alăturate chitanțe împreună cu cecul plătitibil la ordinul New York Telephone Company semnat de dumneavoastră.

Consul General

Andrei Popovici

Era cel de-al 50-lea cec plătit din contul avionului, primul, din 27 noiembrie 1936, în sumă de 29.000 \$, având drept beneficiară păguboasa Bellanca. Să mai precizăm că primul cec încasat de Berkley, care va livra, în final, avionul, a fost la 21 ianuarie 1938, în sumă de 22.000 \$.

Deci, cam toți banii rămași în contul avionului, după povestea cu Bellanca, ce-a provocat o pagubă de 29.000 \$, teoretic, recuperabili, dar în urma unui proces și a unei hotărâri a instanței de judecată, adică, deloc curând și niciun caz în cursul anului 1938, s-au virat către Berkley. Deși nu au rămas prea mulți, să sperăm că vor fi suficienți, că lucrurile se vor mai liniști, că Papană va putea să intre în posesia avionului, încercându-l în zbor și pregătindu-l pentru marele raid New York – București.

De la 1 martie 1938, Papană îl va pierde pe cel care devenise prietenul său, Carol Tărcăoanu, consulul părăsind legația de la New York și întorcându-se în țară, pentru a primi alte însărcinări.

Dar, după atâta chin și jale, se pare că a început să răsară soarele și pe ulița familiei Papană. Iar faptul pozitiv vine nu doar din direcția tevatării cu avionul și a vieții trepidante din America, ci de la cea mai uluitoare veste. Dacă punem prinsoare c-o să ghiciți, pierdeți cu siguranță. Nici prin cap nu vă trece despre ce-i vorba! Așa că nu vă mai țin pe jăratec, dragi cititori, și v-o spun tot eu: *Dina este însărcinată!* Soții Papană vor avea un copil. Încă nu știm de va fi băiat sau fată, căci știința medicală de atunci nu ajunsese așa departe, chiar dacă doctorii erau tobă de carte. De unde știm? Nu am fost de față, dar un spiriduș m-a pus să scriu că într-una dintre zilele în care primăvara californiană își trezea din somnul blând al iernii hibernalele ei viețuitoare, probându-și, sub soarele îngăduitor, veșmintele noi, de un verde crud, ce-i dezveleau, pe-alocuri, atrăgătoru-i nud, Dina, puternic emoționată, i-a spus soțului ei:

– Alex, am a-ți da o veste!

– Rea? Hai, vino, draga mea și cu o veste bună, că de cele rel, prea m-am lipit ca orbul de belele.

– Bună, dragul meu! Dar poate fi și rea, după cum ți-s mintea și inima ta, răspunse șugubăt Dina.

– Hai, nu mă mai fierbe, continuă Alex. Spune-odată! Mă ții ca baba-nre uluci, văduvă și neconsolată.

– Bine, zise Dina. Rămâne doar dilema: va fi băiat ori fată?

Alex, într-un gest deloc surprinzător, nu stătu deloc pe gânduri și se repezi la Dina, îmbrățișând-o. O strânse atât de tare, încât aproape că-i opri, câteva clipe, răsuflarea. Apoi, tandru, o sărută prelung, șoptindu-i la ureche:

– O! Ce veste minunată! Voi fi un tată bun, ce nu va avea pereche!

Și mai știm din presupunerile legate de graba cu care Dina solicită prelungirea valabilității pașaportului și verificarea duratei de aplicabilitate a vizei americane:

14 aprilie 1938

Dragă domnișoară Ovesia,

Fii așa de drăguță te rog și fă cele necesare pentru ca să mi se prelungească pașaportul încă pe un an. Este valabil până la 28 aprilie 1938, așa că ar fi de validat până la 28 aprilie 1939. În plus de asta, vezi dacă viza americană este în regulă. Dacă trebuie și ea prelungită, cred că 3 luni este suficient. Dacă se poate mai mult e cu atât mai bine, fiindcă, dacă cumva mă reîntorc nu mai am nevoie să fac alte vize.

Știu că ești foarte ocupată dar te rog foarte mult să răpești un minut și pentru acest lucru.

Cu multe mulțumiri rămân a dumitale

Dina Papană

Les Creat Apts. 610 Blaine, Detroit

Destul de clar! Vedem intenția Dinei de a se întoarce în țară în următoarele trei luni, chiar dacă nu exclude posibilitatea de a mai reveni în Statele Unite până la sfârșitul anului. Se învățase minte. Cât de ghinionist devenise Alex, nu era deloc sigură că avionului nu-i va lipsi vreun șurub și zborul spre București iar se va contramanda! Și-am mai găsit prin arhive un document extrem de valoros, care ne arată că, până acum, soții Papană nu reușiseră să refacă, din punct de vedere juridic, actul căsătoriei. Iar copilul nu putea veni pe lume, potrivit cutumelor românești și creștine, în afara familiei legal constituie. Chiar dacă nu se mai punea problema religioasă a cununiei. Iată actul, a cărui traducere legalizată a fost confirmată prin adeverința nr. 1084/14, eliberată, stampilată și timbrată corespunzător la 16 martie 1939, de către consulatul general al României la New York:

Nr. 516783

197776

24 mai 1938

LICENȚĂ DE CASĂTORIE

Oricărei persoane autorizate de a încheia căsătorii.

SALUTĂRI:

Se poate face căsătorie între

Domnul Alexandru Papană și domnișoara Alexandrina Izvoranu, o declarație fiind înregistrată de către acest oficiu, conform prevederilor actului public numărul 128 al legilor din 1887 din care reiese că sus-numitul Alexandru Papană este în vârstă de 31 de ani, de rasă albă, cu reședința în Detroit, Michigan, locul nașterii România, de ocupație pilot, numele tatălui John, numele de naștere al mamei a fost Caterina Millo și că nu a fost căsătorit înainte niciodată și că sus-numita Alexandrina Izvoranu este în vârstă de 27 de ani, de rasă albă, cu reședința în Detroit, Michigan, locul nașterii România, fără profesiune, numele tatălui Constantin, numele de naștere al mamei a fost Elena Antinescu și că nu a fost căsătorită înainte niciodată.

Spre a cărui mărturie am semnat și am aplicat sigiliul județului Wayne, Michigan, astăzi, la 24 mai 1938.

SS) *Caspar D. Lingeman, Notar județean*

SS) *Mary Mandrea, Ajutor de Notar*

Originalul certificatului de căsătorie, încheiat în prezența a doi martori, Raymond Holmes și Lionel H. Smith, ambii din Detroit, se păstrează în dosarele Departamentului Sănătății statului Michigan, Lansing, Michigan.

Fără vreo legătură cu oficializarea refacerii căsătoriei dintre cei doi soți Papană, Dina primește din București, de la unchiul ei, profesorul Alfred Juvara, suma de 250 \$, sub pretextul că suma reprezintă returnarea unei datorii mai vechi. O fi fost așa ori nu, nu avem a ști, dar putem presupune că-n familia Isvoranu se purtau discuții privind faptul că, în America, Dina și Alex nu o duceau prea bine cu banii și unchiul ei, utilizând cai consulare, i-a trimis acești bani. Mai mult decât bineveniți, având în vedere faptul că Dina se pregătea de drum, spre a reveni curând în România.

Între timp, Alex, intrând în posesia avionului Berkley, a început să-l zboare, încercându-l în fel și chip spre a-i afla toate hibecele, a le rezolva și a-l face apt de Marele Raid. Dina plecase în patria-i mămă, spre a naște doritul copil sub oblăduirea părintească, așteptându-l, totodată, pe Alex – să vină victorios, în zbor, la București, cu avionul *Alba Iulia 1918*. Evident, chiar dacă a fost nevoit să schimbe aparatul de zbor, denumirea de suflet a românilor a păstrat-o. Nefiind un avion într-un tot nou, nu cred că se mai punea problema unui fastuos botez oficial, dar inscripționarea pe fuselaj a numelui dat avionului, alături de o slujbă preoțească de sfințire a aparatului și de Binecuvântare a mărețului zbor s-ar fi impus de la sine.

Încă din martie avea și scrisorile la el, cele pe care trebuia să le ducă în țară, în primul zbor transatlantic românesc. Dintre cele 1000 de pliuri și din întreaga muncă de promovare a zborului, doar 241 i-au parvenit. Pare miraculos și-atât, după șirul lung de amânări și de opreliști, de parcă o mână invizibilă se tot opunea acestei importante acțiuni de unire a românilor de pe cele două maluri ale oceanului, din Statele Unite ale Americii și din România, țara natală.

În continuare, Papană trece la regimul alimentar și cel de integrală austeritate fizică, indicat de specialiștii vremii pentru zborurile de lungă durată. Execută zboruri de antrenament, de zi și de noapte, deasupra Americii, efectuând, fără escală, câte patru și chiar cinci mii de kilometri. Planifică plecarea în raidul New York – București la 11 iulie 1938.

Cu câteva zile înainte efectuează un zbor de numai 500 de kilometri, pentru o ultimă evaluare a motoarelor, a aparatului de bord și a întregului echipament de navigație necesar zborului fără vizibilitate, rămânându-i doar perfectarea formalităților consulare, vamale, obținerea ultimelor date meteorologice și plecarea efectivă în raid. Însă acest ultim zbor de verificare și antrenament avea să-i strice toate ploile. Căci un ciclon, iscat parcă din senin, se revărsă asupra avionului. *Rupere de nori*, nu alta. Rafalele înfricoșătoare de vânt, cu viteze ce semănau panică, aduceau a înfricoșătoare furtună. Nu fu deloc a bună! Se descurcă la zborul *în orb* datorită instrumentelor și aparatului de navigație ce au dovedit că și-au meritat banii. Fără vizibilitate, doar după aparate, identifică un aerodrom dedesubt, undeva în Conecticut, face manevrele trebuincioase și aterizează scurt. Aerodromul, pustiu. Nimeni care să-l dirijeze, nimeni care spre zone sigure să-l orienteze. *Ploua cu găleata*, de nu vedeau în niciun chip pe unde trece roata. Apă peste tot, cam la o jumătate de metru, de ziceai că s-a revărsat vreun râu, cu somn și nisetru. Simți, totuși, că prinsese pista, orientându-se după clădirile aerodromului, ce abia se zăreau. Simți violent și groapa care-i făcu plic roata, avionul luând-o într-o rână, cu aripa scoasă din țâțână. Trase de frână. Deodată, cu apa aproape de buric, avionul se opri. Papană, care nu era mic, sări în ea ca-ntr-un ibric și chiar înotă un pic, îndreptându-se spre acele construcții, care nu-i spuneau nimic.



Un paznic îi sări în cale, urlând pe când se îndrepta de șale: *Ce cauți Sir aicea? De ce nu te-au dus la alții? Nu văzuși că pista e în reparații?* Gluma, glumă, dar nu fu deloc a bună. În acea noapte, Alex a dat telefoane în toate părțile. Inclusiv în țară, la Dina, spre a-i spune pățania și că el purta toată vina. Ocupase, mai bine de 22 de minute, unul dintre circuitele cablului telefonic intercontinental, cuvintele de îmbărbătare ale Dinei fiind un adevărat balsam pentru sufletul său chinuit de năpastă. Sfârși convorbirea spunându-i: *Te iubesc, zâna mea, crăiasă din povești! Ne vom revedea la București! În curând! Negreșit! Vin în zbor! Ca al tău soț și-al copilului tătic!*

A doua zi văzu avariile avionului, pe care se gândi că trebuie să-l repare, ca să-l pună iar într-o bună stare de funcțiune. Și iar cu toate procedurile pregătitoare pentru Marele Raid. Mai repede de o lună, însă, nu spera să-l realizeze. Cu soarta, Papană continua să boxeze și s-o încaseze! Oare toate piedicile astea când or să-nceteze?

După evaluarea avionului, specialiștii dau vestea cea bună. Se poate repara. Și chiar poate fi gata într-o lună. Vestea cea rea: costă 8.000 de dolari. Să vedem, banii cine-o să-i pună?

Din țară, care a pus la bătaie aproape întreaga sumă legată de avion și de zbor, însumând 70.000 \$, dintre care 40.000 direct de la bugetul de stat, iar ceilalți obținuți prin donații și colecte publice, nu se mai putea obține nimic. Rămânea doar ca românii din Statele Unite ale Americii să se mobilizeze exemplar și să adune cei 8.000 \$ necesari reparațiilor avionului. Ceea ce se va și întâmpla. Comunitățile românești din jurul parohiilor, Uniunea și Liga Societăților Române din America vor face aproape imposibilul, strângând acești bani.

Papană, deși aflat într-o stare deloc bună după această nouă teribilă lovitură primită prin ratarea zborului transatlantic și prin distrugerea parțială a avionului, va beneficia de un sprijin imens, aproape total, din partea românilor din America, la care se adaugă și mutările neașteptate produse la nivelul personalului diplomatic trimis să reprezinte România în cel mai important stat de pe continentul american și din lume. Radu Irimescu a schimbat funcția de ministru al Aerului și Marinei cu cel de ministru al României la Washington D.C., iar Andrei Popovici, secretarul general al Aeroclubului Regal Român, vine la New York, asigurând funcția de consul general. Ambii, atașați profund de aviație, buni cunoscători ai fenomenului aeronautic și ai programului ce privea realizarea zborului New York – București de către Papană, cu avionul inscripționat

Alba Iulia 1918. Între toți trei, de mai bine de aproape zece ani, existau relații personale, de familie, dar și oficiale, fără a le amesteca vreodată. Căci, vorba ceea: *slujba-i slujbă și drujba-i drujbă*¹⁹³.

La 30 iulie 1938, Papană trimite un *Apel către toate parohiile și societățile românești din Statele Unite*. Redăm, din acesta, câteva fragmente:

Tocmai în momentul când terminasem toate pregătirile cu succes și mai erau două zile până să-mi iau zborul spre scumpa patrie, datorită unui accident stupid, aeroplanul meu a suferit serioase stricăciuni... se află deja în reparație... și va fi complect la 18 august... la 25 august voi porni de la Floyd – Bennet Field și cu ajutorul lui Dumnezeu, nu mă voi opri decât tocmai acasă, realizând, astfel, cel mai lung zbor făcut vreodată de un aviator, singur, fără ajutor... reparația costă foarte mult, aproape opt mii de dolari și fondurile cari mi-au fost trimise din țară de abia au ajuns să plătesc aeroplanul, acum o lună de zile, când l-am cumpărat... totuși, nu pot face zborul, căci n-am bani să plătesc pentru reparație.

De aceea, singura speranță mi-este în aceia care, deși de mulți ani aici, totuși nu și-au uitat țara, ba poate că o iubesc mai cu foc și apelez la patriotismul lor, ca strângând mână de la mână, să caute să facă din nou posibilă această mare izbândă Românească, raidul:

Non stop, NEW YORK – BUCUREȘTI

... lumea de pretutindeni va spune pe drept cuvânt, că zborul nu s-a făcut numai cu ajutorul celor de-acasă, ci, dacă Românii din America nu puneau umărul, zborul nu se mai putea face...

Cu încredere în sentimente românești pe care știu că le aveți în inimă și cu distinsă stimă, Căpitan Alex Papană.

Nu știm dacă avionul nu a fost reparat până-n 18 august ori banii nu s-au putut aduna, până atunci, spre a-l ridica, verifica și începe zborul ori dacă amândouă au fost pricinile. Cert este faptul că termenul a fost prea optimist și începutul lui septembrie îl găsește pe Papană tot în America. Tot aici îl găsește și cea mai cumplită veste sosită din țară, care a umplut paharul nenorocirilor, deja prea plin, băut cu adâncă amărăciune de eroul nostru. O telegramă ucigașă cade ca un trăsnet, anunțând moartea soției sale Dina, internată în 4 septembrie la un sanatoriu, spre a naște și stingându-se din viață ziua următoare. Nu înainte de a aduce pe lume o fetiță, plăpândă, gingașă, speriată și nevinovată, încă neînțelegându-și destinul ce începuse atât de crud pentru ea, răpindu-i

¹⁹³ *Drujba*, tradus din rusă, înseamnă prietenie.

mama, care atât de mult a dorit-o. *O, Doamne!* Ce blestem a căzut peste acești tineri români, Alex și Dina, peste familiile Papană și Isvoreanu! Să fie asta prețul cu care să se plătească karmic zborul ce trebuia să unească românii de pe cele două țărmuri ale Atlanticului?

Așa întâmplându-se lucrurile, Alex își pierde sufletul pereche, pe care-l redescoperise de mai puțin de doi ani, odată cu chemarea Dinei în America și, efectiv doborât de cumplite suferințe psihice și morale, își petrece următoarele 17 zile la *Bellevue Hospital* din New York, sub strictă supraveghere medicală.

Aici, între sedative și alte tratamente, cu sufletu-i vibrând la cele mai de jos frecvențe, rezonând cu tenebre adâncuri ce nu pot fi povestite de către muritorii aflați încă în viață, aproape că va coborî ca Dante¹⁹⁴ în Infern, căutând-o pe Dina. „*Lăsați orice speranță, voi care intrați aici!*”, scria deasupra intrării în Infern. Dante, condus de Virgiliu, vestitul poet latin, a pogorât pe tărâmul celor fără tihnă și a ieșit de acolo nevătămat, îndreptându-se spre Paradis. Voi, dragi cititori, nu încercați să faceți asta! Nu știm exact cum funcționează. Alex, însoțit de o plasmatică închipuire, căci Vergiliu era ghid la un grup de turiști trimiși de Mussolini, trece prin Infern, cutremurat de frici, de dureri și de spaima. A fost, până la urmă, mai ușor decât un zbor transatlantic. Ajuns în Paradis, fără a fi în vreo stare de inconștiență profundă, specifică morții clinice, poate a găsit-o pe Dina, sub formă eterică, schimbând telepatic gânduri transportate energetic de cuante și unde cu origini încă necunoscute. Probabil și-a amintit și de Sonia, stăpâna iubirii și a înțelepciunii, apărută ca o nălucă într-o noapte californiană, după întâlnirea cu ciudatul șaman. Poate tot ea-l ținea acum de mână. Și a înțeles că, pentru a fi liber și puternic, atunci când se va sparge clepsidra destinului, avea nevoie de armura aurie obținută prin jertfa Dinei. Sau a înțeles altceva. Ori n-a înțeles nimic. Poate, pur și simplu, s-a refăcut și s-a odihnit, încercând să devină mai puternic, căci întotdeauna *ceea ce nu te omoară te întărește*.

Îndrăznesc, cu sfială, să-i tulbur pelegrinările din alte lumi, întrebându-l, cu o voce zugrumată, atemporal și amoral:

¹⁹⁴ *Dante Alighieri*/Durante di Alighiero degli Alighieri (1265–14.09.1321) a fost un poet și filosof italian, om politic florentin, cel mai mare scriitor european din Evul Mediu. Autor al *Divinei Comedii*, capodoperă a literaturii universale, Dante este primul mare poet de limbă italiană, *Sommo Poeta*. Divina Commedia descrie coborârea lui Dante în Infern, trecerea prin Purgatoriu și ascensiunea în Paradis, pentru a termina cu apoteoza unirii lui cu Divinitatea.

– *Ce-i cu tine, Alex? Ce s-a întâmplat? Ce te-a doborât în halul ăsta, de-ai ajuns muribund, la pat?*

La început, nu spune nimic, privind în hău, speriat, de parcă l-a văzut pe cel rău. Apoi, într-o lumină lină, aparent cerească, s-a pornit a povesti și pe Dina s-o jelească. Printre cuvinte, se-auzeau frânturi din Love Story¹⁹⁵, pe câte mi-aduc aminte. *Doamne! Ai încurcat oameni și vremuri! Ce-ai pățit? Prea Sfinte!*

De unde să încep?

Să spun cât de mare-i iubirea,

Cât de dulce-i amintirea

Dinei, ce n-o am la piept.

De unde să încep?

Cu primul sărut,

Ea a dat sens vieții mele

Și-acum hoinărește prin stele,

Făr-al meu tainic scut.

Îmi umplea inima

Cu cântece de îngeri

Și-acum stau în plângeri.

Unde ești, Dina mea?

Nu știi a cui e vina,

Doar atâta pot spune,

Am nevoie de Dina

Până soarele-mi apune.

¹⁹⁵ *Love Story* este un film american, o dramă romantică din 1970, scrisă de Erich Segal, autorul celui mai bine vândut roman din 1970. Produs de Howard G. Minsky și regizat de Arthur Hiller, cu actori precum Ali MacGraw, Ryan O'Neal, John Marley, Ray Milland și Tommy Lee Jones în debutul său în film. Lansat în Statele Unite pe 23 iunie 1971, a rulat în primele 5 zile în 143 de cinematografe din New York, Los Angeles, Chicago, Detroit și St. Louis. Difuzat în toată lumea până în 2023, încasările au depășit 1,3 mld. USD. Coloana sonoră a filmului cuprinde mai multe piese, dintre care se detașează, prin sensibilitate, *Where Do I Begin?* / *Love Story* (De unde să încep? / Poveste de dragoste), care este un cântec popular din 1970, cu muzică de Francis Lai și versuri de Carl Sigman. Surse: [https://en.wikipedia.org/wiki/Love_Story_\(1970_film\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Love_Story_(1970_film)) și <https://www.youtube.com/watch?v=mYhS8q66L38>.

*Până stele vor arde
Am nevoie de ea,
Vin corbi să mă prade,
Despărțirea e grea!*

Cu greu îmi rețin câteva lacrimi, cu totul adevărate, ce începeau a mi se prelinge pe obrazul drept. *Doamne! E nedrept ce i se întâmplă lui Alex! Fă o minune și schimbă-i soarta, Tu, care ești Marele Întelept!*

Și ceva se întâmplă! Alex devine hotărât să nu dea înapoi, să zboare peste Atlantic, să ajungă în România, în țara lui, iar acolo să se lase în voia lui Dumnezeu. De parcă până acum a altuia i-ar fi fost voia. Sau poate nu mai vrea nimic. Decât pe Dina. Aparent lucid, la 20 septembrie 1938 își pune gândurile într-o scrisoare¹⁹⁶:

Eu am terminat. În momentul în care Dina a murit, eu am murit.

De 15 zile mă târăsc, dar fiecare zi devine mai insuportabilă. De abia am început să-mi dau seama ce s-a întâmplat. Nu este o decizie luată în mod pripit, când am auzit vestea. Este o necesitate absolută, căci nu pot trăi fără Dina.

Poate pare curios, când doi ani în urmă divorțasem aproape. Poate că acești doi ani, de triumfuri și greutăți, ne-au cimentat dragostea atât, încât acum, această dragoste întrece chiar prăpastia morții. Sau poate nu realizam ce era Dina pentru mine. Dar e totuna. De-aș trăi o sută de ani, suferința mea va rămâne aceeași sau poate va crește.

Nici lovitura pe care o dau părinților mei și nici nevinovăția micuței copile, nici critica celor nechemați să judece, nimic nu mă poate opri de a o urma pe aceea care mi-a fost soție, camaradă și inspiratoare. Nimeni nu mă poate înțelege, căci nimănui nu i s-a întâmplat o astfel de nenorocire. De aceea, nimeni nu are dreptul să mă critice. Puținul timp (nici patru ani și jumătate) de când eram căsătoriți face ca pierderea Dinei să-mi apară de parcă aș fi pierdut-o în primele luni de căsătorie.

Multitudinea evenimentelor care ne-au unit, fac, din contră, să-mi apară că, de când lumea, totdeauna, Dina și cu mine am fost împreună. Tragedia nenorocirii cu mine aici și cu Dina, de la care în fiecare zi așteptam o telegramă vestitoare de fericire, este mai mare decât un om poate suporta.

¹⁹⁶ Sursa: V. Firoiu, *Aviatorul Alex Papană și destinul lui*, Editura Albatros, 1972, pag. 177-178.

Am încercat totul. Ba, acum trei zile înaintea dramei, am zburat ultima oară pe dragul și fidelul meu YR-PAX. Îi era și Dinei atât de drag, căci a adus glorie neamului nostru și, deși neîngrijit, mi-a răspuns totdeauna 100/100.

Sunt mulțumit, ca să zic așa... că Dina a murit cu surâsul pe buze. Asta înseamnă că a plecat fericită; și al doilea rând, că amândoi, Dina și cu mine, n-am trecut prin viață numai ca să zicem că am trăit. Ceea ce noi doi am realizat pe acest continent se va simți, cred, încă mulți ani.

La primăvară, alții vor face raidul, preparat până în cele mai mici detalii de Dina și mine. Le urez succes, din inimă, oricare ar fi ei.

Iar PAX-ul îl vreau la muzeu.

Te las, căci mă grăbesc s-o ajung pe Dina.

Alex.

Profund îngrijorat de starea fiului său, la 23 septembrie, generalul Ion Papană îi expediază o scurtă telegramă lui Alex, pe adresa consulatului general al României de la New York: *Extrem de îngrijorați! Când vii? Papa.* Nu știm dacă Alex sau Andrei Popovici i-a răspuns generalului ce bătea la porțile senectuții, căruia bucuria de a avea o drăgălașă nepoțică îi era cernită de pierderea noiei și de starea apocaliptică a unicului fiu, Alex. Aproape sigur a fost înștiințat că sunt speranțe pentru revenirea acestuia la o stare apropiată de normalitate.

Ministrul Radu Irimescu a fost cel care s-a zbatut enorm pentru a-l repune pe Papană pe picioare și a-l face cât de cât apt să efectueze raidul spre România, la toate contribuind, sub o formă sau alta, consulul general, căruia Papană, aflat într-o stare de surescitare maximă, la 30 septembrie 1938, îi scrie, în aceeași notă fatidică:

Dragă Domnule Popovici,

Nu sunt nici bolnav de boala sinuciderii, n-am nici mania persecuției și nici nu comit un act disperat într-un moment necugetat. N-ai să mă înțelegi și ca dumneata vor fi majoritatea care însă vor ști să critice. Primesc critica numai de la cei care au avut nenorocirea de a li se întâmpla ceva asemănător.

Dar circumstanțele în care se întâmplă nenorocirea care mă lovește întrec cu atât de mult orice alt dezastru asemănător, încât nici ei nu-și pot da seama bine de durerea mea. Într-un cuvânt, Dina este pentru mine mai mult decât tot ce există pe acest pământ. Dispariția ei înseamnă mai mult decât lovitura care o dau părinților mei și părinților ei, mai mult decât faptul că fetița noastră e complet orfană, mai mult decât ceea ce

datores țării și prietenilor, mai mult decât orice onoruri, consolări sau bunuri pământești. În momentul când Dina s-a stins și eu m-am stins și așa cum mă cunosc, suferința mea nu va face decât să crească chiar de azi într-o sută de ani.

Am la bancă 5.600 USD, mai am 50 USD, plus cecuri în valoare de 59, plus 5700 de franci francezi și ceva bani străini. Te rog plătește la Aero Trades astfel:

– contractul este 2750 \$, în plus e de plătit circa 500–600\$ reparatul flapsurilor, probabil vreo 100\$ și ceva extra-uri din total de circa 3350–3450\$.

Lui Shetwill i-am dat 210 \$ și are dreptul la 60 USD pe lună plus 25 USD dusul și 25 de la întorsul de la Detroit.

Îmi vor rămâne circa 2.000 USD. Acești bani mi-au fost trimiși de tatăl meu din buzunarul lui, deci trebuie retrimiși și de plătit cheltuielile de mai sus.

Mai am de luat 100 USD de la Automobile Club of America (mister Ryan), avionul YR PAX îl trimiteți muzeului din București. Cenușa mea vreau să fie trimisă simplu la București și pusă într-o urnă simplă pe mormântul Dinei.

Îmi pare rău că îți creez neplăceri și cred că de data asta „I'll get you”.

Papană

Observăm că obsesia inutilității vieții în urma pierderii Dinei încă persistă, gândul părăsirii acestei lumi devenind tot mai pregnant. Cu toate acestea, în ciuda tuturor grelelor încercări prin care trecuse, gândirea analitică și memoria îi funcționau la parametri optimi. Fire extrem de ordonată și deosebit de calculat, avea mereu asupra lui, aranjați în plicuri, bani cash de diferite valute (dolari, franci francezi, lire sterline, shillingi, lei românești etc.), cecuri, chiar dacă sumele erau extrem de mici, alături de un carnetel în care avea trecute datele financiare de interes. Știm despre acest lucru din corespondența purtată de cei doi bravi aviatori, ce reprezentau diplomatic România în Statele Unite ale Americii, Radu Irimescu și Andrei Popovici, care s-au ocupat până la cele mai mici detalii de Papană, aflat într-o precară stare de sănătate psihică. Mai aflăm ceea ce bănuiam demult, că principalul sprijin financiar din țară îl reprezenta tatăl său, generalul Ion Papană, dar și faptul că Alex încerca să-și pună ordine în tot ceea ce ar putea rămâne în urma lui: bunuri, ceva bani, datorii. Iar ultimele dorințe exprimă funest o stare depresivă de un incomensurabil abisal.

La începutul lunii octombrie se întâmplă un miracol. Ieșit din „*coma psihică*” ori depunând-o, pentru o vreme, în straturile adânci ale subconștientului, Papană pune toată lumea în picioare. Zbârâie telefoane, telegramele circulă nebunește în toate direcțiile, scrisori, demersuri de tot felul. Pregătește, *pe rupte*, raidul. *Cum? Acum, când avionul este gata, bun de verificat și de încercat, când toate pregătirile erau deja făcute și lumea întreagă mă așteaptă să vin în zbor la București, eu, Papană, să stau și să mă văicăresc? Nu mă dau bătut! Lupta cu destinul continuă! Fie ce-o fi! Pe scut ori sub scut¹⁹⁷, viața mea trebuie să aibă un sens și-o finalitate!*

Erau, însă, de făcut unele modificări. De adaptat traiectul zborului, astfel încât să se evite, cât mai mult posibil, vremea aspră ce începea odată cu venirea lui octombrie în Atlanticul de Nord. Pe de altă parte, și în Atlanticul de Sud începea perioada cicloanelor, a vânturilor extrem de puternice. Așa că, dacă dorea să se execute raidul chiar în acel an, trebuia să se grăbească. Traversarea oceanului ar urma să se facă mult mai la sud, lungimea raidului urmând să constituie un nou record de zbor transatlantic. Urmau a fi survolate, în afara marilor întinderi de ape, teritorii și țări aparținând mai multor continente: America de Nord și de Sud, Africa, Europa.



17 octombrie 1938 Miami, Florida.

<https://www.facebook.com/photo/?fbid=781522535235616&set=a.781522408568962>

¹⁹⁷ *Pe scut sau sub scut*, antică zicală la romani, despre învingători și învinși: *pe scut* erau aduși cei care au murit în luptă, iar *sub scut* se întorceau în triumf învingătorii.

Raidul urma să înceapă la Floyd Bennet Field, urmând coasta de est a Statelor Unite ale Americii până la Miami, apoi, survolând America Centrală (Cuba, Haiti), coborând mai mult, de-a lungul țărmului unor state și teritorii din America de Sud (Venezuela, Guyanele: franceză, olandeză, britanică, Brazilia). Traversarea Atlanticului urma să aibă loc între Natal (Brasilia) și Dakar (Senegal), o distanță de vreo 3000 de kilometri, una dintre cele mai scurte dintre țărmurile de vest și de est pe care le scaldă oceanul. Traiectul continua deasupra Africii, în linie dreaptă până la Tunis, trecând deasupra Senegalului și peste teritoriile franceze din Sahara și din Sudan, apoi din Algeria și din Tunisia. După, deasupra Mediteranei, peste Italia, Iugoslavia și România, cu aterizare în capitala țării, București. În total, o distanță uriașă, de peste 17.000 de kilometri, aproape cât jumătate din circumferința Pământului.

Dar Papană nu părea deloc sigur pe el. Era parcă fără vlagă, iar cei din jurul său se temeau că, singur deasupra oceanului, ar putea face un gest necugetat. Se decide ca Alex să nu plece singur în raid, autoritățile aeriene americane impunând ca la bord să fie și un pilot secund. Mai solicită și o declarație pe proprie răspundere, autenticată notarial, prin care Papană să-și asume *„răspunderea integrală și personală asupra oricăror întâmplări ce s-ar petrece, inclusiv lezări ale integrității corporale, afectând chiar viața sa, în starea sanitară în care se găsește”*. Papană semnează orice, acceptă orice, numai să plece mai repede în raid, să ajungă acasă, la București. Iar apoi, fie ce-o fi! I se repartizează, *din oficiu*, un pilot secund extrem de experimentat, Max Constant, pe care Papană îl cunoștea foarte bine. Fost și el pilot de încercare în serviciul forțelor aeriene americane, Max era acum pilot de linie, zburând frecvent ruta New York – Los Angeles, cunoscută și sub numele de cursa Atlantic – Pacific. Sigur pe el, Max acceptă să-l însoțească pe Alex în temerarul raid. Nu știm exact de ce. Nu credem că suma plătibilă, deloc mare, pentru acest zbor ar fi fost tentația. Mai curând, faima ce poate lua oricui mințile, adrenalina riscului ori, de ce nu, spiritul de camaraderie instalat, ca într-un spirit de castă, între piloții de toate neamurile, mai ales că Papană nu era un pilot oarecare.

Deși medicii își dăduseră acordul asupra efectuării raidului, sănătatea eroului nostru continua să fie precară. Judecata, sistemul nervos, reflexele, mușchii, starea fizică generală nu erau de prea multă încredere. Cei apropiați mai că nu-l recunoșteau, atât de schimbat părea. Devenise taciturn, cu crize de irascibilitate, se subțiasse la trup, mâncând puțin și

dormind aproape deloc, de parcă ar fi intrat în anul morții. Luarea de somnifere îi intrase în reflex, existând bănuieli că trecuse și la ceva mai tare din gama opiaceelor. Nu mai era de stat. Ori pleca acum în raid, ori niciodată. Închidea cel mai negru capitol din viață, după cel legat de pierderea Dinei și cu asta, basta!

Liber la decolare! Cu toate formele făcute și cu avionul pregătit, echipajul format din căpitanul Alexandru Papană și mecanicul Max Constand, în dimineața zilei de 16 octombrie, orele 09.00 LT (ora locală), își ia zborul de la Floyd Bennett Field spre București. Fără zarvă mediatică, oferind presei doar următorul comunicat:

EDITORIAL PHONE
1017, dock 4-8000

HARD LUCK ACE HOPS AT LAST FOR BUCHAREST

**Papana Off After 2 Years
Marked by Crash, Death
of His Wife and Illness**

Climaxing two years of preparation marked by accident, illness and personal tragedy, Alexander Papana, Rumania's best all-around athlete and a noted stunt flier, took off yesterday on his long-projected flight to Bucharest. With him for "company's sake," went Max Constand of Burbank, Calif., an aviator on a done-time movie writer.

Papana lifted his glistening Huskley-Grow monoplane from Floyd Bennett Airport at 9:01 a. m. bound for Miami, first stop on the 5,000-mile trip. He said he expected the flight would take him about a week, since he would do it in many stages, stopping at Natal, Brazil; Dakar, Senegal; Africa and finally, Bucharest.

NAMED FOR WIFE.

Word came from Miami later in the day that they had landed there in mid-afternoon, completing the first leg of their flight in seven hours. They planned to remain in Miami until Monday or Tuesday before continuing on to South America.

In large letters on the plane was the word "Dina" — the name of his wife who died in childbirth little more than a month ago. On the fuselage were lettered the words "Traian's Regret" — "Long Live the King" in Rumanian — and the ship's call letters, "YR-AMIA."

Bad luck seemed to dog Papana's footsteps from the moment he continually he had planned making a curved the idea of the flight. Original-stop transatlantic crossing.

But from one cause and another he was forced to postpone the flight. Last July he completed his final preparations once more. He took his plane to the Pratt & Whitney factory in Hartford, Conn., and there the engine of the ship estimated to have cost nearly \$75,000, were given a final going over.

STARTS—AND CRASHES.

With knowledge that Secretary Will Hays had given permission for the flight, Papana took off

NEW YORK JOURNAL AND AMERICAN

Path That Leads Home

ALEXANDER PAPANAS ROUTE TO RUMANIA

The aerial highway that will be followed by the Rumanian flier and his companion, Max Constand, who took off yesterday from Floyd Bennett Airport for Bucharest via Miami, Natal, Brazil, Dalcarg, Senegal, in Africa and Tunis.

London Paper Assails Lindbergh as 'Busybody'

Continued from First Page.

cerning a proposal that the Reich be granted aerial superiority over England in a pending air limitations pact.

The Express, one of Britain's largest newspapers claiming a circulation close to 2,200,000, declared:

"Last year Lindbergh went to Germany and met Hitler, Goering and the air generals. He paid another visit this year and he is there again now. And between his visits he busied himself spreading alarming stories in this country regarding Germany's air strength as compared with ours.

"Germany's machines, he tells all ears that will listen in this country, are better than ours; she has more of them and her production is five times greater than ours.

"And when the facts are finally placed in the listeners' minds, the Colonel will then, it is said, strongly advocate some sort of a pact between Britain and Germany as the only way

tope of the recent visit to Russia by Col. and Mrs. Lindbergh, asserting the noted flier was as "honored guest" in the Soviet Union and adding:

"He was given unusual facilities to see the air force of the Russians. The flying men took him fully into their confidence. Then he returned to this country and began to spread the story that the Russian air force is useless.

"When the (Czechoslovakian) crisis was developing, he took himself to France and told the same story there. The story shook France and may have had considerable influence on the vital decisions that France in common with Britain had to make.

SHARP QUESTION.

"What nobody seems to know and what many people would like to know is what is behind all this mysterious activity? Does Lindbergh represent anyone or is he merely a somewhat indiscreet private person?"

In another article in the same issue, the Sunday press declares Germany is turning out 800 mil-

Căpitanul Alex Papană, de la Forțele Aeriene Române, a decolat astăzi în zbor spre țara natală, prin America de Sud și Africa, către București. El este însoțit de Max Constant din Los Angeles și zboară cu-n monoplan Barkley-Grow bimotor. Va face o oprire în Florida, înainte de a atinge Venezuela și Brazilia și de a traversa Atlanticul de Sud.

Căpitanul Papană a plecat brusc pentru a evita activitățile obișnuite la decolare, interviuri de presă etc., autorizând ca următoarea declarație, semnată de acesta, să fie transmisă ziarelor:

„Plec astăzi cu avionul în România, după ce am petrecut aproximativ doi ani în America. Am venit aici, în principal, pentru a mă pregăti pentru un zbor non-stop de la New York la București și să cumpăr avionul corespunzător, motoarele, instrumentele și alte echipamente necesare.

Aducând din străinătate un avion mic, cu un singur loc, am putut călători confortabil aici și să admir frumoasa dumneavoastră țară. De asemenea, am avut norocul să-mi fac mulți prieteni și iau cu mine, la întoarcere, amintirea loialității și ospitalității lor. Unele dintre dezamăgirile întâlnite aici, care m-au întârziat în privința planurilor inițiale, s-au datorat, probabil, lipsei mele de experiență în afaceri și vreau să le mulțumesc tuturor celor din industria aviației americane, care m-au ajutat atât de amabil cu cunoștințele și cooperarea lor.

După doi ani de pregătire și depășind dificultăți, inclusiv un ușor accident, am suferit o tragedie groaznică acum cinci săptămâni, exact când eram pe punctul de a decola în zborul meu de întoarcere în Europa.

Tânăra mea soție, ce a fost mereu alături de mine în toate planurile și munca mea și care mă ajutase în pregătirile mele, s-a întors în România pentru a aștepta nașterea copilului nostru. Mi-a dat copilul, dar a plătit cu propria ei viață. Șocul decesului ei m-a lovit fizic și mi-a distrus moralul.

Dar, fiind ofițer în Forțele Aeriene Române și concediul meu din serviciul activ încetând, trebuia să plec, cât mai curând, pe ruta mai scurtă, peste Atlanticul de Nord. Întrucât, zborul către propria mea țară ar fi avut loc în condiții dificile, de givraj și polei, execut cu promptitudine ordinele guvernului meu, plecând pe ruta mai lungă și mai sigură. Zborul mă va duce peste Marea Caraibelor. Ruta aeriană este gata. Venezuela, Brazilia, Atlanticul de Sud, Africa de Vest, Deșertul Sahara, Marea Mediterană, iar în final, peste Dunăre, până la București.

Cu un zbor atât de lung și puține șanse să rezist singur la drum, din cauza elementului timp și a altor condiționări, l-am invitat pe bunul meu prieten, Max Constant, din Los Angeles, să mă însoțească. Este un

zburător cu experiență, cu o cursă Bendix recent efectuată, mi-a fost concurent în competiții și, datorită abilităților sale, îmi va fi de mare ajutor.

Cândva, sper să mă întorc în America. Până atunci, zic la revedere numeroșilor mei prieteni, pe care nu i-am putut contacta înainte de a pleca, din cauza lipsei de timp. Le mulțumesc sincer pentru prietenie și ajutor, exprimând, totodată aprecierea mea adresată presei americane.

(semnat) Alex Papană”.

Până la Miami, prima escală, pilotase Papană. Excelent, de-a dreptul! Talentul, reflexele care-i mai rămăseseră, tonusul optimist l-au făcut să renască la manșa avionului. Escala era binevenită, după cele peste 7 ore de zbor de-a lungul coastelor de Est ale Americii, prima etapă fiind parcursă potrivit graficului de desfășurare a raidului. Au aterizat după-amiaza. Suntem încă în 16 octombrie 1938, când, pe niște foi cu antetul *John Paul Ridle, 1433 Alton Road, Miami Beach, Florida*, Papană îi scria consulului general la New York, Andrei Popovici, următoarele:

Dragă domnule Popovici,

Mâine pornesc peste mări și țări. E greu să reușesc, dar voi învinge!

Îți trimit împruternicire, ca să poți să mă asिști în ce ar fi absolută nevoie. În special, te rog foarte mult următoarele:

1. Să încasezi garanția de 100 \$ de la A.A.A. (mr. Ryan)

2. Să recapeți 100 \$ pe care i-am plătit acum doi ani în Los Angeles, ca taxe, la National Air Race. Întreabă pe un domn care se ocupă în continuare la societatea Atlas din New Jersey, unde acum e președinte.

3. Încasează ordinele de plăți. Cu banii ăștia, plătește lui Miranda ce va costa transportul bagajelor mele la București. Ce rămâne, te rog depozitează pe numele meu la Chase National Bank, strada 48...

Îți mulțumesc și-ți mulțumesc și pentru multe altele.

Alex

Rămâne la Miami două zile. De fapt, întreg raidul urma să dureze aproape o săptămână, fiind planificate escale și la Natal (Brasil), Dakar (Senegal) și Tunis (Tunisia). Aici scrie în interiorul avionului, cu litere mari, cuvântul DINA, numele soției, pe fuselaj având scris numărul de înmatriculare al avionului: YR-AHA.

În dimineața zilei de 18 octombrie 1938 e gata de a continua raidul. Se părea că totul merge bine. Carnetul de bord și pașapoartele au fost vizate, iar buletinele meteorologice pentru următoarele etape, înmânate. Miami – Natal, etapa cea mai lungă, de peste 6000 de kilometri de-a lungul țărmurilor de Est ale Atlanticului, era una dintre pietrele de

încercare ale raidului, atât prin lungimea sa, cât, mai ales, prin imprezibilitatea condițiilor atmosferice din Caraibe, oceanul fiind deseori bântuit de furtuni și de vânturi puternice. Însă, încrezător, Papană era hotărât să-și înfrunte din nou destinul, să înfrunte orice, pentru ca *Alba Iulia 1918* să ajungă la București, iar el să se simtă descătușat de greua povară devenită un adevărat coșmar.

Avionul, *plin ochi* cu cele trebuincioase traversării Atlanticului, la care se adăugară și rezervoarele suplimentare cu carburant, aștepta, cuminte, momentul decolării. Acesta venise prin fluturarea unui fanion galben din mâna celui care, aflat la sol, semnaliza acordarea permisiunii de rulaj, în vederea decolării. Papană se afla tot la postul principal de pilotaj, executând manevrele de aducere a avionului în capul pistei, cu botul în vânt, gata de decolare. Motoarele turate în plin dădeau senzația că avionul, ca un cal năvălaș, era gata s-o ia într-un nebunesc galop. Nicio senzație nefirească, care, din cabină, să dea ceva de bănuț experimentaților piloți. Dincolo de jumătatea de beton a pistei, avionul se desprinsese de la sol, dar avu un moment de plutire. Părea nehotărât dacă să părăsească întru totul pista, decolând normal, ori să se mai chinuie nițel pe ea. Părea greoi, balansându-se ca un om îmbuibat de mâncare și băutură, ce abia se mai ținea pe picioare. Starea se transmite iute și în cabină. Clar! Se întâmplă ceva nefiresc cu avionul. Părea evident că acesta nu putea decola. În extrem de puține secunde, deciziile și manevrele s-au succedat în algoritmul intrat în sânge pentru declanșarea operațiunilor de salvare. Într-un gest reflex, Alex taie contactul motoarelor. Max intervine și el, aproape concomitent. Capătul pistei rămase iute în urmă, iar avionul, care cucerise câțiva metri buni în înălțime se bâlbâi în aer câteva secunde, apoi reveni ca un fluture amețit la pământ, în plin câmp. Își rupe trenul de aterizare, ară cu botul înaintând într-o zonă plină de pietriș, oprindu-se cu elicele făcute praf, îndoite și răsucite. Porniră în iureș spre locul accidentului mașinile de intervenție, sanitara, asistența tehnică, pompierii cu tulumbele, alte felurite mașini și oameni, fiecare cu rosturile lor în astfel de situații de maximă urgență. La marginea aerodromului, avionul așezat pe burtă de Max a fost ferit de cea mai cumplită soartă. Explozia, incendierea, calcinarea. Alex tăia se la timp contactul, închizând instantaneu alimentarea cu carburant.

Slavă Domnului! Nimeni nu și-a pierdut viața! Nimeni nu a fost rănit grav. Doar câteva zdrelituri, escoriații ușoare. Alex parcă retrăia o altă tentativă a sa, aceea de a zbura până-n Japonia, dar atunci avionul luase

foc în aer și doar norocul și parașuta l-au salvat. În mintea sa, amintirile începeau să se depeze într-un ritm alert, dar sosirea echipelor de intervenție îi scoase din starea de șoc pe amândoi piloții.

Așa s-a sfârșit aventura aviatică a pilotului român, căpitanul Alexandru Papană, sub Cerul Americii și-al transatlanticului zbor românesc, New York – București. Un raid despre care multe s-au spus, dar care n-a fost să fie, rămânând în Apus.

Era cea de-a treia încercare de traversare a Atlanticului într-un raid românesc. Prima, cu Burduoiu și Iacobescu, din 1928, a eșuat din faza pregătirilor, iar a doua, sfârșind în 1930, odată cu accidentul aviatic al lui George Fernic.

Raidul lui Papană, la care acesta a muncit, sacrificându-și doi dintre cei mai frumoși ani ai vieții, sprijinit de românii din țară și din comunitățile lor din America, ne-a arătat că nu este suficient să vrei și să poți. Mai trebuie și un dram de noroc. Sau poate mai mult. Dar dacă Astrele, Zeii ori necunoscute forțe ce guvernează viața și moartea pe planeta Pământ nu vor, totul devine inutil.

*Toate-s praf, Lumea-i cum este și ca dânsa suntem noi*¹⁹⁸.

Ce folos de lupta asta! Țara-i plină de eroi!

Poleiți în praf de stele, al pământului noroi.

Iar visul unirii în zbor a românilor de pe cele două continente avea să mai aștepte. Un Papană nu se naște-n fiecare zi. Poate nici într-o sută de ani. Dar visul lui rămâne neștirbit, biruind veacurile.

¹⁹⁸ Vers din poezia *Epigonii* a geniului nepereche al poporului român, *Mihai Eminescu*.

„Nu vei face niciodată ceva în această lume fără curaj.
Acesta reprezintă cea mai importantă calitate a minții,
alături de onoare”.
ARISTOTEL

ÎN CĂUTAREA SFÂRȘITULUI

Nimic mai greu decât să te apropii vertiginos de un final. Oricare ar fi el. Ai plecat la drum cu un țel, scotocind prin lume oameni și caractere fel de fel, oscilând adesea între a fi supus ori rebel. Nimic epocal. Doar frânturi de viață și de zbor extraordinar. Vibrații înalte și, nu de puține ori, calvar. Sfârșitul unei cărți nu este mai ușor de suportat decât sfârșitul unei vieți, mai ales când, voit ori nu, autorul empatizează până la contopire cu personajul-erou zugrăvit în succesiuni ample de litere. Uneori cu erori, preamăriri și lacune provenind din omisiuni.

Orice sfârșit aduce însă un nou început, căci grăuntele divin al sufletului creează continuu și stările sale cioplesc amorfa undă, crepuscul și gând, până-i conferă estetice valori spirituale. Marii gânditori spun că însăși materia, cu toată organizarea ei complexă de la quark, subdiviziune a protonului, la quasar, nucleul galactic, este creată plecând de la Cuvânt. Un gând cu energie infinită, pe care doar mintea omului îl imită palid.

Alex Papană caută sfârșitul. Nu de-acum, ci mult de mai devreme. Preț de vreo doi ani a căutat să isprăvească lucrul la care a visat și a muncit din greu, la care a atras enorm de multe suflete de români de pe cele două continente: bătrâna Europă, unde înlăuntrul și în afara arcului carpatin se află patria mamă, și America, cu Lumea ei Nouă, bogată în seminții, printre care urmașii geto-dacilor, prin număr și valoare, nu puteau fi ignorați. Primul zbor transatlantic românesc New York – București cu avionul *Alba Iulia 1918* a fost pentru Papană un amarnic sfârșit de drum, căci toate tentativele sale s-au terminat fără a survola, măcar câteva mile, întinsul oceanului. Nu l-au doritatlanții! Și-a jertfit, pentru a împlini acest vis, aproape tot, inclusiv pe Dina, soția și sufletul său pereche, a cărei iubire i-a fost pavăză și scut. Dacă jertfa

Anei, soția meșterului Manole, a fost îndeajuns pentru înălțarea Sfintei Mănăstiri de pe *Argeș în gios*, s-a dovedit că jertfa Dinei, coborâtoare a Isvorenilor de dincolo de Carpați, din Țara Bârsei, a fost inutilă în materializarea zborului transatlantic. Lui Papană i-a mai rămas doar viața, al cărei sfârșit să însemne ceva. Și întrebările. De ce el? De ce toată această suferință? Cum poate s-o regăsească pe Dina? Intrăm în domenii vecine cu patologicul, căci depresia lui Alex, deși cunoaște unele fluctuații, are vârfuri de manifestare ce îl pot împinge la gesturi funeste. Așa înțelege el să plătească, până la ultimul bănuț, până la ultimul cent pentru tot. Iar visele, promisiunile și onoarea erau marile felii din tortul vieții, părți ale acestui monosilabic *TOT*. Păstrează pentru sine doar un pitac, ținut strâns în mână, ca pe-un ort, spre a-l slobozi, când va veni vremea, în buzunarul larg al luntrașului vameș, spre a-l trece pe celălalt tărâm. Iar curajul a fost dintotdeauna arma redutabilă a lui Alex, cu care va sparge și clepsidra timpului său, oricâte piedici i se vor mai pune.

BUCEGII. ULTIMUL DRUM.

Cu avionul *făcut praf*, bun doar de trecut în pagini de istorie aeronautică și de depus la muzeu, cu aprobările de prelungite concedii în America, expirate încă din august 1938, dar apt cât de cât fizic, Papană se întoarce în țară. *E toamnă iar!* O toamnă bogată în vești rele, anxietăți, depresii profunde, în care Alex, fără niciun punct de sprijin solid în carieră și în viață, nu-și mai găsește rostul. Începutul lui noiembrie îl prinde acasă, în București, slab, palid, tras la față și subțiat la trup, cu mintea rătăcind greoaie printre amintiri. Departe, mult prea departe de cel ce a fost cândva un corp athletic, călit în multe ore de exerciții fizice și diverse sporturi, condus de *o minte brici*. Greu de descris cum din bogăția de culori pastelate ale toamnei lui Alex i se asortează doar mortuarul negru. Nici fetița lui, născută odată cu sacrificiul Dinei, ce-i lasă drept moștenire numele și viața, alături de o zestre bogată ereditar în ADN bine pus în gene, nu-l scoate din abisul unei gândiri grav perturbate de un psihic fragilizat prin crunte încercări ale sorții. Încerc să-l întreb retoric:

– *De ce, Alex, nu închizi, pur și simplu, acest capitol al vieții? Îi pui punct și gata. Viii cu viii, morții cu morții! Firește, nimeni n-o va scoate pe Dina cea mare din inima ta. Îi vei face toate rânduielile creștinești, toate parastasele și pomenirile, având la dispoziție tot timpul din lume*

s-o regăsești. Nu pleacă nicăieri din colțișorul aflat dincolo de aortă, în ventriculul tău stâng și din cel hărăzit a sălășui în divina-i metamorfoză. Regina a murit! Trăiască Regina! Trăiască Dina cea mică, fiica ce-ți poate oferi adevăratul țel în viață, bazat pe familie și pe perenitatea ei.

De la celălalt capăt al tunelului, îmi răspunde doar ecoul.

Ziua de 6 noiembrie 1938, care începea pentru mulți cu binecunoscutul repaos duminical, avea să-l ducă pe Alex în Gara de Nord, spre a lua rapidul de Cluj, cu oprire în Sinaia, gara regală. Îmbrăcat cam subțire pentru vremea căinoasă de la munte, într-o haină de piele și pantofi de castor, cu capul descoperit, părea mai curând un *pierde-vară* hotărât să-și risipească până și bruma de avere rămasă prin cunoscutul cazinou, decât un conțopist localnic, revenit la căminul conjugal, după ce și-a rânduie niscaiva treburi prin Capitală; însă, cu mâinile afundate în buzunare, fără vreo valijoară îndesată cu parale, Alex n-avea ce căuta în sălile de jocuri. Și ce să facă pe acolo? Semăna a boulevardist, plecat la promenadă la poale de munte, fredonând un cântec, lovindu-se din când în când ușor pe frunte:

*... Și-așa-mi vine, câteodată,
Să dau cu cuțitu-n piatră...
Când s-o împărțit norocu',
Fost-am eu dus la lucru...
Și la toți le-o dat cu caru',
Numa' mie cu paharu'...
Nici acela n-o fo' plin,
Jumătate-o fost venin...
Nici acela n-o fo' ras,
Jumătate-o fo' năcaz...¹⁹⁹*

Beat nu părea, căci avea mersul drept, hotărât și vioi, cu care trecu pe lângă castelul Peleş, urmând drumul spre Furnica. Dar nici sănătos la cap nu-l credeau cei câțiva trecători ce-l priviră chiorăș cum suie spre munte, de parcă avea o grabnică trebușoară în pustietate. Fără bocanci, căciulă, ȋtari groși din aba și cojoc de oaie, fără ȃpină pe spinare, ce-o căuta pe munte orășanul ista, se întrebau localnicii.

– Parcă-i Malagamba, spuse unul.

– Nu, mă! Aista-mi pare-a fi Papană, ce fu la noi pe pârție, la bob, spuse altul, clătînând din cap cu uimire.

¹⁹⁹ *Când s-o împărțit norocul*, Ducu Bertzi, cantautor și folkist român, născut în Sighetul Marmației. Sursa: <https://www.youtube.com/watch?v=u8xCast1DFk>.

Și plecară fiecare pe la casele lor, căci vântul prinse a se înăspri, iar fulgii de nea se îndesiră. Deh! În noiembrie, la munte, iarna începea devreme, de prin octombrie, și se sfârșea târziu, prin aprilie, când Baba Dochia își lepăda cojoacele, iar ciobanii urcau turmele la pășunat.

Deodată, Alex parcă-și dădu seama că fredona un cântec din alte timpuri, dar care rezonau teribil cu sufletu-i mâhnit și ros de îndoieli, de întrebări chinuitoare. Începu să gândească în franceză, limba învățată de mic de la mama lui, Cathy cea blândă, acasă:

*Par les cendres des empires
Comme Ezéchiél je vagabonde,
Il abonde
Les questions pour combattre le pire.
Pourquoi mon âme se dissipe,
Devenant presque inerte?
La pipe,
Je dois partager avec le sage du désert...²⁰⁰.*

Acum chiar nu mai are importanță că anii, timpurile și limbile se amestecă și se împleticesc, când, în sfârșit, știu pentru ce sui muntele, ce caut și ce-mi doresc, își spuse Alex, continuând să urce pe lângă pârtia de bob pe care a concurat și câștigat adesea, pe care a iubit-o cu fervoarea flăcăului ce-și ardea cu folos și mare fală tinerețea. O mângâie cu privirea, amintindu-și de coechipierii ce l-au părăsit atât de devreme, spre a cerceta esența nemuririi de pe Câmpiile Elysee. Prin apropiere avusesse chiar și un duel, bătându-se cu spada, voind să pedepsească ofensa adusă de un *neica-nimeni* ce proferase bahice injurii la adresa echipajului său. Infamul! Apucase să-l scrijelească la piept, sub braț, alegându-se cu o frumoasă cicatrice.

Privirea, însă, căuta printre copaci și stânci, cu disperare, un semn bine ascuns în memoria-i greu încercată în ultimii ani – cei patru brazi înalți, crescuți ciudat de încovoiați, unindu-se parcă într-un con ori un vârful de piramidă, alături de o piatră mare, de lângă care apăruse Bătrânul. Cobora de la Sfinx, pe Jepii Mici, când îl întâlnește. Mda! Iar *a dat-o în bară!* Nu avea cum să-l găsească pe aici. Și iarna tocmai acum s-a găsit

²⁰⁰ Prin cenușa imperiilor, ca Ezichel umblu în pustie. Se revarsă asupra mea întrebările pentru a lupta contra Răului cel mai profund. Pentru ce mi se risipește Sufletul, înainte de a muri? Eu trebuie să mă întâlnesc, spre a afla răspunsul, cu Cel Înțelept din deșert. Traducere liberă. Fragment din poezia mea, *Sagesse/Înțelepciune*, volumul (nepublicat) *Les cendres de l'âme/Cenușa sufletului*, Paris, 14 iunie 1999.

să se pornească mai tare. *Ningea cu covata. Să-ți bagi degetele-n ochi, nu alta.* Aproape nu se mai vedea drumul de atâta omăt. Și şuieratul vântului ce nu contenea, sporind asprimea gerului! O vreme zgripturoasă, în care nu ai scoate nici măcar un câine din casă! Se opri din urcat și se așeză obosit pe un trunchi masiv și scorbuos, pus la pământ de vreo aprigă vijelie ori nimicitoare furtună. De frig, buzele începură a i se învineti și maxilaru-i pendula haotic pe verticală, clănțănindu-i dinții, dar mintea continua să lucreze fără hodină, spunându-și în gând ori visând deja:

M-am născut într-o eră glaciară. Patinam lejer pe gheața groasă, alternând piruetele cu săriturile din ce în ce mai complexe. Aveam ritmul meu de patinat. În jur, din ce în ce mai mulți patinatori se luau parcă la întrecere, dorind să sară cât mai mult, să facă cât mai multe rotiri, să alerge cât mai repede.

Dintr-odată, ceva s-a schimbat. Aerul a devenit mai greu respirabil, s-a făcut mai cald și gheața a devenit mai subțire. Cu toții am început să patinăm mai repede. Am trecut la patinaj viteză. Priveam în zare și ne doream să atingem Muntele cel Înalt, cu fruntea la Cer. Din urmă auzeam zgometul asurzitor al gheții, ce începea să se spargă. În față, patinele înaintau cu greu pe pojghița subțire, îmbibată cu apă. Nimeni nu mai făcea piruete.

Deodată, au apărut, parcă de nicăieri, niște păsări mari, albe, ce strigau nume de patinatori, pe care îi ridicau în zbor și îi lăsau teferi la poalele Muntelui. Mulți, parcă prea mulți au luat contact cu apa rece și-au cunoscut soarta de pe Titanic.

Doar eu mă întrebam într-un șuvoi de lacrimi:

– De ce mi-ai pus, Doamne, patine-n picioare și m-ai trimis pe Oceanul Înghețat, dacă știai că se schimbă totul, Natura, Lumea și Polii?

Apoi brusc mi se deschid ochii și văd o geană de lumină. Eram la adăpost, undeva în munte, într-o sală prea mare să fie o banală peșteră, unde s-a făcut parcă mai cald.

– M-am trezit? Unde sunt? se întrebă Alex, privind uimit la lumina difuză, de un verde smarald, cu care încerca să-și obișnuiască ochii.

– Mă căutai, auzi o voce blândă de om ori de duh încărcat de ani.

Distinse cu greu direcția în care se afla Bătrânul, căci, negreșit, nu putea fi altcineva. Umbra-i proiectată pe peretele de câțiva metri înălțime din față îl făceau uriaș, dar nu putu să deslușească prea clar conturul feței, observând că purta aceleași veșminte ca în urmă cu trei-patru ani, când îl întâlnise întâia oară. Dar albul lor imaculat ori poate întreaga-i ființă radia o lumină lină, odihnitoare.

– *Ai avut noroc! Și încă mai ai. Dar să te pornești la drum pe o asemenea vreme înseamnă un gest necugetat, ce putea să-ți fie sfârșitul. Ori chiar asta căutai?*

– *Poate, răspunse șovăind Alex. Dar nu înainte de afla: DE CE? Data trecută, când te-am întâlnit, îmi plângeam camarazii. Acum o plâng pe Dina. Pe Dina mea!*

– *Dacă mă căutai pentru asta, nu-ți pot răspunde. Nici eu, care știu destule, nu cunosc vrerea Celui Prea Înalt, Care te-a lăsat să faci în viață cam tot ce ai vrut. Sunt lucruri care te-au durut, că nu tot ce zboară se mănâncă. Trebuia să fii vultur, dar sfârșești altfel. Te-ai dat fălos și-ai rătăcit drumul cel bun. Smerit dacă erai, puteai zbura peste Atlantic! Destul acuma cu regrete și dojeni. Ai tăi te caută. Mai am puțin timp să-ți arăt bordeiul meu, apoi să te scot din nou la omăt.*

Și începe a-i arăta, ca într-o fulgerătură, uriașa sală, în care, din loc în loc, niște dispozitive ciudate proiectau imagini, ca la cinematograf, cu vremuri și întâmplări trecute ori viitoare, multe filme de război, cu bombe, mutilați și muribunzi, orori, ciuperci de foc nimicitoare. Alex le privea curios, dar nu înțelegea nimic din ce se întâmplă. Bătrânul tăcea. Doar din când în când îl învăluia blajin cu privirea. Apoi, cam prin mijlocul sălii, putea fi zărit un grup de cristale alungite, de diferite forme și lungimi, care se răsuceau singure, vibrând ușor. Păreau a constitui o imensă orgă ce scotea niște sunete diafane, nemaiauzite de pământeni, iar muzica lor părea a fi stelară ori izvorâtă de pe alte tărâmurii.

– *Iată, îi spuse Bătrânul lui Alex. Aici este panoul de comandă, de unde încerc să restabilesc frecvențele corecte pentru lumea de afară. Pentru a exista viață pe Pământ, vibrațiile trebuie să fie înalte, dar oamenii, prin gândurile și faptele lor, le coboară atât de mult, încât se apropie vertiginos de haosul dispariției. Sunt prea bătrân și simt că, după aproape nouă mii de ani, puterile îmi slăbesc. Te-aș lua ucenic, Alex, dar așa cum ești acum nu poți face nimic din ce îmi doresc. Se pare că mi-e dat să mai aștept vreo sută de ani, până când un conducător din stirpea noastră carpatină va veni în zbor, pe-un cal de foc, să curețe Lumea de rugină.*

Apoi, fără să mai aștepte vreun răspuns de la Alex, luă de pe un pupitru o figurină de un verde brun, sticlos, pe care i-o dădu, spunându-i:

– *Ești aviator. Ține strâns acest Vultur de Jad! Mi l-a dat un Duh de la Miazănoapte, despre care unii oamenii spun că stăpânește arta înțelepciunii și a iubirii. Mi-a povestit că te-a întâlnit pe malul Pacificului. Știa că vei avea nevoie de el și că mă vei căuta. Răspunsuri nu am a-ți da,*

dar Vulturul de Jad te va ajuta. Nu doar să supraviețuiești stihiei în care singur te-ai vârât, ci să mai faci umbră pământului câțiva ani. Poate chiar zece. Îl voi ruga pe Manitu²⁰¹ să te ferească de Umbra-ți Rece, dar să te smerești în viață și nu te întrece cu gluma!

Alex luă vulturul cu mâna dreaptă. Îl strânse puternic, precum dârlogii avionului atunci când simțea că trebuie să-l scoată din fenomene orajoase ori alte situații periculoase. Simți, deodată, cum organismul i se reformează. Celulele din corp și din organe se aranjează armonios, precum apa sfințită se cristalizează.

Brusc se repezi către unul dintre dispozitivele ce generau, holografic, imagini din trecut:

– *Uite-o pe Dina mea!* strigă și întinse mâna stângă să prindă gingașa făptură a Dinei, care privea în sus, spre un punct de pe Cer. Apoi se prăbuși ca electrocutat de zeci de mii de volți, apucând încă să îngaime:

– *Și PAX²⁰²-ul meu.*

Mai auzi, ca prin ceață, ultimele cuvinte ale Bătrânului:

– *Nu pot să-ți las mai mult Vulturul de Jad. Vibrația lui te poate nimici. Îl vei recăpăta cândva, dacă, smerit și cu Înălțat Suflet, în altă viață vei porni. E darul tău și legământul meu. De tine voi mai avea grijă pe Sfântul Pământ!*

Între timp, toată Sinaia era în alertă. Bătrânul tată, generalul, puse lume multă în mișcare. Încă de dimineață simțise că ceva nu era în regulă cu fiul său, Alex. Așa că nu așteptă să vină amiaza și se puse pe dat telefoane, spre a afla dacă cineva l-a văzut pe undeva. Îi dibui urma la Sinaia, căci al șaselea său simț îi spuse că trebuie *musai* să întrebe și acolo. Din gara regală află că un tânăr cu semnalmentele lui Alex coborâse din trenul venit de la București. Se aruncă iute în mașină și, împreună cu un prieten, începură a goni spre Valea Prahovei. Nu bătură recordul de viteză la automobilism, dar se grăbiră cât au putut, căci îi apucase noaptea și vremea începea să se strice. Înainte de Breaza îi prinse și ninsoarea. Bătrânul general, cu experiență nu doar în hârțoage ci și în munca operativă, hârșit și prin campanii, unde iuțea manevrei de forțe și mijloace putea fi hotărâtoare în obținerea victoriei, apucase să

²⁰¹ *Manitu* este o forță fundamentală și spirituală a vieții, înțeleasă ca atare de către grupuri de indigeni algonkini (populații amerindiene trăind în rezervațiile din Statele Unite ale Americii și Canada), Sursa: <https://ro.wikipedia.org/wiki/Manitu>.

²⁰² Avionul de acrobație al lui Papană, înmatriculat *IR-PAX*, cu care acesta a rupt gura târgului la mitingurile aeriene din America.

vorbească la telefon cu ofițerul de serviciu de la Batalionul de vânători de munte, așa că ajunși în Sinaia, patrurile de schiori militari tocmai reveniseră dintr-o primă cercetare a drumurilor și a potecilor de la poalele muntelui Furnica. Nimic. Nicio veste. Se pare totuși că Alex fusese văzut în zona mănăstirii, urmând drumul către Cota 1400. Se pornise și viscolul. Felinarele și torțele din mâinile soldaților și ale localnicilor angrenați în scotocirea căilor de acces către munte și în căutarea lui Alex nu erau de prea mult ajutor. Iar strigătele lor se pierdeau ca într-un hău în noapte, sub urletul vijelios al vântului, ce bătea turbat printre crengile brazilor. Așa îi apucă dimineața, ca într-un hău, sleiți de puteri și de nesomn. Pălcurile de militari și de civili se întorceau din căutare fără a putea aduce vreo veste de alinare bătrânului tată. *Numai tată să nu fi, cu așa copil!*

Când se iviră zorile, îndemnați de generalul Papană, se reluaseră căutările. Iar vestea cea mare nu întârzie mult să apară: Victorie! Un ostaș, vânător, a găsit trupul înghețat al unui tânăr îmbrăcat nepotrivit pentru a urca pe munte și, mai ales, pe așa vreme. Repede, pe schiuri, o echipă din care nu lipseau sanitarii suie spre locul în care fusese reperat cel căutat. Chiar și căpitanul, medicul batalionului, și unul dintre plutonierii felceri sanitari s-au îndreptat iute spre acel loc, ca să dea omului găsit înghețat primele îngrijiri cerute în acea situație de urgență și care presupuneau măsuri medicale speciale de resuscitare, de reanimare.

Făcu fiecare ce trebuia și micul convoi de schiori, cu cel găsit pe targă, coborî spre urbe, către casa în care aștepta cu sufletul chinuit de îndoieli tatăl lui Alex:

– *Trăiește?* răcni generalul, cu o tonalitate imperativă din care reieșea că nu acceptă decât un răspuns afirmativ.

– *Da! Trăiește!* răspunseră parcă într-un glas flăcăii care se apropiau. Și, mai înainte ca ecoul să se fi irosit, cu o întărire venită din munte, bătrânul general se interesă:

– *Are mâinile întregi, picioarele?* dând, astfel, grai gândurilor sumbre care îl stăpâneau.

– *E întreg*²⁰³.

Identificarea a decurs fără probleme. Tatăl și-a recunoscut de îndată fiul, care, fără niciun act sau ban asupra sa, avea doar, într-unul dintre buzunare, biletul de tren, clasa întâi, pe ruta București – Sinaia, iar în celălalt, două batiste.

²⁰³ V. Firoiu, *Alex Papană și destinul lui*, pag. 197, Editura Albatros, 1972, Iași.

Învinețit de frig, *mai mult mort decât viu*, Alex a fost transportat la spitalul Cantacuzino, aflat la intrarea în Sinaia și predat medicului șef, doctorul Constantinescu. Aici s-a încheiat ultimul drum în Bucegi al celui care a cunoscut triumful pe pârtiile de bob ale acestui măreț și misterios munte, ducând numele României, al Carpaților și al orașului Sinaia pe cele mai înalte culmi ale recunoașterii și ale sportului.

„Trei zile, Papană n-a putut fi readus la starea de conștiență, cu toată strădania competentă a medicilor localnici, cu tot ajutorul primit și din partea unor renumiți specialiști veniți anume de la București. Cu întârziere, Papană a deschis ochii și a putut începe să articuleze unele cuvinte.

*O congestie pulmonară a complicat starea bolnavului, transferat apoi la Spitalul militar Central de la București. A rămas imobilizat în pat patru luni. Optimismul inspirat la început de nevoia de a i se da părintelui impulsuri liniștitoare n-a putut totuși salva trei degete de la mâna stângă de complicațiile cu urmări definitive ale degerăturilor profunde*²⁰⁴.

E de mare mirare, își spuneau aproape toți medicii care l-au văzut pe Papană în acea extrem de lungă perioadă de spitalizare, cum de a supraviețuit totuși mai bine de 24 de ore acolo, în munți, pe crivăț și ger, îmbrăcat inconștient de lejer. Și era venit doar de câteva zile din America, având o sănătate deja precară. Să fi fost de fier! Un altul de mult s-ar fi ridicat la Cer.

Curios să înțeleg cum s-au petrecut toate lucrurile, refac și eu drumul spre Cotă, în alt timp, epocă și mileniu. O zi obișnuită din cursul săptămânii, pe la jumătatea lui octombrie. Nimeresc o vreme rece, cu brumă, dar departe de a o putea asemui în vreun fel cu viscolul și gerul prin care a trecut Alex. În Sinaia, turiști puțini, iar localnicii s-au mai împuținat, tinerii căutându-și un drum în viață prin alte coclauri, iar vârstnicii, câți au mai rămas, stând mai mult prin case și privind îngrijorați cum se învâрте contorul gazului trimis să ardă în centralele termice. Din când în când își privesc întristați cuponul, așteptând ziua de pensie, făcându-și interminabile calcule despre cum vor supraviețui până în primăvară. Sunt, însă, și destui români chivernisiți, venetici aciuai aici de prin marile orașe sufocate de poluare și de caniculă, cu precădere din București, care și-au luat pe aici viluțe și apartamente de lux, îndestulând, prin taxe și impozite, bugetul local.

Orașul pare pustiu, dar toamna este mai minunată decât oricând. Nu i-a furat nimeni culorile pastelate, îmbogățind privirea celui ce are răgaz

²⁰⁴ V. Firoiu, *Alex Papană și destinul lui*, pag. 198, Editura Albatros, 1972, Iași.

să-i studieze veșmintele de regină a balului ținut în fiecare an în acest magic anotimp.

Drumul nu-l fac pe jos, că nu mă lasă cartea de identitate și nici cea de sănătate, ci în *bătrâna carapace*, un automobil pe care îl birjăresc cu milă, uitându-mă la pungă și la stropii-i de rugină de aproape două decenii. Trec de Mănăstire, de Peleş și de Crucea Molomoț, de câteva pensiuni și de Cabana Schiorilor. După încă vreo câțiva kilometri, pierd din câmpul vizual vechea pârtie de bob, acum abandonată, și opresc într-un loc de refugiu, gândind că doar până aici ar fi putut urca Papană în acea fatidică zi de 6 noiembrie 1938. Cobor. Îmi trebuie ceva curaj, căci pe drum, nici țipenie de om, iar urșii care își cam fac de cap prin aceste coclauri încă nu au intrat să hiberneze în bârloage doar de ei știute. Traversez șoseaua, admirând splendida priveriște a Văii Prahovei, într-o combinație de basm cu vegetația mirific colorată de pictorul toamnei. Nu strivesc prea mult cu privirea corola de minuni a zilei de octombrie și revin în partea dreaptă a șoselei, căutând din ochi ultimul loc de popas în Bucegi al lui Alex. Puțini brazi, dar destule tufe pline cândva de fructe – zmeură, fragi și mure. Nu mă aștept să găsesc nimic legat de Alex. Doar nu i-au căzut gologanii de prin buzunare, că nu avea nici măcar bănuțul ce trebuia să-l dea la vamă, dacă-l lua în brațe *Urâta Doamnă*. Despre Bătrân, nici pomeneală! A rămas și el în poveste, în locul lui ascuns din Bucegi, căutat și cu sateliți de către marile puteri ale Lumii. Aud un zgomot mai sănătos de undeva, din apropiere, de vreascuri trosnind ori de pietre căzând la vale. Să fie Bătrânul? Ori domnul Mormăilă? Nu stau să cercetez și să mă dumiresc care e răspunsul. Fără frică și prihană, căci în miezul zilei și umbra mi s-a ascuns, revin în mașină și continui drumul până sus, la Cotă. Spinările dantelate ale culmilor conferă Masivului Bucegi un preistoric aspect de dinozaur. Dar cine i-a călărit potecile și i-a bătătorit platoul știe că, pe vreme bună, munții noștri sunt calzi și omenoși. Nu sunt monștri pentru copii, ci locuri sacre, doar pentru români.

Mă gândesc că mi-ar prinde bine o cafea. Nu la Hotel Alpin, a cărui soartă seamănă cu cea a Pârtiei de bob, ci la un Popas cumsecade, frumos decorat și îngrijit, deservit de un personal amabil, ce continuă să promoveze inspirat turismul românesc.

Parcă ar merge să ne alimentăm de prânz. Din meniu, multe preparate îmi fac cu ochiul. Aleg ceva tradițional și o bere fără alcool, la temperatura camerei. Bătrâna Carapace mă așteaptă cuminte, având plinul

făcut în urmă cu câteva zile și, cum nu consumă mult, iar drumurile au fost puține, nu-mi fac griji.

Dar gândurile mi se întorc la Alex, la chinuitoarele luni petrecute de el în spitalul militar, unde va împlini, la 16 decembrie 1938, 33 de ani. Vârsta lui Cristos, Cel Răstignit pe Cruce pentru noi, păcătoșii, dintre care cel dintâi sunt eu, ducându-mi cititorii cu zăhărelul, până vor isprăvi de răsfoit cartea scrisă anume pentru ei, în memoria celebrului aviator Papană. A voit și Alex să facă ceva mareț pentru români, pentru Țară, pentru Aviație și pentru el însuși. Dar, la 33 de ani să fii atât de aproape să pui capăt vieții de pământean? Cercetez câteva documente de arhivă. Din Foaia de Sănătate a Memoriului personal, aflat în Arhivele Militare Naționale Române, aflăm perioadele de absență ale căpitanului aviator Alexandru Papană:

1 aprilie 1929, permisie 7 zile pentru Campionatul de tenis;

12 ianuarie 1931, concediu 14 zile pentru participarea la Concursul de bob de la Sinaia;

8 ianuarie 1932, concediu 60 de zile, Concurs în America pentru olimpiadă;

1 august 1932, concediu 30 de zile, Concurs în Germania, participare la challenge-ul internațional;

1 februarie 1933, concediu 29 de zile, Concurs în Germania, Bob;

1 august 1933, concediu 30 de zile, Concurs de bob de vară;

18 ianuarie 1934, concediu de 30 zile, Concurs de bob în Germania;

17 iulie 1936, 270 de zile, Concurs în America;

28 martie 1937, 150 de zile, Concurs în America;

28 septembrie 1937, 30 de zile, Concurs în America;

26 noiembrie 1938, 60 de zile, concediu medical;

26 ianuarie 1939, 60 de zile, concediu medical;

26 martie 1939, 60 de zile, concediu medical.

Absențe lungi de la programul unității militare în care a fost încadrat ofițerul, dar prezențe strălucitoare la marile evenimente sportive și aeriene de pe cele două continente, Europa și America, în urma cărora s-a vorbit intens despre România, despre valorile ei sportive și spirituale. Sub titlul, *Alexandru Papană – primul mare ambasador al sportului românesc*, în revista *Ilustrațiunea Română*, numărul din 2 iunie 1937, se scriau următoarele:

„Pământul românesc a trimis în lume, ca ambasador extraordinar, pe George Enescu și cu arcușul lui a câștigat inimile tuturor iubitorilor

de artă. Oameni care o viață întreagă n-au știut unde se află România, care nici n-au avut curiozitatea s-o caute pe hartă, au aflat că există și că avem bogății sufletești ce pot culmina într-un geniu ca Enescu. Pământul acesta a trimis apoi în lume pe Nicolae Titulescu și cu el a câștigat inimile diplomaților și ale bărbaților de stat. România a fost și mai bine cunoscută și stimată ca factor de propășire pe continentul european. Dar dincolo de diplomați, de oamenii de stat și de artiști, mai există mulțimea cea mare. În ochii ei cine ne reprezintă? Ani de zile această ambasadă a fost liberă. Astăzi ea este ocupată cu deosebită strălucire de al treilea mare ambasador internațional al pământului românesc, căpitanul Papană. Numele lui, legat de splendide fapte de vitejie sportivă a fixat România în mintea sportivilor de pretutindeni, și, mai ales, din America. Marile servicii pe care le-a adus astfel țării lui nu pot fi trecute cu vederea²⁰⁵.

Așadar, din noiembrie 1938 și până în luna mai 1939, o lungă perioadă de timp, aproape o jumătate de an, Papană s-a aflat în România; patru luni a fost pe patul de spital, până în februarie, ținut de problemele sale din țară, căci de cele lăsate de izbeliște în America s-a ocupat tatăl său, generalul. Un exemplu este și scrisoarea expedită chiar de ziua lui Alex, la 16 decembrie 1938, consulului general al României la New York, Andrei Popovici, cu următorul conținut:

16 dec. 1938

STIMATE DOMNULE POPOVICI,

Desigur că vă este cunoscut din ziarele românești despre accidentul din munți al fiului meu, Căpitan aviator Alex. Papană, întâmplat în ziua de 6 noiembrie. În acest interval de timp, el a primit de la dumneavoastră o scrisoare pe care eu am citit-o și, în momentele când temperatura era ceva mai mică, fiindcă de atunci și până astăzi are încontinuu 40 °, am putut să înțeleg următoarele:

1. *El a achitat toate taxele către stat și nu numai cât era necesar, chiar și mai mult, întrucât a primit cecuri reprezentând diferențele în plus; cecuri pe care aici, însă, nu le putem utiliza.*

2. *În ziua de 22 octombrie, când dumneavoastră i-ați scris scrisoarea, el era plecat și nu se mai putea ocupa de nimic.*

3. *Întrucât dumneavoastră sunteți o persoană oficială, care vă ocupați de interesele românilor de acolo, vă rugăm:*

²⁰⁵ Sursa: <https://deieri-deazi.blogspot.com/2017/05/alexandru-papana-primul-mare-ambasador.html#gsc.tab=0>.

4. A vă informa la Automobil clubul din New York (domnul Rain), despre Trepticul cu numărul 315268, expediat de Automobil Clubul Român la 12 octombrie 1938 pentru automobilul doamnei Dina Papană și pentru care a depus garanție suma de 100 USD, bani ce acum devin liberi, întrucât părinții ei au plătit taxele vamale pentru acest automobil.

5. Dl. Tănăsescu trebuia să încaseze vreo 30–40 USD de la poștă.

6. O sută de dolari de la punctul 4, plus acești 30–40 USD, vă rog să-i dați domnului Miranda, care a plătit costul expedierii ultimelor bagaje ale fiului meu și a-l întreba dacă se acoperă cheltuielile cu aceasta sumă, rugându-vă a-mi scrie.

Vă retrimite procura de care aveți nevoie.

Vă mulțumesc din tot sufletul și 1939 să vă aducă tot ce este mai bun!

General SSS Papană.

N.B. Vă rog să fiți bun a-mi răspunde la toate punctele de mai sus.

Timp de peste o lună de zile, cu febră peste 40 de grade, generată de severa pneumonie căpătată când și-a oferit viața muntelui, pe un viscol năprasnic, fără cine știe ce aparatură performantă de reanimare, mulți i-ar fi zis lumii *Adio*, fără puțința de a mai scoate vreun ultim cuvânt. Dar Alex parcă avea morfologia corpului structurată altfel decât a muritorilor de rând. Deși încet, celulele se regenerau cu dibăcie, ocupându-și locurile predestinate în organele interne avariate, intrând rapid în focul luptei pentru supraviețuire. Ceva cu adevărat magic se întâmpla cu trupul lui, de parcă o energie misterioasă lucra continuu, menținând intactă fragila linie a vieții.

Către Crăciun, poate și datorită rugilor părinților lui profund îngrijorați, ale altor rude apropiate, ale prietenilor, ale cunoștințelor și ale tuturor celor preocupați de situația lui Alex, inclusiv cei aparținând comunităților românești de peste Atlantic, cu mulți preoți angrenați în a-i pomeni numele pe timpul slujbelor liturgice, apar primele semne de ameliorare. Putea fi auzit, pe patul de spital, murmurând cuvinte înjghebate firav pe naive linii melodice, cum ar fi:

Am o fetiță mică,

La, la, la, la.

Ce n-are mămică.

La, la, la, la.

Papa care-i aviator,

O va lua pe ea în zbor.

La, la, la, la, la, la.

*Și vom urca tot mai Sus,
Unde șade Domn Isus,
Dintre îngeri o vom lua,
Pe Dina, mămica ta...
La, la, la, la, la, la...*

După intrarea în Noul An 1939, starea sănătății lui Alex începe să arate mult mai bine, existând semne vizibile că organismul său mergea hotărât spre vindecare. La 1 februarie 1939 îi scrie personal consulului general român la New York:

*Domnule Consul,
Te rog să ai bunăvoința de a cere judecătoriei din Detroit, Michigan, să-mi elibereze un duplicat al actului de căsătorie a cărui fotografie o alătur. Originalul l-am pierdut, iar această copie nu este valabilă.*

Tribunalul de Ilfov îmi cere de asemenea un certificat dat tot de această judecătorie, cum că actul este conform cu legile de căsătorie ale statului Michigan și o copie după legea numărul 128 / 1887 modificată.

Te rog de asemenea a legaliza actul și semnăturile și a-l traduce și în românește, legalizând aceste acte ce-mi sunt indispensabile pentru îndeplinirea unor forme cerute de legea stării civile și cum termenul la tribunal este amânat...

Așadar, după aproape trei luni de spitalizare, îl putem considera pe Papană ca aflat la începutul unei perioade de convalescență, supravegherea medicală fiind în continuare utilă, îndeosebi sub aspectul dezechilibrelor psihice generate de moartea soției sale, Dina, și de durerosul eșec al neîmplinirii primului zbor românesc transatlantic.

Privind urmările medicale ale accidentului din Bucegi, vizibilă va rămâne doar pierderea, ca urmare a degerăturilor profunde, a celor trei degete de la mâna stângă. Sau *alta o fi fost cauza?* Dacă și-a băgat, ca un copil neascultător, degetele în vreo priză? Vorbesc prostii! De unde curent electric pe drumul spre Cota 1400? Doar făclii și felinare. Suntem încă în vremurile când românul de rând trăia la opaiț și lumânare. Cititorii noștri, care sunt printre cei mai inteligenți din lume, vor putea răspunde, dacă vor dori, la această deloc simplă întrebare.

Preocupările legate de punerea în ordine a actelor civile românești, prin includerea celor legate de căsătorie obținute în America, își aveau urgența și rostul lor, întrucât nașterea fiicei îl obliga pe Alex Papană, juridic și moral, să-i conserve acesteia legitime drepturi succesoriale.

Din ce în ce mai bine fortificat fizic, bine recuperat medical, sub rezerva că latura emoțională și psihică ar putea claca oricând, Papană încearcă să revină la zbor, eterna și indestructibila lui dragoste. Chiar și-a împărtășit unor prieteni gândul că nu a renunțat definitiv la traversarea Atlanticului și, odată revenit în America, va încerca pe speze proprii să realizeze acest important raid. Mental nu este pregătit încă să renunțe! *Din capul locului* nu acceptă în zbor și în viață niciun eșec. Crede că, învățând din greșeli și reluând totul de la capăt, într-un final, va izbândi.

Comisia medicală aeronautică română însă refuză să-l declare apt de zbor, continuând a-i prelungi concediul medical. Se simțea umilit. Îl tratau ca pe un fost aviator, beteșugit închipt, fără putință să mai zboare. Și de nu ar mai fi avut picioare, gândea Papană, își puneă pro-teze și tot zbura. Ca Bănciulescu. Numai că picioarele lui sunt bune, mâinile așijderea. Lipsesc trei degete? Un fleac! Toate simțurile sunt la locul lor. De ce nu i se dă drumul la zbor? Papană se lamenta continuu, agravându-și slăbita stare psihico-emoțională.

Cei care țineau la el, oameni de bună credință și de omenie, încearcă să-i redeștepte orgoliile și calitățile de sportiv, propunându-i să reia cursele automobilistice. Ceea ce și face, participând cu un automobil BMW 328 la un raliu București – Brașov. Și scoate un timp excepțional,

UN RECORD AUTOMOBILISTIC



Locotenentul Papană, luând startul, pentru a bate în timpul de o oră, 45 min. 26 secunde, distanța București-Brașov

Vechiul record îi aparținea tot lui Alex Papană.

acoperind distanța în numai o oră, 38 de minute și 30 de secunde, bătăndu-și vechiul record stabilit în urmă cu trei ani. Din detaliile cursei, aflăm că timpul putea fi mult mai bun, dacă șoseaua nu ar fi fost deschisă traficului rutier obișnuit.

Distanța de 60 de kilometri, București – Ploiești, Papană a străbătut-o în doar 26 de minute, realizând, pe acest segment de drum, o viteză medie de 138 km/h. Tronsonul București – Sinaia l-a străbătut în doar 72 de minute, în condițiile în care a pierdut peste 7 minute la intrarea în Câmpina pentru schimbarea unei roți, iar pe unele porțiuni de drum ale cursei, Papană a mers și cu 170 km/h. Participarea lui la această cursă, soldată cu un nou record, este redată pe larg în presa automobilistică a vremii, din care prezentăm succint știrea:

„Deși produs într-un număr limitat de numai 464 de exemplare, modelul BMW 328 s-a dovedit foarte popular și printre piloții români. Alături de Petre Cristea, care a semnat un palmares internațional remarcabil, nume precum Marin Dumitrescu, Alexe de Vassal, Vintilă Frumușanu, Nadler, Ion Bolony, Valentin Țânțăreanu sau Alexandru Uță au concurat în multe curse românești la volanul unui BMW 328. Faimosul Alexandru Papană stabilea recordul parcurșului București-Brașov în numai o oră și 38 de minute”²⁰⁶.

Un sportiv cu asemenea performanțe recente mai poate fi menținut inapt de către comisia medicală aeronautică? Totuși, semnele de întrebare privind girul forului medical românesc de a i se încredința lui Papană un avion cu care să zboare în fel și chip nu erau chiar gratuite. La Marele Premiu Automobilistic al orașului București, desfășurat la 25 iunie 1939, Papană se răstoarnă într-un viraj considerat o bagatelă de majoritatea automobiliștilor, *abordându-l prea agresiv*, existând suspiciuni că manevra greșită a fost deliberată. Iar suspiciunea unei sincope de rațiune care să ducă la un gest funest nu a putut fi cu totul ignorată.

Iată cum este redată cursa lui Papană la acest important eveniment automobilistic:

Paul Heinemman cu al său BMW 328 pregătit de uzină nu a lăsat șanse adversarilor decât la început, când a evoluat prudent, pentru ca apoi să se desprindă decisiv. Lupta pentru locul secund între căpitanul Papană („era

²⁰⁶ Sursa: <https://www.press.bmwgroup.com/romania/article/detail/T0218445RO/bmw-328-eroii-pierdu%C5%A3i-o-istorie-a-pasiunii-pentru-vitez%C4%83?language=ro>.

un as, nu un oarecare”, îl caracterizează Marin Dumitrescu) și eternul Hotchkiss al lui „nea Jean” va reprezenta capul de afiș. În turul 4, Papană forțează depășirea la frânarea pentru virajul de la Bordei și trece în față, dar Calcianu are o ieșire mai bună din curbă și, punând la pământ toată forța propulsorului său de aproape două ori mai mare, își reia poziția. Dar două tururi mai târziu e văzut târându-se către zona improvizată a boxelor, cu bușonul de la rezervor lipsă. Se face realimentarea și se astupă cumva rezervorul, pilotul cu șapca întoarsă lansându-se în urmărirea celorlalți. Va urma un slalom căruia îi cad victime Joung, Colceag, Frim, pentru ca în virajul 11 Papană să se răstoarne după o abordare prea agresivă, „luând virajele ca un demon”. Jean Calcianu îl prinde și pe Rose și urcă pe podium, băgând în buzunar și cei 10.000 lei aferenți²⁰⁷.

Războiul, care până mai ieri bătea nervos pe la porțile Europei, începe să bată cu barosul, sfărâmând, după numai douăzeci de ani, pacea ce abia se instalase. După anexarea Austriei (Anschluss) din 12 martie 1938, Germania nazistă, flămândă de spațiu vital, înșfacă, cu acordul Marii Britanii, al Franței și al Italiei, la 30 septembrie 1938, prin *Dictatul de la München*, regiunea sudetă de la statul cehoslovac. Trist este faptul că garanțiile de securitate ale Cehoslovaciei nu au valorat nici cât o ceapă degerată în fața pretențiilor teritoriale germane. Alianța militară cu Franța n-a funcționat, după cum și *Mica Înțelegere*, o alianță regională formată din Cehoslovacia, Iugoslavia și România, s-a destrămat de îndată ce dihania nazistă și-a arătat colții asupra statelor mici și mijlocii din centrul și sud-estul Europei.

La trei zile după accidentul din munți al lui Papană are loc *Noaptea de cristal* (9/10 noiembrie 1938), ce desemnează pogromul evreilor din Germania nazistă și Austria anexată, când trupele SA (batalioane de asalt, numite și cămășile brune) și SS (garda pretoriană nazistă) au ucis, distrus și deportat în lagăre de concentrare cam tot ce era legat de această seminiție. Acest *modus operandi*²⁰⁸ ne arată cu claritate ce se va întâmpla în anii de război cu Europa, unde purificarea etnică, sclavia și dictatura minților bolnave vor hotărî cine merită să trăiască și cine nu, viața unui om considerat indezirabil valorând mai puțin decât o bucată de săpun.

²⁰⁷ Sursa: <https://www.motorclasic.ro/cine-a-fost-jean-calcianu-povestea-completa-a-celui-mai-misterios-reprezentant-al-elitei-pilotilor-interbelici/>.

²⁰⁸ *Modus operandi*, mod de operare (lat.); modalitate de acțiune în domeniul infracționalității (juridic). Sursa: https://en.wikipedia.org/wiki/Modus_operandi.

Pentru Papană și nu doar pentru el, vremurile se anunțau extrem de neprielnice. De parcă nu ar fi fost de ajuns toate marile sale încercări în războiul cu viața! Acum vine și pacostea asta de încrâncenare militară, în care creierii încinși ai căpeteniilor cu sau fără vipușcă ajung la paroxism.

Vorba aceea, *un nebun aruncă o piatră în balta de probleme ale Europei, provoacă valuri uriașe pe toate meridianele lumii și toți deștepții planetei nu reușesc s-o scoată! Va fi scoasă până la urmă, dar cu prețul incomensurabil al unui atroce genocid, iar America va fi acolo, ca salahorul de serviciu, când mirosul prafului de pușcă a făcut irespirabil aerul de pe aproape toate continentele.*

RĂZBOIUL, AMERICA ȘI FILMUL

Exasperat de atâtea amânări și refuzuri de a fi declarat apt de către Centrul Medical Aeronautic de la Pipera²⁰⁹, care îl ținea departe de aerodrom, de avion și de zbor, Papană ia o decizie deloc surprinzătoare: demisionează din aviația militară. Și așa nu i-a plăcut milităria, cu rigourile ei împinse la extrem, frizând uneori ignoranța și prostia. Nu știm cât a fost de inspirat cu această alegere, întrucât izbucnirea, la 1 septembrie 1939, a războiului l-ar fi adus negreșit în carlinga avionului de luptă. Un pilot cu pregătirea lui Papană ar fi fost un neprețuit giuvaier în oricare dintre flotilele aviației militare, iar suspiciunile medicale privind eventualele probleme neuropsihice ale acestuia ar fi fost retrase fără prea mare întârziere. Nu de puține ori se spunea că a fi pilot, jucându-te la fiecare zbor cu moartea, înseamnă să ai un dram de nebunie, iar războiul, ce ar trebui studiat nu doar de institute de polemologie, ci și de cele psihiatrice, s-a dovedit câmpul de acțiune perfect al celor cu anumite afecțiuni în acest sens. O suspiciune rezonabilă mă îndeamnă, însă, a crede că rezervele medicilor în a-l declara pe Alex apt de zbor s-ar fi

²⁰⁹ Înființat în anul 1920, sub denumirea „Centrul de Psiho-Fiziologie al Aeronauticii”, una dintre primele instituții medicale de profil din Europa și din lume, *Centrul Medical Aeronautic* și-a desfășurat activitatea, în perioada interbelică, la Pipera, beneficiind, încă de la începuturile sale, de recunoașterea internațională a certificatelor sale medicale. Funcționează, în prezent, în incinta Spitalului Militar Central din București, sub denumirea de Institutul Național de Medicină Aeronautică și Spațială „Victor Anastasiu”. Sursa: <https://jurnalul.ro/viata-sanatoasa/starea-de-sanatate/institutul-aviatorilor-in-halate-albe-41870.html>.

putut datora și unor intervenții a celor care nu doreau ca acesta să mai zboare, iar tatăl lui, generalul, ar fi avut atât motivația, cât și mijloacele de a-și exercita influența. Știa că războiul este inevitabil, iar aviația, prin specificul său, va oferi numărul maxim de jertfe și nu-și dorea fiul printre eroi. Fără îndoială știa și de intenția lui Alex de a se întoarce în America, lucru pe care nu putea decât să-l încurajeze. Cât mai departe de Europa, cât mai departe de război, doar că decizia de a părăsi Armata și de a pleca în America s-a produs nițel cam târziu.

La 1 septembrie, Hitler invadează dinspre Vest Polonia, iar două săptămâni mai târziu (17 septembrie), Stalin face același lucru, dinspre Est. Pactul Ribbentrop – Molotov, cu anexele sale secrete, încheiat la 23 august 1939, producea efecte rapide. Dar Polonia nu era Cehoslovacia, iar tratatele sale de apărare includeau mari puteri și sprijin militar imediat. La 3 septembrie, Marea Britanie și Franța declară Război Germaniei naziste, urmate, la scurtă vreme, de Canada, Australia și Nouă Zeelandă. La 1 octombrie, întreg teritoriul polonez este ocupat de cele două armate invadatoare. Marea Nebunie, conflagrația mondială a secolului XX, începuse.

Devenea din ce în ce mai greu să străbați continentul de la Răsărit la Apus. Granițele între state erau aproape închise, controalele interminabile la frontiere, ce puteau avea un final nefericit și unde nici cu pașaportul diplomatic în buzunar nu mai erai sigur de nimic. Începuse teroarea. Spre sfârșit de octombrie, în ultima clipă, Papană se îmbarcă la Constanța pe vaporul *Transilvania*, sub pavilion românesc, țara noastră având încă declarat statutul de neutralitate. Ajunge la Pireu și de acolo, utilizând alte ambarcațiuni și mijloace, reușește să intre pe teritoriul Franței. Dintr-un port mediteranean, la consulatul unui stat neutru ce reprezenta interesele Germaniei, oripilat de ororile naziștilor în teritoriile ocupate, Papană depune o scrisoare adresată Aeroclubului german, în care protestează împotriva războiului și a genocidului declanșat, anunțându-i că renunță să mai fie membru al acestui club și la toate drepturile și înlesnirile pe care le avea în legătură cu această calitate. Și nu era departe de adevăr, căci, sub acoperirea aeroclubului său și a diferitelor școli de aviație, regimul nazist a eludat grosolan prevederile Tratatului de la Versailles (28 iunie 1919), în care, printre altele, Germania se obliga să nu dezvolte aviația în scopuri militare, or acum Stukasurile în picaj lansau covor de bombe, aduceau moarte și distrugeau totul în cale, deschizând drumul șenilatelor turelate, Panzerele, și

conferind binomului tanc-avion atributele de care Hitler avea nevoie în Razboiul său Fulger (Blitzkrieg).

În Franța, Papană ajunge într-o audiență la prim-ministrul francez din acea vreme, Eduard Daladier²¹⁰, pentru a-i cere să lupte pentru Franța, ca pilot de vânătoare. În această intervenție a beneficiat și de sprijinul prietenului său, Michel Detroyat, marele as francez, campion mondial la acrobație aeriană, cu care Papană împărțise succesele și trofee în numeroase competiții aeriene desfășurate în Europa și în America. Alex dorea să fie imediat integrat într-o unitate de aviație ce luptă pe front, pentru a-și sprijini camarazii francezi și a-și aduce astfel mica sa contribuție la înfrângerea fiarei naziste. Exista, însă, un serios impediment. Potrivit legislației franceze, nu puteai face parte din armata acestei țări decât în calitate de cetățean al ei. Daladier i-a promis lui Papană întregul său sprijin pentru a grăbi cât se poate de mult procedura cerută în acest caz, inclusiv de a acorda dispensa necesară pentru stagiul cerut de legea naturalizărilor. Dar, stupoare!

– *Nu pot renunța la onoarea de a fi cetățean român!* îi spuse Papană premierului francez.

– *Vă admir, tinere domn, dar, atunci, rămânând cetățean român, trebuie să obțineți încuviințarea guvernului țării dumneavoastre pentru a putea fi folosit de noi, dat fiind că, România urmează statutul neutralității*²¹¹.

Prin ambasada română de la Paris s-a transmis solicitarea lui Papană, privind acordul guvernului român ca acesta să poată fi înrolat în armata franceză. Deloc surprinzător, răspunsul a venit repede și a fost negativ. Justificarea acestei decizii, făcută de un funcționar din Ministerul de Externe de la București, era că o asemenea încuviințare ar perturba grav relațiile cu Germania și ar afecta statutul de neutralitate asumat în acel moment de către România.

Câtă mârșăvie! Și dintr-o parte și din cealaltă. Putea un singur om să schimbe soarta războiului? Era Papană arma secretă de care Germaniei să-i fie frică? Și Franța se împiedica de niște virgule din legislația proprie, ținând să respecte *ad litteram* deontologia diplomatică, de vreme

²¹⁰ *Éduard Daladier* (18.06.1884–10.10.1970), politician francez care, în calitate de premier, a semnat Pactul de la Munchen (30.09.1938), ce a permis Germaniei naziste să intre în posesia regiunii sudete aparținând Cehoslovaciei, fără nicio opoziție din partea Marii Britanii și a Franței. De trei ori prim-ministru (1933, 1934, 1938–1940). Sursa: <https://www.britannica.com/biography/Edouard-Daladier>.

²¹¹ V. Firoiu, *Alex Papană și destinul lui*, pag. 201, Editura Albatros, 1972, Iași.

ce Goebbels²¹², ministrul propagandei în guvernul german, afirmase într-o împrejurare că *tratatele sunt făcute spre a fi încălcate?*

Cert este faptul că în fața acestei crude realități, Papană își pune sacul în băț și își continuă drumul, imbarcându-se pe unul dintre puținele pacheboturi ce mai cutezau să traverseze Atlanticul, cu destinația Statele Unite ale Americii. De mai bine de o lună, oceanul devenise teatru de război, iar submarinele germane, ucigașele U-booturi, făceau prăpăd printre vasele franceze și britanice.

Ajuns a treia oară pe pământ american, Papană se confruntă încă de la început cu importante lipsuri materiale. Încearcă să valorifice tot ce se mai putea. O elice și ce-a mai rămas din avionul avariat, depozitate în incinta Consulatului Român de la New York, taxa de participare la un concurs din Cleveland, ce-i trebuia returnată, și alte sume, relativ mici, de maximum o sută de dolari. Trece chiar *la munca de jos*, lucrând o vreme în restaurantul unui prieten. Comunitățile românești din America l-au primit cu omenie și căldură, dar Alex avea o fire care nu accepta *să stea pe capul cuiva*, plângându-i-se de milă. Știrea că Papană a demisionat din armată și se află în America pe cont propriu a ajuns rapid în cercurile unde era cunoscut, principalul canal de comunicare fiind cel diplomatic, informarea trimisă la 24 noiembrie 1939 de către Radu Irimescu, ministrul României la Washington D.C., consulului general de la New York, Andrei Popovici, fiind edificatoare în acest sens:

Dragul meu consul general,

Referindu-ne la informațiile pe care le-ați transmis despre telegrama pe care ați primit-o de la căpitanul PAPANĂ, vă rugăm să fiți informat că căpitanul PAPANĂ și-a dat demisia din Armata Română și vine în Statele Unite ca persoană fizică.

Deci, oficial, de acum încolo, Papană urma să fie tratat de reprezentanții statului român în America fără a mai avea *toate ușile deschise* la consulat, desi unele relații de prietenie rămâneau, clandestin, active.

²¹² Paul Joseph Goebbels (29.10.1897–01.05.1945), politician german și Ministrul Propagandei Publice în timpul regimului nazist (1933–1945). A fost unul dintre cei mai apropiați colaboratori ai lui Adolf Hitler și printre cei mai devotați adepți ai ideologiei naziste. A rămas cu Hitler în Berlin, iar după sinuciderea Führerului a devenit, dar numai pentru o singură zi, cancelarul celui de-al Treilea Reich. În ultimele ore ale vieții i-a permis soției sale, Magda, să îi omoare pe cei șase copii, după care, la scurt timp, cei doi s-au sinucis. Sursa: https://ro.wikipedia.org/wiki/Joseph_Goebbels.

În țară, până să i se ia în considerare demisia, a fost declarat dezertor. Probabil a lăsat scrisoarea cu decizia luată la poarta Ministerul Apărării și dus a fost. Cum făcea el de obicei, fără să țină seama de regulile din armată. Iar comandantul Centrului de Instrucție al Aeronauticii, unde era încadrat, l-a dat dezertor. Oricum, nu era prima oară. Referitor la acest aspect, privind în arhivă, identificăm următoarele date consemnate în memoriul personal al căpitanului Alexandru Papană:

- *dat dezertor la 18 iulie 1935. Bază Ordinul de Zi pe Unitate nr. 270/9/1935;*
- *înapoiat din dezertare la 23 martie 1936;*
- *se anulează Ordinul de Zi pe Unitate nr. 270/9/1935, referitor la dezertare, fiind sancționat direct de comandantul Flotei de Luptă, la 28 aprilie 1936;*
- *dat dezertor, fiind absent de la serviciu la 27 august 1939.*

Această ultimă consemnare nu a împiedicat autoritățile militare române să-l includă pe căpitanul de aviație Alexandru Papană în documentele de mobilizare. Mai ales acum, când războiul era o stare de fapt chiar în mijlocul Europei, iar statutul de neutralitate al țării urma să fie abandonat. Așa că:

...în conformitate cu Ordinul Comandantului Forțelor Armate nr. 1539/1940, Căpitanul Aviator în rezervă Papană Alexandru a fost repartizat pentru mobilizarea anului 1940/1941, de la Centrul de Instrucție al Aeronauticii, la Flotila 2 Vânătoare....

În unele scripte militare ce fac referire la mobilizare, îi întâlnim chiar numele complet:

...căpitanul Papană I. Alexandru-Constantin face parte din rezerva aeronautică a armatei române...

Așa aflăm că, pe lângă Alexandru, Papană mai avea și un al doilea prenume, cel de Constantin. Probabil al nașului său de botez, generalul Constantin Coandă, tatăl marelui inventator și pionier al aviației, Henri Coandă. Inițiala I aparține, evident, prenumelui tatălui său, Ion.

Până la urmă, lui Papană i-a fost trimis, pe adresa din Statele Unite ale Americii, un ordin de mobilizare, la care acesta a răspuns: *Marșul nostru este către Berlin*, motivând în memoriul adresat autorităților române că nu înțelege să dea curs chemării pentru a lupta în favoarea lui Hitler, a intereselor expansiunii imperialismului Germaniei fasciste²¹³.

²¹³ V. Firoiu, *Alex Papană și destinul lui*, pag. 202, Editura Albatros, 1972, Iași.

I-a citit pe Hitler și pe camarila lui nazistă încă din vara anului 1936, când, înainte de deschiderea Jocurilor Olimpice, a participat la Berlin la Campionatul Mondial de Acrobație Aeriană. A înțeles repede că locul lui nu este alături de cei care, în paranoia lor, vor să dea Lumea *de-a dura*.

În fața acestei atitudini fățișe s-a pus chiar problema deferirii căpitanului Papană I. Alexandru-Constantin Curtții Marțiale, ceea ce i-ar fi atras degradarea imediată la gradul de soldat, iar pedeapsa penală ar fi putut merge, în vreme de război, până la cea capitală. Din fericire, nu s-a ajuns până aici sau cel puțin documentele de arhivă studiate nu au consemnat așa ceva.

Așa că America îi rămâne lui Papană unica opțiune de a trăi, de a face ceva pentru români, oriunde s-ar afla ei, de a lupta împotriva lui Hitler și a monstruosului război. Cât despre problemele neuropsihice, nici pomeneală! Comportament normal, activ, în tot ce se angrena punea pasiune și pricepere. De parcă nu ar fi trecut *la mustață*, în Carpați, pe lângă moarte! În sufletul lui, însă, Dina avea un colțșor numai al ei și niciun ordin de evacuare nu putea s-o alunge din acea cămăruță.

Încă de la început a avut multe propuneri de colaborare și oferte de muncă. Le-a refuzat aproape pe toate, deși nu o ducea bine cu banii. Spre exemplu, i s-a propus să devină profesor de bridge la clubul miliardarilor, știut fiind că era reductabil la acest joc de cărți. A refuzat pur și simplu. Ca fost campion mondial la bob, administrația stațiunii de sporturi de iarnă de la Lake Placid i-a propus postul de director de programe sportive, extrem de bine plătit. L-a refuzat și pe acesta. Înțelegea să lucreze doar în aviație, deși, conjunctural, a fost obligat să facă și alte lucruri.

Ca membru al Aeroclubului Statelor Unite ale Americii, în urma discretelor demersuri ale prietenilor săi aviatori, extrem de influenți în Legiunea Americană, i s-a propus să devină aviator militar, cu gradul de colonel în aviația militară americană, dar, aceeași problemă ca și în Franța: nu dorea *nici în ruptul capului* să renunțe la onoarea de a fi cetățean român. În lipsa vreunei surse documentare credibile, se pare că aceasta a fost singura cetățenie pe care Papană a avut-o vreodată.

În Europa războiul *mergea strună* pentru Hitler și aliații săi. Îi bate lesne pe francezii rămăși cu mintea la războiul de poziții și la linia

Maginot²¹⁴, dus în urmă cu două decenii, rupându-le din mișcare apărarea, cu folosirea impetuoasă a blindatelor lui Guderian²¹⁵ și a aviației de asalt a lui Göring²¹⁶. Cei care mai credeau că războiul înseamnă să stai toată ziua cu pușca în tranșee, să joci table și să bei ceai cu rom din gamelă, așteptând să vină armistițiul, s-au înșelat amarnic. Acum avem aviație de luptă, nu de promenadă, capabilă să facă un adevărat măcel în rândul adversarului, dar și al populației civile, victimă deloc colaterală. De-abia spre sfârșitul mileniului aviația va îmbrăca mănuși de chirurg, lansând proiectile și rachete ghidate care să pătrundă pe fereastră și să-și surprindă inamicul în pat cu amanta. Până atunci suntem ca la măcelărie în Al Doilea Război Mondial.

După un adevărat dezastru, Corpul expediționar britanic și resturi ale armatei franceze sunt aruncate în Canalul Mânecii, parte din ele reușind a fi evacuate la 4 iunie 1940, prin portul Dunkerque. Franța capitulează la 22 iunie 1940, fiind împărțită într-o zonă de ocupație germană, la nord și la vest, rămânând cu o zonă neocupată la sud, unde se instituie un guvern marionetă condus de mareșalul Pétain²¹⁷.

Așa că, Alex, nu are de ce să-ți pară rău că nu te-au primit francezii în escadrilele lor de luptă. Erai pământ de flori ori deveneai celebru la mersul

²¹⁴ *Linia Maginot/Ligne Maginot* (fr.), nume dat după ministrul francez al apărării, André Maginot. A constat într-un șir de fortificații de beton, obstacole antitanc, artilerie grea, cazemate, mitraliere și alte elemente de apărare, construite între anii 1920 și 1930 și modernizate între anii 1930 și 1940, pe care Franța a construit-o de-a lungul graniței cu Germania, Belgia, Luxemburg, Elveția și Italia, ca urmare a experienței din Primul Război Mondial și pentru a se pregăti împotriva unui eventual atac, în special din partea Germaniei. Sursa: https://ro.wikipedia.org/wiki/Linia_Maginot.

²¹⁵ *Heinz Guderian* (17.06.1888 p – 14.05.1954), general și teoretician militar al armatei germane a Germaniei Naziste în timpul celui de-Al Doilea Război Mondial, specialist în tancuri. Sursa: https://en.wikipedia.org/wiki/Heinz_Guderian.

²¹⁶ *Hermann Göring* (12.01.1893–15.10.1946), aviator militar german, politician, comandant militar, al doilea în ierarhia partidului național-socialist (nazist) și a celui de-al Treilea Reich, după Adolf Hitler, comandantul aviației militare Luftwaffe. Înființarea primelor lagăre hitleriste germane de concentrare și a Gestapo-ului (poliția secretă de stat) sunt strâns legate de numele lui Göring. Condamnat la moarte în Procesul de la Nürnberg, s-a sinucis în închisoare cu cianură. Sursa: https://en.wikipedia.org/wiki/Hermann_G%C3%B6ring.

²¹⁷ *Philippe Pétain* (24.04.1856–23.07.1951), mareșal al Franței, care a ocupat funcția de șef al statului în Regimul de la Vichy (1940–1944). La 84 de ani a fost cel mai în vârstă șef al statului francez din toate timpurile. Sursa: https://en.wikipedia.org/wiki/Philippe_P%C3%A9tain.

pe burtă, comentez eu, pentru care războiul se află doar în literele cu cerneală multă.

Pe 18 iunie 1940, Charles de Gaulle²¹⁸ ține un discurs memorabil radiodifuzat, destinat poporului francez, prin care cheamă la continuarea luptei împotriva Germaniei naziste. Nu recunoaște guvernul de la Vichy și îl formează, în exil, pe al său, adică al Franței Libere. Belgia și Țările de Jos cad și ele repede sub ocupația germană. Urmează statele scandinave și cele baltice, împărțite frățește între cei doi dictatori, Hitler și Stalin. Spania, vlăguită de războiul civil, rămâne aparent neutră, sub conducerea altui dictator, Franco purtându-i recunoștință veșnică lui Hitler, care l-a sprijinit militar să înfrângă Forțele Republicane. Italia lui Mussolini are mână liberă în Balcani și în nordul Africii, dar, fără a mai avea aptitudini de gladiatori, rămase în epoca lor romană, nu se descurcă militar și este ajutată de Germania nazistă. Alte țări, precum Ungaria, România și Bulgaria, aveau deja guverne filogermane, bucurându-se de surogatul unei limitate autonomii. Doar Elveția rămâne efectiv neutră într-o Europă făcută praf și pulbere, căci cineva trebuia să aibă grijă de averile incomensurabile obținute prin jaful generalizat asupra Europei. Iar conturile din băncile elvețiene creșteau, creșteau, creșteau și munții de aur din depozitele lor blindate ajungeau până la cer. Moarte, distrugeri, lagăre de concentrare și închisori pline, crematorii umane lucrând la foc continuu, de parcă însuși Belzebuth călărea cu ciracii lui bătrânul continent.

America privește Europa cu un ochi atent, cu altul absent.

Nici de cealaltă parte a lumii lucrurile nu erau pașnice. Extremul Orient se zguduie, Pacificul fierbe, Japonia, sora asiatică a Germaniei, plictisită de statutul său insular, vrea o bucată mare din continentul de la răsăritul lumii. Încă din 1931 invadase Manciuria, o provincie chineză aflată în nord-estul marelui stat asiatic, populat de seminții cu pielea galbenă și ochii migdalați. Din 1937, războiul chino-japonez devine total, iar prin semnarea la Berlin a Tratatului tripartit (7 septembrie 1940) de constituire a Axei Berlin-Roma-Tokyo, războiul se mondializează. Pentru Germania, unul dintre scopurile acestui tratat era să țină Statele

²¹⁸ Charles de Gaulle (22.11.1890–09.11.1970), general și politician francez. În 1940 a devenit șef al guvernului francez din exil la Londra, iar în 1945 a fost ales prim-ministru de către Parlamentul francez. În 1958 a fost ales președinte al Franței, post pe care l-a păstrat și după alegerile din 1965. Sursa: https://en.wikipedia.org/wiki/Charles_de_Gaulle.

Unite ale Americii departe de războiul din Europa, dându-i de lucru în Pacific. Amintirea intrării Americii în Primul Război Mondial, când a avut cel mai greu cuvânt de spus la Versailles (1919), în împovărătoarele cerințe impuse Germaniei, ca țară învinsă, era un coșmar pentru Hitler. *Pactul Tripartit a fost semnat mai apoi de Ungaria (20 noiembrie 1940), România (23 noiembrie 1940) și Slovacia (24 noiembrie 1940). Bulgaria a semnat pactul pe 1 martie 1941, mai înainte de intrarea trupelor germane în țară*²¹⁹.

Dacă aş putea să-l întreb pe Papană despre viața lui în America, nu cred că mi-ar răspunde protocolar, ci mi-ar povesti *de-a fir în păr* cum a dus-o până acum, ce face concret, cum îi este, dacă se mai gândește la zborul transatlantic românesc spre București, cum vede războiul și, așa ca între chibiți, cine o să câștige, dacă îi mai apare în vis Dina și multe altele. În lipsa dialogului, fie el și imaginar, mă leg de puținele documente pe care le mai am pentru această perioadă.

Astfel, aflu că, întristat profund că din România a plecat fără să mai fi fost abilitat *apt de zbor*, Papană se înscrie și trece examenele cerute în America pentru brevetarea ca pilot, atât pe avioane mici, cu un motor, cât și pe cele mari, cu mai multe motoare. Își obține, fără probleme, alte brevete și licențe americane utilizate în aviație, precum cel de pilot de încercare, instructor de acrobație aeriană, profesor la școala aviației de vânătoare. De acum putea să lucreze aproape oriunde în aviația americană, fără să-i mai ceară cineva să renunțe la cetățenia română.

Este invitat și participă la unele evenimente aeronautice, prilej cu care exprimă opinii privind războiul și situația din România. *La 19 aprilie 1940, ora 15.15, aterizează cu Dina, cum și-a denumit renumitul avion Bucker, după o călătorie dificilă în Birmingham, Alabama. Părăsise Birminghamul la ora 11 dimineața și s-a oprit la Greenwood, Mississippi, pentru alimentarea cu carburant. Românul Alexandru Papană, triplu campion internațional la zbor acrobatic, va zbura în primul National Air Show organizat sâmbătă, a doua zi, la Adams Field, titrau pe prima pagină, ziarele vremii. Fusese întâmpinat la sosire de dr. Edwin N. Barron, responsabil cu aranjamentele pentru spectacolul aerian din partea Asociației Micilor Întreprinzători, și de judecătorul comitatului J.G. Burlingame, iar în prezența jurnaliștilor prezenți pe aerodrom, a afirmat următoarele:*

²¹⁹ Sursa: https://ro.wikipedia.org/wiki/Pactul_Tripartit.

ROCK, SATURDAY, APRIL 20. THE ARKANSAS

ROUMANIA IS PLENTY TOUGH, SAYS AVIATOR HERE FOR AIR SHOW



—Special Staff Photo.
Capt. Alex Papană, climbing from his plane after landing at Adams Field yesterday afternoon, is greeted by Dr. Edwin N. Burrows (left) in charge of arrangements for tomorrow's air show of the Young Business Men's Association, and County Judge J. C. Buntingham.

"Roumania doesn't want to go into war, and our army is so strong that nobody wants to attack us," said Capt. Alex Papană of the Royal Roumanian Air Force when he arrived at Adams Field yesterday.

"We just want to be neutral," he continued, "for military Roumania is much stronger than the United States. If anybody attacked and would have enough strength to win, he would have done so long ago."

Captain Papană, 22, landed "Dixie," his open-cockpit airplane biplane, at Little Rock, Ark., after a rough trip from Birmingham, Ala., for south through Kansas and Tex. and stopped at Cherokee, Mo., for a couple of days. The Roumanian is a versatile flier, with 22 months in the first annual National Air Show at Adams Field last year.

The pilot flew from "almost nothing," a small airplane, to the King Carol biplane, which he flew in the United States last year, and now he is flying to the United States in a biplane.

Although the King Carol biplane is not a very popular one, it is a very interesting one. It is a biplane with the same kind of engine as the King Carol biplane, but it is a different one. It is a biplane with the same kind of engine as the King Carol biplane, but it is a different one.

Capt. Papană is a Roumanian, he said, and he is a pilot. He is a pilot and he is a Roumanian. He is a pilot and he is a Roumanian.

Meantime, acrobatic aces of national and international fame are at Adams Field to groom their craft for the spectacular flying program. Captain Alex Papană of Bucharest, Roumania, three-time winner of the international acrobatic flying title, was scheduled to arrive today to join the champion American fliers already here for the event.

Net proceeds from the sky spectacle will go to the Y. M. B. A. charity fund.

„România nu vrea să intre în război, iar armata noastră este atât de puternică încât nimeni nu vrea să ne atace. Vrem doar să fim neutri. România este mult mai puternică decât națiunile mai mici atacate recent și s-ar dovedi mai dificilă, ca adversar, chiar și decât Finlanda”.

La o șuetă cu toată lumea, spunea despre suveranul României, regele Carol al II-lea, că este „foarte popular” în țară, că iubea aviația, dar că nu mai avea voie să zboare, iar el și regele s-au numărat printre concurenții la două curse de automobile pentru amatori. Spera ca România să rămână neutră, chiar dacă populația de origine latină simpatizează cu Aliații. Față de un reporter de la Gazette, care a întrebat de mărimea forțelor aeriene române, Papană, recurgând la faptul că este căpitan și că trebuie să respecte secretul militar, și-a permis să glumească, răspunzându-i râzând „Aici m-ai prins. Nu pot spune”.

După ce și-a adăpostit avionul în hangar, spre a-l feri de ploaie, Papană, însoțit de către cei care l-au întâmpinat la aeroport, alături de câțiva dintre sponsori și de Hugh Thomasson, directorul evenimentului, s-au deplasat în oraș (Little Rock), fiind cazat la hotelul Albert Pike.

Ziarele de atunci au consemnat și alte interesante subiecte, cum este cel referitoe la cascadoriile aeriene: *Căpitanul Papană, care zboară de*

10 ani, a spus că a zbura cu susul în jos este întotdeauna dificil, iar cea mai grea cascatorie este manevra „opt vertical care începe cu capul în jos”, pe care a executat-o o dată la Berlin. A luat prânzul la Paris în noiembrie anul trecut, cu locotenentul Michel Detroyat, celebrul pilot francez și cunoaște mulți aviatori care luptă în războiul european. Cele cinci cercuri colorate pe coada avionului românului semnifică titlul de campion olimpic pe care l-a obținut la Jocurile de la Berlin în urmă cu patru ani. Căpitanul Papană se află în Statele Unite din decembrie. A plecat din Constanța, România, spre New York cu un fost vapor britanic ce a trecut sub pavilion grecesc”.

Un aviator român prezice că țara sa va scăpa de război era titlul unui articol apărut în presa de atunci: *Descriindu-și țara ca iubitoare de pace, căpitanul Alex Papană, din cadrul Forțelor Aeriene Regale ale României, a declarat aseară aici că el crede că Regele Carol este cel mai inteligent diplomat din Europa și că România nu va trebui să intre în război... Exprimându-și părerile asupra situației europene, ofițerul român s-a mirat de faptul că Germania a reușit să împiedice forțele aliate să se alăture Franței și a oferit ca explicație superioritatea forțelor aeriene naziste.*



„Totuși, nu cred”, a spus el, „că Germania ar putea cuceri Franța chiar dacă ea ar lua Parisul. Toate națiunile care dispun de trupe de infanterie puternice nu sunt înfrânte doar de forțele aeriene. Armate mari de oameni sunt necesare pentru a cuceri o națiune. Și, de asemenea, oamenii se luptă mai îndârjit atunci când cineva încearcă să le ia patria”. Căpitanul Papană și-a exprimat opinia că atacul blitzkrieg al Germaniei este un indiciu că aceasta își dorește să câștige războiul repede, altfel riscă să rămână fără resurse; că o victorie germană ar reduce foarte mult exporturile americane din cauza prețului mic cu care Germania poate produce mărfurile care sunt comercializate pe piață; că, dacă Germania va învinge, ea își va continua calea spre Est; că posibilitatea unei astfel de intenții ar putea duce la opoziția puternică a Rusiei împotriva Germaniei, dacă naștiții acumulează prea multă putere; că Germania nu cunoaște semnificația reală a războiului pentru că pământul ei nu a fost niciodată obiectul unei invazii distructive; că Italia ar putea intra în conflict de partea Germaniei, dacă războiul promite să fie scurt și s-ar putea să nu intre (din lipsă de resurse) dacă războiul promite să se prelungească.

Întorcându-ne la competiție, firește, evoluția lui Papană la acest eveniment a fost senzațională, „executând cu aparatul său manevre atât de fulgerătoare încât numai ochii foarte atenți au putut desluși mișcările avionului său”. Iar publicul a fost extrem de generos în aplauze. Nu știm dacă aceași generozitate au dovedit-o organizatorii și sponsorii, știut fiind faptul că Papană a plecat în America aproape fără niciun ban, iar traiul de zi cu zi și întreținerea avionului său puteau fi asigurate doar din ce putea câștiga din angajamentele primite.

Luna următoare, la 4 mai 1940, Papană este așteptat la show-ul aerian de la Denver. „Căpitanul Alex Papană, din Forțele Aeriene Regale Române, pilot acrobatic celebru la nivel internațional, va fi atracția vedetă la spectacolul aerian național Wichita, duminică după-amiază pe aeroportul East Kellogg”, scriau ziarele, promovând show-ul aerian din capitala statului Colorado. Sosește de miercuri, cu zborul Continental Cherokee, fiind întâmpinat de: Hugh Thomasson, directorul evenimentului; J.E. Shaefer, director general al diviziei Stearman aparținând companiei Boeing Airplane; Billy Knorr, președintele Camerei Inferioare de Comerț, care sponsorizează evenimentul; Walt Trombold, președintele comitetului pentru spectacolul aerian de la The Jaysee's. „Căpitanul Papană va efectua cascadorii cu avionul său Bücker Bü 133 Jungmeister, propulsat de un motor Seimans Halsche. La spectacolul aerian vor fi

prezenți câțiva piloți și concurenți acrobatici cunoscuți la nivel național și internațional”, anunțau jurnaliștii, nelipsiți de la asemenea eveniment.

Show-ul aerian de la Denver nu a fost lipsit de peripeții, printre ghinioniștii protagoniști aflându-se, de data asta, și Papană. Despre desfășurarea evenimentului aflăm tot din parcurgerea câtorva ziare editate atunci:

Moartea a speriat doi competitori stelari la show-ul aviatic care s-a desfășurat la Denver în după-amiaza zilei de sâmbătă, în fața ochilor larg deschiși ai unei mulțimi uriașe, care a umplut efectiv fiecare metru pătrat al terenului din vecinătatea aerodromului. De abia ce-și îndreptaseră spectatorii atenția către palpitantul spectacol de pe cer, când Jack Huber a căzut liber prin aer până la câteva sute de picioare de pământ, înainte ca, în sfârșit, parașuta să i se deschidă. Nefuncționându-i mecanismul de declanșare al parașutei principale, el a tras șnurul parașutei de salvare tocmai la timp pentru a evita o situație tragică. Din fericire, la această nedorită întâmplare, doar două persoane au avut de suferit, leșinând de emoție în timp ce priveau din apropierea clădirii administrative, căderea pilotului și prăbușirea avionului. Mai târziu, în cadrul programului, căpitanul Alex Papană, asul forțelor aeriene române, în timp ce executa rotiri în sus și în jos, a intrat într-o spirală descendentă inversată care l-a dus la câteva sute de picioare de sol, înainte să reușească să redreseze avionul și să iasă din această situație dificilă. Tocmai îmi spusese „Rămas bun, Alex” când am văzut pământul venind în întâmpinarea mea, a spus căpitanul Papană după aterizare. „Doar norocul m-a salvat”.

Spre toamnă, la un an de la revenirea în Statele Unite ale Americii a lui Papană, mai aflăm câteva mici detalii:

Pinehurst N.C.

1 noiembrie 1940

Dragă domnule Anagnostache,

Te rog foarte mult să fii atât de bun și să permiți domnului Mike Murphy să ridice de la consulat elicea ce am lăsat-o la dumneavoastră la 30 iunie 1940. I-am vândut-o împreună cu resturile avionului. Eu sunt aici la Pinehurst unde mă ocup de un restaurant al unor prieteni (Gray Fox). Merge foarte bine.

Sper ca la primăvară să mă pot întoarce în țară.

Ce faci domnule și doamna Anagnostache?

Tare grele timpuri pentru cei de acasă.

Cu mulțumiri și cele mai alese sentimente,

Căpitan Alex Papană

Se află deci, la Pinehurst, o localitate mică din Carolina de Nord. Fără vreo calitate oficială, principala legătură cu legația română o realizează, într-un cadru privat, cu George Anagnostache, consulul nostru de la Cleveland (Ohio). Ca loc de muncă permanent, se ocupă de un restaurant. Cu România încă neutră, fără implicații directe în război, speră să se întoarcă în țară în primăvara următoare. Este la curent și profund îngrijorat de ce se întâmplă în patria mamă. Și cam atât.

Are și de ce să fie îngrijorat, ca toți românii din America și de oriunde în lume. Norii negri se adunau și asupra României.

La 26 iunie 1940, printr-un mârșav ultimatum, Uniunea Sovietică îi cere României în patru zile să părăsească Bucovina de Nord și Basarabia. Supusă unor presiuni uriașe, inclusiv din partea Germaniei, care în aneele secrete ale Pactului Ribbentrop-Molotov a împărțit cu Rusia cam tot ce-a vrut din Europa, inclusiv România, armata română se retrage fără luptă din ținuturile revendicate de sovietici. O cumplită dramă! Pentru a o înțelege cât de cât, să ascultăm un *patriotic cântec ostășesc*²²⁰ din acele odioase vremuri, ale cărui versuri sunt următoarele:

*Dușmanul vine cu arma în mână
Și cu mânie în pieptu-i păgân
Vrea să distrugă vița română.
Vrea să nu fie neam de român.*

*Scoală, române, n-auzi alarma?
N-auzi cum plânge nația ta?
Bubuie tunul, munții răsună,
Valea-i în sânge, lupta e grea.*

*Șapte vieți în pieptu-i de-aramă,
Are românul viețuitor,
De vitejia lui nu-și dă seama,
Cel ce-a pătruns în țară la noi.*

Cei rămași vor cunoaște ce înseamnă guvernarea sovietică și gulagurile din Siberia, purificarea etnică fiind nu doar o boală mintală nazistă, ci și una stalinistă.

²²⁰ Sursa: <https://www.youtube.com/watch?v=qO8ZJnHELPC>.

La 30 august 1940, prin Dictatul de la Viena, România a fost nevoită să cedeze Ungariei horystye aproape jumătate din teritoriul Transilvaniei, iar comportamentul barbar al husarilor unguri, cu complicitatea etnicilor maghiari, a îngrozit o lume întreagă. Ip, Treznea, Moisei și nenumărate alte comune locuite de români au cunoscut teroarea și masacrul populației. *De la cel cu țâța-n gură și până la cel cu barba sură* au fost uciși în groaznice chinuri. Preoții români, adevărații conducători spirituali ai românilor din Ardeal, au fost printre primii, alături de familiile lor, ce au suferit supliciu hoardelor lui Horthy. Ca român, cum să nu-ți înfioare întreaga simțire auzul acestor cumplite vești. Iar acesta nu era decât începutul.

Deși neutră, America nu doarme. Știe că nu va mai putea să stea mult timp departe de războiul ce cuprinsese aproape întreaga lume. Sporește capacitățile industriei de război. Privește cum se poartă acum războiul și învață noi tehnici și tactici de luptă. Școleşte lideri militari inteligenți, cu caractere puternice, capabili a purta bătălii de anvergură atât în Pacific, cât și în Europa și în Atlantic.

Papană își dă seama că poate fi util în războiul contra fiarei naziste și din America. Lasă teigheaua și viața tihnită din Carolina de Nord, angajându-se ca pilot de încercare la o mare uzină americană de avioane. Avea prilejul acum să revină în lumea aviației, să audă turuitul motoarelor, să simtă mirosul de ulei și de benzină și viața trepidantă de la hangar și pistă. Fără niciun regret lasă mirosul de grătar și de trascău, înhămându-se serios la treabă. Alături de alți aviatori ca și el, americani și britanici, verificau, încercau și dădeau bune la zbor avioanele ieșite pe poarta uzinei, ce erau grabnic trimise pe bazele aeriene americane din Pacific, Atlantic și oriunde era nevoie, pentru a lupta contra Axei Răului: Germania – Italia – Japonia. Și insulele britanice aveau mare nevoie de avioane, căci *Bătălia Angliei*²²¹ (10.07–31.10.1940), prin pierderea a peste 900 de aparate de zbor, a redus drastic capacitatea de apărare aeriană a Marii Britanii.

Lucrează la *Northrop*²²², alături de alți piloți americani de încercare, ocupându-se și de testarea planoarelor ce se vor dovedi extrem de utile

²²¹ Sursa: <https://oradeistorie.ro/batalia-angliei-operatiunea-leul-de-mare/>.

²²² *Northrop Corporation* a fost un producător american de avioane, de la înființarea în 1939 până la fuziunea din 1994 cu Grumman, formând, de atunci, Northrop Grumman. În perioada celui de-Al Doilea Război Mondial, uzina a funcționat în apropiere de Hawthorne, California, producând avioane de vânătoare (P-61),



mai târziu, în operațiunea Overlord²²³, așa cum rezultă dintr-o documentare de mai târziu a fabricii:

„John Myers a efectuat primul zbor cu planorul fără motor MX-334 pe 2 octombrie 1943. Lunile care au trecut până în iulie, anul următor, au însemnat alte numeroase zboruri de probă în care stabilitatea și caracteristicile de control a trei planoare au fost investigate de John Myers și de colegii piloți de la Northrop, Harry Crosby și Alex Papană. Piloții de testare AAF au participat, de asemenea, la zborurile efectuate la bazele de încercări în zbor din Muroc, Dry Lake, Harper's Lake, California și Roach Dry Lake, Nevada. În rapoartele oficiale ale armatei există puține dovezi ale momentelor de extremă pericolozitate, trăite la comenzile micilor planoare, de piloții companiei, Alex Papană și Harry Crosby.

Piloții armatei au ajuns la concluzia că planorul era într-adevăr funcțional și controlabil pe toate cele trei axe. Eficacitatea eleronelor era bună, dar nu îndeplinea cerințele pentru avioanele de luptă. În ceea ce privește controlul direcțional, decalajul de timp dintre acționarea pedalelor direcției și mișcarea suprafețelor de control acționate cu aer a fost atât

bombardiere (B-35) și alte aparate de zbor. În prezent, compania este cunoscută pentru dezvoltarea bombardierului stealth B-2 Spirit. Sursa: https://en.wikipedia.org/wiki/Northrop_Corporation.

²²³ *Operațiunea Overlord* a fost numele de cod al Bătăliei pentru Normandia, operațiune care a constat într-o invazie a Aliaților asupra Europei occidentale ocupate de Germania nazistă. Cunoscută, mai ales, ca Ziua-Z. Sursa: https://ro.wikipedia.org/wiki/Opera%C8%9Biunea_Overlord.

de mare, încât a fost considerat nepractic pentru acel tip de aeronavă. În ciuda acestor limitări, caracteristicile generale de zbor ale MX-334 au fost considerate la fel de bune ca ale oricărei alte aeronave cu aripi zburătoare, testate până atunci de piloții Armatei.

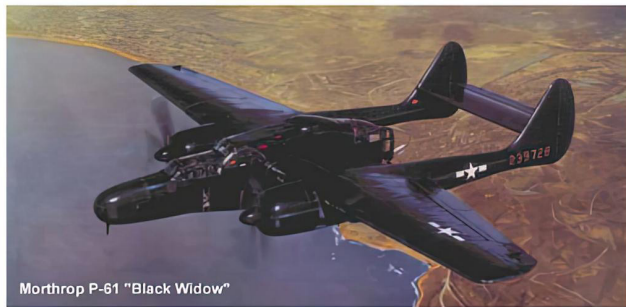
Piloții de încercare au descris uneori primejdiile și nenorocirile care le marchează viața de zi cu zi într-un limbaj complet diferit de jargonul ingineresc al rapoartelor formale. Alex Papană și Harry Crosby au efectuat multe zboruri de încercare cu planoarele MX334, meritând elogii în plus în descrierea lor.

În timpul acestui program de testare, au avut loc și două experiențe la limita supraviețuirii. Prima l-a implicat pe Alex Papană ca pilot. După ce a ajuns la altitudinea de testare, Alex a întins mâna pentru eliberarea liniei de remorcare, dar a tras din neatenție de pârghia care a aruncat atât capacele superioare, cât și cele inferioare ale trapei de evacuare. Acest



By The Way
with
BILL HENRY

CALIFORNIANS—LaMotte Co-hu, Northrop aircraft boss, was in town last week and will include Washington in his travels. Funny thing — just two years ago I wrote a column about Alex Papană who, despite desperate efforts to do something helpful, apparently was going to have to sit the war out because of his Romanian citizenship. He is a terrific flyer. He got everything all squared away, finally, and now is engaged on a lot of hush-hush testing for our Air Forces. At the moment he is an experimental test pilot for Northrop, where such contraptions as the sensational Black Widow night fighter and the still-secret "flying wing," among other interesting planes, give him plenty to do.



Morthrop P-61 "Black Widow"



Alexandru PAPANĂ pilot de încercare Northrop MX-324.



Prototip P-56 în zbor, 1944.

*fapt a dus la o creștere dramatică a rezistenței de înaintare a avionului ce tracta planorul, provocându-i serioase distrugerii. Printr-o combinație de îndemânare a pilotului și noroc, Alex a aterizat forțat pe albia lacului, în locul a ceea ce ar fi trebuit să fie o coborâre ușoară și plăcută*²²⁴.

Primăvara anului 1941 nu-l aduce pe Papană în țara natală, așa cum își dorise, căci nu întrezărise nicio portiță prin care să se strecoare nevătămat, înfruntând Atlanticul și Europa ce clocoteau în război. La 6 aprilie 1941, trupele germane și italiene invadează Iugoslavia. La Radio Belgrad se difuzează melodia *Lili Marlen*. Începând din 18 august 1941 și până la sfârșitul războiului, va transmite cântecul în fiecare seară, fix la ora 21:55, exact cu 5 minute înainte de încheierea emisiei. Postul era recepționat și de trupele aliate plasate în zona Mării Mediterane, astfel că, în scurt timp, a devenit cântecul favorit al tuturor soldaților din zonă, indiferent de tabăra în care se găseau. Parcă era un armistițiu. În cele 5 minute de difuzare a cântecului nu se trăgea niciun foc de armă, de o parte ori de alta. Iată, cum, și pe timp de război, muzica putea fi ambasadoarea păcii. Deși a fost folosit de propaganda nazistă pentru ridicarea moralului trupelor germane, cântecul, fiind unul de dragoste, nu promova războiul, ci iubirea. Să ascultăm cântecul, în versiunea germană originală, traducerea în română a versurilor neputând nici pe departe reuși a transmite emoția soldaților din acele vremuri.

²²⁴ Sursa: <https://www.century-of-flight.freeola.com/Aviation%20history/flying%20wings/northrop%20war.htm>.

*Sub felinar, la poarta cazărmii,
dragă, îmi amintesc cum m-așteptai.
Acolo eram când tandru mi-ai șoptit
că tu m-ai iubit, mereu m-ai iubit.
Lili a mea de la felinar, Lili Marlene a mea.
Va veni timpul să mă-nrolez, iar noi să ne despărțim,
iubire, te-aș mângâia și te-aș atinge la inimă
și acolo, departe, la lumina felinarului,
te-aș strânge-n brațe, ne-am săruta diseară.
Lili a mea de la felinar, Lili Marlen a mea...²²⁵.*

Africa de Nord devenise și ea teatru de război, trupe italienești și germane înfruntându-se cu cele britanice, franceze și locale, din Egipt până în Maroc și Gibraltar. Iar faptul că revenise în aviație i-a dat forțe noi pentru a rămâne încă ceva vreme în America și să lupte pașnic, de pe poziții civile, la înfrângerea lui Hitler. Declanșarea de către Germania, la 22 septembrie 1941, a Operațiunii Barbarossa²²⁶, de atacare a Uniunii Sovietice, prin care războiul se extindea mult în estul Europei, afectând direct și România, l-a convins pe Papană că nu era momentul potrivit al revenirii în țară.

Ostași, treceți Prutul! a sunat ordinul prin care românii își părăsesc fragila neutralitate, alăturându-se germanilor pentru a recuceri Basarabia și Bucovina de Nord, pierdute cu un an în urmă. Între timp, trecerea armatei române de la starea de pace la cea de război se realizase prin efectuarea mobilizării generale, dar Papană nu s-a prezentat la Flotila 2 Vânătoare, cum era prevăzut în documentele organizatorice. Se afla mult prea departe de țară și nimeni din Aviația română nu și-a mai bătut capul cu el. Bărbații au plecat la război, cum erau obiceiurile și legile de atunci. Majoritatea ca soldați, *carne pentru flămândul tun al războiului*. Dintre știutorii de carte se alegeau subofițerii, coloana vertebrală a armatei, iar cei mai instruiți primeau de la început tresele de ofițer.

Cu toate avertizările primite de la valoroși agenți proprii (Richard Sorge²²⁷), dar și de la Churchill, prim-ministrul britanic, Stalin,

²²⁵ Sursa: https://en.wikipedia.org/wiki/Lili_Marleen și https://www.youtube.com/watch?v=8btnYYDbkqQ&list=PLnDf3CKrEmxJczh5TrqGjpx_RBDxhyKyn&index=1.

²²⁶ Sursa: <https://historia.ro/sectiune/general/operatiunea-barbarossa-84-de-avertizari-cu-2356995.html>.

²²⁷ *Richard Sorge* (04.10.1895 p – 07.11.1944), jurnalist care a lucrat în Germania și în Japonia, spion al Uniunii Sovietice în Japonia, înaintea și în timpul celui de-Al

bazându-se pe tratatul încheiat cu Hitler, este surprins strategic, armatele sale fiind obligate să se retragă până la 30 de kilometri de Moscova. Doar proverbia *iarnă rusească*, care l-a învins și pe Napoleon (1812), alături de contraofensiva declanșată în decembrie 1941 i-au oprit pe germani să-și arboreze steagul cu zvastică pe crenelul Kremlinului. Din nefericire, armata română nu se va opri pe Nistru și, aflată la remorca celei germane, va suferi importante pierderi de vieți omenești, cucerind Odesa la 16 octombrie 1941 și participând și la alte importante bătălii.

Dar Pacificul ce face? Doarme? Firește că nu. Poate Statele Unite ale Americii, care se lasă surprinse de atacul aerian japonez din portul Pearl Harbour (Honolulu/Hawai), executat în dimineața unei zile de duminică, la 7 decembrie 1941. Pierderi mari, căci o bună parte din flota americană a Pacificului era dislocată aici. Întâmplător sau nu, toate cele trei portavioane (Entreprise, Lexington și Saratoga), care tocmai părăsiseră portul, au fost singurele rămase intacte. Peste 2400 de morți și aproape 1200 de răniți, alături de peste 300 de avioane distruse ori avariate la sol și vreo 20 de nave importante (cuirasate, crucișatoare, distrugătoare) scufundate ori avariate – pierderile americane. Alături de o importantă flotă, japonezii au utilizat în atac peste 350 de avioane, conferind aviației rolul hotărâtor. Nici nu mai era nevoie de un alt *casus belli*²²⁸ pentru ca Statele Unite ale Americii să intre în război.

De-acum încolo, în mod evident, până la sfârșitul războiului, lui Papană îi va fi extrem de greu, aproape imposibil, să revină în România. În Statele Unite ale Americii se declară mobilizarea generală și aproape toată lumea va fi angrenată în uriașul efort de război. Mai ales că vorbim de două importante teatre de război: cel din Europa și cel din Pacific.

Așa că Papană va continua să lucreze la uzina de avioane, comenzile de aparate noi explodând pur și simplu, dar se va înscrie și la cursurile serale ale unui institut tehnologic superior din San Francisco, reușind să obțină diploma de inginer constructor de avioane. Astfel, s-a împlinit și dorința tatălui său, aceea de a avea băiatul inginer, chiar dacă nu a ajuns savant, ca Henri Coandă, iar dilema din tinerețe privind profesia lui Alex, aviator sau inginer, și-a găsit, în sfârșit, rezolvarea: amândouă.

Odată cu intrarea Statelor Unite ale Americii în război, anul 1942 va aduce o schimbare radicală în continuarea ostilităților. Puterile Axei vor

Doilea Război Mondial. Numele de cod „Ramsay”. Sursa: <https://www.britannica.com/biography/Richard-Sorge>.

²²⁸ *Casus belli*, lat. motiv de război.

începe să cunoască și gustul înfrângerii, nu doar pe cel al victoriei, dar deznodământul final al conflagrației mondiale va rămâne încă departe de a se fi decis. Important apare faptul că popoarele din toate teritoriile ocupate de naziști ori controlate prin intermediul unor guverne fasciste, aservite și trădătoare, încep să se opună, organizând puternice mișcări de rezistență. Astfel, a governa aceste teritorii va deveni din ce în ce mai greu, aproape imposibil. Iar loviturile partizanilor vor mușca adânc din mașina de război nazistă. Principalul lor sprijin material, constituit în principal din arme, explozibil și muniții, va veni din aer, aviația americană și britanică fiind principalii susținători ai acestor mișcări. Nu știm câte dintre avioanele verificate și încercate în zbor de către Papană au executat astfel de misiuni. Multe ori puține, ele și-au adus contribuția în efortul de război al Aliaților, iar Papană avea de ce să fie mulțumit cu munca lui din America. Interesant apare faptul că și într-un stat fascist ca Italia, principalul partener al Germaniei în acest război, mișcările de rezistență au înflorit spectaculos. Poate nu au fost atât de eficiente ca acelea din spațiul iugoslav, dar s-au făcut intens cunoscute. *Bella Ciao*, cu o linie melodică antrenantă, mobilizatoare, a susținut din plin moralul mișcărilor de rezistență italiene și nu numai, fiind redată și astăzi la unele posturi de radio:

*Într-o dimineață m-am trezit
 Și am găsit Invadatorul,
 O, partizane, du-mă de aici,
 Pentru că simt că mor.
 Iar dacă eu mor ca partizan,
 Tu trebuie să mă îngropi.
 Să mă îngropi acolo, sus pe munte,
 La umbra unei frumoase flori,
 Toată lumea care va trece
 Îmi va zice: Uite ce floare frumoasă!
 Aceasta este floarea partizanului,
 Care a murit pentru Libertate²²⁹.*

Încă din martie 1941, pe baza *Lend Lease Act*²³⁰, Statele Unite ale Americii au oferit sprijinit material Marii Britanii și Franței, din apri-

²²⁹ Sursa: https://ro.wikipedia.org/wiki/Bella_ciao și <https://www.youtube.com/watch?v=zWas7fEBL2g>.

²³⁰ *Lend Lease Act*, Lege privind împrumutul, închirierea de bunuri; fără cele 18 milioane de tone de produse industriale și agricole americane (armament, muniție, 300.000

lie, Chinei, iar din octombrie, același an, Uniunii Sovieticii, ce pierduse deja un imens teritoriu, retrăgându-se continuu în fața teribilei armate germane. Ulterior, și alți aliați au beneficiat de efectele acestei legi, astfel că efortul de război al Americii se îndrepta atât pentru susținerea propriilor sale forțe armate, cât și ale aliaților, pe ambele teatre de război, european și pacific.

Bătălia de la Stalingrad (23 august 1942–2 februarie 1943) a reprezentat un punct de cotitură în desfășurarea războiului din Europa, fiind considerată cea mai sângeroasă și mai mare bătălie din istoria omenirii. Ajunși, în mod irațional, la această mare și lungă bătălie, atât de departe de vatra străbună, mulți militari români și-au lăsat oasele pe acolo, ves-tea plecării lor la Domnul aducând o cernită amărăciune în țară, iar pentru înlocuirea imenselor pierderi, noi contingente de români au trebuit să fie înrolate în armată.

În Pacific, după ce, în ianuarie 1941, Japonia a invadat Burma, Indiile Răsăritene Olandeze, Noua Guinee, Insulele Solomon, cucerind apoi Manila, Kuala Lumpur și Rabaul, niponii au început să ocupe și Malaezia. După lupte grele, aliații au pierdut, la 15 februarie 1942, și Singapore, după care au urmat Bali, Timorul, Java, Birmania și Filipine. De la intrarea lor în război, Statele Unite ale Americii și-au făcut simțită la cote înalte prezența militară în zona Asia-Pacific, luptând alături de britanici și de forțele locale, dar japonezii, având mașinăria de război bine pusă la punct și experiența de război a ultimilor ani de conflict cu China, erau greu de oprit. Însuși generalul Douglas MacArthur²³¹,

de camioane, locomotive, vagoane, nave, 11.000 de avioane de luptă, echipamente și mașini industriale, piese de schimb, 6000 de tancuri, mașini blindate, metale rare, petrol și derivate, îmbrăcăminte, încălțăminte, medicamente, ambulanțe, echipament medical, pături, corturi etc.) livrate de SUA începând din 1941 în baza Lend Lease Act, URSS ar fi riscat în mod serios colapsul în 1941–1942. În perioada culminantă a conflictului de pe frontul de Est (1942–1944), proviziile militare și civile transportate de armata americană în URSS prin Atlanticul de Nord și Iran puteau satisface integral consumul zilnic pe front a aproape 100 de divizii sovietice cu efective complete. Sursa: <https://en.wikipedia.org/wiki/Lend-Lease>.

²³¹ Douglas MacArthur (26.01.1880–05.04.19764), general american și mareșal al Armatei Filipineze, care a avut o carieră lungă, începând cu campania SUA în Mexic și terminându-se în Războiul din Coreea. Douglas MacArthur fost șeful de stat major al US Army în anii 1930. În timpul celui de-Al Doilea Război Mondial a avut un rol proeminent pe Teatrul din Pacific. Pentru Campania din Filipine (1941–1942) a fost decorat cu Medal of Honor, împreună cu tatăl său, fiind primii tată-fiu din istorie care

care fusese numit Comandant suprem aliat al Pacificului de sud-vest, a fost nevoit să-și mute cartierul general în Australia, rămânând celebre cuvintele sale: *Mă voi întoarce*²³². Și a făcut-o! S-a întors în Filipine pe 20 octombrie 1944. Mergând prin apă până pe țărmul Insulei Leyte, el a rostit în fața trupelor sale și a localnicilor veniți să-l vadă: *M-am întors*.

Înaintarea Axei s-a oprit în 1942 și în Pacific, când Japonia a pierdut critica bătălie de la Midway, în apropiere de Hawaii, iar Germania a fost învinsă și în Africa de Nord, nu doar pe frontul est-european. De-acum, roata istoriei se va învârti din nou, dar vor mai trece aproape trei ani până când fiara nazistă și imperialismul japonez vor fi înfrânți.

Nu v-ați îngrozit, dragi cititori, de atâta război? Sau poate v-ați plictisit! Să vă dau o veste bună și una rea! Cu care să încep? Cu cea rea, firește. Să știm la ce surprize neplăcute să ne mai așteptăm. Bine. Vestea rea: războiul continuă! Iar vestea bună, pe care o dorim cu toții, este că Papană se simte din ce în ce mai bine în plan emoțional și chiar artistic. De unde știm? S-a apucat să joace și în filme! Nu că i-ar fi fost prea greu! Avea știința spectacolului în sânge. Mai țineți minte ce a făcut în septembrie 1936, la National Air Race de la Los Angeles? A fost fenomenal cu numerele sale de acrobație aeriană! Întreg publicul era cu sufletul la gură, urmărindu-i evoluțiile la un metru înălțime de iarba aerodromului. Și divele de la Hollywood, din apropiere, aplaudau în neștire, fluturau batistele, iar când au cântat imnurile celor două țări, al Statelor Unite ale Americii și al României, lacrimi de bucurie le-au inundat obrajii, căci Alex pusese deja roțile buburuzei sale, Búckerul, ce purta voios șahul pe aripi. Iar pe gazonul din fața tribunei, aviatorul român, viu și sănătos, le zâmbea victorios.

Nu-i fu greu, cu relațiile sale și cu celebritatea încă vie, să intre în industria filmului. Nu în roluri de primă mână, firește. Câte un rol secund aici, ceva figurație dincolo, cu vorbe mai multe ori doar cu șervetul de ospătar pe mână, *ducând tava*. Alex era acolo. Printre monștrii sacri ai cinematografului. Veți spune poate că nu e cine știe ce ispravă, urmărind

au primit cea mai înaltă distincție militară a SUA. A fost una dintre cele cinci persoane din istoria SUA care au primit cel mai înalt grad militar al Armatei SUA: general cu cinci stele. El a fost cel care a condus pe cuirasatul USS Missouri formalitățile de capitulare a Japoniei. După Al Doilea Război Mondial a fost Comandantul suprem al forțelor aliate în Japonia. Sursa: https://en.wikipedia.org/wiki/Douglas_MacArthur.

²³² Sursa: <https://www.svnews.ro/generalul-macarthur-pleaca-din-filipine-1942-3/331407/>.

vreun film în care a avut o prezență episodică ori chiar insignifiantă, de câteva secunde. Să nu fim răi! Câți dintre voi ați avut șansa să duceți cel puțin bagajele la hotel ale unui actor celebru de talia celor de la Hollywood? Așa că vă invit să trecem în revistă filmele în care memoria peliculei ne mai poate reda chipul lui Alex Papană, trăind alături de personajele din film o epocă în care ne-am fi dorit mai curând să ne aflăm într-o sală de cinematograf, decât sub ploaia de bombe, înfruntând urgia războiului.

Fără a renunța la slujba de pilot de încercare de la Northrop, au fost doi ani plini de filme la Hollywood, Papană aflându-se, după cercetările noastre, pe celulooidul a opt sau nouă dintre ele.

Întrucât războiul nu se terminase, să vedem ce s-a mai întâmplat pe fronturile lui din Europa și din Pacific. Nu vă speriați! Războiul a început să meargă mai bine pentru Aliați, intrarea Americii în război dovedindu-se și de data aceasta hotărâtoare. Și-apoi, s-au scris munți de cărți despre acest război și nu doresc să adaug mai mult de o pagină la cel mai îngrozitor război din istoria omenirii.

Armata Roșie și-a început drumul spre Berlin, iar cea română, urmând-o pe cea germană, aflată în retragere, și-a numărat pierderile grele. Aviația de luptă a umplut cerul, avioanele americane și britanice bombardând zona petrolieră a Văii Prahovei și Bucureștiul. Victime civile? Cu duiumul, căci, pe atunci, mare precizie aparatura de ochire nu avea. În ciuda dificultăților și a presiunilor din partea naziștilor, putem, însă, consemna că piloții americani doborâți deasupra României s-au bucurat de un tratament omenos, fiind repatriați, atunci când a fost posibil.

Și bazinul Ruhrului, aerodromuri, fabrici și uzine, noduri de comunicații și chiar marile orașe germane, precum Dresda, au început să fie lovite din aer de către aviația aliată, pentru care supremația aeriană a devenit prioritară.

Aviatorii români s-au bătut bine în aer, dintre așii aviației noastre de vânătoare enumerând doar câțiva: Constantin Cantacuzino *Băzu*, cel care a spus: *Nu înțeleg ca un inamic să intre în țara mea ca într-un sat fără câini și s-o pustiască* (69 de victorii), Alexandru Șerbănescu (55 de victorii, căzut în luptă), Dan Vizanty (43 de victorii), Ioan di Cezare (19 victorii), Traian Dârjan (17 victorii, căzut în luptă), Horia Agarici, *vânătorul de bolșevici, apărătorul Constanței* (13 victorii), Gheorghe Mociorniță (9 victorii, căzut în luptă). Sute de piloți români, majoritatea

colegi, prieteni ori cunoscuți de-ai lui Papană, și-au pierdut viața în război ori au îndurat chinurile prizonieratului și ale temnițelor comuniste. Departe de țară, într-un fel sau altul, mai devreme sau mai târziu, majoritatea acestor triste vești au ajuns și la Alex, mâhnindu-i și mai mult sufletul. În acele momente poate și-ar fi dorit să lupte și el pe Cerul României, apărându-și patria. Poate și-ar fi dorit chiar să piară erou, în luptă. E dificil de spus. Pentru Papană, războiul expandase spațiul fizic și luptele se duceau chiar în inima sa, adversarii din ambele tabere aflându-se în cămăruțele ei strâmte, când luptându-se, când pupându-se, de nu mai știa bietul suflet al lui Alex de partea cui să fie.

La Conferința de la Teheran din toamna anului 1943, Roosevelt, Churchill și Stalin declară că atât ei, cât și Națiunile Unite au ca principală obligație instaurarea unei păci de durată, războiul putând fi încheiat doar prin capitularea necondiționată a puterilor Axei. În iulie 1943, forțele britanice și americane au debarcat în Sicilia, iar până în septembrie au ajuns în Italia. Trecând de partea Aliaților, regele Victor Emanuele al III-lea ordonă arestarea lui Mussolini și înlocuirea regimului fascist italian. *Il Duce*, cum mai era acesta supranumit, va fi, însă, eliberat de un comando german, supraviețuind în nordul Italiei; în primăvara anului 1945 va fi prins de Rezistența italiană, condamnat la moarte și împușcat. Ziua Z vine la 6 iunie 1944, când are loc Debarcarea din Normandia, trupele aliate, îndeosebi americane și britanice, deschizând al doilea front în Europa. Generalul american Dwight Eisenhower, *Ike*²³³, conduce Comandamentul Suprem al Forțelor Aliate, iar generalul britanic Bernard Montgomery, *Monty*²³⁴, comandă forțele terestre. Sprijinul

²³³ *Dwight David Eisenhower* (14.10.1890–28.03.1969), cunoscut, în mediu privat, ca *Ike*. General și om politic republican american. A fost comandant suprem al armatelor aliate debarcate în Nordul Africii (1943), în Sicilia (1943) și în Vestul Europei (1944–1945). A fost primul comandant suprem al forțelor armate ale NATO (1949–1952) și președinte al SUA între anii 1953 și 1961. Doctrina sa, susținând protecția împotriva expansiunii comunismului în Europa, a marcat profund politica internă și externă a Statelor Unite ale Americii pe parcursul anilor 1950 și 1960. Sursa: https://ro.wikipedia.org/wiki/Dwight_David_Eisenhower.

²³⁴ *Bernard Law Montgomery* (17.11.1897–24.03.1976), supranumit *Monty*, a fost un feldmareșal britanic, unul dintre principalii comandanți militari britanici din timpul celui de-Al Doilea Război Mondial. În timpul campaniei în Deșertul de Vest din august 1942, a comandat Armata a 8-a britanică. Ulterior, a comandat Armata a 8-a britanică în timpul invaziei aliate a Siciliei și a Italiei, fiind la comanda tuturor forțelor terestre aliate în Bătălia din Normandia (Operațiunea Overlord), de la Ziua Z din 6 iunie

aerian și amploarea întrebuițării forțelor aeropurtate vor fi de-a dreptul impresionante. La 24 august 1944, generalul *Leclerc*²³⁵ intră în Paris, eliberându-l după mai bine de patru ani de ocupație nazistă.

În România, la 23 august are loc o insurecție armată, în urma căreia țara va trece de partea Aliaților. Alt război, alte jefuri pentru armata și aviația română. Dar manevra regelui Mihai nu va avea un deznodământ similar cu al Italiei lui Emanuel al III-lea, schimbarea taberei pe timp de război neînsemnând și rămânerea României în sfera de influență și de protecție apuseană. Odată ce te-ai născut în Răsărit, acolo rămâi. Te bați, te pupi cu vecinii, că nu ești popor biblic să pleci în pustie. Ori poate ești mai mult de-atât. Și pământul ăsta binecuvântat, cu Carpații bastion divin în calea urgiilor, ți-a fost dăruit ție, popor român, spre a ține dreaptă țâțâna ce deschide lumii poarta către cer.

La începutul lunii februarie 1945, la Yalta, Roosevelt, Churchill și Stalin se întâlnesc din nou și pun la cale destinul omenirii după război. Pe un șervețel de hârtie, Churchill, ca fost lord al Amiralității britanice, cedează România sovieticilor, salvându-i pe grecii cei bogăți în insule și puzderia de vapoare.

La începutul lunii mai 1945, Armata Roșie intră în Berlin. Hitler se sinucide. La fel fac și alți lideri naziști. Germania capitulează la 8 mai, zi care devine pentru aliați Ziua Victoriei. Victorie ce a însemnat înfrângere pentru jumătate din Europa, căzută pe mâna bolșevicilor de la Moscova, printre care și România.

1944 până la 1 septembrie 1944. Apoi a continuat la comanda Grupului 21 de Armate pentru restul campaniei din Europa de Nord-Vest. Până la sfârșitul războiului, trupele aflate sub comanda lui Montgomery au luat parte la încercuirea bazinului Ruhrului, la eliberarea Țărilor de Jos și la cucerirea unei mari părți din nord-vestul Germaniei. La 4 mai 1945, Montgomery primește capitularea forțelor germane din nord-vestul Europei la Lüneburg Heath, la sud de Hamburg, după cedarea cu două zile mai înainte a Berlinului în fața URSS.

²³⁵ *Philippe François Marie Leclerc de Hauteclocque* (22.11.1902–28. 11.1947), general francez liber în timpul celui de-Al Doilea Război Mondial. A devenit postum Mareșal al Franței în 1952 și este cunoscut în Franța pur și simplu ca *le maréchal Leclerc* sau doar *Leclerc*. Absolvent de Sainy Cyr în 1924, se remarcă în Bătălia Franței. Sfidează armistițiul cu Germania și trece în Anglia sub comanda generalului de Gaulle. De acolo, reprezentând Franța Liberă, luptă în Africa Ecuatorială, Gabon, Ciad și Libia, de unde recrutează militari pentru Divizia a 2-a Blindată, numită și Divizia Leclerc. Sub comanda sa, divizia luptă în Normandia, eliberează Parisul și Strassbourgul. Din 1945, comandă Corpul Expediționar francez ce luptă în Indochina, reprezintă Franța la capitularea Japoniei și moare în Algeria, în 1947, într-un accident aerian.

Despre România și participarea ei în acest război, *sărind dintr-o barcă în alta*, pendulând între cele două mari alianțe, s-a scris mult, dar râurile de cerneală folosite nu vor putea niciodată să se apropie de mărimea fluviilor de sânge românesc vărsat pentru Țară. În Est, ne-am dus pentru Basarabia și Nordul Bucovinei, iar în Vest, pentru felia groasă de pământ tăiată din trupul Transilvaniei. Cu puține excepții, comandanții militari nu s-au ridicat la înălțimea onorabilei misiuni generale de a apăra Țara, iar liderii politici au fost o catastrofă pentru soarta României. Pierderile totale au depășit 800 de mii de români, dar *neonoranta întoarcere a armelor* a însemnat, după unele surse, scurta-rea războiului din Europa cu cel puțin șase luni. Una peste alta, pentru români, diferența dintre cele două războaie a fost uriașă. În primul ne-am reîntregit Țara, făcând-o mai puternică, iar în al doilea era cât pe ce s-o pierdem de tot. Iar dacă rămâneam doar cu Oltenia, pe care au refuzat-o și austriecii la început de secol al XVIII-lea, ne pierdeam și numele.

În Pacific se duc lupte grele, insulă cu insulă fiind eliberate de sub ocupație japoneză. La începutul anului 1945 sunt cucerite Okinawa și Iwo Jima, dar Japonia nu capitulează decât la 15 august 1945, la câteva zile după cele două lovituri nucleare americane, de la Hiroșima și Nagasaki, împăratul Hirohito semnând actul capitulării la 2 septembrie 1945²³⁶. La ceremonie a lipsit *Yamamoto*²³⁷, cel care a condus atacul japonez de la

²³⁶ Ceremonia de capitulare are loc la bordul navei americane USS Missouri, punându-se astfel capăt războiului. Au existat însă soldați japonezi din Asia și din insulele din Pacific care au refuzat să se predea. Unii nici nu au știut că războiul se terminase, cum este cazul faimos al lui Hiroo Onoda, soldatul care s-a predat abia în 1974. Sursa: https://ro.wikipedia.org/wiki/Actul_capitul%C4%83rii_Japoniei.

²³⁷ *Isoroku Yamamoto* (4.04.1884–18.04.1943), amiral al Marinei Imperiale Japoneze și comandantul-șef al Flotei Combinat în timpul celui de-Al Doilea Război Mondial. A fost comandantul-șef în primii ani ai războiului din Pacific și a condus acțiuni majore, inclusiv atacul asupra Pearl Harbor și bătălia de la Midway. În dimineața zilei de 18 aprilie 1943, o escadrilă de avioane Lockheed P-38 Lightning a interceptat bombardierul Mitsubishi G4M, în care se afla Yamamoto, și, deși acesta era escortat de șase Mitsubishi A6M Zero, s-a tras în el până când a început să scoată fum din motorul stâng, avionul prăbușindu-se în junglă. Cadavrul lui Yamamoto a fost găsit a doua zi în mijlocul insulei Bougainville, aruncat la impactul cu solul departe de epava avionului. Recunoscut după mânușile sale albe, moartea lui Yamamoto a fost instantanee și s-a datorat unui glonț, calibru 50 mm, provenit de la mitraliera unuia dintre avioanele atacatoare, care l-a lovit în cap. Sursa: https://en.wikipedia.org/wiki/Isoroku_Yamamoto.

Pearl Harbour. Nu mai era în viață și, oricum, ca un veritabil samurai, nu ar fi acceptat dezonoarea, alegând *seppuko*²³⁸.

Încheierea războiului aduce o pace relativă în lume. Departe de a spera că va dura o mie de ani, hegemonia Americii a adus, o vreme, dorita stabilitate, necesară refacerii țărilor și națiunilor după un război nimicitor.

Pentru Papană, intrarea în noua eră, cea de după război, înseamnă noi proiecte și gânduri pentru făurirea unei vieți de care să se poată bucura infinit mai mult decât în trecut. Pentru o vreme, doar pe tărâmul Americii, căci România, patria mamă, se afla sub ocupație sovietică, în vremuri încă tulburi. Experimenta ceva nou, dictatura proletariatului, în care a fi capitalist era o crimă, a avea o fermă însemna că ești chiar, adică un țaran îmburghezit, îmbuibat din roada pământului, iar a fi intelectual era ceva și mai grav, de-a dreptul nociv, întrucât puteai gândi rău la adresa regimului, a clasei muncitoare purificatoare, ce avea nobila misiune de a ne duce pe toți în Paradis.

Dac-ar fi avut răbdarea lui Henri, băiatul generalului Coandă, nașul său de botez, s-ar fi putut întoarce în țară. Dar abia pe la începutul anilor '70. Cum a făcut-o marele nostru savant, revenit în Oltenia natală, când, dacă făceai abstracție de ideologia comunistă, se putea, într-un fel, trăi și muri, căci, probabil, asta și-a dorit ilustrul nostru inventator al motorului cu reacție, sfârșindu-și zilele și fiind îngropat în pământul țării, la București, în toamna anului 1972. Iar moștenirea sa inventică, lăsată poporului român alături de un nume cu rezonanță mondială, era imensă.

Alexandru Papană, însă, merge pe drumul său. Poate nu la fel de lung cum era al lui Henri, dar cu siguranță mai intens. Atât de intens, încât nu putea să nu-i sară toate siguranțele. Și doar trebuia să fie cu băgare de seamă. A mai pățit-o, cu vreo zece ani în urmă, când doar zâna cea bună i-a reînnotat ața vieții.

CHEMAREA PUSTIULUI

Am uitat să vă spun, dragi cititori, că sfârșitul iminent al războiului îl face pe Papană să se gândească iar la însurătoare. Ce l-o fi apucat? Cu

²³⁸ *Seppuko* (sau *harachiri*) desemnează un mod de sinucidere prin spintecarea pântecului cu pumnalul sau cu sabia, practicat mai ales de samurail japonezi. Sursa: <https://en.wikipedia.org/wiki/Seppuko>.

mintea de azi, nu-l prea înțeleg, căci era la vârsta în care unii abia sunt la prima încercare. Iar Alex trage a treia oară lozul căsătoriei. Aleasa este Jean Hacker, iar pe 30 aprilie 1945, la Beverly Hills, California se oficiază unirea celor doi soți, trecuți de ceva vreme de prima tinerețe. De data asta nu am norocul să găesc în vreo arhivă actul de căsătorie. Probabil Alex figura tot ca cetățean român, întrucât nu știu s-o fi avut pe cea americană ori alta vreodată.

Alexandru era acum la Beverly Hills, zonă exclusivistă, cam între bogați.

– Te-ai ajuns, Alex! De-acum, trai neneacă! Sau mă înșel? Vezi că americancele astea sunt emancipate rău, Alex, și nu știu cât de bine ai s-o duci cu Jean. Că odată i se pune pata și-ți dă papucii! Știi că ți-era greu singur, continui eu monologul imaginar, dar nu puteai să găsești și tu una mai de la noi, în vreuna dintre comunitățile noastre românești? O femeie credincioasă și supusă, blândă și iubitoare, așa cum le învață Sfânta Scriptură. Nu trebuia să fie bogată. Nici nu avea cum, că familiile lor au venit în America de săraci ce erau și de-abia au reușit să-și facă un rost. Inteligent și energic, cum te știu, te-ai fi descurcat, Alex. Ți-ar fi făcut și copii. Frați și surori ai Dinei, cea micuță. Și-ai fi apucat și tu bătrânețea! Ori ți-a spus cineva să nu îmbraci hainele vârstei a treia și-a patra, că romantismul se transformă în reumatism, că memoria va începe să-ți joace feste și câte altele, pe care, de le bagi în seamă, te întrebi iute ce mai cauți pe lume și cât oare mai ai de gând să faci umbră pământului degeaba.

Ce mai tura-vura! Îl las pe Alex în pace cu întrebările și comentariile mele. El și-a ales-o! Dar, așa cum bănuiam, nici căsnicia asta n-a ținut mult. Nu are noroc Alex la femei și pace! S-au despărțit repede. Nici nu au importanță motivele. Nepotrivire de caracter! Așa, a rămas fiecare cu caracterul lui.

Iar lui Papană i-a mai rămas ceva: munca și stresul continuu legat de aceasta. Iar amintirile îl chinuiesc. Firește, cu Dina, singura ființă care a ținut cu adevărat la el, fiindu-i aproape până-n ultima clipă a vieții. Dar viața trebuie să meargă înainte! Până când? Până o vrea ea! Sau Altcineva, ce le-a rostuit pe toate pe acest Pământ.

Într-o străfulgerare a minții ori într-un concurs de împrejurări, Papană nu uită că de ceva vreme este și inginer cu acte în regulă, nu doar pilot, ceea ce îi oferă prilejul să întemeieze o societate în domeniul aero-tehnicii. O societate pe acțiuni, alături de alți importanți participanți, înființând împreună o întreprindere, care, având diverse laboratoare și

ateliere, se ocupa de testarea materialelor folosite în industria aeronautică, de punerea la punct și de calibrarea instrumentelor de navigație, a întregului aparataj aflat la bordul avioanelor, efectuând, totodată, încercările în zbor și recepția aeronavelor ieșite pe porțile uzinelor cu care încheiase contracte, avioane noi ori reparate, dar și mașini de serie, Papană având în cadrul societății funcția de vicepreședinte, cu atribuții în managementul întregului departament tehnic al activității de zbor.

La 40 de ani se simțea capabil să conducă această firmă în compartimentele ei cele mai delicate, care dădeau, de fapt, sens întregii activități. Chiar dacă asta presupunea o implicare totală, cu multe ore peste program, fapt ce l-a determinat să se lase de cinematografie, de apariția pe ecrane în diferitele producții hollywoodiene, unde avea, în continuare, ușa deschisă. Activitatea sa de decident îl implica și în constructive dispute de idei cu piloții de încercare, cu inginerii companiei și, nu de puține ori, trecea el însuși la manșa avionului, spre a se convinge personal cum funcționează toate aparatele și cum se comportă aeronava în zbor.

Spre exemplu, într-una dintre disputele tehnice iscate între compartimentul științific și biroul de încercări, adică între inginerii ce lucrau în laborator și piloții care urcau cu aeronava în aer, fiecare dintre cele două părți dorea să-și impună argumentele. Era vorba de un avion prototip, de o concepție inedită, cu o geometrie a planurilor și o aerodinamică diferite față de cele de la aeronavele existente. Când este vorba de ceva cu totul nou, disputa dintre teorie și practică devine extrem de tensionată. Parcă-l văd pe domnul inginer Papană, vicepreședintele companiei, ascultându-l calm pe fiecare, punându-le, punctual, întrebări prin care toți cei prezenți își dau seama că *omul e de meserie și nu ține cu vrăjeala*, folosind fel și fel de termeni, care *să-l bage în ceață*. Poate către finalul discuțiilor să le fi spus următoarele:

– *Domnilor, înțeleg că lucrurile sunt mai complicate decât par la prima vedere! S-ar putea ca soluțiile inginerești, în cazul nostru, să fie corecte. Îi înțeleg și pe piloții care nu vor să riște în ceva în care nu cred c-o să meargă. Au și ei acasă familii. Soție, copii. Pregătiți-mi toată documentația pentru a o studia diseară, la noapte, mâine, iar avionul să fie gata de zbor pentru poimâine dimineată. Îl voi încerca personal și voi vedea ce merge și ce nu, unde trebuie să mai studiem, să îmbunătățim. Clar?*

– *Yes Sir!* au răspuns, răsuflând ușurați cu toții.

Suntem la începutul anului 1946, cu Alex fără obligații familiale. Divorțase de Jean, față de care nu simțea nimic. Tot ce se petrecuse între ei a fost o simplă aventură. Dina, la care ținuse enorm, murise mai demult și, spre toamnă, cineva îi va face cuvenitul parastas de 7 ani, iar Dina cea mică, fetița lui, va începe școala. Nu știm dacă, în condițiile vitrege de război și ale ocupației sovietice, familia din țara natală, părinți și socri, a putut ține în vreun fel legătura cu Alex, aflat în America, pe coasta Pacificului. Ce s-a ales de ei, nu știm. Doar faptul că, în 1987, o doamnă respectabilă, în jur de 50 de ani, s-a aflat în țara guvernată încă de Ceaușescu și a avut, la Aeroclubul României, unele discuții legate de tatăl său. Era Dina Isvoranu.

Să ne întoarcem la zbor, pasiunea dintâi și dintotdeauna a lui Alex și a oricărui aviator. La postul de pilotaj, Papană decolase de pe aerodromul de la Beverly Hills, executând un raid destul de măricel către Atlantic și înapoi, supunând în zbor avionul tuturor încercărilor menite să-l edifice asupra divergenței opiniilor la care asistase în urmă cu două zile. Studiase documentația petrecând multe ore în fața schițelor, a tabelelor și a formulelor. În zbor, avionul avea perioade lungi în care se comporta aparent normal. Rezistase bine încercărilor la care îl supuse. Au fost și momente în care simțea că începe să-i fie teamă, ca atunci când plecase în ultima încercare de a efectua raidul transatlantic românesc și a pierdut portanța imediat după decolare. Acum se afla la înălțimea de siguranță. Și, totuși, sentimentul fricii îi dă tot mai mult târcoale. Noroc că nu mai are mult până la aerodrom. Vede pista și aterizează scurt. Se îndreaptă apoi spre sala de ședințe, unde îl așteptau inginerii și piloții, ca să afle cum a fost. Intră, apoi li se adresează cu o voce ușor șovăielnică:

– Nu vă țin mult! De fapt, nici nu am prea multe de spus. M-am întors din zbor, am aterizat, deci avionul e bun. Mai trebuie lucrat pe undeva. Ceva nu merge chiar perfect. Îl mai verificăm la sol. Revedem configurația planurilor. Poate portanța. Dacă putem îmbunătăți ceva la el, o vom face. Nu vă îngrijorați! Următoarea încercare în zbor o voi face tot eu. Sper că în două săptămâni să-i dăm de cap. Dacă e ceva de modificat, de schimbat, o vom face, dar cu atenție. Să nu-l facem să zboare mai rău decât azi. Sunteți liberi!

După care a trecut pe la secretariat, anunțând că lipsește câteva zile.

Ajuns acasă, simți o stare de sfârșeală de-a dreptul dureroasă. Se văzu singur. Mai singur decât era în avion. Acolo sus, mintea îi era ocupată

cu evaluarea rapidă a oricărei schimbări de situații în evoluția zborului. Privirea îi era mereu la aparate și simțurile îi erau conectate, încordate la maximum. Și camera în care se afla i se părea din ce în ce mai întunecată. Îi reveneau simptomele ce-i răvășiseră, în urmă cu mulți ani, mintea. Gânduri că era inutil. Că nu mai are niciun rost pe lume. Stări depresive, anxioase. Vedenii, fantasme, cu Dina lângă el. Cu Bucegii, Sfinxul și pârtia de bob de pe Furnica. De ce nu băgase avionul în picaj? Și gata. Se sfârșea totul!

Luă o mână de calmante și încercă să adoarmă. Nu reuși. O noapte de chin. Îi venea să se dea cu capul de toți pereții. Se lamenta, încercând a potrivi cuvinte, aparent fără sens, bâiguind:

*Nimicul e totul
și totul e nimic!
Fost-am cândva mare
și-acuma sunt pitic.
Mă sting ca lumânarea,
așteptând vecia,
Doar doru-i alinarea,
chem în zadar pustia.
Ce să fac, eu, Doamne,
spre a te îndupleca!
Trimite-mi iar trecutul,
pe Dina, zâna mea!*

Dimineața urcă în mașină. Spre ziuă iar îi apăruse Dina în cameră. Parcă îi cerea ajutor și îi spunea: *Vino!* Se îndreptă spre Las Vegas. Era într-o zi de miercuri, 17 aprilie 1946. Credincioșii ortodocși se aflau în Postul Paștelui. Era Săptămâna Mare. A doua zi, joi, era vinderea lui Isus de către Iuda pe 30 de arginți. Grea zi. Apoi venea Vinerea Neagră. Și mai grea. Răstignirea lui Isus între cei doi tâlhari. În Sâmbăta Mare, trupul Mântuitorului era coborât în mormânt. Și de-abia Duminică se întâmpla Minunea ce Mare: Învierea Domnului. Nu știm dacă în mașină Alex se gândea la toate astea. Îl dorea îngrozitor capul și avea vedenii. Mare noroc că nu s-a răsturnat cu mașina pe drum. În Las Vegas opri în apropierea unui cazino. Intră. Întrebă de cineva. Au stat de vorbă câteva minute. A luat un pachetel și a plecat spre Sud. După vreo 27 de kilometri a oprit mașina. Durerile de cap deveniseră infernale. A luat un pumn de pilule din pachetelul primit ceva mai devreme, le-a înghițit și, lăsând mașina cu portiera deschisă, a pornit-o pe jos printre niște cactuși înalți,

de la marginea drumului, undeva aiurea. Era în Nevada. Deșert peste tot. Doar nisip și cactuși. Soarele începea să ardă din ce în ce mai tare, dar Alex, ca pe Fata Morgana, vedea munți, zăpadă, ninsoare. Ca în urmă cu ani mulți, la Sinaia, când l-a prins viscolul sus în munți.

A mers așa o oră, două ori mai multe, nu se știe. S-a și oprit să se odihnească. Apoi a pornit din nou. S-a făcut seară, noapte? A doua zi a plecat iarăși? Nu știm, dar, într-un final, a căzut și nu s-a mai ridicat. Și vântul începu să bată, umplându-i în întregime trupul cu nisip.

Se făcuse Joi ori Vineri? Mari și Negre zile. Amândouă. Și pentru Alex, și pentru Isus. Lui Isus i-a luat Crucea să i-o ducă la locul răstignirii Simon din Cirene. Alex agoniza. Lui cine îi va lua Crucea? Nimeni? Îi e sortit s-o ducă singur? Până la capăt? Probabil că da. Va urca pe Cruce ca un tâlhar. Un tâlhar de inimi, de aplauze, de senzații și de admirații. Și va rămâne acolo, căci poporul, toți cei care l-au admirat cândva, l-au trecut în uitare. Nu-l vor grația! Chiar românii lui, pe care i-a iubit atât de mult, l-au răstignit. A *ars* pentru ei atât de mult, cu atâta intensitate, încât și-a înjumătățit viața. Dar îi iartă. Îi iartă pe toți, oricât de mult rău i-au făcut. Ar vrea, totuși, ca jertfa lui să nu fie în zadar. Să-și mai amintească cineva de el. În secolul ăsta ori în următorul mileniu. Și se roagă pentru greșelile sale. Multe au fost, dar se căiește pentru ele. Cere iertare, miluire și mântuire.

Organismul i-a clacat de tot. Organele au început pe rând să cadă în neființă, oprindu-și funcționarea. Doar neuronii încă îi pâlpaiau, atent monitorizați de-un suflet de român ce își aștepta de multă vreme izbăvirea.

Din surse pe care nu le pot dezvălui, căci m-aș preface într-o stâncă de jad, aflu ce s-a întâmplat mai departe. Dialogurile, dac-au fost, puteau avea loc doar în eter, pe frecvențe la care ființele vii nu au acces. Cu ultimele puteri, Alex începea să invoce divinăți locale:

– *O, Manitu! Cel ce stăpânești văzduhul, preeria și pustia.*

Oprește, rogu-te, cu mâna Ta, urgia!

Ascunde Soarele! Oprește vântul!

Ajută-mă să părăsesc Pământul!

Trupu îmi e un cactus. Mă zvârcolesc îngrozitor.

Spre țara mea aș vrea să zbor!

S-o întâlnesc pe Dina, de care îmi e Dor!

O umbră încet coboară, imensă și Divină, cu flăcări se-nconjoară și, cuprinsă atunci de milă, prinse a-i grăi lui Alex, stafie prea umilă:

– *Fratele meu Alb, te văd în suferință.
De mine ai acuma imensă trebuință.
Îți voi lua Sufletul. Vom merge la plimbare.
Pe plaiuri veșnice de vânătoare.
Dar nu te voi ține prea mult pe lângă mine.
Locul tău-i departe, în Carpați, străine!
Culca-voi Infinititul și după ani, anume,
vei revedea Bătrânul ce are multe nume.
Apoi, va ști el să facă, poate, vreo minune,
deschizând o Poartă, să-ți dea iar drumu-n Lume.
Dacă așa ți-e Soarta, eu nu pot acum spune.*

Vântul se opri, iar soarele, obosit de-atâta încrâncenată dogoare, începu să pălească. Venise vremea să meargă la culcare, lăsându-și mezina Lună să strălucească în jilțu-i de pe Cer, mândră și neîndurător de rece. Odată cu noaptea, frigul prinse să coboare, acoperind cu brumă groasă mulțimi de oase imaculat de albe, risipite prin mai tot locul de pe întinsul pustiei. De douăsprezece ori făcură schimbul de tură cei doi aștri, pe bolta când înstelată, când intens luminată, după cum îi era chipul veghetorului astral ce ne păzea Pământul. În tot acest timp, lângă trupul lui Alex s-a aflat, nemâncat și nedormit, un vultur, venit de nu se știe unde. Cu aripile larg deschise părea o imensă Cruce, lângă căpătâiul celui ce a fost cândva celebrul aviator român, căpitanul Alexandru Papană. Gonea orice vietate se apropia de corpul rămas acum fără viață. Coioți, șacali, lei, șerpi, corbi, șoimi și alte fel și fel de jivine ce bântuiau deșertul, în căutarea hranei, i-au cunoscut mânia aripilor de un verde-brun și tăria ciocului de diamant.

Când, într-un târziu, după aproape o săptămână, autoritățile statului Nevada i-au găsit, în sfârșit, trupul, Vulturul și-a luat zborul, s-a rotit de câteva ori asupra locului pe care îl păzise până atunci cu mare strășnicie și, înclinându-și de câteva ori aripile-i imense, ca un veritabil onor, porni spre ținuturile răsăritene.

– *Hei! Prietene! Se pare că ai greșit drumul, îi strig eu, printr-o fantă a timpului. Munții Stâncoși sunt în cealaltă parte. Ia-o înapoi!*

Dar Vulturul nu se sinchisi de vorbele mele. Și eu? Ce mă apucase? Eram eu conducătorul de zbor al planetei? Tac. Îmi privesc înciudat colile de hârtie, risipite și pe isprăvite. Mai apuc să văd că, pe undeva, în zbor, aflat încă deasupra teritoriului american, s-a întâlnit cu un condor. Nu știu ce și-au vorbit pe limba lor păsărească, dar aerul a început deodată

să vibreze pe tonalități duioase și încântătoare, lăsând să coboare lin pe pământ, într-o surdină deplină, o muzică îngerească. Furat de melodie, deslușesc cu greu cam ce vrea să ne spună:

*Seninul din privire l-am pierdut, Dorule,
Ești un chin, dar nu suspin, nu, nu.
De ce tristețea mereu s-o înfrunt
Și cânt mereu.
Peste dealuri hoinăresc,
Fiindcă iubesc!*

*Aș vrea să pot zbura și eu,
Spre înălțimi, Ca un Condor.
Imensitatea s-o mășor,
spre steaua dragostei, ușor,
s-ajung în zbor.*

*Seninul din privire l-am găsit
și visul drag, tănuit,
s-a împlinit.
Speranțe mari și vise multe făuresc
și cânt mereu.
Peste dealuri hoinăresc,
Fiindcă iubesc!*

*Aș vrea să pot zbura și eu,
Spre înălțimi, ca un condor.
Imensitatea s-o mășor,
spre steaua dragostei, ușor,
s-ajung în zbor²³⁹.*

Apoi s-au despărțit. Condorul a apucat-o înapoi, spre Anzii lui, iar Vulturul, ale cărui pene începură a se oțeli, prinzând sclipiri de jad, își continuă lungul drum spre casă.

²³⁹ *Trecea Condorul*, varianta în română. Interpretează Anda Călugăreanu (24.10.1946–15.08.1992), actriță și interpretă de muzică ușoară și folk. Sursa: <https://www.youtube.com/watch?v=VLkAySQoPYM>.

Totuși, câteva întrebări îmi macină neuronii, făcându-i pulbere de stele. Ce-a căutat Vulturul în Deșertul Mojave²⁴⁰? Și încotro se îndrepta acum? Avea de gând să străbată de-a latul toată America? Apoi Atlanticul? Te pomenești că se întoarce în Carpați! Poate chiar în Bucegi. Ce-or avea așa de însemnat munții noștri? Și pădurile? Și apele? Și câmpiile? Dar oamenii?

²⁴⁰ *Deșertul Mojave* este unul dintre cele mai mici deșerturi nord-americane, cu o suprafață de peste 34.000 km². Deșertul se află în sud-vestul Statelor Unite ale Americii, ocupând partea de sud-est a Californiei, nord-vestul statului Arizona, sud-vestul statului Utah și sudul statului Nevada. Sursa: https://ro.wikipedia.org/wiki/De%C8%99ertul_Mojave.

ÎNCHEIERE

Am călătorit împreună pe pagini de carte, într-un univers minunat, dar și înfricoșător al vieții unui om, român adevărat și aviator minunat: căpitanul Alexandru Papană. Între file, printre note de subsol și pe muchia cărții, am scris adânc, cu *cerneală simpatică*, crâmpoie din istoria neamului nostru, făurită în complicatul context geopolitic al Europei și, ceva mai târziu, al Americii, continente care și-au pus amprenta asupra formării noastre ca stat unitar, prin care ne-am exprimat, atât cât s-a putut, în arealul de existență al ființei noastre naționale.

Prin labirintul de fapte și de întâmplări, buchisite prin documente de arhivă ori extrase din alte surse deschise, am avut, ca fir al Ariadnei, *Aviația*, eterna dragoste a lui Alex Papană și a oricărui aviator. Și nu ne-am rătăcit. Am regăsit drumul spre casă. *Vatra!* Aerodromul, familia, camarazii. Românii și prietenii noștri de pretutindeni. Ea ne-a oferit dezinvolt și nepărtinitor *senzația*, acea miraculoasă trăire de imponderabilitate astrală, care, fie și pentru câteva momente, te apropie de nemurire. Tot ea ne-a readus la traiectul de bază, când, furați de spectacolul Lumii, am dat frâu liber imaginației și am intrat pe fabulosul teritoriu al ficțiunii. Un teritoriu plin de idei, dintre care nu puține au contribuit la făurirea realității de azi și la proiectarea celor din anii și din secolele viitoare.

Nu știi dacă Alex Papană și-a dorit ca cineva să-i cotrobăie prea mult prin viață. Aproape cert și-a dorit mai mult sprijin în împlinirea mărețului său vis: *unirea prin zbor a României cu America*. A trebuit să facă singur aproape totul, deși era abilitat de talent și de pricepere să se ocupe doar de partea aeriană, a zborului propriu-zis. Suprasolicitarea i-a produs iremediabile daune de natură neuropsihică, înjumătățindu-i anii și curmându-i brusc viața. În această teribilă încordare, doar Dina, soția lui, i-a rămas permanent alături. Față de ea iubirea nu a venit chiar de la început, suferind câteva sincope, dar s-a transformat într-o pasiune

extrem de puternică, de-a dreptul obsesivă și chiar patologică, odată cu moartea acestei dragi ființe.

Ca pilot de excepție, celebritatea câștigată nu a dorit s-o păstreze doar pentru el, ci s-o folosească în scopul promovării României în lume, ca un adevărat ambasador al țării și al poporului său. A fost un rebel, în sensul frumos al cuvântului, spărgând tiparele vremii lui și închistarea ruginită a vieții militare, la care nu s-a adaptat vreodată, deși, ca ofițer al armatei române, a fost obligat să-i respecte regulile cazonne.

A scrie o carte despre viața lui Alex Papană nu este un lucru ușor, când ea, deși extrem de scurtă, se întinde pe perioada celor două războaie mondiale, desfășurându-se pe două continente: Europa și America. Și nu am rezistat tentației de a face cunoscute cititorilor câteva repere istorice ce definesc soarta României în Europa și în lume. Fără ele, agresați din ce în ce mai mult de propaganda încolonării, cu tunicile încheiate la gât, în mari proiecte de uniformizare a națiunilor într-o populație amorfă, românilor le va fi din ce în ce mai greu să-și releve identitatea, rătăcind prin pustiul cu minciuni și miraje, unde sunt trimiși de mai marii planetei, fără a mai avea puțința recunoașterii adevăratului loc ce-l merită în istoria umanității.

Folosirea limbii române a fost un privilegiu pentru mine, utilizat, mai ales, în exprimarea frumuseții cuvintelor și a expresiilor de care am fost dintotdeauna îndrăgostit, încercând, pe alocuri, să redau melodicitatea frazelor. Atunci când le scoți din dicționare și le pui în mișcare, ai adeseori impresia că poți deveni stăpânul cuvintelor, dar, fără să pui o părticică din suflet, care să le facă să vibreze pe înaltele lungimi de undă ale creației, cuvintele rămân seci, exprimând un limbaj de lemn și sfârșind în preistoria comunicării umane. Având prea puțină dibăcie în meșteșugul potrivirii cuvintelor într-o lucrare de anvergură cum este scrierea unei cărți, am săvârșit destule greșeli, unele îndreptate prin grija mentorilor mei, cărora le port un adânc respect. Pentru cele pe care nu am reușit să le înlătur, cu cernită smerenie cer îngăduință și răbdare din partea cititorilor.

Într-o lume în care promovarea valorilor a devenit aproape un sacrilegiu, atunci când nația ta este tratată de cei puternici, care se consideră deopotrivă cu zeii, Papană poate deveni un cult în aviație, exprimând perfecțiunea în măiestria zborului. Iar calitățile și performanțele sale în mai multe sporturi îi conferă alura unei personalități ce nu poate lipsi din panoplia marilor aviatori și sportivi români din istoria umanității.

Intrați în mileniul care ar putea decide soarta omenirii, a venit vremea să facem mai mult pentru recunoașterea celebrului aviator român, cinstindu-i, cum se cuvine, memoria. Asistăm deja la unele inițiative, căci un englez plănuiește traversarea Americii de Sud către Florida, la bordul unui avion fabricat în urmă cu 75 de ani, pentru a comemora doi aviatori români: Alexandru Papană și Bâzu Cantacuzino²⁴¹. Cu atât mai mult s-ar cuveni ca și noi, cei din România, să facem ceva. Aeroclubul Teritorial din Baia Mare îi poartă deja numele. Asociația Română pentru Promovarea Aviației „Smaranda Brăescu” din Cluj-Napoca a inițiat o gamă mai largă de acțiuni, printre care editarea prezentei cărți și a unui film omagial, dar lucrurile nu ar trebui să se oprească aici. Ca bobeur de renume mondial, ar merita ca o stradă din Sinaia să-i poarte numele, întrucât a pus pitorescul oraș prahovean pe harta sportului de iarnă european și mondial. Poate și una din București, de unde Alexandru Papană și-a început periplul extraordinarei sale aventuri pe scena vieții, dăruind atât de mult românilor de pretutindeni.

Un ciclu de manifestări omagiale în Statele Unite ale Americii ar putea fi un corolar al tuturor acestor inițiative. Poate și un zbor omagial New York – București, cu un avion inscripționat „*Alba Iulia 1918*”, cu lansarea unei emisiuni filatelice, spre a-i împlini visul. Și câte altele.

Un român și un aviator ca Alexandru Papană nu apare oricând. El trebuie plămădit de pe băncile școlii, promovând aviația în rândul tinerii generații. S-ar putea ca unii să spună că, în zilele noastre, aviația a intrat în cotidian, devenind o banalitate și că ar trebui să ne orientăm spre o nouă eră, cea spațială. Nu știu dacă un extraterestru (E.T.) a devenit comandant de navă galactică deodată. Poate a avut și el etape de parcurs în formare, de la trotinetă și bicicletă la automobil și avion, urmând ca, abia la sfârșit, să-i dea cineva pe mână farfuria ori luleaua zburătoare, cu care să se zbenguie printre zgârâie-norii unde sălășuiesc pământeni. Călătoriile spațiale de mâine, o realizare care poate fi extrem de aproape, vor putea fi purtate cu piloți români la comanda vehiculelor ce străbat Universul, lansate chiar de aici, din România, de pe Platoul Bucegilor. Ori din Apuseni sau de prin preajma Ceahlăului. Poate că azi, asemenea enunțuri pot părea doar de apanajul ficțiunii, dar fără imaginație și credința în puterea de a crea o nouă realitate, omul nu ar fi putut

²⁴¹ Sursa: <https://www.fricadezbor.ro/stiri-aviatie/oameniaiaaviatiei-stephen-stead-traverseaza-america-de-sud-avion-vintage-aviatori-romani/>.

părăsi peșterile și umbra copacilor. Tinerii trebuie să afle despre Vuia, Vlaicu, Coandă, despre alți iluștri aviatori, dar și despre Papană, intrat parcă dintotdeauna în uitare. Ei se află la temelia aviației noastre, a celei europene și mondiale. Pe postamentul lor se poate înălța visul tinerei generații, căci este unul trainic și nu se spulberă la orice cutremurare geopolitică, oricât de amplă ar părea exarcerbarea războaielor și propagarea Răului în lume.

Iar atunci când forțele Binelui par a slăbi, să privim către Cer, de unde *Cineva, acolo Sus, ne iubește*. Iar salvarea va părea că vine tot de la noi, întrucât deținem grăuntele divin ce conține energo-informația primordială prin care suntem conectați la Universul Cunoașterii. Nu doar al celei umane, ci la cel ce transcende Creația Lumii.

Azi, înconjurați de conflicte și de ample mișcări de reazăzare în blocuri și grupări de state ce își dispută hegemonia asupra unei planete bolnave, în fața provocărilor de tot felul, România nu are altă opțiune decât aceea de a evita războiul de tip barbar, alăturându-se societăților civilizate și acceptând sistemul de securitate oferit de acestea. Pentru a face față războiului viitorului, ea trebuie să-și concentreze atenția spre dezvoltarea rezistenței psihice și intelectuale a cetățenilor săi, importantă fiind, în acest sens, investiția în inteligență și în cultură. Pentru că, așa cum spune un proverb arab, *acolo unde conducătorul cetății, oșteanul și preotul mor, trebuie ca la cârmă să vie poetul, singurul ce poate îmbuna, în puține cuvinte, zeii cei mânioși*, pentru a reface echilibrul emoțional și spiritual al speciei umane.

Iar aviatorii nu au de ce să se teamă. Temerari din fire și nemuritori prin profesie, ei nu pier, ci execută o ultimă decolare spre a-și ajunge din urmă coechiperii plecați mai devreme, adunându-se cu toții dincolo de nori în escadrila celestă. De-acolo, aproape de zei, la fel ca dacii de odinioară, vor duce mesajul nostru pământean despre dorința de mai bine, de pace și de iubire.

Iar *Vulturul de Jad*, cel ce sălășuiește în fiecare dintre noi, ne va păzi la greu și ne va călăuzi spre zări mai calme și mai senine.

Și nu uita, Române,

să pui pe masă pită și să spui:

Doamne ajută

pentru ziua de azi, dar și pentru cea de mâine!

URMAȘII LUI PAPANĂ



AERoclubul României – Performanțe Aeronautice

REZULTATE AVION

- László FERENCZ: Vicecampion European, individual – 9th FAI European Advanced Aerobatic Championship, 2015;
- Echipa României: Locul II – European – 9th FAI European Advanced Aerobatic Championship, 2015;
- Andrei ȘERBU: Locul 4 Mondial, individual – 12th FAI World Advanced Aerobatic Championship, 2016;
- Andrei ȘERBU: Locul III Mondial, individual – 13th FAI World Advanced Aerobatic Championship, 2018;
- Echipa României: Locul III Mondial – 13th FAI World Advanced Aerobatic Championship, 2018;
- Echipa României: Locul 5 Mondial – 30th FAI World Aerobatic Championship, 2019;
- Echipa României: Locul 6 European – 11th FAI European Advanced Aerobatic Championship, 2019;
- Echipa României: Locul III Mondial – 14th FAI World Advanced Aerobatic Championship, 2021;
- Echipa României: Locul II European – 1st FAI European Intermediate Aerobatic Championship, 2021;

- Dan ȘTEFĂNESCU: Locul III European, individual – 1st FAI European Intermediate Aerobatic Championship, 2021;
- Echipa României: Locul II Mondial – 3rd FAI World Intermediate Open Aerobatic Championship, 2022;
- Petre GLONȚARU: Locul II Mondial – 3rd FAI World Intermediate Open Aerobatic Championship, 2022;
- Echipa României: Locul I European – 12th FAI European Advanced Aerobatic Championship, 2022;
- Vlad POPESCU: Locul I European – 12th FAI European Advanced Aerobatic Championship, 2022;
- Dan ȘTEFĂNESCU: Locul II European, individual – 12th FAI European Advanced Aerobatic Championship, 2022;
- Echipa României: Locul 6–31st FAI World Aerobatic Championship, 2022;
- Echipa României: Locul II – 15th FAI World Advanced Aerobatic Championship, 2023;
- Dan ȘTEFĂNESCU: Locul III – 15th FAI World Advanced Aerobatic Championship, 2023;
- Echipa României: Locul II – 22nd FAI European Open Aerobatic Championship, 2023;
- Dan ȘTEFĂNESCU: Locul I – 13th FAI European Open Advanced Aerobatic Championship, 2024;
- Valentin CAVAL: Locul II – 13th FAI European Open Advanced Aerobatic Championship, 2024;
- Echipa României: Locul I – 13th FAI European Open Advanced Aerobatic Championship, 2024;
- Eduard DESPESCU: Locul I – 2nd FAI European Open Intermediate Aerobatic Championship, 2024;
- Andreea BĂNESARU: Locul II – 2nd FAI European Open Intermediate Aerobatic Championship, 2024;
- Sebastian DAN: Locul III – 2nd FAI European Open Intermediate Aerobatic Championship, 2024;

- Echipa României: Locul I – 2nd FAI European Open Intermediate Aerobatic Championship, 2024.

REZULTATE ACROBAȚIE PLANOR

- Echipa României: Locul I – 9th FAI World Advanced Glider Aerobatic Championship, 2019;
- Octav ALEXAN: Locul II Mondial, individual – 9th FAI World Advanced Glider Aerobatic Championship, 2019;
- Echipa României: Locul 1 Mondial – 11th FAI World Advanced Glider Aerobatic Championship, 2021;
- Echipa României: Locul 3 Mondial – 12th FAI World Advanced Glider Aerobatic Championship, 2022;
- Echipa României: Locul 5 Mondial – 13th FAI World Advanced Glider Aerobatic Championship, 2023;
- Echipa României: Locul 3 Mondial – 14th FAI World Advanced Glider Aerobatic Championship, 2024.

(<https://aeroclubulromaniei.ro/page/performante-aeronautice>)

Formația muzicală „Papană” reprezintă o lungă generație de trupe din Forțele Aeriene Militare, până la regretatul lider și compozitor al trupei, maiorul Glenn Miller. Misiunea formației se abate foarte puțin de la viziunea inițială a lui Miller: de a construi moralul, de a aduce o notă de casă trupelor și de a moderniza muzica militară. Selecțiile muzicale eclectice care sunt inspirate de jazzul și de rădăcinile latine ale lui Papană au reușit să uimească publicul din Hawaii până în Singapore și din Alaska până în Australia (**WINDGET WONDERS – THE STORY OF THE FLYING WINGS** By Wooldridge E.T. – Smithsonian Inst Pr. 1983; paperback edition, January 1, 1983, pag. 229).



Avionul lui Alexandru Papană, la loc de cinste.
<https://airandspace.si.edu/visit/udvar-hazy-center>

SPONSORI



simbolul calității

Comandor de aviație r. Romeo Bocănescu