



*Coordonator:* Cdr. av. r. **Laurențiu Buzenchi**

*Colectiv de autori:*

Prof. dr. **Tudor Sireteanu**, nepot al eroinei

Prof. dr. **Mircea Goga**

**Claudiu-Nicolae Iordăchescu**

*Culegere text:* Col. r. **Daniela-Nicoleta Buzenchi**

*Lector:* Col. r. **Iulian Patca**

*Tehnoredactare:* **Andreia E. Breaz**

*Copertă:* Col. ing. r. **Mircea Ștefan Grava**

*Colecția:* **MONOGRAFII**

*Coordonator:* Prof. Dr. Nicolae Sabău

*Sursele imaginilor:*

Muzeul Militar Național „Ferdinand I”

Muzeul Național al Aviației Române

Muzeul Național de Istorie al Transilvaniei

Colecția personală a regretatului prof. Tudor Vasile

Colecția personală a cdr. av. r. Paul Sandachi

Colecția personală a cdr. av. r. Gelu Vartic

Arhiva Smithsonian National Air and Space Museum - Washington DC, SUA

Depozitul Central al Arhivelor Militare Pitești

Arhivele Diplomatice ale Ministerului Afacerilor Externe

Arhivele Academiei Române

Descrierea CIP aparține Bibliotecii Naționale a României

ISBN 978-606-730-812-9

© Cdr. av. r. Laurențiu Buzenchi

Editura ECOU TRANSILVAN, Cluj-Napoca, 2021

Editor: Nadia Fărcaș

E-mail: office@edituraecou.ro

Telefon: 0745828755; 0364730441

www.edituraecou.ro

Toate drepturile sunt rezervate.

Nicio parte din această lucrare nu poate fi reproducă  
fără acordul Editurii și al coordonatorului lucrării.

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



# SMARANDA BRĂESCU

LĂSAȚI-MĂ SĂ ZBOR!

Editura Ecou Transilvan

Cluj-Napoca

2021





## AȘA A FOST POSIBIL

Cu prilejul aniversării a 90 de ani de la realizarea celor două recorduri mondiale de salt cu parașuta de la înălțime realizate de Smaranda Brăescu – faimoasa *Regină a Aerului*, pe 2 octombrie 1931 în Câmpia Bărăganului (6.000 m), respectiv pe 19 mai 1932 la Sacramento, California – SUA (7.233 m), Asociația Română pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii „Smaranda Brăescu” Cluj și-a propus editarea acestei cărți.

Realizarea cărții a fost posibilă prin extraordinara amabilitate a domnului prof. dr. Tudor Sireteanu, membru corespondent al Academiei Române care ne-a oferit acces integral la materialul documentar al cărții scrise împreună cu sora Domniei-sale, regretata Ana Maria Sireteanu, nepoți ai eroinei – *Jurnalul celebrei Smaranda Brăescu* și a minunatului meu prieten prof. dr. Mircea Goga, fost profesor la Sorbona și nepot al marelui patriot, poet și om politic Octavian Goga, care cu o generozitate puțin întâlnită astăzi, ne-a pus la dispoziție un episod relevant al cărții domniei sale despre mama sa, Elena Ilie Goga, prietenă și confidentă a Smarandei Brăescu, ne-a sprijinit în tot ceea ce am întreprins și ne-a ajutat în evaluarea competentă și finisarea acestei cărți. Un înger pe pământ!

Depozitul central al Arhivelor Militare de la Pitești și Arhivele Diplomatice ale Ministerului Afacerilor Externe merită cu prisosință mulțumirile noastre pentru că ne-au pus la dispoziție documente inedite din viața și activitatea „Reginei Aerului”.

Domnul comandor de aviație rtr. Gelu Vartic, reputat scriitor militar, cercetător, istoric și jurnalist ne-a pus la dispoziție cu multă generozitate, serialul jurnalistic în XIV episoade, apărute în ziarul

vremii *Universul*, scrise de Ion Dragomir sub titlul „*Smaranda Brăescu: Lăsați-mă să zbor!*”, titlu care ne-a inspirat.

Am folosit fotografiile din colecțiile personale ale domnului comandor de aviație rtr. George-Paul Sandachi, colegul meu de școală militară și mult timp, cu rezultate spectaculoase, director al Muzeului Național al Aviației Române, căruia îi sunt profund recunoscător!

Tot acest volum de informații a fost „filtrat” și redactat de prietenul Claudiu-Nicolae Iordăchescu și parcurs, în calitate de lector, de către col. rtr. Iulian Patca – reputat jurnalist, publicist și scriitor, iar munca lor însumată a generat forma finală a cărții pe care, iată, o oferim cititorului. Sperăm din toată inima ca exprimarea literară, unghiul de abordare și selecția de documente și imagini inclusă în text să ofere o experiență plăcută, interesantă și relevantă. Mulțumiri speciale pentru efortul depus.

În aceeași notă, țin să mulțumesc „fratelui meu” col. ing. r. Mircea Grava, cel care a conceput și realizat designul copertilor (care m-a încântat încă din stadiul de proiect), dar și afișele, diplomele, medaliile și tot ceea ce presupune webdesign-ul folosit de asociația noastră în ultimii cinci ani! Nu am cuvinte să-mi exprim la înălțimea implicării sale, discrete de altfel, întreaga mea afecțiune și recunoștința!

O mențiune specială vreau s-o fac despre Comunitatea română din California – SUA, Academia Româno-Americană de Arte și Științe, prin distinsa doamnă prof. dr. Ileana Costea, președinte interimar și domnul cpt. ing. av. r. Nicholas Suciu împreună cu care ne-am unit eforturile de a o aniversa pe Smaranda Brăescu pe 19 mai 2021, printr-un eveniment online internațional organizat de acolo de unde eroina noastră a realizat cel mai important record! Vestea acestui eveniment, prin grija doamnei Ileana Costea a ajuns în reviste on line din SUA, România, Canada și Australia. În luna mai 2022 vom aniversa împreună cei 90 de ani de la spectaculoasa ei realizare.

Sunt profund recunoscător celor care ne-au oferit sprijinul financiar fără de care această carte rămânea doar în manuscris: dl. Ion

Sterian, director general al SNTGN „Transgaz” SA Mediaș – sponsorul nostru principal și ing. Claudiu Bâlc prin compania sa „Trezoreria documentelor”, care, cu admirabilă generozitate, ne-a oferit o sumă consistentă, dătătoare de speranțe.

Nu pot să închei fără a-i mulțumi soției mele col. r. Daniela-Nicoleta Buzenchi care mi-a fost alături în „descifrarea” articolelor, documentelor și înscrisurilor, atunci când ochii mi se uscau, mă usturau și eram în imposibilitatea de a continua documentarea și scrierea acestei cărți. Mi-era greu, dacă nu imposibil, fără EA!

Comandor de aviație rtr. **Laurențiu Buzenchi**  
Președintele ARPIA „Smaranda Brăescu” Cluj



# CAPITOLUL I

## ÎNCEPUTURI

*„bântuită de cer și mirajul solar,  
o Smarandă visa neajunse-nălțări”*

(Fragment din  
*Balada Marandei-Smaranda – Mândița*  
de Ana-Maria Sireteanu)

### **Mugure de lumină**

Hănțeștii Galațiului, comuna Buciumeni. Un sat aciuit între coame line, nu departe de făgașul apelor șoptitoare ale Siretului și de ținurile Vrancei înmiresmate de legende adăstând din vremea Marelui Ștefan. Un loc cu oameni dârji și mândri, urmași de răzeși care au iubit aprig pământul ce i-a hrănit generos după nevoi și i-a primit milos în veșnicie. Și de care s-au legat nezdruccinat, prin fire văzute și nevăzute. De unde au plecat câteodată, dar nicicând pe de-a-ntregul. Un sat românesc, despre care Lucian Blaga spunea că este sortit să nască veșnicii:

*„Copilo, pune-ți mâinile pe genunchii mei.  
Eu cred că veșnicia s-a născut la sat.  
Aici orice gând este mai încet,  
Și inima-ți zvâcnește mai rar,  
Ca și cum nu ți-ar bate în piept,  
Ci adânc, în pământ undeva.”*

Și gândindu-ne la eroina care se pregătește să apară în lumina acestei cărți, am rosti ușor diferit frumoasele versuri blagiene: „Și inima-ți zvâcnește mai rar,/ Ca și cum nu ți-ar bate în piept,/ Ci înalt, printre bolți, undeva.” (L. Blaga, *Sufletul satului* vol. În marea trecere – 1924).

Satul Hănțești, comuna Buciumeni, județul Covurlui, conform organizării administrativ-teritoriale a României în prag de secol 20. Un sat modest care și-a văzut născându-i-se „veșnicia” aproape de cumpăna dintre secolele 19 și 20.

Pe 21 mai 1897, în familia soților Brăescu (Maria, născută Dragoș și Dumitru) au văzut lumina zilei gemenii Maranda și Panait-Paul copiii al șaselea și al șaptelea din cei nouă ai cuplului.



Purtând numele bunicii din partea tatălui, Maranda – negricioasă și mărunțică – avea să fie alintată în familie „Mândița” și, peste ani, când va fi consemnată în primele documente oficiale sau de popularizare, se va recunoaște sub numele de Smaranda.

*Surorile Brăescu –  
de la stânga la dreapta:  
- jos: Ilinca (Elena), 1905-1997,  
Vlădina Constantina, 1889-1969,  
-sus: Marghioala, 1905-1945,  
Smaranda, 1897-1948.  
Arhiva Fam. Sireteanu*

Așa poate fi consemnat în câteva cuvinte simple punctul de start al unei vieți de excepție și a unei cariere la superlativ, cu reușite care strălucesc și inspiră și astăzi, în ciuda timpului curs și a transformărilor consistente pe care această „curgere” le-a adus cu ea.

Primii ani din viață au fost așa cum satul obișnuia să modeleze traiul oamenilor săi. Simpli și sănătoși în siguranța casei părintești, cu voioșia specifică anilor de copilărie, cu afecțiunea și căldura ocrotitoare și binefăcătoare a celor dragi din familie, cu bucatele dăruite de pământul binecuvântat de truda brațelor, cu datini nezdruncinate din adâncuri de secole dar și cu șotii și potlogării. Ani de care își va aminti cu dureroasă dragoste în anii de înstrăinare. Probabil anii care i-au furnizat sufletului tăria de a rezista neajunsurilor, insatisfacțiilor, refuzurilor nejustificate, nerecunoștinței și disperării.

A fost de mică descrisă ca „băiețoasă”, „vioaie” dar și „încăpățanată”, cu o fire dârză și iscoditoare. Așa va rămâne pentru tot restul vieții ei, mereu atașată scopurilor asumate, fără frica de a încălca bariere puse de alții în calea pornirilor izvorâte din adâncul inimii ei. *„Niciodată n-am șovăit în acțiunile mele. Niciodată nu m-am întors din drum odată pornită; precum niciodată n-am ucis gândul odată înflorit în sufletul meu. Opoziția tuturor mi-a întărit parcă și mai mult înverșunarea”* – așa se destăinuia Smaranda în 1935 reporterului Ion Dragomir de la cotidianul „Universul”.

La vârstă încă fragedă, cu siguranță, așa cum datina satului strămoșesc guvernat de legile aspre ale supraviețuirii o dicta, Maranda a muncit după puterea ei, ajutând familia să-și câștige bucatele și să-și îndulcească traiul.

Clasele primare, cinci la număr – conform sistemului de învățământ în vigoare la acea vreme – Maranda le-a urmat în satul Vizurești, aflat la peste cinci kilometri de satul de baștină (în Hănțești nu exista o școală în acele timpuri).



*Școala din satul Vizurești, com. Buciumeni,  
unde Maranda a urmat cursurile primare.*

*În prezent funcționează ca grădiniță. Foto A.M.Sireteanu (AMS)*

Pe vreme bună sau aspră, gemenii Panait-Paul și Maranda au bătut drumul spre lumina educației alături de alți copii ambițioși și silitori din satul natal, an după an, și nu s-au făcut de râs. Ei au obținut constant note și aprecieri dintre cele mai bune (Panait-Paul a urmat o meritorie carieră militară, plecând de la stadiul de voluntar, fiind combatant în Războiul Cel Mare și ajungând ofițer cu grad înalt în trupele de jandarmi).



*Doi dintre frații Brăescu – de la stg. la dr.: Panait Paul Brăescu 1897-1967  
și Dumitru (Tache) Brăescu, 1886-1947. Arhiva Fam. Sireteanu*



Maranda s-a dovedit isteță și silitoare, cu mintea ageră și iscoditoare. Arhivele școlare studiate cu sârg de Neculai I. Staicu-Buciumeni – probabil cel mai dedicat dintre biografii Smarandei Brăescu – consemnează faptul că proaspăta absolventă (clasată între primii trei din clasa ei în ordinea mediilor obținute la finalul „primareii”) a participat la un concurs ce a reunit cei mai buni elevi, 50 la număr, absolvenți ai școlilor primare din localitățile Tecu, Tecucel, Vizurești și Buciumeni. Aritmetica, geografia, istoria și religia au fost materiile din care s-au selectat subiectele concursului, iar la final Smaranda – așa cum vom căuta să o numim de aici înainte – s-a clasat a patra. Firea studioasă, memoria bună, temeinicia cu care putea să acumuleze cunoștințe din diverse domenii se vor dovedi aliați neprețuiți pe parcursul vieții ei tumultuoase. Dăruită cu selecte calități, Smaranda putea visa la un drum ferm și luminos în viață. Poate a simțit acest lucru și a „crezut în steaua ei” (aspect ce poate fi identificat, în varii forme declarative, ulterior, când va fi intervievată sau se va destăinui jurnalului intim). Dar drumul către recunoaștere și satisfacție urma să fie lung și extrem de anevoios.

## **Scânteii pe mătasea cerului**

Familia Brăescu, era o familie de oameni simpli, cu posibilități și venituri modeste. Copiii, oricât de luminați și aplecați spre învățătură, puteau fi sprijiniți doar apelând la resurse care adesea depășeau bugetul familiei, astfel că timp de doi ani după absolvirea cursurilor primare Smaranda a rămas acasă, întrerupând studiile. Trebuie avută în vedere și mentalitatea epocii, nedreaptă trebuie să o spunem, conform căreia băieții aveau întâietate când venea vorba de suport pentru clădirea unui viitor în viață.

Nu știm cu siguranță cât și în ce fel a mornit în sufletul Smarandei insatisfacția produsă de stoparea drumului ei către

lumina școlii și, implicit, către o șansă să se afirme în concordanță cu resursele intelectuale reale de care dispunea. Dar zbucium în inima ei a fost cu siguranță, nu s-a stins prin ani și a găsit ecou în inima mamei, care, prin neștiutele dar sublimele metode pe care doar frumoasele vieții noastre le stăpânesc, a izbândit să schimbe sorții aparent potrivnici. Înduplecat într-un final, tatăl Dumitru acceptă să-și lase fiica să se înscrie la examenul pentru Școala Secundară Profesională de fete din Bârlad.

În dosarul cu actele justificative depus la secretariatul instituției de învățământ bârlădene se regăsea și un certificat completat de receptorul Ștefan Ștefaniță, în care se preciza: *"Drept care, conform cererii, s-a eliberat prezentul certificat, spre a-i servi la înscrierea pentru concursul la bursă, la "Roșca Codreanu" din Bârlad, a copilei sale Maranda D. Brăescu"*.

„Clasul Codreanu” din Bârlad a fost un vechi lăcaș de cultură și educație, de nivel liceu, fiind al doilea din Moldova și al patrulea din cele două provincii românești din secolul al XIX-lea, după „Sfântul Sava” din București, „Academia Mihăileană” din Iași și „Carol I” din Craiova. A fost inaugurat din dorința comisului Gheorghe Roșca Codreanu, la 20 octombrie 1846. Neculai, fratele comisului, lasă prin testament în anul 1854 *„6000 de galbeni din întreaga mea avere”* pentru înființarea unei școli de fete la Bârlad. Aici a ajuns să studieze tânăra ambițioasă din Hănțești în anul 1910.

Indiferent de pauza forțată în continuarea studiilor, tânăra Smaranda își dovedește solida pregătire și trece cu brio examenul. Direcțiunea școlii „Neculai Roșca Codreanu” comunica părinților prin intermediul unei cărți poștale păstrată peste decenii în arhiva familiei că *„Fiica dvs. întrunind media necesară, a fost înscrisă în clasa întâi, a școlii noastre, ca externă”*<sup>1</sup>

Aceasta a reprezentat prima deplasare de anvergură din siguranța căminului părintesc a Smarandei, Bârladul fiind situat la aproximativ 70 de kilometri de satul natal. Generozitatea unor

---

<sup>1</sup> Neculai I. Staicu-Buciumeni – *Anii de glorie ai Smarandei Brăescu*, ed. Vasile Cârlova, București 1998, pag.12

dascăli din oraș (printre care se numără și profesorul Gheorghe Bujoreanu, după cum menționează Neculai I. Staicu-Buciumeni) i-au permis tinerei externe să se găzduiască în condiții decente și să-și urmeze studiile. Orașul Bârlad urma să devină primul reper al traiului „printre străini” pe o hartă a deplasărilor de mai lungă sau mai scurtă durată ce se va dovedi îndeajuns de largă cât să cuprindă trei continente.

Modelând din amintiri consemnate și lucrări minuțios documentate profilul acestei excepționale femei, un aspect se distinge cu înțâietate: Smaranda s-a dovedit încă din copilărie un suflet pios, clădit pe credința în Dumnezeu. A fost fără îndoială – și cele mai intime destăinuiți din jurnalele completate în anii maturității o dovedesc cu prisosință – o persoană profund religioasă. Nu întâmplător, cataloagele din arhiva școlii din Bârlad consemnează cele mai mari note obținute de eleva Maranda D. Brăescu la religie. Cea care peste ani va fi cunoscută publicului larg drept Smaranda a bifat rezultate bune și la alte câteva materii importante cuprinse în programa școlară, cum ar fi matematica, limbile franceză și italiană, istorie, gimnastică dar și gospodărie și lucru. A mai studiat în anii avansați (4 și 5) contabilitatea, economia domestică și bucătăria. Rezultatele sale se plasau constant în jurul notei 8, în contextul tradiției puternic înrădăcinate în mentalul dascălilor acelor vremuri conform căreia „nota 10 îi aparține lui Dumnezeu, iar nota 9 este a dascălului”.

Familia – și în special mama, cu neobosita ei energie – i-a fost reazem neclintit prin toate necazurile și încercările vieții de adolescentă. Anul 1913 o lasă orfană de tată<sup>2</sup>, în condițiile în care familia pusese temeliile unei case noi. Deși puternic dezechilibrată financiar de dispariția prematură a soțului, mama sa a găsit resursele pentru a-i permite să nu-și întrerupă studiile, chiar dacă această ipoteză a fost luată în discuție la modul cel mai serios împreună cu frații și surorile mai mari. Smaranda a continuat drumul spre lumina cărții la Bârlad și a făcut-o în maniera ce-i devenise deja specifică: cu profund angaja-

---

<sup>2</sup> Neculai I. Staicu-Buciumeni, „Regina Aerului”, ed. Sinteze, 2008, paginile 23 - 27

ment, seriozitate și neostoită ambiție. A reușit astfel să absolutească anul 5 de studii. Apoi clopotele asurzitoare ale războiului au răsunat sinistru și peste aceste pământuri. Smaranda și-a întrerupt studiile forțată de crudele realități: trei frați au răspuns datoriei și au plecat pe front, un al patrulea s-a stins de tuberculoză (fratele cel mai mare Ion-Nicuță), iar armata română s-a retras în Moldova, rezistând eroic uriașei presiuni. Fetele au rămas acasă, alături de mamă și bunici, încercând să treacă de cumpăna aceea de restriște.

Privind însă cu atenție întâmplările din viața fragedei copile ce înflorește timid sub soarele adolescenței, reținem mărturia doamnei Maria T. Sireteanu, nepoată de soră a Smarandei, care notează că aceasta a urmărit mitingul aviatic de la Cotroceni, din 17 iunie 1910, unde Aurel Vlaicu, pionierul aviației mondiale, a efectuat primul său zbor în fața publicului cu aparatul „Vlaicu I”. Cel mai probabil Smaranda a mers în capitală pentru acel eveniment deosebit de spectaculos însoțită de fratele său mai mare Dumitru „Tache” Brăescu, tânăr absolvent al Școlii de Arte Frumoase din București. Acesta era la rândul său pasionat de domeniul incipient al aviației, chiar dacă urma să se consacre, peste ani, cu mult succes, picturii. Dealtfel el a fost primul membru al familiei care a urcat câteva trepte spre nemărginirea cerului, în calitate de „aerostațier” (observator militar în balon captiv tip „zmeu”, echipament folosit și de către Armata Română în operațiunile din timpul Primului Război Mondial, pe frontul din Moldova).

Nu putem decât să ne închipuim revelația profundă produsă în adâcurile sufletului Smarandei la acel eveniment. A fost o tresărire care i-a încălzit pieptul și i-a descătușat imaginația? A fost durerea dulce a unui vis care prindea să se nască? Nu vom ști niciodată.

Inginerul Vlaicu a plutit atunci în fața publicului uimit strâns pe câmpul Cotroceniului desprins de pământ, năzuind spre cerul tuturor speranțelor noastre. A fost un zbor scurt și nu foarte înalt. Poate unii nu au găsit tăria să spere la mai mult. Poate au fost oameni care au considerat efortul de a se avânta spre boltă al ardeleanului cu ochi adânci și figură de ascet doar un gest trufaș sortit eșecului. Dar

cu siguranță au fost oameni care au simțit o puternică inspirație, un îndemn, poate o promisiune. Icarul din Bințișni a făcut fără îndoială și prozești printre cei care au fost martorii avântului său spre infinitul albastru în vara anului 1910. Și Smaranda Brăescu s-a numărat printre ei, cu siguranță.

Pentru că, din spusele mamei și ale bunicii, aflăm că „Mădița” l-a considerat pe genialul Vlaicu – inginer, inventator și pilot strălucit – ca un model demn de urmat. La moartea pionierului aeronautic, petrecută deasupra Carpaților în tragicul an 1913, familia Brăescu a primit vestea cu profundă durere, alăturându-se membrilor unei nații îndoliate. Smaranda nu va uita acel moment. Numele eroului Vlaicu o va însoți în zbor, peste ani, deasupra Carpaților, ca o revanșă dar și ca un omagiu.

La doi ani de la mitingul aviatic de la Cotroceni consemnăm un alt moment important, poate crucial în parcursul de viață pe care și-l va asuma Smaranda. Este o întâlnire la distanță cu un reper luminos în parcursul vieții ei, „bunul Negrescu”. Ca o notă particulară, trebuie menționat că Gheorghe Negrescu (1887-1977) a fost un distins aviator militar, ofițer, inginer, a obținut al treilea brevet de pilot din România și a fost al doilea pilot militar brevetat la noi în țară. Pionier al aviației militare române, veteran de război, a ajuns la gradul de general. Pe 27 mai 1912 a aterizat pe „Șesul iarmarocului” din Bârlad, încheind astfel cu succes raidul Băneasa – Râmnicu Sărat – Bârlad. A fost primit cu uriaș entuziasm de locuitorii urbei fiindu-i apreciată performanța deosebită, dar și pentru că era considerat un „fiu al orașului” (s-a născut la Frunțișeni, în apropiere de Bârlad și a absolvit liceul „Gh. Roșca Codreanu” din oraș).

Conform biografiilor ei, în primăvara aceluși an, aflându-se acasă, în vacanța de primăvară, tânăra observă trecând pe deasupra satului o minune. Pe 26 mai, locotenentul aviator Gheorghe Negrescu aflat la manșa unui aparat de zbor de tip Maurice Farman (construit la noi în țară, sub licență) se afla aproape de finalizarea raidului București-Bârlad și, foarte probabil, survola dealurile ce împrejmuiesc Hănțeștiul. Aflată în via din apropierea casei părintești,

Smaranda a văzut acea mirabilă scânteie care înnobila bolta. Un mănunchi de tije de lemn învelite în pânză albă care purtau pe cerul Dumnezeului atotputernic un muritor curajos. Nu putem decât să ne închipuim străfulgerarea pe care a simțit-o atunci.

Se putea, deci zbura!

Oamenii, așa trecători și imperfecti cum erau lăsați de Dumnezeu pe pământ, puteau pluti în înalturi, liberi și cutezători precum păsările și îngerii! Putea vedea cu ochii ei aceasta, nu era o știre de gazetă!

Peste ani, Smaranda mărturisea că acela a fost momentul algerii ei. Cumpăna vieții i-a rămas agățată în siajul acelei mașinării fragile care sfida gravitația. Fără să o știe nici ea, pornind de la acea scânteie pe boltă, în suflet a prins să-i crească o flacără. Nu a mistuit-o. A transformat-o dintr-o fată simplă, inimoasă, cuminte și pioasă, într-o tânără învăluită de ideea zborului.

Nu a fost singura și este minunat să constatăm că meleagurile tecucene (Hănțeștiul este amplasat la mică distanță de orașul Tecuci, care era la acea vreme, reședința județului cu același nume) s-au dovedit extrem de fertile pentru lujerii zborului feminin. Fata doctorului Alexandru Caragiani de la Spitalul din Tecuci, Elena (măritată Stoenescu), una dintre primele femei din România licențiată în științe juridice, efectua, în 1912, primul său zbor, alături de cumnatul Andrei Popovici (viitor general de aviație) într-un aparat Whright. Neînfricată, puternic atașată de ideea zborului, Elena absolvește în 1913 Școala de pilotaj a Ligii Aeriene Române de la Băneasa fondată de prințul Valentin Bibescu și apoi Școala civilă de aviație a lui Roger Sommer (Mourmelon le Grand – Paris). În 22 ianuarie 1914 Elena Caragiani devenea oficial prima femeie pilot din România, atestată de brevetul cu numărul 1519 eliberat de Federația Aeronautică Internațională în aceeași Franță scuturată de prejudecăți.

Iată deci cum se conturează un mediu favorabil ideii de zbor în jurul înflăcărării Smaranda. Scânteii pe boltă, cu urme de neșters în suflet, modele minunate de urmat la câțiva pași de căminul părintesc. Calea era deschisă, inima tinerei din Hănțești se putea încinge la

gândul zborului. Nu este de mirare, deci, să constantăm profunzimea sentimentelor ei legate de zbor.

Va urma drumul către împlinirea acestei năzuințe fierbinți, dar încă nefiltrată. Fiind un domeniu aflat încă la debut, deși marcat de spectaculoase salturi, aeronautica avea de partea sa spectaculozitatea, senzaționalul, gloria și admirația publicului larg. Dar, în egală măsură, prețiozitatea. Cei care doreau să se dedice zborului trebuiau să ia în calcul costul extrem de ridicat al cursurilor de pregătire, al materialului volant, al echipamentului necesar și al cheltuielilor legate de întreținerea acestuia. Aviatorii acelei epoci de început erau priviți ca un grup select și selectiv, deschis mai ales persoanelor „de familie bună”, adică provenind din straturile înalte ale societății. Celor care și puteau permite să investească foarte mult pentru pasiunea lor. Iar Smaranda nu se număra printre acești privilegiați.

## Labirintul

La încheierea primei conflagrații mondiale, țara – ca de altfel o mare parte a lumii – se așeza trudnic pe făgașul normalității. Erau multe răni așteptând să se vindece, traiul tuturor fusese tulburat ori curmat, erau ani de căutări ale reazemului pierdut sub viforul înclăștărilor nemiloase ce seceraseră milioane de vieți. Smaranda, fără îndoială, a căutat și ea în anii imediat postbelici să se echilibreze emoțional și social, să-și găsească busola prin noile timpuri ce se nășteau. Lumea nu dispăruse în norii exploziilor, doar se cutremurase rănită. Drumurile păreau să se fi închis, dar trebuiau să fie regăsite sub colbul lăsat de război.

Biograful ei cel mai dedicat – și apelăm aici din nou la Neculai I. Staicu-Buciumeni – oferă ițe firave care ne ajută să aflăm cum a decurs viața Smarandei în acea perioadă: „După ce marea conflagrație a luat sfârșit, au trecut câțiva ani în care nu se poate stabili cu precizie ce a

*făcut Mândița Brăescu. Copiii din vecini, la vremea aceea – fete și băieți – când am stat de vorbă cu ei – era primăvara anului 1983 – oameni cu părul albit de vârstă și nevoi, mi-au spus că au văzut-o ținând loc de învățătoare la școala din sat, nou înființată, precum și la munca pe ogor, în porumbiștea și via din jurul casei părintești.(...) Septuagenarul Costache Furcilă ținea minte că la școala primară era apropiată de elevi, bună educatoare, dar și pretențioasă”<sup>3</sup>.*

Se cunosc puține aspecte despre viața și activitatea Smarandei Brăescu din acea perioadă. Băieții familiei Brăescu reveneau de pe front, cu amintiri dureroase, cu traume, dar și cu speranțe și planuri de viitor. Fetele se înălțau, cea mare se gândea deja la măritiș, trebuia chivernisit puținul cheag strâns de familia numeroasă, mama se zbătea să asigure copiilor dragi pâine pe masă dar și vise în suflet.

Încă o dată, Smaranda face dovada „legăturii speciale” pe care a avut-o cu Dumitru, fratele mai mare (al doilea ca vârstă dintre copii, după Ion-Nicuță, decedat în 1917 de tuberculoză). Pe cei doi îi unea – am spune un fapt uimitor pentru copiii unei familii cu adânci rădăcini în pământul roditor al Moldovei de Jos – pasiunea pentru aeronautică. Despre aceasta am amintit. Dar, mai mult, atașamentul și încrederea în sfaturile primite de la fratele său (cu siguranță susținute și de un talent nativ) o fac pe Smaranda să opteze pentru continuarea studiilor în domeniul artei.

Astfel, între anii 1924 – 1929 o regăsim studentă în București, la Școala de Arte Frumoase (secția ceramică și artă decorativă), instituție valoroasă unde absolvise și Dumitru (dar la secția pictură clasică) în 1909.

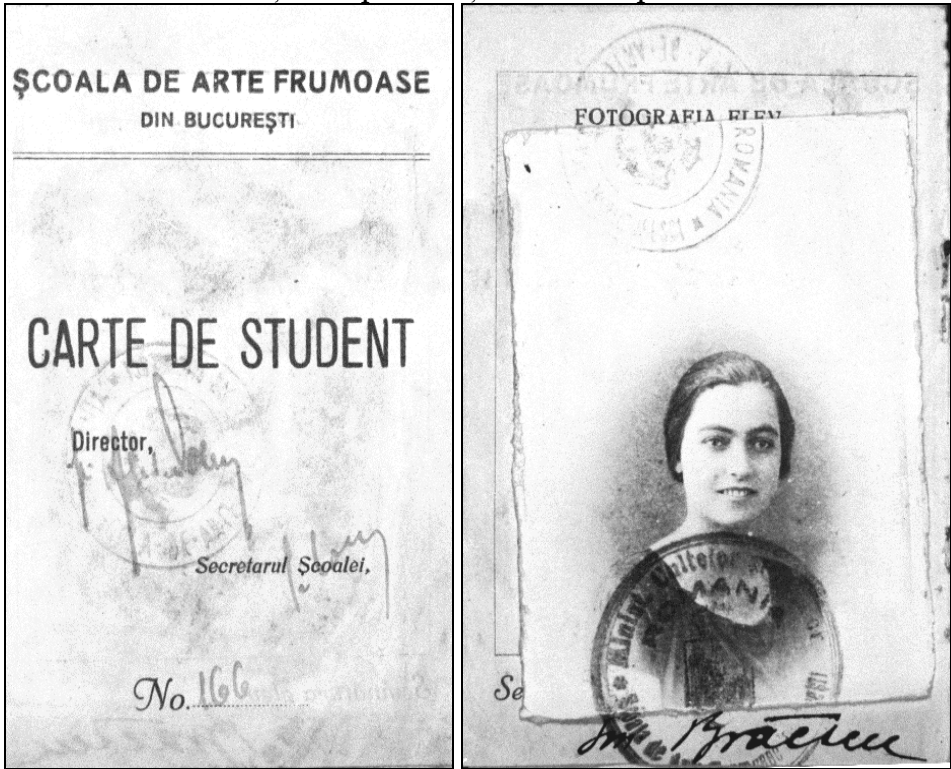
Smaranda se desprindea de lumea aparte a satului natal și intra în vârtoarea Capitalei. Va reveni cu drag la Hănțești ori de câte ori va putea sau va fi cerută de evenimente. Dar simplitatea lumii de acasă rămânea în urmă puțin câte puțin și nostalgia legată de aceasta o va încerca adesea. Firele sufletești ce au legat-o de familie și meleagurile

---

<sup>3</sup> N.I. Staicu-Buciumeni, op.cit., pag.15



natale nu se vor rări niciodată, dar se vor lungi ajungând să acopere, în anii ce vor urma, țări depărtate și mări necuprinse.



Pleca din sat fata „voinicuță, cu fața rotundă, frumușică, (care, n.n.) avea ochii mari negri, puțin bombați uneori cu irizări verzui, umbla modest îmbrăcată și purta părul lung. Era liniștită, cuminte și cumsecade”(…) “o ființă delicată, atractivă, cu vocea parcă puțin sâsâită, care vorbea cu oricine, fără alegere, vioaie și veselă. Nu era tăcută. Îi plăceau hainele de culoare închisă. Uneori se îmbrăca bărbătește, punea șeaua pe calul lor roib și pleca la târg” – așa cum o portretizau vecinii din Hănțești.<sup>4</sup>

O aștepta Bucureștiul refăcut după război, dinamic, policrom și superficial. O lume nouă, provocatoare, presărată de lumini și umbre. Un labirint, așa cum se va dovedi în următorii ani, un loc în care luminile vor părea depărtate și amăgitoare, iar umbrele îi vor acoperi câteodată cărarea.

<sup>4</sup> ibidem



*Smaranda Brăescu, circa 1925  
(Arhiva Fam. Sireteanu)*

În București Smaranda va studia și va lucra ca funcționară la căile ferate și la societatea „Astra”. Va realiza venituri modeste, dar nefiind preocupată de cochetărie și econoamă din fire, va reuși să-și asigure traiul și să-i mai ajute cu câte puțin și pe cei de-acasă. Va păstra legătura strânsă cu fratele Dumitru care beneficiază de o bursă pentru aprofundarea studiilor de artă alături de soția sa în Franța și Italia. El o va ajuta

în mod consistent să depășească inerentele greutăți cu care o tânără la început de drum era obligată să dea piept.

În corespondența cu membrii familiei purtată în această perioadă de studiu și muncă la București, Smaranda își va exprima adesea nemulțumirea în legătură cu perspectivele pe care le întrevădea. Nu-și găsea drumul său, „chemarea” – așa cum se exprima ea – și anii treceau neiertători. Undeva, în adâncuri de suflet, o neliniște tresălta, dându-i fiori. Pașii păreau că nu o duc pe cărările pe care le visase de copilă. Labirintul Bucureștiului părea fără sfârșit. Amăgitor, întortocheat și vlăguitor.

Undeva, așa simțea, o aștepta visul.

Startul.

Izbăvirea.

## CAPITOLUL II

# „ACOLO SUS E LOCUL MEU”

### O candelă prin neguri

Biografia Smarandei nu oferă detalii în legătură cu realizările ei în domeniul artei decorative și a modelării ceramicii. Tindem să credem că tânăra din Hăntești a reușit cu ușurință să se adapteze studiilor de specialitate. Ca orice copil al satului românesc, era cu siguranță familiarizată cu arta decorativă de inspirație populară, există mărturii că se pricepea la țesutul covoarelor, la pictatul ulcelor și la confecționarea accesoriilor specifice portului popular.

De altfel dragostea ei pentru ținutele tradiționale românești – și nu doar pentru cele specifice zonei din care provenea – a ieșit foarte des la iveală. În numeroase momente când, grație nivelului de celebritate atins, a participat la evenimente intens mediatizate, sau când ajungea pentru prima dată într-o țară străină ca invitată sau participantă la o activitate sau un eveniment, Smaranda alegea să îmbrace costume populare în locul ținutelor de gală.

A fost o ambasadoare a țării sale fără să își aroge explicit această calitate, fără ostentație sau emfază, ci cu sinceritate, onestitate și profundă mândrie.



*Smaranda în costum popular, surprinsă la mitingul aerian anual dedicat M.S. Regele, Carol al II-lea, președintele de onoare al Aeroclubului Regal – 6 iunie 1933. Arhiva Fam.Tarola-Sireteanu*



Notabil este că inclusiv în fața regelui său domnișoara Brăescu a afișat ținuta populară, portul simplu, de o subtilă dar indubitabilă frumusețe. Mesajul ei poate că a dorit să fie: „Sunt româncă, fiica acestor plaiuri, fata ridicată din satul străbunilor mei – satul simplu, frumos și etern ca aceste straițe”. Comunicativă și sociabilă, Smaranda a câștigat simpatia multor persoane pe care le-a întâlnit în capitală, sau în cele câteva țări pe care le-a vizitat pe durata studiilor și activității profesionale desfășurate în București. Cu cei din străinătate a purtat o susținută corespondență în limbile franceză, italiană, germană și engleză, perfecționându-și cunoștințele.



*Instantanee surprinse în timpul excursiilor efectuate în Grecia și Egipt  
(Arhiva Fam. Sireteanu)*

Viața scumpă din capitală îi provoca destule neajunsuri. Veniturile modeste o forțau la numeroase privațiuni, dar fata simplă și tenace din ținuturile Covurluiului nu se dădea bătută. În sufletul ei ardea o candelă care-și avea fitilul în cerul străbătut de temerari. Chemarea ei sclipea neclintită în țările boltei și Smaranda visa neabătut să ajungă să și-o împlinească.

Avea privilegiul să trăiască într-o epocă în care „sburătorii” depășeau record după record și, ceea ce pentru ea era cel mai important, femeii de pretudineni ieșeau la iveală de sub vălul mentalităților învechite și se înălțau către lumina zborului.

Katharina “Käthe” Paulus (1868–1935), o temerară din Germania, atinsese deja culmile celebrității sărind în show-uri acrobatică cu parașuta din baloane cu aer cald. Ea este creditată cu inventarea parașutei pliabile și a parașutei de siguranță și deja, la momentul încheierii Primului Război Mondial, fabricase peste 700 astfel de echipamente pentru armata germană în micul său atelier.



*Katharina “Käthe” Paulus (1868–1935), fotografie de popularizare  
(sursa: [https://en.wikipedia.org/wiki/Katharina\\_Paulus](https://en.wikipedia.org/wiki/Katharina_Paulus))*

În 1921 Amelia Earhart, eroina din Kansas născută în același an cu Smaranda, începea instructajul în vederea obținerii brevetului de pilot. Absolvea în primăvara anului viitor și se număra între primele femei pilot din Statele Unite!

Smaranda va trăi emoțiile primului său zbor la Centrul de Instrucțiune al Aviației din Tecuci, aproape de casă, beneficiind de recomandarea călduroasă a fratelui său mai mare Dumitru, cunoscut și apreciat în rândul „aeronauților” veterani ai primei conflagrații mondiale. Trăiește emoțiile profunde ale plutirii într-un aparat de tip Nieuport, alături de pilotul-instructor Dumitru Naidinescu.



*Avion de tip Nieuport XXIII, model folosit și în cadrul escadrilei din Tecuci (sursa: Bryon Farrant, <https://www.pinterest.se/pin/635429828647971616/>)*

Este „logodna” ei cu aparatul de zbor. Simte că ceea ce-și dorește se poate împlini, își află locul și liniștea printre nori, deasupra pământului bătut de patimi și frământări.

Dar ceea ce simte ea, din păcate, nu este în rezonanță cu ceea ce simt cei ce-i pot deschide porțile spre zbor. Ca atare, atunci când solicită să fie primită să se pregătească pentru pilotaj, este refuzată categoric. I se spune că, în calitate de femeie, nu poate să se pregătească în cadrul aviației militare. La acea vreme România, în dezacord cu numeroase alte state din Europa și din lume, nu admitea interferența femeilor în acest domeniu exclusivist.

Ne este greu să înțelegem această mentalitate ce persista în țara noastră, mai ales că pe toată durata durerosului război încheiat nu demult, femeile de toate vârstele și obârșiile își dovediseră dincolo de orice tăgadă tăria de caracter, devotamentul, abnegația și erosimul. Putem da oare vina pe „mentalitatea tipic balcanică”? Ori pe cunoscuta rigiditate în gândire a militarilor, cei care guvernau tânărul domeniu al aviației? Este greu să ne pronunțăm.

Chiar și în țările din Balcani, considerate mai înapoiate și cantonate în cutume arhaice și intens orientalizate lucrurile se schimbau într-un ritm mai alert decât în România. Turcia, o țară ce încă nu putea rupe legăturile sale puternice cu trecutul depășit de realitățile epocii moderne și dominată autoritar de profunde discriminări de gen, înregistra în perioada respectivă schimbări uluitoare.

Să nu uităm aportul hotărâtor în emanciparea femeilor pe care l-a permis politica inițiată de Kemal Atatürk. Vizionarul conducător de stat a modificat regulamentul Academiei Militare de Aviație pentru a permite fiicei sale adoptive Sabiha Gökçen să își împlinească visul de a pilota avioane. Și nu vorbim despre avioane sportive și de agrement, ci de avioane de luptă! Este adevărat, aceasta se va întâmpla în 1935, dar să ni-l închipuim pe succesorul sultanilor Înaltei Porți făcând un astfel de gest este ieșit din comun. Aceasta prin comparație cu România, unde femeia era în continuare creditată cu „insuficient curaj și stăpânire de sine” pentru a pilota și capabilă de a se exprima doar prin „mofturi și capricii”.

Iată cum comenta un jurnalist de la revista „*Realitatea Ilustrată*” nr. 024 din 30 iunie 1928 (pag.7)<sup>5</sup> poziția femeii față de domeniul aviației: „*Diletantele aerului Girl Lindy – Așa a fost supranumită d-ra Earhardt, prima femeie, care a traversat în zbor Atlanticul* (pe 17 iunie 1928 Amelia Earhart a fost prima femeie care a traversat Atlanticul cu un aparat de zbor, în calitate de pasageră. A câștigat o însemnată celebritate și a fost declarată „Femeia Anului”. Peste 4 ani, repeta performanța, de data aceasta fiind la comenzile aparatului de zbor –

---

<sup>5</sup> www.digibuc.ro – Biblioteca Digitală a Bucureștilor, colecția *Realitatea Ilustrată/1928*



n.a.). *Totusi dela Lindy – diminutioul tandru pentru Lindbergh până la miss Earhardt e o distanță mai mare decât între vechiul și noul continent. A zbura, în special a trece oceanul în avion, a devenit un fel de joc de societate, pentru femei. Miss Ruth Elder faimoasa aviatoare, care a avut solitudinea să ia cu sine rouge-ul de buze și a cărei primă grijă, dupe naufragiu, a fost să întrebuințeze acest utensil de toaletă, a declarat cel puțin, în toată sinceritatea, că a întreprins sborul spre a ieși dintr'un greu impas material. D-ra Earhardt e mânată numai și numai de ambiția de a fi prima femeie, care trece în zbor Atlanticul și de a devansa pe concurenta Miss Boll, care avea aceleași intenții (ceiace de altfel i-a reușit). Nu există pentru aceste femei, și sunt multe la număr, dragoste pentru sportul aviației în sine; dacă traversarea oceanului pe cale aeriană n'ar fi sarbătorită, dacă numele aviatoarelor pasagere căci e de notat ele sunt numai pasagere și nu pilote (de fapt, Amelia deținea încă din 1922 brevetul de pilot, avea deja zeci de ore de zbor la activ și chiar trecuse prin câteva incidente grave în zborurile sale – n.a.), ca Lindbergh, n'ar fi citat în toate ziarele, fotografiile lor reproduse în orice publicație, cu siguranță că n'ar încerca experiența. Charles Lindbergh s'a urcat în aeroplan, singur, și a zburat spre Europa. A aterizat acolo unde-și propusese. N'a împuiat urechile lumii cu planurile lui aeronautice (de fapt, Lindbergh a beneficiat de o intensă și puternic susținută publicitate în perioada când se pregătea pentru raid – n.n.). A întreprins, primul și singur, raidul America-Europa, dintr-un puternic imbold sufletesc iar când a pus în mișcare avionul nu s'a gândit nici la glorie, nici la bani. Căci Charles Lindbergh e un artist. „Girllindy” e o diletantă. Lindbergh ar fi simțit aceeași emoție și aceeași bucurie, aterizând pe pământul Europei, chiar dacă sborul lui ar fi trecut neobservat, chiar dacă n'ar fi fost obiectul curiozității și admirației generale. „Girllindy” ar fi stat cuminte acasă să-și vază de mașina de scris (aluzie la faptul că Amelia Earhart a lucrat și ca secretară-dactilografă în firma tatălui său pe durata anului 1921, când încerca să strângă banii necesari pentru orele de instructaj și pentru brevetul de pilot – n.a.) sau de ciorapii de cârpit, dacă n'ar fi fost sigură că o așteaptă reporterii cu stilourile gata pregătite și cu aparatele fotografice bracate asupra ei, eroina zilei. Și de s'ar fi înșelat, de nu i s'ar fi făcut primirea așteptată succesului ei, care e mai*

*mult un succes al pilotului, departe de a-i umple sufletul de bucurie, i-ar fi pricinuit o decepție: Adică de ce s'a mai deranjat ea dacă nu i se recunosc meritele? Și triumful de a fi luat-o înainte rivalei, e mai dulce decât orice senzație aeronautică. Charles Lindbergh a fost primul bărbat care a traversat în zbor oceanul, Miss Earhardt „Girl Lindy” e prima femeie... Are aceasta vreă însemnătate deosebită? Nu s'a spus oare totul când se zice că Lindbergh e primul om cărui i-a reușit acest act de bravură? Dar ambiția feminină nu va cădea de acord niciodată cu acest lucru, și întotdeauna se vor găsi diletante ale tuturor sporturilor, care să ție morțiș să fie primele femei, imita-toare ale bărbaților. Dacă ele se multumesc cu atât, și dacă li se pare că aceasta e încoronarea vieții lor de femeie, noi n'avem nimic de adăugat.” (E. Marghita).*

Disprețul pentru interesul femeilor de a se pregăti ca aviatoare era dominant în România acelei epoci, din păcate. Femeilor li se reproșa „foamea de celebritate” care submina interesul real pentru pilotaj. Nu conta faptul că toți aviatorii savurau celebritatea pe care domeniul de activitate o atrăgea asupra lor. Este omenește să ne bucurăm atunci când primim dovezi de simpatie, susținere și apreciere din partea semenilor. Sentimentul acesta este mai presus de granița dintre sexe. Lindbergh a fost considerat un erou în orice colț al lumii unde performanțele sale aeronautice au ajuns să fie cunoscute și el a gustat din plin faima ce și-o făcuse. I-a diminuat în vreun fel această trăire pur omenească importanța reușitelor, i-a fost compromisă dragostea pentru zbor, dorința acerbă pentru stabilirea unor noi recorduri? Cu siguranță că nu.

Smaranda s-a dovedit și ea om dominat de emoții și a primit cu bucurie simpatia publicului și interesul jurnaliștilor în momentele când reușitele ei au făcut înconjurul lumii. Dar a îndurat multă vreme dezinteresul, ironia, persiflarea pe drumul ei către bolțile cerului, unde-și dorea cu ardoare să ajungă. Este adevărat, reglementările în vigoare la acea vreme în România în ceea ce privește organizarea și funcționarea aviației nu permiteau înrolarea femeilor în sistem. Era nevoie de bunăvoință pentru schimbarea mentalității, era necesară o evaluare sinceră și obiectivă a candidaților fără o partajare pe genuri.

Sau, așa cum excepțiile au dovedit-o, era nevoie de un favor special, de o exceptare curajoasă pentru deschiderea unui drum. Și, pe deasupra, era nevoie de o puternică susținere financiară.

Smaranda nu făcea parte din familia care deținea puterea politică în țara ei pentru a beneficia de excepții și dispense, așa cum se va întâmpla cu îndrăzneța, dar în egală măsură privilegiata Sabiha Gökçen în Turcia. Nu era vlăstarul unei familii înstărite, precum Elena Caragiani, pentru a putea să își vadă visul împlinit în țări mai emancipate. Nu putea câștiga într-un an de muncă în România interbelică banii necesari pentru a urma cursuri de pilotaj în particular și de a-și cumpăra un avion – așa cum reușea Amelia Earhart peste Ocean. Amelia începea în aprilie 1921 cursurile de inițiere în pilotaj cu instructora Neta Snook al cărei onorariu era de 1000 de dolari pentru primele 12 ore de instructaj. În final, colaborarea celor două va dura 6 luni și în iulie 1922, chiar când își sărbătorea ziua de naștere, Amelia își achiziționează primul său avion, un biplan Kinner Airster botezat „Canarul”, contra sumei de 2000 de dolari. Reușise să economisească acești bani prestând diferite slujbe timp de un an. De reținut că în 1922 un dolar SUA valora mai mult de 20 de lei (conf. [www.economica.ro](http://www.economica.ro)).

Departate de tărâmul dolarului, Smaranda Brăescu se ridicase molcom dintr-un sat moldovenesc pitoresc dar modest, pe cărarea simplă și aspră a propriei afirmări. Purta cu ea cumințenia și statornicia pământului natal, dar și puterea de a răzbi împotriva sortilor potrivnici moștenită de la generațiile de răzeși ce-și culcaseră tâmpla veac după veac, în acel pământ. Nu putea să viseze la slujbe care să-i permită să economisească mii de dolari. Se lupta să obțină banii necesari chiriei și micilor nevoi zilnice. În 1926 locuia „în Francmasonă” (stradă situată în spatele Spitalului Militar) într-o odaie ce avea curent electric, dar nu era mobilată (după cum descria situația într-o scrisoare către fratele ei Dumitru) și pentru care plătea 600 de lei. Situația o împovăra, pentru că o bună perioadă de timp locuise, cu cheltuieli mici, în atelierul de lucru al fratelui său primit de la Ministerul Artelor dar eliberat odată cu plecarea lui la specializare în

Franța și Italia. Era un spațiu pe care-l amenajase pentru locuit și unde mai lucrau două studente la Arte. Se mulțumea cu puțin, visând mult și înalt.

Anul 1923 este pentru Smaranda anul înălțării și al încătușării deopotrivă. Are șansa de a simți inefabila senzație a zborului, la Tecuci, în carlingă alături de Naidinescu, senzație care o cucerește iremediabil. Nu o poate savura cu întreaga ființă, pentru că simte imediat dezamăgirea unei bariere ce o leagă de țărână.

Dar așa cum se întâmplă mai mereu în viață, dezamăgirile sunt cel mai bun examen pentru consistența unui vis. Dacă acesta se destramă lovit de primele refuzuri, de bună seamă nu și-a înfipt rădăcinile suficient de adânc în suflet.

Visul Smarandei nu s-a frânt și nu s-a destrămat. S-a chirchit, poate, sub duritatea refuzurilor, dar a continuat să pâlpâie ca o candelă prin neguri.

Fata văzută mai mereu ca „timidă” și „sentimentală” de către cei care o vor intervieva, se va dovedi croită dintr-un aliaj mult mai dur decât substanța refuzurilor aruncate în calea dorințelor ei.

Prin valurile vieții cotidiene, Smaranda are puterea de a încropi planuri de viitor. Nu are bani, dar își face socoteli cum i-ar putea obține de la cei dispuși să-i sprijine chemarea. Visează la achiziția unui avion. Neculai I. Staicu Buciumeni, care i-a cercetat cu minuțiozitate corespondența, precizează în lucrarea „Anii de glorie ai Smarandei Brăescu” că în august 1927 era în corespondență cu „stabilimentele RWD Varșovia” interesată fiind de prețul și condițiile de livrare ale unui aparat de zbor. RWD (abrevierea numelor (Rogalski-Wigura-Drzewiecki) este denumirea generică pentru o serie de 6 modele de avioane sportive proiectate de echipa compusă din Stanisław Rogalski, Stanisław Wigura și Jerzy Drzewiecki în Secția Aviație a Clubului Studenților Mecanici din Universitatea de Tehnologie din Varșovia, între anii 1927-1931. La vremea respectivă, aeronavele poloneze promiteau să fie accesibile ca preț comparativ cu alte aparate „consacrate”, dar, de fapt, colectivul din Varșovia lucra cu prototipuri care aveau nevoie de multe îmbunătățiri pentru a intra

în producția de serie. La final, colectivul polonez realizează aparate destul de apreciate în raport cu standardele vremii, dar în serie mică.

Ideea parașutismului se naște în mintea Smarandei probabil în siajul aeronavelor care-i aprindeau imaginația, dar pe care nu-i era permis să le piloteze. Poate că amintindu-și de povestirile fratelui său Dumitru, aerostațier pe frontul din Moldova, a înțeles cât de prețios era ajutorul oferit de acest mijloc fragil de salvare aeroanuților aflați în primejdia de a se prăbuși din înalturi.

Matură deja, în al treilea deceniu de viață la finalul anilor '20, ea nu mai putea fi considerată o adolescentă naivă. Era conștientă de pericolul la care erau expuși protagoniștii din domeniul aviației, un domeniu aflat încă la început de drum, marcat de multe experimente și modificări cu caracter inovativ și reprezentat de aeronave care cedau uneori din varii cauze tehnice ori se prăbușeau confruntate cu fenomene atmosferice severe. A înțeles că are la îndemână o cale ocolitoare de a ajunge la visul ce-o înălța la granița norilor, stăpână pe comenzile unei aeronave. A privit astfel către domeniul parașutismului, aflat și el la început de drum. Un domeniu care începuse să fie reglementat la nivel internațional ca sport în domeniul aeronautic și care înregistra deja primele recorduri. Federația Aeronautică Internațională, constituită în urma Conferinței de la Paris din 1905, organizează în structura sa un comitet pentru salturi aeriene în deceniul 3 al secolului XX, deschizând astfel calea spre recunoașterea parașutismului ca sport oficial la nivel internațional.

Este posibil ca Smaranda să fi fost motivată și de frustrarea pe care o resimțea în fața neîncrederii cu care era privită, ca femeie, atunci când declara că dorește să se inițieze în pilotaj. Este consemnat faptul că, în toamna anului 1927 a mai făcut o încercare de a fi primită printre cursanții Școlii de Pilotaj din Tecuci. Comandantul de atunci al școlii, Maiorul Atanase Enescu<sup>6</sup>, descris de contemporani ca

---

<sup>6</sup> Comandantul Școlii Militare de Pilotaj Tecuci în perioada 1926-1927 conf. lucrării *Comandanții Școlilor Aripilor Românești – Un veac de instruire militară aeronautică (1912-2012)*, autori cdr.dr. Marius-Adrian Nicoară, cpt. Daniel Stan, lt. Gabriel Cristian Mocanu, Centrul Tehnic Editorial al Armatei, București 2012, pag. 15

fiind foarte sever, a refuzat-o din nou, cu o lipsă de politețe care i-a umplut Smarandei ochii de lacrimi<sup>7</sup>. Era cât se poate de clar că visul ei de a se pregăti ca pilot în țara pe care o iubea nu era acceptat. Mai mult decât atât, nici Aeroclubul Român de la București și nici aviatorii din Tecuci nu-și ofereau sprijinul pentru pregătirea ca parașutistă și disponibilizarea unor aeronave în vederea executării salturilor.

Refuzată categoric, în termeni mai mult sau mai puțin politicoși, Smaranda a simțit că este nevoie să-și dovedească fără putință de tăgadă curajul și determinarea. Trebuia să le arate celor care nu credeau în motivația ei sinceră, în forța ei lăuntrică de ce este cu adevărat capabilă, rămânând în același timp în apropierea avioanelor și aviatorilor. Putea face aceasta inițiindu-se în saltul cu parașuta.

Cum în țară nu primea sprijin nici în acest sens, îl contactează prin intermediul corespondenței pe inventatorul german în domeniul aeronautic Otto Heinecke, autorul mai multor modele de parașute, el însuși parașutist. Heinecke proiectase mai multe modele de parașute înainte și pe durata Primului Război Mondial, pe care le pusese la dispoziția piloților militari din Luftwafe. El adusese constant îmbunătățiri acestor parașute, în scopul creșterii eficienței în folosire și a gradului de siguranță oferit. Ultimele modele, produse prin intermediul firmei Schröder & co, se bucurau de largă apreciere, fiind considerate robuste și sigure.

Germania nu puna opreliști în cale tinerelor care prezentau interes pentru aviație și Heinecke arată înțelegere și simpatie pentru planurile Smarandei. Cei doi se întâlnesc cu prilejul unei demonstrații de lansare cu parașuta, desfășurată la Băneasa, în 29 mai 1927. Heinecke se dovedește foarte serios în perspectiva unei colaborări, propune acțiuni concrete, vorbește despre posibilitatea achiziției unei parașute performante, despre cursuri de inițiere, instructaj asistat, antrenamente, licențiere în parașutism. Smaranda simte pentru prima oară că dorința ei poate să se materializeze.

---

<sup>7</sup> N.I. Staicu-Buciumeni, op.cit., pag. 27

Mai rămânea de rezolvat aspectul financiar. Avea nevoie de bani pentru achiziția propriei parașute, pentru deplasarea în Germania, pentru cazare și subzistență. Singura ei șansă era să găsească prieteni cu suflet cald care să o ajute.

## Visul berlinez

*„Sufletul este ca fierul. Nu poți lucra cu el până nu l-ai încălzit”* – spunea marele istoric Nicolae Iorga. Pasiunea Smarandei pentru zbor, dedicația absolută pentru a realiza ceva important în viață, puterea neclintită cu care credea în destinul ei ocrotit de Dumnezeu a încălzit, prin ani, destule suflete. Nu au fost în jurul ei doar oameni sceptici și subjuogați de idei învechite.

O profesoară de la Arte Frumoase, Elena Muscan, dar și alți oameni generoși, impresionați de curajul deosebit și fervearea cu care-și susținea argumentele tânăra din Hănțești au ajutat-o cu sumele necesare pentru a putea da curs invitației lui Heinecke.

A fost ca și cum soarele a răsărit în inima umbrită a Smarandei. *„Îți mai aduci aminte când ai luat soarele și mi l-ai pus în suflet?”* spune Lucian Blaga în romanul Luntrea lui Caron. Poate că așa ceva a simțit și visătoarea moldoveancă atunci când a găsit oameni buni și generoși, dispuși să o ajute. Smaranda își va aminti întreaga viață gestul minunat făcut de aceștia și le va mulțumi cu alese cuvinte.

Își asuma un parcurs extrem de periculos? Desigur, și nu puțini erau cei care se arătau îngrijorați de intențiile Smarandei. Oameni nu neapărat răuvoitori, ba din contră, apropiați de-ai săi și sincer atașați. Voiau să o protejeze, să nu o știe expusă riscului extrem. Dar ea își urma neclintită calea.

Să nu uităm că parașutismul – în accepțiune modernă – avea la acel moment mai puțin de două decenii de existență și

experiențe confirmate. La urma urmei, Otto Heinecke, cel în care Smaranda își punea toate speranțele, chiar dacă acumulasese o experiență solidă în cercetarea, folosirea și dezvoltarea parașutelor, nu putea ignora statisticile muncii sale. Între anii 1916-1918, când era încadrat ca sergent-mecanic la FLA23 (Feldluftschiffer Department 23, o unitate de dirijabile a armatei germane în zona frontului de vest), el a realizat parașute aprobate și distribuite de ministerul de război, dar din cei aproximativ 70 de piloți și aerostațieri care au fost puși în situația de a le folosi, o treime nu s-au salvat cu ajutorul lor. Deci nu putea fi vorba de infailibilitate. Smaranda era conștientă că-și asuma un risc mare.

Dar cu siguranță ea a găsit resurse interne pentru a-și depăși toate ezitățile și temerile. În sufletul ei fâlfâiau aripi de înger și în adâncimile cerului către care dorea să urce spera să-și piardă toate spaimetele.

În iulie 1928 descindea la Berlin cu o mică valijoară și un teanc consistent de bani împrumutați. Era întâmpinată de un delegat al Consulatului român și condusă la întâlnirea cu Otto Heinecke. Bani fac ce știu ei mai bine: se împuținează cu viteza vântului. Smaranda achiziționează o parașută cu voalura de mătase albă (produsul cu seria 7198), marca firmei Schröder & co, cea care patrona Școala de parașutism unde Heinecke funcționa ca instructor și ca promotor al parașutelor. Acest voal imaculat o va însoți peste ani, credincios și fidel, ocrotindu-i plutirea spre pământul-mamă. Smaranda se va atașa foarte mult de parașutele produse de germanii de la Schröder & co, pe care le va recomanda cu mare încredere în fiecare prilej ivit. Va folosi mai multe modele de la producătorul berlinez și fiecare dintre acestea îi vor împlini așteptările. Simbolic, în momentul când va pierde urma ultimului sac kaki cu eticheta „Schröder & co GmbH”, va începe căderea ei definitivă. Dar să nu anticipăm.

Heinecke dă dovadă de eficiență tipic germană: deja în a doua zi a prezenței sale în Germania, domnișoara Brăescu începe cursurile de inițiere: cunoașterea parașutei. Modul de funcționare,



alinieră suspantelor, plierea. Pregătirea, extrem de concentrată ca durată în timp, se desfășoară pe aerodromul Berlin-Staaken dispus în partea de vest a orașului, în sectorul 5 Spandau (coordonate: 52°32'03"N 013°06'56"E).

Totul se desfășoară cu minuțiozitate, germanul – el însuși parașutist profesionist – insistând foarte mult pe aspectele privind împachetarea corectă a parașutei – „cheia supraviețuirii” – așa cum o numea.

Smaranda este încântată de naturalețea și lipsa de discriminare cu care este tratată. Pentru instructorul său german, ea este un cursant nou, perfect acceptabil. Motivația, curajul, inteligența și determinarea sunt elementele pe care acesta le ia în considerare. Cozile lungi, formele trupului, ochii adânci și trăsăturile delicate nu o descalifică. Țara ei nu o consideră demnă de a se antrena în domeniul aviației? „*Na und? Das ist nicht dein land!*” („Și ce dacă? Aceasta nu este țara ta!” – germană, în original).

În Germania discriminarea de gen ținea de trecut; porțile aviației erau deschise oricui se simțea capabil să le pășească pragul. Să ne amintim că în anul în care Smaranda urma cursurile de pregătire pentru salturile cu parașuta, Elly Maria Frida Rosemeyer-Beinhorn, o tânără din Hanovra (născută la 30 mai 1907), începea antrenamentele de pilotaj, tot în Berlin, reușind să obțină licența în anul următor.

Elly devenea în scurt timp un expert în acrobație aeriană, definitivă un zbor solo către Africa în 1931 și, în 1932, realiza un zbor în jurul lumii pentru care era răsplătită cu prestigioasa cupă Hindenburg (au urmat mai multe zboruri pe distanțe lungi, iar la mijlocul anilor 1930 Beinhorn a stabilit mai multe recorduri, cum ar fi zborul peste trei continente într-o singură zi).

Despre momentele petrecute în Berlin, când a efectuat saltul său de brevetare, domnișoara Brăescu se va destăinui redactorului Ion Dragomir, de la cotidianul *Universul* în anul 1935.



**Lăsați-mă să zbor!**

Este titlul unui nou și senzațional reportaj a cărui publicare va începe în curând, în coloanele ziarului

**UNIVERSUL**

**Lăsați-mă să zbor!**

Este povestea, rând pe rând tragică, eroică, plină de peripeții și de neprevăzut a inimoasei noastre aviatoare

Scrisă după date și documente autentice de **ION DRAGOMIR**

**SMARANDA BRAESCU**

reportajul acesta va apare în curând, ilustrat cu numeroase fotografii în text

*Fotografie publicată în cotidianul Universul în anul 1935, care anunță serialul de 14 reportaje – interviu, realizate în lunile octombrie și noiembrie 1935 de reporterul Ion Dragomir.*

*Colecția Bibliotecii Academiei Române*

Condeier talentat – și, cu siguranță, subjugat de personalitatea și realizările Smarandei – ziaristul va da luminii tiparului o lungă serie de sensibile relatări, strălucind în calde inflexiuni. Iată mai jos un pasaj relevant pentru etapa despre care vorbim.

*Un prânz copios urmat de un salt în gol*

(articol semnat de Ion Dragomir, *Universul*, anul 52, nr. 297, luni 28 octombrie 1935)

*„Smaranda Brăescu se afla la Berlin, de două zile numai, spre a-și cumpăra o parașută, de la fabrica Schrender (Schröeder – n.a.).*

Heinecke, inventatorul și constructorul parașutei, o luase în primire încă de la gară, o călăuzise prin capitala Reichului și acum îi da lecții de chipul în care trebuie „chitită” parașuta, spre a se desface convenabil, în momentul azvârlirii în gol.

– O singură cută prost așezată, este deajuns, uneori, spre a împiedica umbrela să se deschidă. Fii deci atentă Freulein (Fräulein în germană, original – n.a.) Brăescu. Nu te grăbi, nu te emoționa...

Smaranda nu se grăbea și nu se emoționa. Potrivit instrucțiunilor lui Heinecke întindea pânza de mătase pe parchet, îi aduna sforile una câte una în mănunchi, apoi începea să o chitească ușor, cu băgare de seamă, ca pe o rochie de mireasă.

Dar oare, pânza aceea de mătase albă, imaculată, nu avea să fie rochia ei simbolică de mireasă a văzduhului?...Se logodise cu el încă de mult, de pe când era copilă, privea la Hănțești, lângă Tecuci, zbârnăietoarele avioane ale grupului de aviație. Uneori treceau atât de jos, pe deasupra caselor încât Smaranda vedea capul pilotului, negru ca o mogâldeată și-i făcea semn cu mâna, urmărindu-l din ochi până ce dispărea înghițit de orizontul cenușiu.

– Parașuta e instrument tot atât de precis ca și un cronometru, Fraulein (Fräulein în germană, original – n.a.) Brăescu, continuă să vorbească Heinecke, pe un ton oarecum doctoral. Numai un accident neprevăzut poate împiedica o parașută să se deschidă. Dacă înlăturăm puțința oricărui asemenea accident nu avem a ne teme de nimic...O parașută bine chitită este o parașută deschisă.

Cât se zbatuse ca să ajungă până aici! Câți ani de mizerie, de umilințe și de trudă, reprezenta clipa aceasta!...Eu, fată săracă, de plugari. Cu greu făcuse șase clase de liceu, apoi intrase la școala Belle Arte. Voia să învețe o meserie, datorită căreia să poată câștiga bani, cât mai mulți bani cu care apoi să plece în străinătate, la o școală de pilotaj.

Cineva îi spusese: – „La Seores, lângă Paris, se află o manufactură de ceramică, alături de școala de pilotaj a uzinelor Breguet!” .

„Așa?... Atunci voi studia ceramica”, hotărâse ea. Și s-a înscris la Belle Arte.

Asta ca și cum pentru a te îmbăta cu vin de Xeres, te-ai apuca mai întâi să înveți limba spaniolă. Dar ce importă...

Studiind ceramica la școala de Belle Arte, Smaranda Brăescu n-a ajuns la Sevres, ci la Berlin. E mai aproape... A găsit o doamnă de suflet, d-na Elena Muscan, care i-a împrumutat „pe cuvânt”, șaizeci de mii de lei, spre a-și cumpăra parașută.

Smaranda Brăescu își făcuse socoteala că e mai ușor să te faci pilot, dacă mai întâi ai brevetul de parașutist. Dacă nu putea să-și realizeze visul altfel, decât jucându-și viața, atârnată de un smoc de frânghii la capătul unui cearceaf de mătase, avea s-o facă și pe asta.

– Sunt mulțumit de d-ta, Fraulein (Fräulein – „domnișoară” în germană, original – n.a.) Brăescu, îi declară pe nepusă masă Heinecke. Vom merge să prânzim, iar după masă, dacă vrei, vom face prima probă de lansare a parașutei.

– Cu manechin sau cu sac de nisip? întrebă Smaranda naivă.

– Ce manechin? Ce sac?

– La noi, în România, bâigui ea, așa se încearcă parașutele.

– „So”...se miră Heinecke. Și nu vă e milă de bietul manechin?

– Mde!

– Ei bine, la noi, în loc de manechine întrebuițăm oameni... După masă, deci, dacă nu vezi nimic împotriva, ai să faci prima d-tale scoborâre cu parașuta.

Smaranda Brăescu făcu un efort spre a înghiți un nod sec care i se oprise în gât.

– Hm!... De!... bâgui ea. Atunci, poate ar fi mai bine să nu mai prânzesc.

– De ce să nu prânzești?

Ea râse, hotărâtă deja să înfrunte curajoasă proba care-o aștepta:

– Bucătăria nemțească e așa de grea... O să atârni cu câteva kilograme mai mult...

Un prânz îmbelșugat, ales, stropit cu vin de Rin și încununat cu șampanie, într-un restaurant chiabur de pe Unter dem Linden.

– Nici nu mai știu ce să mănânc, se fâstâcește Smaranda. Prea sunt multe feluri pe listă... Și-apoi, de ce îmi oferiți șampanie.

Heinecke se scoală solemn, ridicând paharul:

– Ca să ciocnim împreună în sănătatea și pentru izbânda primei românce care astăzi, pe aerodromul din Staaken, se va lansa cu parașuta.

Inima fetei a prins să bată vertiginos, ca biciuită de cravașă nevăzută. Știa bine că într-o zi avea să se întâmple și asta... Totuși, nu se aștepta ca ziua aceea să fie atât de apropiată. De-abia avusese timp să respire aerul Berlinului.

– Dumnezeu mare!... Cum am să pot sări domnule Heinecke? Am pantofi cu tocuri înalte.

– Nu face nimic!... În drum spre aerodrom cumpărăm alții, cu tocuri joase...

– Bine, dar...

Constructorul o privește pieziș:

– Afară numai, dacă nu v-ați răzgândit în ultima clipă. Sunt multe persoane al căror curaj se topește...

– Prea bine, i-o rețeză Smaranda scurt. Mă voi azvârli cu parașuta...

– Și prânzul continuă, într-o atmosferă de falsă voie bună. Fiecare din cei prezenți, căci Heinecke a mai invitat și alte persoane, caută să alunge obsesia aceluia gând funest, care procedează orice încercări de a sfida moartea.

E cu neputință să-ți imaginezi o aruncare cu parașuta, fără ca acea chinuitoare întrebare: „Se va deschide? Nu se va deschide?” să nu-ți tortureze ființa, ca un fier roșu înfipt în adâncul creierului?!...

Pe aerodromul de la Staaken, avionul din care Smaranda Brăescu avea să facă prima ei coborâre cu parașuta, decolase ... motoarelor dezlănțuite ca niște fiare întărâtate. La bord, în afară de piloți se afla Heinecke și Smaranda.

Formalitățile plecării au fost scurte și oarecum lugubre. O comisie a verificat parașuta, apoi a poftit-o pe Smaranda să iscălească o hârtie, plină cu scriere mărunță de mașină.

– Ce-i asta?

– Înțelegi, a explicat roșindu-se președintele comisiei, s-ar putea întâmpla... parașuta funcționează perfect... fatalitatea însă... atunci rămâne chestiunea răspunderilor...

– A! Da!

*Smaranda a luat tocul. Și pentru că mâna-i tremura ușor și-a stăpânit emoția și a semnat în josul hârtiei cu parașa apăsată, ca o tăietură de cuțit în însăși pielea fatalității...*

*Haberner, directorul fabricii de parașute Schrender se ascunsese în fundul unui hangar:*

*– Sunt bolnav de inimă și nu pot să văd asemenea spectacole. Îmi plac parașutele numai întinse frumos, pe parchetul magaziei.*

*– D-ta nu te-ai lansat niciodată cu instrumentele d-tale? îl întrebă un pilot.*

*– Asta-i acum! se apără bietul Haberner. Parcă farmacistul e obligat să înghită hapurile de stricnină pe care le fabrică... Eu stau aici liniștit... Să-mi comunicați rezultatul.*

*Între timp, avionul se urcase la opt sute de metri.*

*Ușa cabinei era scoasă, pentru ca parașutista să nu fie stingherită în mișcări. Pe pământ, hangarele se făcuseră mici ca niște cutii de țigări, iar lanurile cu grâu din apropiere păreau pietricele dreptunghiulare ale unei uriașe fețe de masă.*

*– Springen-Sie! Sări!... răcni deodată Heinecke, făcând un semn poruncitor către Smaranda Brăescu.*

*– Ce spui? întrebă ea, nepricepând cuvintele din pricina zgomotului făcut de motoare.*

*– Sări!...porunci a doua oară constructorul.*

*– O clipă, nemăsurat de lungă; Smaranda șovăi, cu inima strânsă ca într-un clește.*

*Să sari... Să te arunci în gol... Să fii la cheremul aceluia accident de care vorbea Heinecke și care poate sau nu să se producă... Jos, la pământ, ajungi o masă informă de carne, sânge și oase... Un salt cu parașuta e un fel de încercare de sinucidere... În momentul în care privești în jos, tot curajul îngrămadit de ani de zile, se spulberă ca un balonaș de cauciuc pe care-l înțepi cu acul. Pac!... Și n-a mai rămas nimic...*

*Să sari... Când nu ești decât o copilă... Când viața-ți stă înaintea, bună sau rea, frumoasă ori hâdă, îmbelșugată sau mizeră... Când nimeni nu te obligă să-ți joci zilele, la capătul unor frânghii subțiri ca niște sfori...*

*– Springen-Sie! Ordonă pentru a treia oară Heinecke.*

Atunci tot ce era mândrie de rasă, temeritate, voință, se concentrează în gesturile Smarandei.

– Ce crezi, neamțule, că mi-e frică? Îl sfidă mândră.

Păși afară din cabină. O clipă, șezu suspendată de bara de sprijin.

– Doamne, fie-ți milă de mine!...

În acea zi, prima femeie româncă a coborât cu parașuta, pe aerodromul Staaken, de lângă Berlin.

Seara, într-un cerc de prieteni, fabricantul de parașute se lauda bând pahar după pahar un minunat vin de Rin:

– Azi am făcut cea mai frumoasă coborâre din viața mea. Parașutele mele sunt infailibile.”

Era 5 iulie 1928. România își avea prima femeie care sărea cu parașuta. Pe harta Europei eram a cincea țară care se putea mândri cu o parașutistă brevetată, după Franța, Uniunea Sovietică, Cehoslovacia și Elveția.

Povestea primului salt relatată în articolul din *Universul*, chiar și ușor diluată de scurgerea a peste șapte ani de la producerea evenimentului, impresionează prin naturalețea abordării. Transpare cu claritate poziția ziaristului față de îndeletnicirea aleasă de Smaranda. Aceasta alege să sară din avion „jucându-și viața, atârnată de un smoc de frânghii la capătul unui cearceaf de mătase”, când mulți cred că „(...) Un salt cu parașuta e un fel de încercare de sinucidere”. Este o teamă profundă pe care ziaristul bucureștean nu și-o ascunde, dar este și admirație pentru persoana capabilă să înfrângă această teamă.

Cu siguranță tumultul din inima Smarandei aflată la primul ei salt a fost amplu. Desprins de țărâna-mamă, omul simte fiori, oricât de curajoasă îi este firea. Suspendat în nemărginire, muritorul se gândeste la aripile îngerilor care-l pot conduce jos, pe sol, în siguranță.

Dealtfel, Smaranda însăși descrie senzațiile cu care se confruntă în timpul coborârii cu parașuta întrebată fiind de jurnaliști (relatează ziaristul H. Soreanu de la *Realitatea Ilustrată*, conform [https://ro.wikipedia.org/wiki/Smaranda\\_Brăescu](https://ro.wikipedia.org/wiki/Smaranda_Brăescu)).

Iată ce spunea eroina aerului:

„– Ești curios să știi, ce senzații stranii am, când mă aflu suspendată în nemărginire, între cer și pământ? Ar trebui o atență și meticuloasă notație psihologică, care să înregistreze clipă cu clipă, sbuciumul și frământarea mea intimă.

Cu două zile înainte, sunt prada unei stări de spirit particulare. Nu se poate descrie. Se simte.

În sfârșit, am ajuns pe stadion. Mecanicii mi-aduc parașuta. Trebuie s-o aranjez. Îmi tremură tot corpul, dar mâna lucrează calmă, liniștită, cu precizie matematică, cu calcul științific. Când m-am urcat în avion și când se îndepărtează de pământ, am nervi. Sâcâitori, enervanți. Avionul face câteva viraje. Căutăm locul prielnic pentru săritură.

Ei bine, se întâmplă atunci un fenomen surprinzător, a cărui taină n-am reușit încă s-o descifrez. Nervii îngheață. Nerăbdarea se risipește. Starea aceea particulară se pierde în înălțimi... Intervine calmul. Lucrez cu atâta tact și cu atâta sânge rece, încât, mai târziu, în ceasurile mele de insomnie și de meditație, mă minunez singură.

Dar, iată, am ieșit din cabina avionului. Cu o mână crispată, cuprind bara rece, mă uit în jos, privesc terenul, privesc altimetrul, care indică înălțimea, fac o rugăciune mută... și-mi dau drumul. Din momentul în care mă arunc și până când se deschide parașuta, trec prin cele mai grozave chinuri. Mă întreb înfrigurată: se deschide ori nu se deschide? Două alternative: moartea sau viața. Secundele mi se par ceasuri. Inima îmi stă în loc.

În sfârșit, simt o scuturătură puternică. Parașuta s-a deschis! Nu-ți poți închipui, câtă dragoste porți în aceste momente pânzei aeriene, care te-a salvat! Mă uit în jos, mă uit în toate părțile. Se aud : murmurul mulțimii, aplauzele, muzica.

La 100 metri deasupra pământului, trec prin al doilea sbucium. Simt că vin prea repede. S-ar putea să cad sdrobită în țărână. Nu mi-e teamă de moarte, m-ar dura o invaliditate, dar m-ar chinui mai greu insuccesul...”

Un lucru este cert: Heinecke și-a făcut treaba „ca la carte” și aceasta transpare și în mărturisirea Smarandei. Ea recunoaște că, deși asaltată de emoții puternice „Îmi tremură tot corpul...”, reușește să le domine și „mâna lucrează calmă, liniștită, cu precizie matematică, cu



*calcul științific*". Această declarație reprezintă dovada pregătirii de calitate primită în Germania, dar și atenția deosebită și seriozitatea în lucru investite de Smaranda pe durata acesteia. Domeniul atât de riscant al saltului cu parașuta se transformase dintr-o atracție instinctivă într-o vocație.

Smaranda, o ființă umană deosebit de norocoasă – am putea spune – reușise, cu mari eforturi, este drept – să descopere care-i sunt adevăratele resurse, la ce putea pretinde că se pricepe cu adevărat. Sunt nenumărați oameni care nu reușesc să se regăsească și să se definească pe parcursul vieții lor. Tânăra femeie din Hănțești știa acum cine este și ce drum i se deschide în față.

Cuvintele acestea sună memorabil: *„Nervii înghiață. Nerăbdarea se risipește. Starea aceea particulară se pierde în înălțimi... Intervine calmul. Lucrez cu atâta tact și cu atâta sânge rece, încât, mai târziu, în ceasurile mele de insomnie și de meditație, mă minunez singură”*

Din cenușa dezamăgirilor, a refuzurilor și ignoranței, se născuse o pasăre.

Iar locul ei era pe cer.

## Salturile consacrării – extaz și agonie

*„Nu ai un suflet. Ești un suflet. Ai un trup.”*

Clive Staples Lewis

(scriitor britanic)

Ecourile reușitei sale din Berlin au ajuns cu mică intensitate pe plaiurile natale. Deși spera cu îndârjire să depășească refuzurile încăpățânate ce-i blocau accesul spre mult-râvnita școală de pilotaj, Smaranda constata că atitudinile contrare nu se schimbaseră. Cu sau fără brevet internațional de parașutism, ea tot nu găsea înțelegere atunci când solicita să fie admisă într-o școală militară de pilotaj,

pentru a învăța să „strunească aeroplanul”. *„Femeilor nu le este permis să intre în aviație, deoarece nu au stăpânirea de sine necesară și țara nu are avioane de pierdut”* – aude ea. O palmă peste obrazul celei care executase un salt cu parașuta după numai trei zile de pregătire la sol!

Este drept, legislația în vigoare nu permitea ce-și dorea Smaranda, iar alternativele așa-zis civile – *A.R.P.A.* și *Aeroclubul Albastru* – erau asociații aflate la început de drum, care se zbăteau să facă rost de resursele financiare necesare bunei funcționări (achiziția de aeronave, angajarea instructorilor, pregătirea infrastructurii specifice, asigurarea carburanților, uleiului de motor și a pieselor de schimb). Am ales să folosim expresia „așa-zis civile” pentru că în toate asociațiile, societățile și organizațiile înființate în sprijinul și pentru popularizarea aviației, nucleul membrilor și instructorilor era format din militari sau foști militari.

Asociația Română pentru Propaganda Aviației (*A.R.P.A.*) a luat ființă ca o societate civilă în anul 1926 cu scopul declarat de a sprijini dezvoltarea aviației în țara noastră. În scopul atragerii de fonduri asociația a publicat articole în presa vremii, a organizat conferințe, expoziții, serbări, mitinguri aviatice și concursuri dotate cu trofee și premii în bani (Cupa „M. Zorileanu”, Cupa „V. Craiu”). De asemenea, în programul *A.R.P.A.* s-au regăsit zboruri de agrement cu pasageri, colecte, baluri pentru strângerea donațiilor și subvențiilor, iar membrii cooptați și simpatizanții contribuiau pe bază de cotizație. Primele 5 aparate de zbor ale societății *A.R.P.A.* au fost achiziționate în anul 1928. Două dintre acestea au participat la activități aeronautice internaționale, cum ar fi Concursul Miciei Antante și Poloniei, ori concursurile aviatice naționale organizate de țările cu care România avea încheiate tratate de alianță.

Aeroclubul Albastru a fost înființat în decembrie 1926 la București, având ca președinte pe Temistocle Andreescu și secretar general pe căpitanul Alexandru Bibescu. Cu un avion pus la dispoziție de acest aeroclub echipajul Traian Burduloiu – Gheorghe Iacobescu (personal navigant) și Mihail Negru (însoțitor de zbor în calitate de ziarist) a realizat raidul capitalelor europene, între 25

septembrie și 14 octombrie 1928, fiind parcursă o distanță totală de 12.015 km.

Membrii cu drept de decizie de la *Aeroclubul Albastru* par să fie mai înțelegători față de insistențele tinerei parașutiste. Nu îi acceptă cererea de a fi primită la cursurile de pilotaj, dar măcar îi ascultă planurile. Iar ea „plusează” cu îndrăzneală: vrea să se pregătească pentru recorduri în saltul cu parașuta. Recordul național, cel european și – de ce nu? – recordul mondial absolut. Tot ceea ce solicită este să fie acceptată în avioanele care execută zboruri la înălțime. De acolo, va fi treaba ei!

Un nou refuz. Dar, măcar de această dată, Smaranda nu mai are parte de zâmbete malițioase ori argumentări ofensatoare. I se spune că ceea ce-și dorește ea costă bani. Deloc puțini și greu de obținut chiar și la nivel de grup organizat. Practic, ceea ce i se solicită este să cumpere din banii ei carburantul și uleiul de motor necesar pentru zborurile pe care le solicită. Pentru că ea își dorește să execute salturi de la altitudini pe care doar aparatele de zbor cele mai puternice le pot atinge. Și chiar și așa, motoarele acelor avioane ar fi supuse unui regim de turație foarte ridicat și întins în timp. Pentru carburant se pot găsi unele ajutoare, i se spune, dar uleiul de motor este scump și greu de procurat. Deci, poate se va gândi să renunțe...

Ați văzut vreodată un râu curgând la deal? Fata cu cozi lungi, curgând împletit pe umerii firavi pur și simplu nu cedează. Râul din inima ei este năvalnic și de neoprit, deși rostirea îi este domoală, vocea adesea șoptită, iar ochii sfielnici. Pur și simplu nu acceptă refuzul, așa că le propune în septembrie 1928 celor de la *Aeroclubul Albastru* să o includă în agenda activităților demonstrative pe care le vor organiza în următorii doi ani. Să îi permită să apară la mitinguri, show-uri aviatice și concursuri, unde va sări cu parașuta pentru desfătarea publicului. Din aceste apariții care vor contribui la creșterea nivelului de interes și, implicit, la sporirea încasărilor, să i se plătească o cotă-parte. Astfel va putea să strângă bani pentru ulei, carburant, sau ce-o mai fi nevoie.

Ce faci cu un tăciune ce nu-și leapădă sclipirea fierbinte a focului orice i-ai face? Îl plimbi dintr-o mână în alta, sufli peste el – poate, poate se va stinge! – dar, într-un final, îl lași să nască flacăra pentru care există. Și Smaranda învinge.

Trebuie spus aici un lucru: pentru Smaranda, saltul cu parașuta nu reprezenta sensul, ci doar scopul. Floarea de mătase albă ce-o ajuta să plutească printre nori era doar un mijloc prin care se putea apropia de avioanele ce-i înflăcărau imaginația. Dar ceea ce-și dorea cel mai mult era să poată zbura, în calitate de pilot. Și dacă doar saltul cu parașuta era calea pe care putea pași spre ideal, ea o va urma. Hotărăște să sară la mitinguri pentru a se face cunoscută, pentru a aduna capital de simpatie și, pe baza acestuia, să-și poată face glasul mai bine auzit: *„Lăsați-mă să zbor!”*

Prima ocazie i se oferă la mitingul aerian organizat de Aeroclubul Regal Român în cooperare cu aviația militară în data de 26 octombrie, pe aerodromul Băneasa. Se dorea pe această cale celebrarea zborului extraordinar realizat de Burduoiu-Iacobescu prin care acești temerari depănaseră un fir neîntrerupt pe bolta cerului între București și celelalte capitale ale Europei.

Pe afiș figurau invitați de seamă, iar Smaranda urma să execute un salt în tandem alături de doi dintre cei mai în vogă parașutiști ai momentului: instructorul său german Otto Heinecke și americanul Leslie Leroy „Sky High” Irvin. Acesta din urmă era și el un as al domeniului. În timp ce germanul era inițiatorul (și susținătorul) saltului executat cu parașuta declanșată de un cablu fixat în carlingă, Irving milita pentru libertatea de decizie a săritorului, preferând comanda manuală de declanșare. El demonstrase cu succes posibilitatea efectuării unui astfel de salt în aprilie 1919, deasupra aerodromului McCook din Ohio, devenind primul parașutist militar capabil de o astfel de performanță. Saltul a fost executat de la altitudinea de 450 de metri, dintr-un biplan Havilland DH-9.

Prezența lui Leslie L. Irvin la mitingul din România avea și scop de promovare comercială pentru parașutele create de el. Dând dovadă de un spirit antreprenorial specific – am putea spune –

„nepoților Unchiului Sam”, Irvin avea deja propria companie (Irving Air Chutes) ce realiza parașute și care deschisese o filială și în Marea Britanie, din 1926 (<https://www.irvingq.com/>). Ca o mențiune, brandul Irvin & GQ Parachute s-a menținut pe piață până în prezent, în Europa funcționând 4 unități de producție, cu peste 300 de angajați (Llangeinor, Bridgen, Letchworth – Regatul Unit și Toulouse – Franța).

### *Meetingul de aviație*



*(Photo «Oglinda Lumii»)*

Parașutista română d-șoara Smaranda Brăescu, alături de parașutistul Heinecke.

*La parachutiste roumaine M-lle Smaranda Braescu à côté du parachutiste Heinecke.*

*Die rumänische Fallschirmheldin Frl. Smaranda Braescu und der deutsche Fallschirmkünstler Heinecke*

*Revista Oglinda Lumii,  
3 noiembrie 1928*

Revista *Aripa* nr.3 din 26 octombrie 1928 ne oferă programul complet al evenimentului, în exprimarea specifică timpului:

### **Marele miting aerian de la 26 octombrie 1928**

Organizat de Aeroclubul Regal al României pe aeroportul Băneasa.

*„Conform programului la ora 16,35 s-au efectuat lansări cu parașuta din avion, executate de:*

*– Parașutista română Domnișoara Smaranda Brăescu, elevă a Școlii de Arte Frumoase, brevetată a casei Schröder din Berlin.*

*– Celebrul Inventator și parașutist, Dul. Heinecke, atât de cunoscut și apreciat de publicul român, a cărei parașută a fost adoptată și la noi.*

– *Celebrul inventator și parașutist englez (de fapt, american – n.n.) Irving, a cărui model de parașută este adoptat în Statele Unite și Anglia.*

*Prin aceste participări, mitingul aerian al acestei toamne ia proporțiile uneia din cele mai mari manifestații similare care s-a produs în Europa. Numerele înscrise în acest program, cele mai interesante și frumoase ce puteau fi, programul bogat similar cu cele mai reușite mitinguri din Anglia, Franța și Statele Unite. Alături de aviatorii frunțași ai aviației noastre: Cpt.av. Cașolțeanu, Lt.av. Tase Rotaru, Lt.av. Nae Iliescu (Mitrălieră), Lt.av. Gheorghe Ștefănescu (Gogu), Plt.av. Maximilian Manolescu (Max), Lt.Col. Ștefan Protopopescu, Cpt.av. Romeo Popescu, Cpt.av. Traian Burduloiu, Mr.av. Emanoil Ionescu. Aviația română atât de bogată în jertfe, dar și în reale succese.”*

Prestația Smarandei la acest miting aerian reprezintă un succes absolut, publicul salutând cu fierbinte entuziasm saltul ei. După aterizare, multe persoane au rupt cordoanele de siguranță și s-au grăbit să o îmbrățișeze, astfel încât eroina zilei s-a aflat chiar în pericol de a fi înăbușită sub potopul de simpatie.

Iată cum relatează, succint, ziarul *Aripa* nr. 4/15 din noiembrie 1928:

*„În ziua de 26 octombrie 1928 a avut loc mitingul aerian organizat de ACRR (Aeroclubul Regal Român – n.n.), cu concursul Aeronauticii Militare, a firmelor de navigație aeriană și a unor case străine constructoare de avioane. Miting de mare anvergură așa cum se întâlnesc pe marile aerodroame ale apusului: Hendon, Tempelhof, Le Bourget, etc.*

*Aruncările în parașută a Drei. Smaranda Brăescu și a Dlor. Heinecke și Long au impresionat adânc, Dra. Brăescu sare pentru prima dată acasă în țară la noi, entuziasmul publicului spectator care rupsesse cordoanele, în aripa dreaptă, pentru a o întâlni prima, ajunsese până aproape de sufocarea simpaticeii parașutiste.”*

Nicolae I. Staicu-Buciumeni oferă și el informații despre debutul național ca parașutistă al îndrăzneței tinere, în cartea sa *Anii de glorie ai Smarandei Brăescu* (pag. 27), redând momentele prin chiar „vocea” eroinei:

„Vorbind despre aterizare, fiica plaiurilor moldave a declarat: «Am văzut stele verzi, și mijlocul îmi era curmat». Destăinuirea se află în jurnalul său. “Iar mulțimea era să mă înăbușe, continuă parașutista, că de abia am avut glas să strig: lăsați-mă că mă omorâți””.

Anul 1929 îi oferă multiple ocazii să-și îmbunătățească tehnica de salt, să-și crească popularitatea și, implicit, șansa de a colecta banii necesari planurilor de stabilire a unor recorduri. Smaranda participă la mitingurile aeriene de la Băneasa (30 iunie), Brașov (21 iulie), Brăila (11 august), Cluj (3 noiembrie) și Galați (6 decembrie).

Are parte și de peripeții, unele generatoare de suferințe. Astfel, la Brașov, avionul de tip Junkers destinat inițial pentru urcarea la punctul de lansare se confruntă cu probleme tehnice la motor imediat după decolare și aterizarea dură care a urmat i-a zdruncinat serios coloana. Ignoră durerile și urcă într-un Potez XV A.2 de unde se lansează cu succes. La Brăila, are parte de o profundă spaimă: curenții de aer din apropierea solului îndreaptă parașuta către apele Dunării. Traectoria periculoasă, observată și de cei de la sol, stârnește emoții vii, dar nu-i nimic de făcut; totul este la cheremul naturii. Smaranda își amintește că în acele clipe și-ar fi dorit să știe să înoate „ca o știucă”, dar ce folos? – spunem noi. Dacă ar fi avut neșansa de a fi condusă de vânt deasupra apei, costumul amplu și greu ce urma să se îmbibe de apă și volatura parașutei împreună cu suspantele i-ar fi diminuat dramatic șansele de supraviețuire. În final, aterizează pe mal și răsuflă ușurată. Încrederea ei în milostenia cerească nu se va zdruncina.

La Cluj decide să sară chiar dacă era într-o formă fizică precară – suferise o luxație la brațul drept. O va face din mândrie națională, pentru că programul mitingului includea un salt cu parașuta executat de un săritor invitat dintr-o țară străină. Smaranda a dorit să fie un român primul pe cerul Clujului adus la patria-mamă cu atâta jertfă în Războiul de Reîntregire. Sortii nu i-au fost favorabili, însă. Și de această dată curenții de aer din apropierea solului i-au influențat negativ traectoria de coborâre și au îndreptat parașuta către o lizieră de arbori înalți. Parașuta a rămas agățată în ramurile superioare ale

unui copac maiestuos și Smaranda a fost nevoită să aștepte aproape o oră intervenția salvatoare.

Legat de acest eveniment Smaranda Brăescu relatează:

*„Am făcut la Cluj o lansare pe care trebuia să o fac cu orice preț, cu toate că aveam un braț luxat, pentru că fusese pus în program un străin și nu vroiam să-l las să facă primul salt cu parașuta în capitala Ardealului, trebuia făcut de un român.*

*Am sărit atunci de la 900 de metri și am căzut într-un copac unde am rămas o oră, negăsindu-se mijocul pentru a fi coborâtă din vârful pomului. Unii au propus să se taie copacul, alții mai practici au propus să se taie numai crăcile. Cele câteva sute de oameni adunați jos, au reușit să facă un moment de liniște, când am putut să le spun să cheme pompierii. Până au fost anunțați, până au înhămat caii, până au întors scara să mă dea jos, a trecut o oră, iar mâna mi se umflase grozav, am plecat din pom direct la spital.”*

Parașuta de producție germană pe care o folosește se dovedește un prieten credincios, la fiecare salt. Dificultățile pe care le întâmpină și care-i produc cele mai mari suferințe și emoții se produc în clipele de dinaintea contactului cu solul. Acest aspect se datorează lipsei totale de manevrabilitate a echipamentului.

Constructorii de parașute din acea perioadă se concentrău exclusiv pe două elemente: promptitudinea și siguranța deschiderii volaturii și viteza de cădere (care varia între 3 și 5 metri pe secundă, de la model la model). Nu se ajunsese la performanța tehnică de se concepe fante de ghidaj în volatură acționate prin intervenția parașutistului asupra suspantelor. Aceste inovații, care vor permite săritorilor să exercite un control eficient asupra parașutei vor apărea după Cel De-al Doilea Război Mondial. Astfel, punctul de aterizare și intensitatea contactului cu solul nu puteau fi nici măcar approximate. Săritorul cu parașuta era efectiv la cheremul curenților de aer care acționau diferit de la un etaj aerian la altul și puteau produce schimbări dramatice în dinamica plutirii spre aterizare.

Observăm că problemele intervenite la aterizare înregistrează un crescendo în seria de salturi pe care Smaranda le execută în 1929.



Anul 1930 nu-i recunoaște îndrăzneala, ci îi procură cel mai serios accident, cu grave urmări.

După o serie bună de salturi desfășurate cu ocazia unor mitinguri aviatice și activități de propagandă și de colectare de fonduri pentru diferite cauze nobile (Smaranda sare la Iași – 25 mai, Cernăuți – 18 iunie și Oradea – 14 iulie), vine rândul mitingului de la Satu Mare, organizat în 17 august.

Deja afectată de accidentările anterioare, chinuită și de un reumatism (de care amintește și în jurnalele sale), poate obosită de intensele solicitări ale ultimilor doi ani, Smaranda afișează o dispoziție sumbră înaintea saltului. Știe că printre cei adunați la eveniment se află și fratele geamăn, Panait, ce-și are garnizoana de reședință în Satu Mare. Nu putea să lipsească de la așa ceva, deși inima îi este strânsă. Cum poate o fată delicată să facă așa ceva? Dumnezeu s-o aibă-n pază!

Desprinderea de aeronavă decurge bine, parașuta – fidela ei prietenă – „înflorește” în primii 25 de metri de cădere liberă. Totul pare să fie „în grafic”, smucitura care semnalează declanșarea corectă îi calmează starea de surescitare care a însoțit-o și în carlingă, pe timpul zborului ascensional. Se îndreaptă lin către sol, ca o petală în finalul primăverii...

Dar surpriza intervine în apropierea solului. Rafale intense de vânt, izbucnite brusc, o duc în derivă în direcția satului Micula, aflat nu departe de granița cu Ungaria. Viteza de coborâre crește, poziția față de sol descrie un unghi ascuțit, Smaranda simte cum parașuta începe rotația aceea periculoasă ce-o va împiedica să se pregătească pentru momentul dur al aterizării. Își pierde reperele. Este foarte aproape de sol, dar nu poate controla căderea și asta o neliniștește. Un copac defilează în flancul ei... nu-și dorește o altă „experiență clujeană”, dar are disperată nevoie de o frânare! Se agață de crengile copacului, cu un ultim efort calculat. Eliberată brusc de greutatea sa ce-o ținea tensionată, volatura parașutei devine inertă, se pliază în falduri largi și eroina noastră cade brusc de la 3-4 metri, izbindu-se și de trunchiul copacului. Picioarul de contact geme, oasele se frâng în

două locuri. Are fracturi la oasele bazinului și la coaste. Este transportată de urgență la spital de Panait, care a urmărit îndeaproape traiectoria de coborâre, într-un automobil. Suferă o intervenție chirurgicală complicată dar competent condusă de un reputat medic local și va rămâne imobilizată la pat timp de aproape 6 luni, în ghips și bandaje protective.



*Pe patul spitalului, înțepenită în bandajele de ghips, Smaranda Brăescu așteaptă vindecarea cumplitelor fracturi suferite în accidentul de la Satu Mare*

*„Cele mai puternice suflete s-au născut din suferințe, cele mai puternice caractere sunt pline de cicatrici”* – spune, cu aleasă simțire Khalil Gibran (poet, prozator și filozof libanez). Smaranda Brăescu dovedise cu vârf și îndesat că are un suflet puternic și un caracter de neînfrânt. Dar trupul ei fragil începea să adune cicatricile pasiunii neînfrânate pentru zbor. Îngerul alb se izbise nemilos de țărâna ce-l născuse. Urmau durerea, tristețea, spaimile legate de viitor. Dar, undeva adânc în suflet, dincolo de umbra cicatricilor și perdeaua lacrimilor, pulsa speranța.

Smaranda nu va lăsa calda speranță să se stingă nici acum. Dragostea pentru Dumnezeu și speranța au fost cele mai credincioase tovarășe de drum ale acestei curajoase femei. Nu o vor părăsi nici pe patul de spital, ci îi vor alina suferința.

## Întâiul record

Timpul s-a scurs chinuitor de încet în spitalul din Satu Mare. Dar a lucrat în favoarea ei. Organismul a răspuns bine tratamentelor, oasele s-au sudat și durerile au scăzut în intensitate.

Urmările acestui accident o vor însoți pentru restul vieții, dar Smaranda știa să „strângă din dinți” când era vorba despre durere și suferință.

Dincolo de neplăcerile accidentului, planurile ei nu se schimbaseră.

În primăvara anului 1931 se externează și pleacă pentru recuperare în Cehoslovacia, la Piešťany, o renumită stațiune balneară din Cehoslovacia (actualmente pe teritoriul Slovaciei – n.n.), la invitația unei bune prietene. Apoi face o vizită la Berlin, unde încearcă să obțină de la firma Schröder & Co (cu care și semnase un contract de reprezentare pentru România) o nouă parașută, adaptată pentru salt de la altitudini superioare. Primește asigurări că solicitarea ei va fi onorată.

Revine în țară la începutul verii și începe demersurile necesare pentru a obține aprobare și sprijin în doborârea recordului feminin absolut la saltul cu parașuta.

Precum Sisif, regele Corintului, se opintea – a câta oară? – să împingă bolovanul la deal. Dar mai făcuse asta și cei care ajunseseră să o cunoască știau că nimic nu o va împiedica să reușească.

UNIVERSUL, vineri 1 noiembrie 1935,  
articol semnat de Ion Dragomir:

*„Smaranda Brăescu a stat șase luni la spitalul din Satu Mare ca să-și repare o fractură dublă a coapsei, o alta a oaselor bazinului precum și două coaste. În fiecare zi când se trezea înțepenită în bandajele de gips, cu tavanul alb drept cer și pereții drept orizont, închidea ochii jurând să nu se mai lanseze cu parașuta niciodată.*

*De cum a ieșit din spital a dat o fugă la gară, șontâc, șontâc, căci șchiopăta încă și a plecat la Berlin.*

*Se ducea să-și verifice parașuta și să facă unele modificări în vederea întrebuițării ei pentru încercări de record.*

*Când mori e pentru totdeauna. Când ai de înfruntat văzduhul nu te mai poți lipsi de beția înălțimilor. Ai plutit deasupra tuturor, vultur sau rândunică, ai simțit răcoarea vânturilor turbate, ai străbătut norii care de jos par grămezi de vată imaculată, ori de fum înecăcios, iar sus nu sunt decât o masă informă de ceață germinatoare de guturai și bronșită... Atunci vei continua să zbori.*

*Smaranda Brăescu a revenit în țară cu gândul să încerce să bată recordul feminin de lansare cu parașuta.*

*Trăim o epocă a recordurilor. Există recorduri serioase și neserioase, ridicole sau tragice. Recordul lansării cu parașuta este din acestea ultimele.*

*Cine vrea să încerce n-are decât să urce sus, cât mai sus, în înaltul cerului, ca de acolo să se arunce în gol și să coboare, vreme îndelungată, agățat de frânghiile parașutei, balansat de vânturi și zguduit de curenții de aer pe care îi străbate.*

*Iar dacă, ferească Dumnezeu, umbrela salvatoare nu se deschide, închideți numai ochii o clipă și închipuiți-vă spectacolul acelei căderi vertiginose, bolid de carne omenească, străbătând văzduhul.*

*Smaranda Brăescu vrea totuși să încerce să bată acest record. Momentul este bine ales. Inspector general al aeronauticii a fost numit generalul Lăzărescu, om tare înțelegător și bun român.*

*Smaranda îi cere o audiență și-i spune păsul ei.*

- Bine, fetițo, vei avea tot ce-ți trebuie. Chiar astăzi dau ordinele cuvenite.

Generalul Lăzărescu nu fâgăduiește fără să se țină de cuvânt. Se numește imediat o comisie formată din ofițeri de specialitate care să aleagă un teren favorabil încercării de record. Din fericire Bărăganul este aproape, câmpie vastă și plană.

Se dă apoi ordin numaidecât Grupului de aviație să pună la dispoziția Smarandei un avion „Breguet 29”. Când însă fata se prezintă la Grup, colonelul comandant vine și o gonește de pe aerodrom cu vorbe aspre, certărețe, în pofida ordinelor superioare.

Smaranda Brăescu începe să colinde pe la toți comandanții de unități de aviație:

- Rogu-vă, dați-mi posibilitatea să zbor! Am aprobarea generalului... Maiorul Vasiliu de la Centrul de instrucție de aviație Pipera i se face milă de biata năpăstuită. E un zburător căruia succesele altora nu-i tulbură somnul, nici echilibrul sufletesc, ci dimpotrivă, îl bucură.

- Avem aici, la Centru un „Potez”, nou nouț, oferat colonelului Negrescu, spune maiorul Vasiliu. Dacă domnul colonel ar voi să-l cedeze pentru câteva zboruri, cu dragă inimă ți-l pun la dispoziție.

- Bine, mă duc la dl. Colonel Negrescu.

Acesta o primește pe Smaranda Brăescu frățește:

- Îmi pare chiar bine că pot servi o fată inimoasă ca tine. Să ți se dea imediat avionul și tot concursul necesar. Și Dumnezeu să te ajute din plin.

Și astfel, datorită acestei generoase camaraderii, Smaranda poate începe zborurile de altitudine spre a se obișnui cu aerul rece și rarefiat al marilor înălțimi. Totul mergea bine.

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 întorcă la bază: unul din cauza unui defect la motor, iar celălalt din lipsă de benzină.



Plecarea într'un zbor de antrenament în vederea recordului feminin.

**Fotografie din presa vremii, prezentând-o pe Smaranda Brăescu pregătită să decoleze pentru un salt de antrenament**

*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-a 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 aceluiaș 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 țărani sosiți din toate părțile, se minunează, făcându-și cruce cu mâna la gură...*

\*

*A doua zi, M.S. Regele binevoiește a face cunoscut Smarandei Brăescu că i-a conferit Crucea de aur a Ordinului „Virtutea Aeronautică” pe care însuși A.S.R. principele Nicolae i-o înmânează cu prilejul unei recepții la Aeroclub.*



**PROFILES**

She is not beautiful. Of average height, slim, with a swarthy complexion, and black eyes under thick eyebrows, her hair braided up, she seems a paragon of kindness. She comes from a Moldovan village, Hăuțești, near Tecuci, and she proudly wears the peasant dress as a token of her old stock.

She was pupil of the Elena Doamna Oprphanage for girls — proof of domestic hardships. Then she went to the High School of Fine Arts, till, at 15, she decided to become a parachutist.

**THE IMPOSSIBLE  
MAY TURN POSSIBLE**

An imaginary interview with  
**SMARANDA BRĂESCU,**  
a flier and a parachutist  
of world repute

"Where did you get this idea? You knew very well what happened to Elena Stoinescu Caragiani when she applied for admission as a flier. 'You are a woman,' she was told and thus politely turned down."

"Being turned down doesn't matter. What matters is that on January 22, 1914, she got a French licence of pilot-flier issued by the International Aeronautics Federation. So, when I got the same answer to my application: 'You are a woman and therefore it is impossible', I wanted to prove by all means that the impossible may turn possible."

I notice she licks and 'sings' the words, as people from Moldova do. I think she is very shy. I ask the same question again:

"Why a parachutist?"  
"In 1928 there was a lot of propaganda for young people to become fliers. As my brother, Tache Brăescu, had been an air observer in a captive balloon in the First World War, I wanted to prove myself that he was no better than me. And then that men are not smarter than us, women. So I went to Berlin, to the famous Schroder & Comp. and I took the Heinecke parachute jumping course. There I got an international parachutist licence. I came back to Romania and I took part in every air force and civil aviation show."

"In 1930 you had just begun to make a name for yourself. You stayed in hospital for six months then. What had happened?"

"A stupid accident..."  
"Other women would have given up."

"I did not even think of it. In 1931 I asked our commander-in-chief for permission to beat the women's world record in the parachute jump. To be exact, in the Europe of those years the women's record was 4,000 m while in America it was 5,384 m."

On October 2, 1931, parachutist Smaranda Brăescu brought Romania the first absolute national record (men's and women's) and the first women's world record. Here is an excerpt from the testimony published by air lieutenant Alexandru Papană (1903-1943), acrobatics champion of Romania and of the two Americas. He flew the plane from which Smaranda



*Smaranda Brăescu and the famous pilot Alexandru Papană (left), a few minutes before the take-off to a national parachute jump record*



*Cripi*

## D-ra Brăescu, se lansează dela 6000 m. altitudine cu parașuta

D-ra Smaranda Brăescu, prima parașutistă română, și o figură foarte cunoscută în cercurile noastre aviatice, a obținut, în ziua de 2 Octombrie, recordul feminin de lansare cu parașuta, aruncându-se dela 6000 m.

Realizarea acestui record era unu din cele mai frumoase visuri ale d-rei Brăescu, care a făcut dovada unui admirabil curaj și a unei tenacități la fel.

Ca loc al performanței a fost aleasă câmpia Bărăganului, unde nu se găsesc păduri și unde așezările omeșești sunt foarte rare, — în scop de a se reduce la minimum primejdiile coborârii în deviere.

Lansarea s'a făcut dintr'un avion Potez, care, pilotat de locot. Papană, a decolat dela Pipera, evoluând apoi deasupra Bărăganului, la 6000 m. altitudine.

Descinderea s'a făcut în bune condițiuni, parașuta deschizându-se imediat.

D-ra Brăescu, extenuată de lipsă de oxigen, a coborât la 28 km. est de Slobozia, lângă linia ferată. D-sa și-a revenit repede în simțiri.

D-ra Smaranda Brăescu, — cu îndrăznețea sa acțiune care merită cele mai călduroase omagii, — a câștigat, pentru România, recordul feminin al lansării cu parașuta.

Revista „Aripi” și aeronautica noastră, în general, îi prezintă călduroase felicitări.

Recordul feminin anterior este de

4200 m., iar recordul pentru parașutiștii bărbați este de circa 7000 m.



D-șoara Smaranda Brăescu

... că înarmarea nu este înarmat numai pentru a apăra existența primejdii de puternicii ei vecini. Războaie de agresiune n'a făcut nicodată și nu va face nici de acum înainte. Inșă și acum o mai amenință unele primejdii. Societatea Națiunilor trebuie să găsească formula de garanție efectivă și reală, precum și a statelor între ele. În acest sens a vorbit d. Lafontaine, care a expus un punct de vedere foarte just. Garanția securității trebuie completată cu controlul dezarmării. România va aduce și ea o contribuție reală la problema reducerii armamentelor.

### Cuvântarea d-lui Palmade

D. MAURICE PALMADE (Franta) aprobă întru totul formula propusă în raportul general care preconiza reducerea armamentelor pe cale bugetară. În felul acesta s'ar permite controlul parâmentului, precum și al opiniei publice. Formula aceasta ar aduce și o mare ușurare bugetelor, care sunt astăzi desechilibrate în toate țările. Va trebui acum să se studieze modalitatea practică a acestui idel.

Delegația franceză se rîlizază și la amendamentul belgienilor, care au propus organizarea unei forte internaționale defensive puse la dispoziția Societății Națiunilor.

### Să dispară dinst'ncia între invinși și invingători

D. JOOS (Germania) constată că în comisia pregătitoare a dezarmării...

## D-ra Brăescu deține recordul lumii de lansare cu parasuta

### Incercarea de eri a reușit

Am anunțat eri că d-ra Smaranda Brăescu urma să se arunce cu parasuta dela înălțimea de 6000 de metri pentru a realiza un record mondial feminin.

Avionul în care a luat loc d-ra Brăescu a plecat dela Băneasa la ora 11.30 și s'a îndreptat spre Bărrăgan, unde urma să se facă o drăzneată experiență. Avionul era pilotat de locotenentul Papană și însoțit de alte două avioane, unul pilotat de de căpitanul Cosma iar celălalt de locotenentul Flovea.

Avioanele însoțitoare nu s'au putut urca până la 6000 de metri, ci dela 3000 au fost nevoite să se întoarcă.

Sborul locotenentului Papană a decurs fără incident. După o oră și opt minute a ajuns la înălțimea de 6000 de metri.

#### LANSAREA

La vre-o 30 kilometri spre est de Urziceni, d-ra Brăescu a descăscut parasuta și și-a dat drumul. Coborârea a durat 21 minute și 25 secunde. Parasutista a fost dusă de vor-

... înă chestiunea a fost pusă așa cum trebuia.

Poporul german așteaptă mult de la conferința dezarmării. Nu e suficient să distrugem forțele armate. Trebuie să avem în vedere realitatea forțelor morale. Să distrugem neîncrederea de astăzi între popoare și să suprimăm distincția între invinși și invingători.

### Trei amendamente ale d-lui Renaudel

D. RENAUEL (Franta) constată că în starea de criză prin care trecem astăzi este cu neputință să se mai întredină armate atât de costisitoare. Securitatea desigur care se tot vorbește, va putea fi infirmată dacă toată lumea va primi arbitrajul. Arată eficacitatea intervenției Uchi Națiunilor în conflictul chinez-japonez.

Vorbind despre dezarmare, insistă asupra necesității ca arma așezată să fie complet suprimată. Deosemena se fie supravegheată construirea de avioane civile.

Critică Statele-Unite, care nu vor să facă parte din Societatea Națiunilor.

D. Renaudel declară că acceptă noua formulă a amendamentului german și mai propune următoarele trei amendamente:

1) Să se introducă în primul paragraf al rezoluției textul următor: după fraza „a face tot posibilul pentru ca conferința generală a dezarmării, convocată de către Socie-

ne o distanță de vre-o 10 kilometri și a căzut într'o porumbiște. Avionul a aterisat imediat, cam la 50 de metri distanță. În apropiere era satul Sărătești, pe linia de cale ferată Urziceni-Slobozia.

Sborul precum și lansarea d-rei Brăescu au atras pe numeroși tărani din partea locului, cari s'au adunat curioși împrejurul parasutistei și a locotenentului.

#### INTOARCEREA ÎN CAPITALĂ

Cum d-soara Brăescu se simțea cam rău, a primit invitația d-lui Ionescu, proprietarul moșiei Sărătești, unde s'a odihnit câteva timp. Pe la ora 5, ea s'a urcat din nou pe bordul avionului pentru a se întoarce în Capitală. Avionul a ajuns la Băneasa la ora 6.

D-ra Brăescu deține astăzi recordul feminin mondial de lansare cu parasuta. Este primul record mondial, din toate demeniile, deținut de România.



D. NAGAO  
deputat (deleg. Japoniei)

de înscunțief române personalul un repreze ministrul de Vizita d-ter privat.

### Raid a Afri

D. Jean C intenționează mânia—cun fiind termi cuta Dumit Irumos.

## Impotriva lui Ism

### urma să se săvârșească

#### Locul ales era București. -Atentator

Am anunțat eri că pe vaporul „România” au fost dresați la Constantinopol doi teroriști cari voiau să săvârșească un atentat împotriva lui Ismet Pașa.

Poliția secretă din Turcia fiind informată că teroriștii călătoresc cu vaporul acesta, a așteptat sosirea vaporului în port și a făcut controlul pasagerilor. Imediat a găsit pe cei bănuți, anume Herand Emiclan și Așop Abițian, primul cu pașaport al statului Liban și al doilea cu pașaport egiptean. Amândoi călătoreau cu clasa 3-a.

#### SINUCIDEREA LUI EMICIAN

Pe la ora 8 seara, Herand Emiclan a intrat în closet și s'a spânzurat cu o sfoară legată de un drug. Când agentul care păzea la ușa a prins de veste, era prea târziu. Sinucizatul încetase din viață.

Imediat a sosit procurorul general din Constantinopol și a procedat la o percheziție. Asupra sinucizatului s'au găsit o însemnătate sună de bani în lire sterline și dolari, precum și bijuterii de valoare.

Așop Abițian, a încercat și el să se sinucidă aruncându-se în mare. A fost însă salvat la timp.

Poliția turcă a voit să scoată pe Abițian de pe vapor, deși, conform legilor marii internaționale ar fi trebuit să fie chemat consulul român. Poliția turcă a ridicat însă cu forța pe Abițian precum și cadavrul lui Emiclan.

Din cercetările făcute la Constantinopol, reiese că cei doi arestați făceau parte din organizația armeană împotriva statului turc. Ei aveau bilete de vapor pentru Constanța, dar intenționau să de-

barce clanc ucită pe Is nitar ce u Angora.

D. Cădeu ministrului legătură cu pol pentru ATENTAT MITĂ

Se pare să săvârșe crezând a va debare du-le înse Constantin după cum Se mai reușit să Constantin primul-min fi ucis act.

### Mareșal

Mareșal eri 84 de a torie ofic membrii g nilor dipli licități. D țării și tele țării precu

Mandat burg expi itor. Se o prelungit, scop Cons tuala situa rit noi ale

Articol publicat în ziarul Adevărul din 4 octombrie 1931, pag. 3



2 oct.1931, Smaranda înaintea saltului de la 6000 de m,  
zâmbind încrezătoare în victorie.

Iată istorisirea, minunat redată în ziarul *Universul*, la 4 ani de la eveniment. Reporterul Ion Dragomir, povestind cu Smaranda, țese povestea extraordinarului salt efectuat deasupra Câmpiei Bărăganului.

În reușita Smarandei sunt implicate nume extrem de sonore ale aviației române interbelice: colonelul Gheorghe Negrescu, pe care-l reîntâlnește peste ani (un bărlădean temerar și onest, care-și sprijină camarazii și camaradele fără deosebire) și faimosul Papană, poli-sportiv, omul riscului extrem și al generozității fără limite.

Iată două momente de destăinuire ale Smarandei în fața jurnaliștilor referitoare la modul în care s-a derulat saltul său pentru întâiul record:

*„Am făcut cerere la Comandamentul Superior al Aeronauticii, să mi se permită și înlesnească să bat recordul mondial feminin de parașutism. Recordul feminin era în Europa de 4000 m, stabilit de o germană din Dresda, iar în America de 17654 feet (aproximativ 5381 metri – n.n.). Am obținut aprobarea.*

*Sub supravegherea șefilor mei din aviație, am făcut zborurile de antrenament pentru altitudine și în ziua de 2 octombrie trei avioane aparținând aviației militare au decolat de pe aerodromul Pipera. Echipajele au fost formate din: Alexandru Papană pilot și eu ca bagaj pentru a fi purtată la 6000 m, Ioan Govela pilot și Lt. Iordănescu comisarul numit de Aeroclubul României, Cpt.av. Cosma și Cpt.Dr. Victor Emanuel în calitate de medic.*

*După ce ne-am învățat un timp în cerc, pentru a lua înălțime, Lt.av. Alexandru Papană se întoarce spre mine și-mi face semn că este timpul să sar. Mă ridic în picioare, mă uit la altimetru, îmi iau inima în dinți și pășesc în trapa de picior din exteriorul fuselajului, apoi am sărit în gol.*

*După 21 minute și 25 secunde de coborâre am atins pământul într-o porumbiște din Bărăgan, lângă gara Sărățica, am fost purtată de vânt 10 Km de la locul lansării.*

*Nici un singur moment nu am fost în stare de leșin. Am fost tot atât de conștientă ca și cum aș fi mers pe stradă. La verificarea barometrelor, am avut două, s-a găsit înălțimea de 6000 m, altimetrul avionului a marcat 6200 m.”(sursa: ziarul *Universul*)*

\*\*\*

„După câteva minute de coborâre, încep să fiu legănată de niște groaznice balansuri, drumul mi se pare un chin... Nu fac nicio mișcare, de teamă să nu amplific oscilațiile balansurilor, mă mulțumesc să-mi încleștez mâinile pe centura barografului, ca pe o prețioasă comoară. Așa, cu brațele cramponate pe barograf, am străbătut mai mult de 5.000 de metri, căzând din balansurile vânturilor în golurile amețitoare de aer, prin care mă prăbușeam fulgerător spre pământ, cu parașuta pe jumătate închisă. Centura mă strângea dureros, parașuta abia scăpată din golurile de aer, mă smucea crunt și foșnetul mătășii albe se amesteca în aer cu vibrațiile avionului, care îmi da târcoale. La câteva sute de metri de pământ mi-am adus aminte brusc de cele două avioane de escortă, pe care nu le mai zăream nicăieri; teama ca ele să nu se fi prăbușit, amestecată cu spaima că smuciturile parașutei îmi vor smulge centura barografului, m-au făcut să izbucnesc, prin văzduh, în plâns. Plângeam epuizată, privind ca prin vis linia de argint a Ialomiței, care curgea în dreapta, și luciul unei bălți, în stânga. Pământul se apropia, zăresc silințele țăranilor ieșiți la culesul porumbului... La 50 de metri de pământ am izbutit să fac o efort și să-mi scot ochelarii. În clipa în care îmi aruncam din mână și una din mănuși, am căzut în lanul de porumb, peste care am avut vremea să văd poposind și mătasea albă a parașutei”. (sursa: *Historia*, nr. 185/Iunie 2017, p.12 – autor Sorin Turturică)

Papană, bravul pilot al aparatului care a purtat-o spre record, își amintește astfel evenimentele (sursa: *Gazeta Sporturilor*, Anul VIII, 8 octombrie 1931)

„Imediat ce am ajuns la 6200 m, după altimetrul avionului meu, m-am întors spre pasagera mea Dra. Smaranda Brăescu și am atenționat-o să se pregătească. S-a ridicat în picioare, s-a suit pe scaunul pe care stătea și trece unul din picioare peste carlingă. Mă uit un moment înainte și apoi mă întorc din nou pentru ai face semn să sară. Constat însă că a dispărut. Totul s-a petrecut atât de repede încât îmi era frică să nu se fi întâmplat ceva anormal.

*Fac un viraj pe o aripă și văd sub mine cum se deschide parașuta. Nu a făcut nici 20 metri și aparatul (maneta de deschidere a parașutei n.a.) a funcționat. Și în timp imensa umbrelă legăna o fetiță în care bătea voinicește o strașnică inimă românească. Vrând să încep să mă rotesc în jurul ei, am trecut prin câteva momente neplăcute. După executarea virajului caut să redresez avionul, dar comenzile nu răspund. Erau ca și înțepenite. Avionul se angajase în vrie și tocmai deasupra parașutei. Eram în primejdie să mă prăbușesc și să târesc, în drumul meu vertiginos și pe d-șoara Smaranda Brăescu care începuse să scrie fragmente dintr-un record mondial, dintr-o mare reușită a României.*

*Examinez avionul. Când ce să vezi? Privind spre coada avionului, constat că sacul parașutei cu care sărise d-șoara Brăescu, smuls de vânt se prinsese între cârma de direcție și înălțime. Execut atunci o tură de vrie mai strânsă și ajutat de șansă fac ca vântul să smulgă sacul, după care am redresat avionul, continuând să mă rotesc continuu în jurul parașutistei, care mă umplea de bucurie, pentru a-i da asigurarea că nu e totuși singură.”*

Devotamentul Smarandei pentru cauza asumată a învins, depășind toate piedicile ridicate în cale. Rând pe rând, fiecare barieră a fost ridicată. A trecut peste neîncrederea unora, peste zgârcenia altora, a răbdat ofense, refuzuri și amânări. Dar toate acestea au cedat în fața dârzeniei și curajului manifestate neobosit de tânăra ce continua să uimească prin modestia și sfiala afișate. Pentru că ea nu se lasă îmbătătată de gloria succesului, nu-i stă-n fire. Ceea ce simte se filtrează în străfunduri de suflet, nu-i inundă discursul și nu-i „poluează” comportamentul. Discursul emfatic îi va fi întotdeauna străin, deși întotdeauna vorbele ei denotă un suflet delicat și amplu, cu alese trăiri: *“Simt foarte fericită că am putut aduce țării mele un record mondial. Astăzi mă simt foarte bine. După atâtea frământări, după atâtea agitații și senzații încercate, am o stare sufletească foarte liniștită. Impresiile lansării mele s-au cristalizat, s-au imprimat în straturi pe fondul meu sufletească și îmi vor rămâne totdeauna în amintire”.* (fragment dintr-un interviu publicat în periodicul *Dimineața*, din 9 octombrie 1931)

La puțin timp după cucerirea titlului mondial feminin (și record absolut la nivel european, se cuvine să subliniem), Smaranda

Brăescu acorda un interviu revistei *Ilustrațiunea Română* (publicat în numărul din 14 octombrie 1931): „Domnișoara Brăescu vorbește încet, liniștit, cu un frumos accent moldovenesc. (...) Păstrează în voce, ca și în toată înfățișarea, o sfiiciune și o modestie fermecătoare, în contrast isbitor cu îndrăzneala și curajul pe care le manifestă în acele primejdioase coborâri cu parașuta.

– Nu prea știu să povestesc atât de bine, ca să pot întreține cum se cuvine cititorii dvs spuse d-ra Brăescu.

Și totuși povestește minunat, în cuvinte simple, dar mișcătoare... Parașutista noastră își povesteste copilăria, viața și greutățile pe care le-a întâmpinat până ce a putut lua la Berlin brevetul internațional. Apoi greutățile până ce a obținut avionul cu care s'a putut urca până la șase mii de metri.

– Unii m-au considerat o excentrică, alții chiar o nebună. Dar eu mi-am văzut de drumul pe care-l aveam să'mi găsesc idealul și mulțumirea mea sufletească. N'am bătut recordul, nici pentru glorie, nici pentru premii. Puteam să realizez același record în Apus sau în America, unde o asemenea realizare constituia evenimentul zilei. Dar am preferat să-l realizez aici în țară, pe pământul țării mele și pentru numele nostru românesc. Nu știu dacă un record mondial feminin este o ispravă tocmai atât de mare precum spuneți. Totuși ne conferă un drept în concertul mondial al parașutiștilor și al sportivilor, care trebuie să ne dea și noua românilor considerația meritată.”

Înțelepciunea lumii ne învață că „apele liniștite sunt adânci” și „sabia cea mai ascuțită se află în teacă”, dar puțini contemporani cu putere de decizie în domeniul în care dorea să se realizeze Smaranda Brăescu au acționat cu înțelepciune în relația cu ea. Unii dintre aceștia pur și simplu s-au lăsat influențați de vechi cutume, de invidie și reavoință. Dar, din fericire, orice timp, oricât de întunecat, își are stâlpii săi de lumină: acei oameni cu suflet mare și caracter integru, animați de patriotism sincer și clarviziune. Neobosită, încălzită mereu de flacăra speranței, Smaranda a reușit să-și croiască drum către astfel de oameni. Se spune că marile spirite rezonază și se găsesc întot-

de-auna, oricâte obstacole le-ar despărți. Astfel imensul ei potențial începea să iasă la iveală.

Participările la mitingurile aeriene, prestațiile spectaculoase, modul în care reușește să ajungă pe pământ în siguranță după sărituri considerate de mulți „sinucigașe”, încep să fie privite diferit, de o manieră pozitivă, dau semnalul pentru schimbarea unor mentalități.

Este relevant, în acest sens, un alt articol apărut în presa vremii pe acest subiect.

*România Aeriană nr. 47/septembrie 1931 (fragment):*

*„Cine nu o cunoaște pe Smaranda Brăescu, cel puțin după nume?*

*Întreg publicul românesc urmărea cu interes prin ziare și reviste, micile cronici aviatice care încă din 1928 aduceau în mijlocul aviatorilor o fetiță entuziasmată de zbor și ambiționând să câștige pentru România un record.*

*Ținta Smarandei Brăescu nu era să se facă parașutistă dar, din cauza imposibilității de a obține brevetul de pilot, la noi în țară nefiind pe acea vreme nici o școală de zbor pentru civili, a plecat cu modeste resurse la Berlin unde a obținut brevetul de parașutistă, după studii speciale pregătitoare.*

*Înapoiată în țară, prima noastră parașutistă devenise punctul de atracție al mitingurilor aviatice care erau, pe acea vreme, organizate exclusiv de către militari, singura formă sub care se prezenta zborul în România. Aviatorii manifestau un mare interes pentru învățămintele pe care le adusesese Smaranda Brăescu din Germania, și chiar și cei mai puțin dispuși să se arunce în gol cu parașuta urmăreau foarte serios demonstrațiile de întindere, pliare, atașare, precum și salturile și aterizările executate cu virtuozitate. Smaranda Brăescu dovedea nu o deșartă ambiție de a câștiga gloria, ci o serioasă pregătire în cariera abordată.*

*Pot afirma, fără temeri de a fi dezis, că datorită Smarandei Brăescu parașuta a câștigat enorm, ca încredere, în ochii zburătorilor români, și că, indirect, multe vieți au fost salvate. Întrădevăr, înaintea demonstrațiilor, făcute cu pricepere în fața aviatorilor și a publicului, urmărind prin aceasta*



*a arăta că parașuta merita cel puțin atenția și încrederea acordată colacului de salvare, zburătorii noștri, în marea lor majoritate, se temeau de parașută ca de ceva sinistru.*

*Nu mai vorbesc de faptul că din proprie inițiativă nu știu pe niciunul care să fi plecat la zbor cu parașuta! Nu cred că principalul motiv să fi fost, cum s-a mai spus, dorința de a brava și a demonstra că pilotul are încredere în posibilitățile sale și ale avionului, ci mai degrabă lipsa de încredere în aparatul de salvare. Parașutele nu erau aerate și pliate sistematic (nu avea cine) iar urmarea era că la încercările cu sacul de nisip sau manechinul, zece coborau la pământ ca bolizii iar una abia se desfăcea și plutea elegant spre pământ. În urma celor ce vedeau, cum erau să aibe încredere băieții? Când vedeau sacii parașutelor se închinau... „Ferească Dumnezeu”... „Nu ies din carlingă să știu că mă fac praf, cu avion cu tot”... „Orice mi s-ar întâmpla în zbor, stau la locul meu, chiar în cădere; așa se poate să mă sfârâm, dar tot mai este un pic de nădejde să scap, în timp ce dacă sar cu „umbrela” intru cu voie în pământ, ca bietul Himesch”...*

*În urma experiențelor și salvărilor reale care au evidențiat tuturor că parașuta oferă o siguranță și astfel trebuie impusă zburătorilor, în special militarilor, care prin obligațiile lor profesionale riscă mai mult, rare ironii se mai aud și astăzi la adresa „umbrelei”.*

*Prin aceasta meritul Smarandei Brăescu este de netăgăduit; roadele pe care le-au dat demonstrațiile au fost incomparabile cu efectele ordinelor referitoare la obligativitatea parașutei.*

*Competența și meritele Smarandei Brăescu impresionând cercurile aviației militare, câțiva conducători s-au gândit că aceasta ar folosi mult Aviației române dacă ar fi angajată, sub o formă care să nu contrazică legea, spre a demonstra în toate unitățile aeronautice, procedeele moderne de salt cu parașuta, precum și spre a examina, la răstimpuri regulate, toate parașutele avute în serviciul aeronauticii. Utilitatea este atât de evidentă încât e de prisos să mai insist aici. Până acum nu s-a hotărât nimic; este regretabil că se întârzie într-o decizie atât de simplă de la care s-ar putea profita nespuse de mult, pentru că trebuie să se știe de toți că, pe lângă factorul moral pozitiv adus de un demonstrator pe un câmp de aviație, la unități, s-ar mări*

siguranța efectivă dată de parașute: o parașută nu este utilă, este chiar periculoasă, dacă nu este aerată și inspectată la timp de un specialist.

ROMÂNIA ~~1944~~ AERIANA

18

## Prima parașutista româna: SMARANDA BRAESCU



lui de salvare, sburătorii noștri, în marea lor majoritate, se temeau de parașută ca de ceva sinistru.

Nu mai vorbesc de faptul că din proprie inițiativă nu știu pe niciunul care să fi plecat la sbor cu parașuta! Nu cred ca principalul motiv să fi fost, cum s'a mai spus, dorința de a brava și a demonstra că pilotul are încredere în posibilitățile sale și ale avionului, ci mai degrabă lipsa de încredere în aparatul de salvare. Parașutele nu erau aerate și pliate sistematic (n'avea cine!) iar urmarea era că la încercările cu sacul de nisip sau manechinul, zecce coborau la pământ ca bolizii iar *una* abia se desfacea și plutea elegant până la pământ. În urma celor ce vedeau, cum erau să aibă încredere băieții? Când vedeau sacii parașutelor se înclinau... «Perească dumnezeu»... «Nu ies din carlingă să știu că mă fac praf, cu avion cu tot»... «Nu sar din avion să știu că vin cu el în flăcări la pământ»... «Orice mi s'ar întâmpla în sbor, stau la locul meu, chiar în cădere; așa se poate să mă sfărâm, dar tot mai e un pic de nădejde să scap, în timp ce dacă sar cu «umbrela» intru cu voe în pământ, ca bietul Himesch»...

În urma experiențelor și salvărilor reale cari au evidențiat tuturor că parașuta oferă o siguranță și astfel trebuie impusă sburătorilor, în special militarilor, cari prin obligațiile lor profesionale riscă mai mult, rare ironii se mai aud astăzi la adresa «umbreliei». Prin aceasta meritul Smarandei Brăescu este de nelăgăduit; roadele pe cari le-au dat demonstrațiile au fost incomparabile cu efectele ordinilor referitoare la obligativitatea parașutei.

Competința și meritele Smarandei Brăescu impresionând cererile aviatice militare, călî-va conducători s'au gândit că aceasta ar folosi mult aviației române dacă ar fi angajată, sub o formă care să nu contrazică legea, spre a demonstra, la toate unitățile aeronautice, procedeele moderne de salt cu parașuta, precum și spre a examina, la răsîmpuri regulate, toate parașutele avute în serviciul aeronauticii. Utilitatea este atât de evidentă încât e de prisos să mai insist aici. Până acum nu s'a hotărât nimic; este regretabil că se întârzie într-o decizie atât de simplă dela care s'ar putea profita nespus de mult, căci trebuie să se știe de toți că, pe lângă factorul moral pozitiv adus de un demonstrator pe un câmp de aviație, la unități, s'ar mări siguranța efectivă dată de parașute; o parașută nu este utilă, este chiar periculoasă, dacă nu e aerată și inspectată la timp de un specialist.

În altă ordine de idei, s'ar da posibilitatea și chiar crea un imbold pentru experimentarea unor parașute românești pe cari inventatorii noștri le au în planuri sau chiar executate.

Smaranda Brăescu urmărește a realiza, cât mai curând — dacă va fi ajutată cum se cuvine — recordul de altitudine al lumii, printr'un salt cu parașuta de la aproximativ 7000 metri.

D. G-ral Lăzărescu, Inspector General al Aeronauticii, i-a aprobat — principalul — pregătirile în vederea obținerii recordului. Calculele făcute arată că suma necesită pentru uleiul și benzina ce vor fi consumate în sborurile de altitudine, pregătitoare, n'ar depăși 25.000 lei. Este nefsemnată pe lângă alte cheltuieli suportate de

D-ra Smaranda Brăescu

Cine nu o cunoaște pe Smaranda Brăescu, cel puțin din nume? Întreg publicul românesc urmărea cu interes, prin ziare și reviste, micile cronici aviatice cari încă din 1928 aduceau în mijlocul aviatorilor o fetiță entuziasmată de sbor și ambiționând să câștige pentru România un record.

Tînta Smarandei Brăescu nu era să se facă parașutistă dar, din cauza imposibilității de a obține brevetul de pilot, la noi în țară nefiind pe acea vreme nici o școală de sbor pentru civili, a plecat cu modeste resurse la Berlin unde a obținut brevetul de parașutistă, după studii speciale pregătitoare.

Înapoiată în țară, prima noastră parașutistă devenise punctul de atracție al meetingurilor aviatice cari erau, pe acea vreme, organizate exclusiv de către militari, singura formă sub care se prezenta sborul în România. Aviatorii manifestau un mare interes pentru învățămintele pe cari le adusesse Smaranda Brăescu din Germania, și chiar cei mai puțin dispuși să se arunce în gol cu parașuta urmăreau foarte serios demonstrațiile de întindere, pliere, atașare, precum și salturile și aterisările executate cu virtuozitate. Smaranda Brăescu dovedea nu o deșartă ambiție de a câștiga gloria ci o serioasă pregătire în cariera abordată.

Pot afirma, fără temeri de a fi dezis, că datorită Smarandei Brăescu parașuta a câștigat enorm, ca încredere, în ochii sburătorilor români, și că, indirect, multe vieți au fost salvate. Într'adevăr, înaintea demonstrațiilor, făcute cu pricepere în fața aviatorilor și a publicului, urmărind prin aceasta a arăta că parașuta merită cel puțin atenția și încrederea acordată colacu-

În altă ordine de idei, s'ar da posibilitatea și chiar crea un imbold pentru experimentarea unor parașute românești pe care inventatorii noștri le au în planuri sau chiar executate (...)" CAPSTAN (pseudonimul folosit de autorul articolului)

Performanța deosebită realizată după un parcurs atât de trudnic și presărat cu numeroase eforturi și durerea unor încercări periculoase își găsește numeroși admiratori între cetățenii simpli dar și între oamenii de slove ai veacului. Toți se simt mândri în numele Smarandei, „a fi român” ca expresie capătă o căldură sporită. Micuța moldoveancă încinge spiritele și emoționează inimile compatrioților.

Este plăcut să recitim articolul publicat pe pagina întâi a ziarului *Adevărul* (anul 44, nr. 14650, duminică 4 octombrie 1931) sub semnătura lui Mihail Sevastos (prozator, poet, memorialist, traducător și gazetar român), pentru că sunt aprecieri profunde, pline de miez și de ecou, foarte potrivite cu felul de a fi și atitudinea modestă, dar demnă, a Smarandei Brăescu:

### *Frica de moarte*

*„Eram într-o cafenea din Vichy, aproape de miezul nopții, când s-a primit prin radio știrea relativă la un record bătut de un aviator francez.*

*Cineva a anunțat evenimentul. Publicul s-a sculat în picioare. Cuvintele ocazionale ale oratorilor improvizați erau acoperite de aplauze ritmate. Orchestra a intonat imnul național. Alte urale, alte aplauze... Se vedea pe figuri bucuria. În glasuri vibra emoția.*

*Fiecare simțea în reușita recordului nu numai o victorie patriotică – dar și un triumf omenesc, și mondial.*

*În ziua recordului atins de d-ra Smaranda Brăescu, care s-a aruncat cu parașuta de la o înălțime de 6000 metri, – ne-am adus aminte de spontana manifestație dintr-un local al Franței.*

*Căci recordul parașutistei românce n-a produs o mișcare a opiniei publice. Nu s-au făcut primiri eroinei. Nu s-au presărat în drum flori. Și muzici nu i-au cântat, nici premii nu i s-au oferit. Automobile – în cazul special: aeroplan – nu i s-au făcut cadou. Unii se gândesc doar la un premiu instituit de „Air Club New York”... Cine știe? Poate americanii vor premia pe parașutista noastră! Dar noi? Nimic...*

*Și totuși – pentru seriozitatea și gravitatea actului – parcă se potrivește această rezervoă. Nu-i vorba aici de alegerea unei regine la un bal. Ci viața unui om în pericol – pusă în primejdie de el însuși pentru un ideal.*

**CARNETUL NOSTRU**

## FRICA DE MOARTE

Era într-o cafenea din Vichy, aproape de miezul nopții, când s'a primit prin radio știrea relativă la un record bătut de un aviator francez.

Cineva a anunțat evenimentul. Publicul s'a sculat în picioare. Cuvintele ocazionale ale oratorilor împrovizati erau acoperite de aplauze ritmate. Orchestra a intonat imnul național. Alte urale, alte aplauze... Se vedea pe figuri bucuria. In glasuri vibra emoția.

Fiecare simțea în reușita recordului nu numai o victorie patrioticeă – dar și un triumf omenesc, și mondial.

In ziua recordului atins de d-ra Smaranda Brăescu, care s'a aruncat cu parașuta dela o înălțime de 6.000 metri, — ne-am adus aminte de spontana manifestație dintr'un local al Franței.

Căci recordul parașutistei române n'a produs o mișcare a opiniei publice. Nu s'au făcut primiri eroinei. Nu i s'au presărat în drum flori. Și muzici nu i-au cântat. Nici premii nu i s'au oferit. Automobile — în cazul special: aeroplane — nu i s'au făcut cadou. Unii se gândesc doar la un premiu instituit de „Air Club New-York”... Cine știe? Poate americanii vor premia pe parașutista noastră! Dar noi? Nimic...

Și totuși — pentru seriozitatea și gravitatea actului — parcă se potrivește această rezervoă. Nu-i vorba

aici de alegerea unei regine la un bal. Ci viața unui om: a fost în pericol — pusă în primejdie de el însuși pentru un ideal.

Frica de moarte sădită în fiecare om, frică — în afară de caracter, ci venită din nervii obscuri — a fost învinsă de voința de fier a d-rei Brăescu.

De deasupra vulturilor și-a nourilor, asvârlindu-se în abis ca un bolovan prins de-un pumn de mătase (care-și poate scoate aripi tainice, dar poate rămânea și inert ca o mânășă suflecată), — d-ra Brăescu s'a uitat țintă în ochii scobiți ai morții, i-a înfruntat privirea goală și a biruit-o cu curaj.

In clipa lansării, în sufletul acesta delicat s'a concentrat voința uriașă a omenirii de a înfrânge poruncile din adâncuri. Lumina minții, în clipa aceea, a învins întunericul morții. E o fală a României, a Europei, a Universului? Sau a omului dezrobît din cătușă forțelor elementare?

După un astfel de succes, — discursurile, florile și muzicile ar fi părut fade. Tăcerea este mai solemnă și mai în notă.

De-aceia d-ra Brăescu — credem că nu-i supărată de lipsa zarvei admirative... Ea, a fost sărbătorită de natură, pe ale cărei legi le-a călcat cu pași plutitori. Nu era decât neapărat nevoie de discursul oficialității cu eșarpe...

**M. Sevastos**

*Frica de moarte sădită în fiecare om, frică — în afară de caracter, ci venită din nervii obscuri — a fost învinsă de voința de fier a d-rei Brăescu.*

*De deasupra vulturilor și-a nourilor, azvârlindu-se în abis ca un bolovan prins într-un pumn de mătase (care-și poate scoate aripi tainice, dar poate rămânea și inert ca o mânășă suflecată), — d-ra Brăescu s-a uitat țintă în ochii scobiți ai morții, i-a înfruntat privirea goală și-a biruit-o cu curaj.*

*În clipa lansării, în sufletul acesta delicat s-a concentrat voința uriașă a omenirii de a înfrânge poruncile din adâncuri. Lumina minții, în clipa*

aceea, a învins întunericul morții. E o fală a României, a Europei, a Universului? Sau a omului dezrobot din cătușa forțelor elementare?

După un astfel de succes, -discursurile, florile și muzicile ar fi părut fade. Tăcerea este mai solemnă și mai în notă.

De-aceea d-ra Brăescu – credem că nu-i supărată de lipsa zarvei admirative... ea a fost sărbătorită de natură, pe ale cărei legi le-a călcat cu pași plutitori. Nu era deci neapărat nevoie de discursul oficialității cu eșarfe..."

Aeroclubul Regal Român a organizat, la 13 octombrie 1931, sărbătorirea recordului realizat de Smaranda Brăescu, primul record mondial adus României. Cu ocazia recepției, Alteța Sa Regală Principele Nicolae a înmânat Smarandei Brăescu Crucea de Aur a ordinului Virtutea Aeronautică, acordată de suveran după reușita lansare cu parașuta de la 6200 m (sursa: Aripi nr.17/1 noiembrie 1931).

„În cuvântul său de mulțumire, Smaranda și-a făcut cunoscută intenția de a bate recordul mondial absolut, cerând sprijin în acest scop.

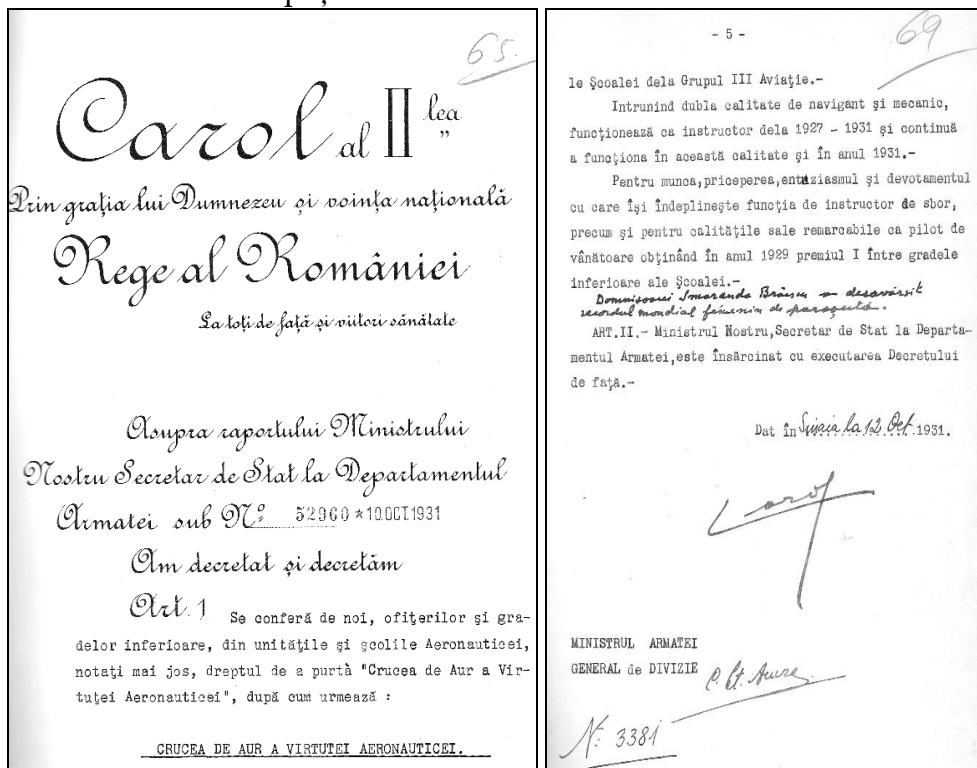
La 29 octombrie 1931, periodicul Universul deschide o subscripție publică pentru susținerea tentativei de record mondial absolut la parașutism al Smarandei Brăescu." (sursa: Aripi nr.18/15 noiembrie 1931).

„În seara zilei de 13 decembrie 1931 a avut loc o festivitate la Teatrul Național din București pentru adunarea de fonduri necesare călătoriei în America pentru recordul internațional de parașutism." (sursa: Aripi nr.20/15 decembrie 1931).

Pe cerul frământat din sufletul ei, adesea umbrit de norii dezamăgirii, stelele începeau să se alinieze. Smaranda avea acum de partea sa faima bine-meritată, admirația conaționalilor, aprecierea aviatorilor militari și recompensa onorantă a Casei Regale a României.

Poate părea mult în ochii unora, ori destul – așa cum credeau nu puțini. Dar pentru fata de o aparentă simplitate din Hănțești toate aceste reușite nu reprezentau altceva decât începutul, fereastra deschisă spre vis. Pânzele visurilor sale prindeau să se rotunjească sub închipuita briză a Atlanticului. Asemenea lui Columb, simțea că lumea și aventura se continuă și dincolo de Ocean. Dorința o avea, precum și încrederea în propriile capacități, dar și în ocrotirea divină. Ar fi păcat, însă, dacă am ignora un alt aspect important al activității

ei și anume documentarea. Mulți dintre cei care o priviseră „de sus”, cu neîncredere și chiar dispreț, o credeau o aventurieră în căutarea admirației publicului și gloriei efemere. Dar micuța parașutistă își lua foarte în serios ocupația.



Sursa: Depozitul central de arhivă a M.Ap.N. Pitești

Aviatorii din jurul ei descopereau cu surprindere cunoștințele pe care de deținea în domeniul alcătuirii și funcționării aeronavelor. Smaranda nu glumea deloc atunci când venea vorba despre aeronautică. Dacă primul salt de brevetare din Berlin fusese oarecum la cheremul instructorului său, pentru salturile demonstrative pe care accepta să le execute și pentru tentativa de record se pregătise cu minuțiozitate. Nu lăsa în voia hazardului pasiunea ei. De exemplu, pentru recordul stabilit în 2 octombrie 1931 executase mai multe zboruri pentru a se adapta cu reacțiile organismului induse de atitudine, frig și nivelul scăzut de oxigen. Costumul de zbor era mereu minuțios verificat, parașuta inspectată cu evlavie și împăturită

cu cea mai mare grijă, respectând o tehnică elaborată, pe care și-o însușise, o îmbunătățise și o adaptase după fiecare salt, atingând o respectabilă dexteritate. Camarazii aviatori care îi urmăreau pregătirile de dinaintea zborului recunoșteau în ea o profesionistă concentrată pe obiective succesive, din ce în ce mai îndrăznețe.

*Citius, altius, fortius!* – părea să fie deviza ce-i anima spiritul.

Un nou record aștepta dincolo de orizont? Atunci menirea ei era să încerce să-l întrecă! Putea aduce numele țării sale pe buzele a milioane de oameni din lumea întreagă. Simțea că este capabilă de așa ceva, își dorea aceasta cu o înfocare dusă la extrem.

Nu avea alt țel.

Admirabil în aceste momente s-a dovedit efortul conjugat al directorilor principalelor publicații din capitală care, prin articole sensibile dar pline de energie au inițiat acțiuni de colectare a fondurilor necesare deplasării Smarandei în Statele Unite ale Americii, unde ea visa să atace recordul mondial absolut. Orașul New York urma să găzduiască în debutul anului 1932 (8-10 ianuarie) un congres aviatic urmat de o serie de mitinguri și activități cu caracter demonstrativ-propagandistic, la care își anunțaseră participarea aviatori celebri. Momentul se dovedea extrem de prielnic pentru a încerca să doboare recordul momentului, deținut – ca o coincidență – chiar de un american din aviația militară.

La îndemnul de a oferi un sprijin cât de mic au răspuns personalități ale vieții publice, organizații și asociații, diverse publicații, oameni „de familie bună”, membri ai înaltei societăți, dar și oameni simpli, ori elevi de școală primară. Ecurile acestui efort de sprijin au traversat oceanul înainte ca Smaranda să o poată face la rândul ei, iar generozitatea românilor din California, Cleveland și Indiana s-a remarcat în efortul general.

Ziarul *Universul* și Aeroclubul Albastru s-au dovedit și de această dată prietenii devotați pe care se putea baza. Colonelul aviator Gheorghe Negrescu, mentor, prieten de suflet și sprijinitor de nădejde al delicatei „rândunici” (cum era alintată adesea în articole și discursuri, pentru avântul și neînfricarea cu care se înălța în țăriile

cerului) se numără și el printre personalitățile cele mai implicate în realizarea planurilor Smarandei. Dealtfel, de fiecare dată când a avut prilejul să vorbească în public despre ea, Negrescu a declarat că sunt „fiul și fiica aceluiași oraș” – cu referință la Bârlad (deși ambii erau originari din localități apropiate târgului moldav, dar își completaseră studiile acolo, ce-i drept în perioade diferite, la Școala Codreanu).

Cea mai amplă manifestare a fost găzduită de Teatrul Național București în data de 14 decembrie 1931<sup>8</sup>. Adânc mișcată de discursurile calde și de încurajările primite, Smaranda a răspuns cu mișcătoare cuvinte:

*„Pentru mine, a început ea, despre care se spune că aș avea puțin curaj, clipa aceasta solemnă este încărcată de profunde și legitime emoții. Trebuie să mulțumesc miilor de români de toate vârstele și de toate stările, care, uitând de strâmtorile crunte ale vieții, s-au smuls un minut din actualitate, ca să sprijine un ideal.*

*În nebogăția mea, dvs. sunteți marele meu sprijin. Primiți toată recunoștința mea. E cel mai prețios dar ce vă pot face: recunoștința că ați înțeles, răspunzând acestei sărbătoriri, că mă ajutați și pe mine cu un gând românesc ce trebuie să fie mare și frumos.*

*Dacă, peste ocean, voi izbuti să smulg izbânda, meritul va fi al dvs. Vouă vă voi închina prima mea bucurie.*

*Ziua aceasta va fi legată în amintirea mea de toți cei ce mi-au vrut binele. Încercările în care îmi joc viața, poate, nu urmăresc numai stăpânirea unui record sterp, ci ele sunt legate și de năzuința de a stăpâni toate acele mijloace tehnice, cu ajutorul cărora vom birui odată forțele potrivnice ale văzduhului. Pentru atingerea acestui țel, curajul meu și fapta dvs. se ajută.*

*Despărțindu-mă de dvs., țin să mulțumesc în particular marelui nostru ziar “Universul” și tuturor donatorilor de pe listele deschise de ei, de asemeni Băncii Naționale a României, fără al cărei concurs pașii mei ar fi fost periclitați, precum și Aeroclubului Albastru, această instituție de propagandă, care a înțeles să susțină înfăptuirea noului meu record.*

*Vă las cu bine, sigură de revederea noastră!<sup>9</sup> ”*

<sup>8</sup> N.I.Staicu-Buciumeni – Anii de glorie ai Smarandei Brăescu, pag.51

<sup>9</sup> op.cit. pag. 52



## CAPITOLUL III

# AMERICA RECORDURILOR, RECORDUL AMERICII

### Plonjon în Univers

*„Smaranda, unde ești?  
Te-ai avântat în zboruri peste nori,  
Din ceruri, coborâta-i ca un fulg  
Peste Ocean, cântată îndelung,  
Urale ți-au adus de sărbători...”*

Fragment dintr-un poem  
de prof. univ. dr. Constantin Roman

Referitor la aventurile de care a avut parte Smaranda Brăescu în Lumea Nouă, pe drumul spre recordul absolut stabilit în apropiere de Sacramento, în vara anului 1932, am considerat că este mai potrivit să le redăm în cea mai accesibilă formă de autenticitate. Pentru aceasta vom „invita” iarăși slovele inspirate ale reporterului Ion Dragomir de la ziarul *Universul* – publicația care s-a dovedit a-i fi de un neprețuit sprijin în eforturile ei depuse pentru afirmare și împlinirea idealurilor – să însăileze o povestire incitantă, cu de toate.



*Smaranda Brăescu depănându-și amintirile  
în compania reporterului Ion Dragomir de la ziarul Universul*

Reamintim că toate articolele talentatului jurnalist bucureștean dedicate Smarandei (publicate în anul 1935) și grupate sub titlul generic „Lăsați-mă să sbor” au fost realizate în urma unor interviuri amănunțite cu eroina noastră. Practic, sunt cuvintele ei „condimentate” cu har de jurnalist versat.

Să ascultăm povestea învăluită în farmecul epocii:

### *În drum spre țara recordurilor*

*„Smaranda Brăescu era deținătoarea recordului mondial de lansare cu parașuta pentru femei (vechiul record de 4800 metri) și se află la 250 metri de cel bărbătesc (6450 metri).*

*Era prin urmare prima româncă deținătoare a unui record internațional. Ambiția ei era să depășească și recordul bărbătesc.*

„Universul” a înțeles și a sprijinit pe îndrăzneța parașutistă, convocând un mare curent de simpatie în favoarea ei; lansând o listă de subscripție, ziarul nostru a îngăduit Smarandei să încerce a-și realiza visul.

Cu banii strânși prin mijlocirea „Universului” la care se adaugă o mie de dolari veniți de la Banca Națională, Smaranda Brăescu părăsește țara pe 14 Decembrie 1931. Trece mai întâi pe la Berlin, unde face o verificare a parașutei, iar la 19 Decembrie se îmbarcă la Cherbourg, pe marele transatlantic „Leviathan”, cu destinația America.

Smaranda Brăescu povestește lui Ion Dragomir peripecțiile aventuroasei sale cariere.

Smaranda Brăescu era deținătoare recordului mondial de înălțare cu parașuta pentru femei (vehicul record: 4800 m.) și se afla la 850 metri numai de cel bărbătesc (6450 m.).

Era prin urmare cea dintâi româncă deținătoare a unui record internațional.

Ambiția ei fu să depășească și recordul bărbătesc.

„Universul” a înțeles și a sprijinit pe îndrăzneța parașutistă, convocând un mare curent de simpatie în favoarea ei; lansând o listă de subscripție, ziarul nostru a îngăduit Smarandei să încerce a-și realiza visul.

Cu banii strânși prin mijlocirea „Universului” la care se adaugă o mie de dolari oferiți de Banca Națională, Smaranda Brăescu părăsește țara la 14 Decembrie 1931.

Trece întâi pe la Berlin, unde face o verificare a parașutei, iar la 19 Decembrie se îmbarcă la Cherbourg pe marele transatlantic „Leviathan”, cu destinația America.

Deci pleca atât de departe spre a încerca să bată un record?... E simplu:

America era, atunci, singura țară care comercializase aviația în toate domeniile. De-aici își avuțese de un avion de bombardament, de un heliicopter, de un dirigibil sau de un balon stratosferic, plăteai și aparatul cerut și se pune în dispoziție.

În America poți găsi orice, dacă plătești. Vrei un gangster care să-ți aselineze rivalii cu locuri de mitralieră? Plătești și gangsterul asesează... Vrei să vezi o „vamp” cu privirea fascinantă mândrind mărșălușică cu brânză și band „caracole” (scobii și zic rînce colorate)? Plătești și înși făcui gustul... Vrei ca o bandă de „kidnapers” să te răpescă și să-ți ceară o mie de dolari drept taxă de răscumpară? Sau ca toate ziarele să amuna în pagina întâia să ai pierdut un colțel de perie de un milion? Plătești și alacerea a făcut...

Și apoi, mai o ceva. În America nu trece săptămână de-a doua ziare fără ca să nu fie înșoțit doi negri, să nu se construiască un „building”, să nu se descopere o nouă sursă de cinematograful și să nu se bată un record.

Iată de ce pleca Smaranda în America.

Având bani, putea zăola să închinorze un avion special cu care

să se urce până la 7-8000 m. spre a încerca saltul care s-o facea cea mai mare parașutistă „în the World”.

Pe bordul transatlanticului, care spinteca apele albastre al oceanului ducând-o spre țara lui Lindberg, a lui Ford și-a lui Lindlinger „inamicul public nr. 1”, Smaranda Brăescu și-a petrecut timpul în mod cu totul original.

Ea cere, în 1931, când a sburat pentru întâia dată cu un avion militar, pilotat de sublocot. Noldi, ca să-l lase, declara în atenție că „a-a sîșit simț deosebit”; ea cere, în secunde de pregătire (ulgerătoare, când parașuta nu s-a deschis încă, privea pământul cu ochii mari, deschizi, fără să-și piardă compătul; ea cere a pluti minute lungi în aer, balansată de vânturi și hârțuțită de curezi; fără să-și pese de nimic; — și lăsa, sărmana, suferea compulit de „mal de mer”.

Tinele firu sunt de nepătruns. După patru zile și cinci nopți de traversare chinuță, la orizont a apărut statuia Libertății și masa impunătoare a zgărie-norilor newyorchezi. Într-un timp, au sosit și primele radiograms prin care românii din America urau „bun soziti” compatriotei lor.

Apok vaporul a gromot ancorarea prima și de Crăciun.

Pe punte au năvălit vamezi, agenții prohibiției, poliștii. În urma lor venau un soi de fotograși și reporteri.

Smaranda Brăescu și-a dat seama în ziua aceea de prețul gloriei, în țara dolarilor.

Fotruzeii de obiective fotografice îi pândeau orice mișcare, pe când declarațiile (scănușă fără întrerupere):

— Zămbiți!.. Nu stămbiți!.. Plîngeți!.. Închideți un ochi!.. Scoateți limba!.. Ridicați o mână!.. Întoarceți-vă de profil!.. Priviți carul cu o mână extinsă!.. Alți rigiți!.. Thank you!..

Dar reporterii!.. E de neînchipuit cantitatea de întrebări trimise pe cari știa să le ascundească un reporter american, în dorința de a obține subiect pentru un articol sensational:

— Vă place guma de mestecat? — Ce credeți despre divorțul dintre Mary Pickford și Douglas Fairbanks?

— Ați mănănt vsoată piciorare de brassă în permet?

— Înbiți psicici?

— E interesat că în România există liberul de depunere a presci?

Și alte asemenea serocai. La cur, de fapt, nu s'au obișnuit să răspundă în mod precis. Căci, cum cum ai întorce-o, în un a. Pentru două ceasuri, ai să aiștii în toate ziarele americane, titluri mari pe șase coloane: „Miss Brăescu nu aștepta pătielei sale viceversa.”

Smaranda răspuns la toate întrebările reporterilor. Sursa, fotografiile ei, scotea de articole filomatrice, și aprău în toate ziarele americane.

Era primul contact cu gloria.

Smaranda Brăescu a stat trei zile la hotel „Ritz”, într-un apartament și căru mobilă nici nu îndrănea să le atingă, atât de scumpe era.

Trei zile de trai boarec, pentru ei mai țirau, când va regala viață modestă a omului nou-veșt, și o urmărească amăticia loc ca un diletant.

La sepiul vorbit, peea bîngă nu s'au simțit ea la „Ritz”. Când a voșt s'o vizitare consuial guvern, i-a spus ritos:

— Păcat de obișnială, excoțenți. Hotelul ăsta nu-i de mine. Cădă mă duc să las masa și văd toată armata aceea de chelneri, obercheimeni, directori, subdirectori, pionii și superpionii numărușind-mi bucatărie, nici nu mai au curajul să gîștii, sau vîștă tot șoul din mănecare pe lașe.

— Nu face nimic!.. E preșarță! A nu mai comanzi mîncări! cu șor, glumi la rîndu-i consuial.

Din țiricure, la 28 Decembrie Smaranda Brăescu a plecat spre Washington, iar de aci, la 3 Ianuarie, spre Miami, în Florida.

O călătorie minunată, dealongul coastei Atlanticului. Cu licee kilonetru parcurs, căldura creștea. Era sa și cum, pornind din Miami, s'au merge spre linie primăverii.

Smaranda a lăpădat întâi pe lașe, apoi tricolul de lană, după două ore a trebuit să îmbrace o rochie albă, vîștată.

Pe parașutra vaporului se vedea sate de negri, picături de petrolcă, de hanași și de palmieri.

În gară în Miami o aștepta un cifer avizier, deiegal al comitatului marilor serbări aeronautice cari aveau să se țină acolo la 7, 8 și 9 Ianuarie și la cari Smaranda urma să participe.

IGN DRAGOMIR  
(Miami: Când o țirau, un e-vicione și viceversa).

*De ce pleca atât de departe spre a încerca să bată un record?... E simplu: America era atunci singura țară care comercializase aviația în toate domeniile. De ai fi avut nevoie de un avion de bombardament, de un elicopter, de un dirijabil sau de un balon stratosferic, plăteai și aparatul cerut și se punea la dispoziție.*

*În America poți găsi orice, dacă plătești. Vrei un gangster care să-ți asasineze rivalul cu focuri de mitralieră?... plătești și gangsterul sosește... Vrei să vezi o „vampă” cu privirea fascinantă mâncând mămliguță cu brânză și bând „carcalete” (snobii îi zic rince cochon), plătești și ți-ai făcut gustul... Vrei ca o bandă de „kidnapers” să te răpească și să-ți ceară o mie de dolari drept taxă de răscumpărare? Sau ca toate ziarele să anunțe în pagina întâia că ai pierdut un colier de perle de un milion?...plătești și afacerea e făcută...*

*Și-apoi, mai e ceva. În America nu trece săptămână de la Dumnezeu fără ca să nu fie linșați doi negri, să nu se construiască un „building”, să nu se descopere o nouă stea de cinematograf și să nu se bată un record.*

*Iată de ce pleca Smaranda în America.*

*Având bani, putea acolo să închirieze un avion special cu care să se urce până la 7-8000 metri, spre a încerca saltul care s-o facă cea mai mare parașutistă „in the World”.*

*La bordul transatlanticului, care spinteca apele albastre ale oceanului ducând-o spre patria lui Lindberg, a lui Ford și a lui Dilinger „inamicul public numărul 1”, Smaranda Brăescu și-a petrecut timpul în mod cu totul original.*

*Ea care în 1923, când a zburat pentru prima dată cu un avion militar, pilotat de sublocotenentul Naidinescu, la Tecuci, declara la aterizare că „n-a simțit nimic deosebit”, ea care în secunde de prăbușire fulgerătoare, când parașuta nu s-a deschis încă, privea cu ochii mari, deschiși, fără să-și piardă cumpătul, ea care a plutit minute lungi în aer, balansată de vânturi și hărțuită de curenți, fără să-i pese de nimica – ei bine ea suferea cumplit de „mal de mer” (rău de mare).*

*Tainele firii sunt de nepătruns. După patru zile și cinci nopți de traversare chinuită, la orizont a apărut statuia Libertății și masa impună-*

toare a zgârie norilor newyorkezi. Între timp au sosit și primele radiograme prin care românii din America urau „bun sosit” compatrioatei lor.

Apoi vaporul a aruncat ancora. Era prima zi de Crăciun.

Pe punte au năvălit vameșii, agenții prohibiției, polițiștii. În urma lor venea un roi de fotografi și reporteri.

Smaranda Brăescu și-a dat seama în ziua aceea de prețul gloriei, în țara dolarilor.

Patruzeci de obiective fotografice îi pândeau orice mișcare, pe când declanșatoarele tăcăneau fără întrerupere:

– Zâmbiți!... Nu zâmbiți!...Plângeți!...Închideți un ochi!...Scoateți limba!...Ridicați o mână!... Întoarceți-vă din profil!...Priviți cerul cu o mină extaziată!...All right!...Thank you!...

Dar reporterii!...E de neînchipuit cantitatea de întrebări tâmpite pe care știe să le născocescă un reporter american, în dorința de a obține subiect pentru un articol senzațional:

- Vă place guma de mestecat?

- Ce credeți despre divorțul dintre Mary Pickford și Douglas Fairbanks?

- Ați mâncat vreodată picioare de broască în pesmet?

- Iubiți pisicile?

- E adevărat că în România există libertatea deplină a presei?

Și alte asemenea nerozii. La care de fapt nu esti obligat să răspunzi în mod precis. Căci oricum ai întoarce-o, tot una este. Peste două ceasuri, ai să citești în toate ziarele americane titluri mari pe șapte coloane „Miss Brăescu nu iubește pisicile” sau altceva.

Smaranda a răspuns la toate întrebările reporterilor. Seara fotografiile ei, însoțite de articole kilometrice, au apărut în toate cotidienele americane.

Era primul contact cu gloria!

\*\*\*

Smaranda Brăescu a stat trei zile la hotelul „Ritz”, într-un apartament ale cărui mobile nici nu îndrăznea să le atingă, atât de scumpe erau.

Trei zile de trai boieresc, pentru ca mai târziu, când va relua viața modestă a omului nevoiaș, să o urmărească amintirea lor ca un blestem.

La drept vorbind, prea bine nu s-a simțit ea la „Ritz”. Când a venit s-o viziteze consulul român i-a spus ritos:

– Păcat de cheltuială, excelență. Hotelul ăsta nu-i de mine. Când mă duc la masă și văd toată armata aceea de chelneri, oberchelneri, directori, subdirectori, picoli și superpicoli numărându-mi bucăturile, nici nu mai am curajul să înghit sau vărs tot sosul din mâncare pe haine.

– Nu face nimic!...E preferabil să nu mai comanzi mâncăruri cu sos, glumi la rându-i consulul.

Din fericire, la 28 Decembrie Smaranda Brăescu a plecat spre Washington, iar de aici la 1 Ianuarie, spre Miami, în Florida.

O călătorie minunată, de-a lungul coastelor Atlanticului. Cu fiecare kilometru parcurs, căldura creștea. Era ca și cum, pornind din miezul iernii, ai merge spre inima primăverii.

Smaranda a lepădat întâi paltonul, apoi tricoul de lână; după două ore a trebuit să îmbrace o rochie albă, văratecă.

Pe fereasta vagonului se vedeau sate de negri, păduri de portocali, de banani și de palmieri.

În gară la Miami o aștepta un ofițer aviator, delegat al comitetului marilor companii aeronautice care aveau să se țină aici, în 8 și 9 Ianuarie și la care Smaranda urma să participe.”

(ION DRAGOMIR – *Universul* nr. 501, vineri 1 noiembrie 1935)

### ***Când e teren nu-s avioane (și viceversa)***

„ Așteptând data serbărilor aviatice, Smaranda Brăescu a avut de suportat un număr incalculabil de banchete, recepții și ceaiuri oferite în cinstea ei de tot felul de asociații feminine americane.

Regimul sec fiind încă în vigoare (era prohibiție la băuturile alcoolice), la toate aceste mese pompoase nu se bea decât limonadă, apă gazoasă și lapte bătut – băuturi care nu te dispun câtuși de puțin să suportți numeroasele discursuri inevitabile.

– Și încă mai am un record de bătut, oftă biata fată. Ce are să fie după ce-l bat și pe acesta?

Deși pe programul serbărilor Smaranda Brăescu figura la loc de cinste, n-a putut să facă nici o parașutare.

– N-avem avioane pentru înălțimile mari! se scuzau americanii ridicând ochii spre cer și bălăbănind brațele, cu acea perfectă ipocrizie moștenită împreună cu limba de la englezi.

Să fac o parașutare demonstrativă de la o înălțime mai mică, propuse Smaranda.

– Vai, cum se poate!... Ne-ar mostra cugetul să te compromitem pe dumneata, o „record-woman” lăsându-te să te arunci cu parașuta de la înălțimi inferioare.

Adevărul este că americanii nu țineau de loc să vadă în inferioritate cele câteva blonde vapoase și cu sex-appeal parașutiste „made în U.S.A.” care participau la serbări.

Românca asta, venită așa pe neașteptate la Miami, le strica toate socotelile. Nu trebuia s-o lase să sară cu parașuta și pace.

Oarba fatalitate însă – care nu ține nici cu americanii, nici cu românii – a voit parcă să-i pedepsească. Din două parașutiste care s-au lansat la 8 ianuarie la Miami, una s-a rănit crunt, iar cealaltă s-a pulverizat sub ochii îngroziți ai mulțimii; parașuta nu se deschisese.

Smaranda Brăescu a stat o lună la Miami.

Acum că trecuseră serbările aviatice, n-avea decât să închirieze un avion special pentru „altitudine”, să convoace delegatul departamentului aerului și să încerce să bată recordul.

Deținătorul acestuia era un american, care făcuse un salt de la 6450 metri. Ori, se știe cât de ambițioși sunt americanii în privința recordurilor. Ar doi să le monopolizeze pe toate. Când pierd vreunul, inventează altele noi. În goana lor după recorduri, nimic nu-i poate opri: nici rușinea, nici omenia, nici frica de Dumnezeu.

Smaranda Brăescu era un concurent foarte periculos. Cu ea nu încăpea șovăire. Dacă avionul urca la 10.000 de metri era capabilă să se arunce de acolo. Prin urmare, trebuia să i se pună bețe în roate și mai ales să nu i se dea avion care să urce la altitudine mare.

LASAȚI-NA SĂ SBOR

# Cărd e teren ru-s avioane (și viceversa)

Amplasarea și dezvoltarea stațiilor aeronautice în România este un fapt care trebuie să atragă atenția tuturor românilor. În prezent, stațiile noastre sunt foarte puține și sunt în stare de abandon. Este necesar să se acorde o atenție deosebită acestui aspect și să se înceapă lucrările de reabilitare și dezvoltare a acestor stații.



Un aeroport pe aeroportul din Alameda (California), de lângă San Francisco, în timpul războiului.

— După ce am văzut starea în care se află stațiile noastre, am fost foarte impresionat. Este necesar să se acorde o atenție deosebită acestui aspect și să se înceapă lucrările de reabilitare și dezvoltare a acestor stații.

— În prezent, stațiile noastre sunt foarte puține și sunt în stare de abandon. Este necesar să se acorde o atenție deosebită acestui aspect și să se înceapă lucrările de reabilitare și dezvoltare a acestor stații.

— După ce am văzut starea în care se află stațiile noastre, am fost foarte impresionat. Este necesar să se acorde o atenție deosebită acestui aspect și să se înceapă lucrările de reabilitare și dezvoltare a acestor stații.

— În prezent, stațiile noastre sunt foarte puține și sunt în stare de abandon. Este necesar să se acorde o atenție deosebită acestui aspect și să se înceapă lucrările de reabilitare și dezvoltare a acestor stații.

— După ce am văzut starea în care se află stațiile noastre, am fost foarte impresionat. Este necesar să se acorde o atenție deosebită acestui aspect și să se înceapă lucrările de reabilitare și dezvoltare a acestor stații.

— În prezent, stațiile noastre sunt foarte puține și sunt în stare de abandon. Este necesar să se acorde o atenție deosebită acestui aspect și să se înceapă lucrările de reabilitare și dezvoltare a acestor stații.

— După ce am văzut starea în care se află stațiile noastre, am fost foarte impresionat. Este necesar să se acorde o atenție deosebită acestui aspect și să se înceapă lucrările de reabilitare și dezvoltare a acestor stații.

— În prezent, stațiile noastre sunt foarte puține și sunt în stare de abandon. Este necesar să se acorde o atenție deosebită acestui aspect și să se înceapă lucrările de reabilitare și dezvoltare a acestor stații.

— După ce am văzut starea în care se află stațiile noastre, am fost foarte impresionat. Este necesar să se acorde o atenție deosebită acestui aspect și să se înceapă lucrările de reabilitare și dezvoltare a acestor stații.

— În prezent, stațiile noastre sunt foarte puține și sunt în stare de abandon. Este necesar să se acorde o atenție deosebită acestui aspect și să se înceapă lucrările de reabilitare și dezvoltare a acestor stații.

— După ce am văzut starea în care se află stațiile noastre, am fost foarte impresionat. Este necesar să se acorde o atenție deosebită acestui aspect și să se înceapă lucrările de reabilitare și dezvoltare a acestor stații.

— În prezent, stațiile noastre sunt foarte puține și sunt în stare de abandon. Este necesar să se acorde o atenție deosebită acestui aspect și să se înceapă lucrările de reabilitare și dezvoltare a acestor stații.

— După ce am văzut starea în care se află stațiile noastre, am fost foarte impresionat. Este necesar să se acorde o atenție deosebită acestui aspect și să se înceapă lucrările de reabilitare și dezvoltare a acestor stații.

— În prezent, stațiile noastre sunt foarte puține și sunt în stare de abandon. Este necesar să se acorde o atenție deosebită acestui aspect și să se înceapă lucrările de reabilitare și dezvoltare a acestor stații.

— După ce am văzut starea în care se află stațiile noastre, am fost foarte impresionat. Este necesar să se acorde o atenție deosebită acestui aspect și să se înceapă lucrările de reabilitare și dezvoltare a acestor stații.

— În prezent, stațiile noastre sunt foarte puține și sunt în stare de abandon. Este necesar să se acorde o atenție deosebită acestui aspect și să se înceapă lucrările de reabilitare și dezvoltare a acestor stații.

— După ce am văzut starea în care se află stațiile noastre, am fost foarte impresionat. Este necesar să se acorde o atenție deosebită acestui aspect și să se înceapă lucrările de reabilitare și dezvoltare a acestor stații.

— În prezent, stațiile noastre sunt foarte puține și sunt în stare de abandon. Este necesar să se acorde o atenție deosebită acestui aspect și să se înceapă lucrările de reabilitare și dezvoltare a acestor stații.

— După ce am văzut starea în care se află stațiile noastre, am fost foarte impresionat. Este necesar să se acorde o atenție deosebită acestui aspect și să se înceapă lucrările de reabilitare și dezvoltare a acestor stații.

— În prezent, stațiile noastre sunt foarte puține și sunt în stare de abandon. Este necesar să se acorde o atenție deosebită acestui aspect și să se înceapă lucrările de reabilitare și dezvoltare a acestor stații.

## Progresele riserului marci și sănătății

Coacționează mărul, apăsătorul și medicamentul — Înlocuiește legătura

În vara aceasta, din cauza războiului, am văzut că mărul este foarte apreciat și că este foarte util pentru sănătatea noastră. Este necesar să se acorde o atenție deosebită acestui aspect și să se înceapă lucrările de reabilitare și dezvoltare a acestor stații.

— După ce am văzut starea în care se află stațiile noastre, am fost foarte impresionat. Este necesar să se acorde o atenție deosebită acestui aspect și să se înceapă lucrările de reabilitare și dezvoltare a acestor stații.

— În prezent, stațiile noastre sunt foarte puține și sunt în stare de abandon. Este necesar să se acorde o atenție deosebită acestui aspect și să se înceapă lucrările de reabilitare și dezvoltare a acestor stații.

— După ce am văzut starea în care se află stațiile noastre, am fost foarte impresionat. Este necesar să se acorde o atenție deosebită acestui aspect și să se înceapă lucrările de reabilitare și dezvoltare a acestor stații.

— În prezent, stațiile noastre sunt foarte puține și sunt în stare de abandon. Este necesar să se acorde o atenție deosebită acestui aspect și să se înceapă lucrările de reabilitare și dezvoltare a acestor stații.

— După ce am văzut starea în care se află stațiile noastre, am fost foarte impresionat. Este necesar să se acorde o atenție deosebită acestui aspect și să se înceapă lucrările de reabilitare și dezvoltare a acestor stații.

— În prezent, stațiile noastre sunt foarte puține și sunt în stare de abandon. Este necesar să se acorde o atenție deosebită acestui aspect și să se înceapă lucrările de reabilitare și dezvoltare a acestor stații.

— După ce am văzut starea în care se află stațiile noastre, am fost foarte impresionat. Este necesar să se acorde o atenție deosebită acestui aspect și să se înceapă lucrările de reabilitare și dezvoltare a acestor stații.

— În prezent, stațiile noastre sunt foarte puține și sunt în stare de abandon. Este necesar să se acorde o atenție deosebită acestui aspect și să se înceapă lucrările de reabilitare și dezvoltare a acestor stații.

— După ce am văzut starea în care se află stațiile noastre, am fost foarte impresionat. Este necesar să se acorde o atenție deosebită acestui aspect și să se înceapă lucrările de reabilitare și dezvoltare a acestor stații.

— În prezent, stațiile noastre sunt foarte puține și sunt în stare de abandon. Este necesar să se acorde o atenție deosebită acestui aspect și să se înceapă lucrările de reabilitare și dezvoltare a acestor stații.

### VOCI DIN PUBLIC

**PROTESTUL ÎMPOTRIVA MURDILOR**

La ocazia funeraliilor pentru domnul... (Textul este fragmentar și nu este posibil să se transcrie integral din cauza dimensiunii și fragmentării imaginii)

## Antâmplări din Canașa

O razie reușită

Problema a fost rezolvată după ce s-a efectuat o razie reușită în zona respectivă. Este necesar să se acorde o atenție deosebită acestui aspect și să se înceapă lucrările de reabilitare și dezvoltare a acestor stații.

## Accidentul din gara Chitila

O familie lovită de trăsnet

Un eveniment tragic a avut loc în gara Chitila, unde a avut loc un accident. Este necesar să se acorde o atenție deosebită acestui aspect și să se înceapă lucrările de reabilitare și dezvoltare a acestor stații.

## Fuga din capul

Un eveniment tragic a avut loc în gara Chitila, unde a avut loc un accident. Este necesar să se acorde o atenție deosebită acestui aspect și să se înceapă lucrările de reabilitare și dezvoltare a acestor stații.

## Agent de vânătoare încoer

Un eveniment tragic a avut loc în gara Chitila, unde a avut loc un accident. Este necesar să se acorde o atenție deosebită acestui aspect și să se înceapă lucrările de reabilitare și dezvoltare a acestor stații.

## Ingropat

Un eveniment tragic a avut loc în gara Chitila, unde a avut loc un accident. Este necesar să se acorde o atenție deosebită acestui aspect și să se înceapă lucrările de reabilitare și dezvoltare a acestor stații.

## Capul găsit

Un eveniment tragic a avut loc în gara Chitila, unde a avut loc un accident. Este necesar să se acorde o atenție deosebită acestui aspect și să se înceapă lucrările de reabilitare și dezvoltare a acestor stații.

## Vapoare greesti naufragiate

Un eveniment tragic a avut loc în gara Chitila, unde a avut loc un accident. Este necesar să se acorde o atenție deosebită acestui aspect și să se înceapă lucrările de reabilitare și dezvoltare a acestor stații.

## Un bărbat rănit

Un eveniment tragic a avut loc în gara Chitila, unde a avut loc un accident. Este necesar să se acorde o atenție deosebită acestui aspect și să se înceapă lucrările de reabilitare și dezvoltare a acestor stații.

## Un bărbat rănit

Un eveniment tragic a avut loc în gara Chitila, unde a avut loc un accident. Este necesar să se acorde o atenție deosebită acestui aspect și să se înceapă lucrările de reabilitare și dezvoltare a acestor stații.

## Un bărbat rănit

Un eveniment tragic a avut loc în gara Chitila, unde a avut loc un accident. Este necesar să se acorde o atenție deosebită acestui aspect și să se înceapă lucrările de reabilitare și dezvoltare a acestor stații.



Iată însă că ea a găsit avionul necesar și un pilot serios, care să conducă.

– Nu vă putem totuși autoriza, spuse mieros delegatul departamentului aerului. Ca să săriți cu parașuta de la o înălțime mare, trebuie să vă lansați deasupra unei câmpii vaste, prin care să vă putem urmări și ajuta la nevoie. Ori, în Florida câmpia este sălbatică, plină de șerpi veninoși, de indieni și alte lighioane... Ce ne facem noi dacă vă mușcă vreun șarpe!... Ne sunteți atât de dragă și de prețioasă!...

Smaranda își mișcă buzele cu necaz, plânse amarnic când se găsi singură și nimeni n-o vedea, apoi trimise o scrisoare energică la legația română din Washington.

„...Am venit aici prin subscripție publică a ziarului Universul – scria ea. Sunt copii de școală care s-au lipsit de covrigul lor zilnic, spre a subscrie câțiva lei pentru mine. O întreagă națiune și-a dat obolul ca eu să vin aici, nu pentru a mă lăfăi în hoteluri luxoase, nici spre a asculta discursuri umflute, ci spre a duce în patrie o dată cu mine trofeul unui record internațional. Fără acest trofeu nu voi părăsi America. Vă rog deci să mă ajutați spre a găsi terenul și aparatul cu care să fac parașutarea proiectată...”

Dar răspunsurile pe care le primea erau în doi peri.

„Ce-ar fi să te duci în Cuba?”...

„Mă duc și în Honolulu, numai terenul să fie propice.”

„În cazul acesta, Cuba nu e bună. Prea sunt mulți munți pe acolo. Du-te în America de Sud, căci vorba ceea, tot Americă este. Sunt în Argentina niște pampasuri mai grozave decât Bărăganul nostru.”

„Dacă ziceți dumneavoastră, mă duc și acolo.”

Reprezentantul legației începea să se scarpine în cap.

„Mi se pare însă că în America de Sud n-o să găsești avion pentru înălțimi mari.”

„De ce? Sud-americanii n-au aviație?”

„Aș! În privința asta stau mai prost ca noi, românii.”

Reprezentantul legației exagera afirmând o asemenea enormitate.

Smaranda Brăescu se întorcea în fiecare zi tot mai descurajată, tot mai amărâtă, în cămăruța modestă pe care o ocupa la un hotel de mâna a treia (se terminaseră de mult recepțiile și găzduirile oficiale).

*Cine nu o cunoaște pe fata aceasta nu știe cât de neseecat izvor de energie, de răbdare, de tenacitate se ascunde în trupul ei scund și firav. Dacă astăzi se prăbușește zdrobită, pradă celei mai netăgăduite deznădejdi, e pentru ca mâine să se înalțe mai dârză, mai hotărâtă ca niciodată.*

*Înainte de a învinge încă o dată vâzduhul, trebuia să biruie nepăsarea autorităților noastre diplomatice.*

*Și a biruit-o!*

*Într-o dimineață primi o telegramă prin care i se făcea cunoscut că terenul căutat a fost găsit în sfârșit, chiar pe teritoriul Statelor Unite.*

*În California, pe coasta Pacificului exista un șes neaccidentat și nebântuit de șerpi veninoși: Câmpia Sacramento.*

*Acolo va încerca să bată recordul.”*

*(ION DRAGOMIR – Universul nr. 502, sâmbătă 2 noiembrie 1935)*

### ***O călătorie interesantă și un accident neprevăzut***

*„ Călătoria de la Miami la San Francisco de California durează 120 de ore cu acceleratul. Calea ferată străbate continentul american de la Atlantic la Pacific, trecând prin păduri seculare, prin șesuri fără sfârșit, prin munți prăpăstioși.*

*Tot felul de minunății îți defilează pe dinaintea ochilor; arbori uriași doborâți la pământ de furtuni; câmpii acoperite cu piatră seacă, în mijlocul cărora oamenii stau neputincioși și trândavi, încălzindu-și ciolanele la soare; poduri suspendate sub care se cască prăpăstii înfiorătoare; fluviul Mississipi, peste care trenul trece pe un fel de corabie mare, numită ferri-boat; întinderi mari de nisip semănat cu cactuși înalți de 2 și 3 metri; turme de vite păzite de cowboy în totul asemănători celor pe care-i vedem la cinematograf în filmele de aventuri; dar mai cu deosebire, o șosea paralelă cu calea ferată; dar, mai cu deosebire, o șosea paralelă cu calea ferată, o șosea americană, curată ca parchetul și netedă ca oglinda.*

*O călătorie de 120 de ore cu trenul ar fi chinuitoare, dacă americanii nu ar face totul spre a îndulci viața călătorilor. Garniturile lor de tren sunt mici orașe pe roți.(...) Indieni, îmbrăcați în costume autentice de piei roșii, aleargă*

în goana cailor după tren, oferind spre vânzare obiecte de argint și mărgelile frumos lucrate.

Anul al 52-lea Nr. 303 Duminică 3 Noembrie 1938

LĂSAȚI-MĂ SĂ SBOR!..

# O călătorie interesantă și un accident neprevăzut

— o x o —  
VI

Călătoria dela Miami la San Francisco de California durează 9 ore cu acceleratul. Călea ferată străbate continentul American dela Atlantic la Pacific, trecând prin păduri seculare, prin suri fără sfârșit, prin munți prăstioși.

Tot felul de minunății îți de-ează pe dinaintea ochilor: arbori uriași doborâți la pământ de rtuni; câmpii acoperite cu piatră seacă, în mijlocul cărora oameii stau neputincioși și trândavi, călzindu-și ciolanele la soare; poduri suspendate sub cari se ască prăpăstii înfricoșoare; fluviul Mississippi, peste care trenul ece pe un fel de corabie mare umită ferri-boat; întinderi mari e nisip semănat cu cactuși înal-

Indieni, îmbrăcați în costume autentice de piei roșii, aleargă în goana cailor după tren, oferind spre vânzare obiecte de argint și mărgelile frumos lucrate.

La Los Angeles, patria industriei cinematografice americane, vezi cele mai frumoase femei din lume, atrase acolo de mirajul unei glorii pe care foarte puține au norocul s'o cunoască vreodată.

Pe măsură ce trenul urcă spre mieznoapte, dealungul coastei Pacificului, semnele civilizației americane apar din nou. Până ce răsar la orizont zgârie-norii capitalei Californiei: San Francisco.

„Smaranda Brăescu a făcut acest minunat voiaj, — nădăjduind că la sfârșitul lui va putea cuceri trofeul pe care-l dorea.

diat un avion!.. Poate vrei să faci un sbor de antrenament?

— Cu plăcere!

Cât te-ai șterge la ochi un avion trase la scară, — ca să zicem astfel, — și Miss Brăescu se instală în carlingă, așa cum se găsea, în costum de stradă.

— Dă-i drumul ordonă șeful școlii de pilotaj.

Un sfert de oră mai târziu, avionul ateriză, după ce urcase până la 5500 metri. În fundul carlingei, Smaranda Brăescu zăcea inertă, într'un lac de sânge, care i se scurgea din urechi.

Pasă-mi-te, americanul știa că sborul la o asemenea înălțime, după o călătorie de 120 ore cu trenul și mai ales după un schimb brusc de climat va produce turburări organice. Și de aceea se grăbise s'o invite pe Smaranda la o mică ședință de „antrenament”.

Ca bun patriot, făcuse și el ce putuse spre a scoate pe româncă „din funcție”.

Dar, vorba lui Peneș Curcanul „Românul are șapte vieți în pieptu-i de aramă!”. Smaranda Brăescu n'a murit nici din accidentul acesta; și nici nu s'a lecut de record.

După două săptămâni era din nou pe aerodrom.

— Știi pentru ce-am venit!..

— Hm! De!.. How do you do?..

— Aș vrea să mai fac vre-o câteva zboruri de antrenament.. Înă cu mască de oxigen, zise Smaranda surâzând.

— All right!.. Dacă ții-neți cu to-dinadinsul?..

— Țiu!

În timp ce parașutista se antrena pentru a putea suportă schimbul de climă la înălțimi mari de antrenamentul aerului din



*La Los Angeles, patria industriei cinematografice americane, vezi cele mai frumoase femei din lume, atrase acolo de mirajul unei glorii pe care foarte puține au norocul s-o cunoască vreodată.*

*Pe măsură ce trenul urcă spre miazănoapte, de-a lungul coastei Pacificului, semnele civilizației americane apar din nou. Până ce răsar la orizont zgârie-norii capitalei Californiei: San Francisco.*

*(...) Smaranda Brăescu a făcut acest minunat voiaj, nădăjduind că la sfârșitul lui va putea cuceri trofeul pe care-l dorea.*

*De cum a ajuns la San Francisco, un consilier român delegație a luat-o în primire și a condus-o pe aerodromul din Alameda, orașel în apropiere de Oakland, de care este despărțit printr-un golf.*

*Directorul școlii de pilotaj din Almenda se afla pe câmp. Prezentările s-au făcut scurt, conversația a fost și mai scurtă, în stil american:*

*„- Miss Brăescu!...How do you do?” Ce mai faci? O întrebă pilotul zgâlțâindu-i mâna. „Avem imediat un avion!... Poate vrei să facem un zbor de antrenament?”*

*„Cu plăcere!”*

*Cât te-ai șterge la ochi un avion trase la scară – ca să zicem așa – și Miss Brăescu se instalează în carlingă, așa cum se găsea, în costum de stradă.*

*„Dă-i drumul”, ordonă șeful școlii de pilotaj!*

*Un sfert de oră mai târziu, avionul a aterizat, după ce urcase la 5500 metri. În spatele carlingii, Smaranda Brăescu zăcea inertă, într-un lac de sânge care i se scurgea din urechi.*

*Probabil, americanul știa că zborul la o asemenea înălțime, după o călătorie de 120 de ore cu trenul și mai ales după un schimb brusc de climat va produce tulburări organice. Și de aceea se grăbise să o invite pe Smaranda la o mică ședință de „antrenament”.*

*Ca bun patriot, făcuse și el ce putuse spre a o scoate pe româncă „din funcție”.*

*Dar, vorba lui Peneș Curcanul: „Românul are șapte vieți în pieptu-i de aramă!” Smaranda Brăescu n-a murit nici din acest accident și nici nu s-a lecuit de record.*

*După două săptămâni era din nou pe aerodrom.*

*„Știți pentru ce-am venit!...”*

„Hm! De!... How do you do?”

„- Aș vrea să mai fac câteva zboruri de antrenament... Însă cu masca de oxigen, zise Smaranda surâzând.”

„All right!... Dacă țineți cu tot dinadinsul?...”

„Țin!”

În timp ce parașutista se antrena pentru a putea suporta schimbul de climă la înălțimi mari, departamentul aerului din Washington a numit o comisie pentru controlarea recordului. Făceau parte din această comisie președintele Aeroclubului din San Francisco și colonelul Mutton, inspectorul aeronauticii din California.

Într-o dimineață Smaranda hotărî:

„După-masă, voi încerca să bat recordul.”

„Bine!... Veți lua însă cu dumneavoastra o parașută de rezervă. Nu vrem să se întâmple vreo nenorocire.”

„Dar unde vreți s-o pun? Am o parașută pe spate.”

„Mai puneți una pe piept.”

Brăeasca strânse din dinți și se supuse.

Încotoșmănită cu un costum de piele căptușit cu blană, cu o mască de oxigen, cu două parașute și un barograf la centură, părea mai curând un scafandru decât o zburătoare. Trei bărbați vâjnoși trebuiră s-o ajute să se urce în avion, pe când o armată de ziariști și de fotografi roiau în jurul ei.

La ora trei după amiază avionul părăsi aerodromul luând direcția câmpiei Sacramento.

Dar, o oră mai târziu revenea la Alameda precum plecase.

„- Imposibil să urc mai sus de 6000 metri”, declară pilotul. „Motorul nu trage. Trebuie să-i adăugăm un turbo-compresor.” „Să-i adăugăm.”

Din păcate nu avionului îi lipsea turbo-compresorul, ci bunăvoinței americanilor.

După o săptămână, Smaranda Brăescu pornește din nou, cu avionul modificat, spre Sacramento.

Și revine ca și mai înainte.

„Imposibil de urcat mai sus de 6500 metri. Trebuie să căutăm alt avion.” „Să căutăm.”

Seara apăreau ediții speciale ale ziarelor: „Recordul saltului cu parașuta a rămas al nostru. Încercarea Smarandei Brăescu a eșuat!”

În România, asemenea ediții ar fi fost cenzurate ca să nu provocăm complicații diplomatice.

(ION DRAGOMIR – Universul nr. 503, duminică 3 noiembrie 1935)

### **Vicisitudinile unui record în țara Unchiului Sam**

Și totuși avioane care să urce convenabil până la 8000 metri și mai sus erau destule. Aviația militară poseda câteva escadrile, iar proprietarii particulari, cu duiumul.

Dar cine să închirieze Smarandei Brăescu un asemenea avion?

A trebuit o lună întreagă de cercetări, de intervenții și de rugăminți, până ce un cetățean a binevoit să închirieze un avion „Cessland” (Cessna – n.n.), special construit pentru zboruri la înălțimi care depășeau 8000 metri.

„De-acum a mea e izbânda”, și-a spus Smaranda.

Și iarăși s-au adunat pe aerodrom ziaristii, fotografi și comisia oficială.

Avionul a pornit, urmărit de ochii zgâți ai spectatorilor.

După o oră a revenit. Urcase până la 6800 metri.

„Terminat oxigenul”, a declarat pilotul laconic.

„Nu face nimic, vom reîncepe!” a hotărât la rându-i Brăeasca.

Au reînceput.

De data asta pilotul n-a mai terminat oxigenul. L-a terminat însă Smaranda.

„- Și totuși am umplut buteliile de oxigen cu propria mea mână”, și-a zis ea. „Să știi că aici nu-i lucru curat. Americanii mă sabotează.”

În chiar ziua aceea s-a dus la d. Ioan Petrescu, președintele coloniei române din San Francisco povestindu-i tot păsul.

„- Să mă ajuți, domnule Petrescu, l-a rugat Smaranda, căci altfel ne facem țara de rău.”

„Eu vrea să te ajut, dar cum?”

„ – Foarte simplu, după ce voi încărca eu, cu propria-mi mână cele două butelii cu oxigen – a pilotului și a mea, vei lua d-ta una și eu alta și le

vom duce la avion. Apoi vom supraveghea aparatul ambii, până în clipa decolării.”

l său, fiecare  
otate. Dar oa-  
a dar, cât de  
ântul pe care  
gile sunt ba-  
rijină securi-  
t de necesare  
e sunt unirea,  
rnitalea, as-  
niciodată. Cât  
ul, el se mă-  
cându-se pen-  
ru patrie. Na-  
ridice deasu-  
lapiând inte-  
lului umanită-  
întreagă e un  
înaintea e-  
eești.

ceastă zi de  
inimile către  
al României,  
împede care  
el suferințele  
pentru a ne  
atea și măre-  
n, francezi și  
rassă și de  
a comemora  
it pentru o  
ă facem im-  
pentru ca să  
e oameni de  
ceastă pace,  
omisă.

erati și ofițeri  
inevoit să a-  
arazilor voș-  
pați aci măr-  
voastre, vă  
nima: mul-

in București,  
le Franței a-  
steea patriei

și Franța în  
să ne recule-  
or morminte,  
cari se odih-  
sunt uitate și  
e va fi tot-

ură  
asiu

alte flori în-  
pederat, bun



După ce a câștigat recordul mondial de lansare cu parașuta, iată-o pe Smaranda Brăescu, fericită, în mijlocul unui grup de piloți.

— De-acum, a mea e izbânda, și-a spus Smaranda.

Și iarăș s'au adunat pe aerodrom ziaristii, fotografiile și comisia oficială.

Avionul a pornit, urmărit de ochii sgații ai spectatorilor.

încărca eu, cu propria-mi mână, cele două butelii cu oxigen, — a pilotului și a mea, — vei lua d-ta una și eu alta și le vom duce la avion. Apoi, vom supraveghea aparatul ambii, până în clipa decolării.



Avionul, pilotul, parașuta și fericita „record-woman“ după uriașul salt de 24.000 picioare.

„- OK!” Răspunse d. Petrescu în stil american. Ceea ce pe românește înseamnă „S-a făcut”!

Au încărcat deci împreună buteliile de oxigen, le-au instalat pe avion, Smaranda s-a urcat la locul ei, pilotul așijderea, elicea a prins a zbârâni, fotografiile au mitraliat cu obiectivele și....

Dă-i drumul!

Mașina zburătoare a pornit.

\*\*\*

### **24.000 de picioare deasupra Câmpiei Sacramento**

Zile în șir ziarele americane au publicat articole și fotografii despre inimoasa româncă. Iată aici reproducerea unui asemenea articol, în care vedem pe Smaranda Brăescu alături de celebra aviatoare Ruth Nichols.

**Nota autorului:** Ruth Rowland Nichols (23 februarie 1901 – 25 septembrie 1960) a fost o pionieră în aviația americană. Este chiar și în zilele noastre singura femeie pilot care deține recorduri mondiale simultane de viteză, altitudine și distanță.

Originară din New York, provine dintr-o familie din înalta societate: tatăl Erickson Norman Nichols, un membru influent al Bursei de Valori din New York, servise în tinerețe alături de Teddy Roosevelt (al 26-lea președinte al Statelor Unite ale Americii) în primul corp de cavalerie voluntară, celebrii „Rough Riders”.

Ruth obține licența de pilot în 1927, devenind prima femeie pilot din lume licențiată pe hidroavioane. În 2 noiembrie 1929, pe aerodromul Curtiss din statul New York, cu ocazia desfășurării derbiului anual al aviatoarelor, Ruth Nichols împreună cu Amelia Earhart și alte 24 de femei pilot a înființat faimoasa organizație „The 99’s” („The Ninety-Nine”), o instituție activă și în prezent, care este dedicată sprijinirii tuturor femeilor interesate să obțină licența de pilot (profesionist sau recreațional). Smaranda a declarat presei din România că s-a afiliat organizației.



LĂSAȚI-MĂ SĂ SBOR!..

# 24.000 picioare deasupra câmpiei Sacramento

VIII



BIRDS OF A FEATHER

Two women pilots of world re-  
nown sat together at a banquet  
last night for the first time. At 17

feet is Ruth Nichols, captain of  
U.S. plane. Smaranda Brăescu, a  
Romanian pilot and former pilot, is  
162 lb. 1932. (Associated Press)

zile în șir, ziarele americane au publicat articole și fotogra-  
fii asupra inimoasei românce. Iată aci reproducerea unui ase-  
menea articol, în care vedem pe Smaranda Brăescu alături de  
celebra aviatore americană Ruth Nichols

La 19 Mai 1932, Smaranda Brăescu, însoțită de președintele coloniei române din San Francisco, s'a dus pe aerodromul Bye, din Alameda, spre a proceda la încărcarea buteliilor de oxigen și la transportul acestora în carlinga avionului.

Cu câteva zile înainte plouase abundenț și pământul ellsos

Smaranda Brăescu nu căzu decât vreo cincizeci de metri.

Deși la înălțimea aceea, aerul era cât se poate de rar, parașuta lui Heineche se deschise îndată.

De-acum, începea scoborirea. În primele clipe, Smaranda nu văzu nimic. Aerul din plămâni și oxigenul cald în con-

S'ar fi bucurat acum, dacă a-  
cest gând trist n'ar fi întune-  
cat-o. Și apoi, îi era atât de  
frig. Cu toată îmbrăcămintea-i  
imblăntită, înghețase până în  
măduva oaselor.

Deodată zări departe, ca niște  
mușuroaie, munții Sierra  
Nevada.

Intră într'o pătură de nori,  
grosă ca cea mai grosă ceață.  
Când ieși dedesubt, zări flu-  
viul Sacramento și oglinda  
imensă a unui lac.

— De n'aș cădea în apă!

Vântul batea tocmai într-a-  
colo. Prin goulurile de aer pa-  
rașuta cădea dezmetică; Sma-  
randa, la capătul ei, se răsucea  
ca o jucărie, prindă vârtejurilor  
și balansului.

Iarăș trecu printr'un strat de  
nori. Erau atât de dest încât,  
uitându-se în sus nici nu mai  
zări pânza parașutei.

Când ieși la lumină se afla la  
mai puțin de opt sute metri de  
pământ, exact deasupra lacu-  
lui.

— M'am „curățat"!.. Dacă nu  
trec de lac sunt pierdută!..

Desfăcu parașuta americană,  
— prinsă pe piept, — nădăj-  
duind că susținută de ambele  
parașute va pluti mai mult în  
aer. Dar blestematul instru-  
ment, în loc să se deschidă în-  
volt, căzu în jos, ca o zdreanță,  
trăgând-o și mai repede spre  
pământ.

— Așa mi-a fost scris! mur-  
mură sărmana „record-woman"  
inchizând ochii spre a-și stă-  
pâni lacrimile.

Dar un vânt binefăcător o  
împinse din spate... Peste câ-  
teva clipe, lacul rămase în ur-  
mă.

O aștepta altă predică: niște  
cabluri electrice de înaltă ten-  
siune. În grabă, trase spre ea  
zdreanța americană, o ghemui  
la piept, trecu la dol metă

**Smaranda, fotografiată alături de aviatoreea Ruth Nichols**

La 19 mai 1932, Smaranda Brăescu însoțită de președintele coloniei române din San Francisco, s-a dus pe aerodromul Bye din Alameda spre a proceda la încărcarea buteliilor de oxigen și la transportul acestora în carlinga avionului.

*Cu câteva zile înainte plouase abundent și pământul clisos aluneca sub picioare.*

*Pe când cei doi români faceau aceste pregătiri, telefoanele zbârnâiseră în toate părțile:*

*- Allo!... Miss Brăescu încarcă oxigen pe avion.*

*- Allo!... luați seama! Miss Brăescu pleacă iarăși la zbor.*

*Ca și în alte dăți, ziariștii și fotografi – pentru care aceste plecări nereușite erau un adevărat izvor de articole senzaționale – sosiră îndrăzneți, insinuanți și ironici.*

*- Plecați iarăși, Miss Brăescu?*

*- Yes!*

*- Și sperați să bateți recordul?*

*- O, yes!*

*- Hm... numai să nu se mai întâmple ceva...*

*- Dacă se mai întâmplă „ceva” nu mai vin la aterizare. Mă arunc de sus, fără parașută.*

*- Aa!...Foarte interesant...Scoatem ediție specială, Johnson, du-te și telefonează la redacție: „Miss Brăescu bate recordul ori se sinucide”.*

*Totuși, încet-încet, glumele și zeflemelele au făcut loc unei atmosfere de înfrigurare generală. Plutea în aer un nu știu ce – un fel de presimțire stranie, care-i făcea pe americani să se frământa ca la căpătâiul unui bolnav...*

*Recordul internațional se balansa, nehotărât de partea cui să treacă.*

*Avionul decolă în condițiuni normale, luând direcția Sacramento.*

*Încotoșmănită în blănuri, prinsă între cele două parașute, ca o sardea între două felii de pâine, îngreunată de barograf și de butelia de oxigen, Smaranda nu se mai gândea acum la eventualitatea unui accidental parașutei. Nu de teamă că aceasta nu s-ar deschide tremura ea.*

*– Doamne! Fie-ți milă de mine! Se ruga încet, cu mâinile împreunate. Ajută-mi să ajung sus, cât mai sus, să pot sări în sfârșit.*

*Și pentru că a fost pururea o bună creștină cu teama de Dumnezeu și credință în El, prinse a îngâna Tatăl nostru, cu ochii fixați pe acul altimetrului.*

*6000...6500...6800...7000...7100 metri...*

*De acum orice s-ar fi întâmplat, avea să sară. În orice caz, recordul de la înălțimea aceasta era bătut.*

*Se uită în jos. Avionul plutea deasupra câmpiei Sacramento. Oxigenul năvălea în mască regulat, cu mirosul lui greoi de benzină arsă. Pilotul conducea liniștit avionul, trăgând ușor de „manșă”, pentru ca să urce, cât mai sus.*

*7200...7300...7400...7450 metri.*

*În clipa aceea pilotul se întoarce spre Smaranda, cu figura congestionată, cu ochii holbați:*

*– Not oxygen! urlă el cât putu mai tare... Nu mai am oxigen. L-am terminat.*

*Ca să-și răscumpere greșeala din trecut, când se îmbătase (din amintirile Smarandei reiese că a traversat și un astfel de moment neplăcut, într-una din încercări pilotul afectat de consumul de alcool în exces căruia i de dedase în ziua precedentă greșise direcția și dusese avionul mult în afara perimetrului stabilit pentru salt – n.n.) nenorocitul făcuse actul eroic de a zbura până la limita rezistenței plămânilor lui, desi oxigenul i se isprăvise.*

*Smaranda Brăescu îl văzu căscând gura mare, ca un om care se înecă, apoi capul lui se frânse pe piept...leșinase.*

*Ce s-a petrecut în urmă, a fost fulgerător. Înainte ca avionul să fi început a coborî, parașutista se sculă în picioare, deschizând larg obiectul de oxigen și aspirând cu aviditate gazul dătător de viață. Avea de acum, destulă provizie în plămâni. Scoase masca și o lăsă lângă butelie. Se târî spre ușa deschisă a carlingii și ieși afară.*

*Era sprintenă ca și cum n-ar fi purtat atâtea kilograme de încărcătură asupra-i. Hotărârea de a învinge îi însutise puterile.*

*Puse un picior pe roata avionului, privi în jos și își dădu drumul. Prin nu se știe ce minune – probabil fiindcă mâna pilotului se încleștase pe „manșă” – avionul zbura încă.*

*Smaranda Brăescu nu căzu decât vreo cincizeci de metri.*

*Deși la înălțimea aceea, aerul era cât se poate de rar, parașuta lui Heinecke se deschise îndată.*

*De-acum începea coborârea.*

În primele clipe, Smaranda nu văzu nimic. Aerul din plămâni și oxigenul cald în contact cu atmosfera rece produsese o pojghiță de gheață care îi întunecaseră ochelarii. Îi scoase cu o zmcuncitură și-i zvârli.

Privi în juru-i: sus, imensitatea albastră, rece, a cerului; jos, o pătură de nori învăluind pământul ca într-un uriaș pansament de vată; la dreapta, la stânga, înainte, înapoi, nimic, absolut nimic.

Avionul nu se zărea nicăieri.

– Nenorocitul, a căzut, murmură Smaranda, făcându-și cruce...  
Dumnezeu să-l ierte!

S-ar fi bucurat acum, dacă acest gând trist n-ar fi întunecat-o. Și apoi îi era atât de frig. Cu toată îmbrăcămintea-i împlănită, înghețase până în măduva oaselor.

Deodată zări departe, ca niște mușuroaie, munții Sierra Nevada.

Intră într-o pătură de nori, groasă ca cea mai groasă ceață.

Când ieși dedesubt, zări fluviul Sacramento și oglinda imensă a unui lac.

– De n-aș cădea în apă!

Vântul bătea tocmai într-acolo. Prin golurile de aer parașuta cădea bezmetică; Smaranda, la capătul ei, se răsucea ca o jucărie, pradă vârtejurilor și balansului.

Iarăși trecu printr-un strat de nori. Erau atât de deși încât, uitându-se în sus nici nu mai zări pânza parașutei.

Când ieși la lumină se afla la cel puțin de opt sute metri de pământ, exact deasupra lacului.

– M-am „curățat”!...Dacă nu trec de lac sunt pierdută!...

Desfăcu parașuta americană – prinsă pe piept – nădăjduind că susținută de ambele parașute va pluti mai mult în aer. Dar blestematul instrument, în loc să se deschidă involt, căzu în jos, ca o zdreanță, trăgând-o și mai repede spre pământ.

– Așa mi-a fost scris! murmură sărmana „record-woman” închizând ochi spre a-și stăpâni lacrimile.

— Așa mi-a fost scris! murmură sârmana „record-woman“ închizând ochii spre a-și stăpâni lacrimile.

Dar un vânt binefăcător o împinse din spate. Peste câteva clipe, lacul rămase în urmă.

O aștepta altă piedică: niște cabluri electrice de înaltă tensiune. În grabă, trase spre ea zdreanța americană, o ghemui la piept, trecu la doi metri deasupra cablurilor.

Jos, se întindea un lan de secară.

Se așternu la pământ ușor, respiră odată adânc. Și simți că leșină.

Smaranda Brăescu bătuse recordul mondial de lansare cu parașuta, sărind 24.000 picioare, deasupra câmpiei Sacramento din California (U. S. A.).

(Măine: O „record-woman“ care moare de foame).

ION DRAGOMIR

Dar un vânt binefăcător o împinse din spate. Peste câteva clipe, lacul rămase în urmă. O aștepta altă piedică: niște cabluri electrice de înaltă tensiune. În grabă trase spre ea zdreanța americană, o ghemui la piept, trecu la doi metri deasupra cablurilor.

Jos, se întindea un lan de secară.

Se așternu la pământ ușor, respiră odată adânc. Și simți că leșină.

Smaranda Brăescu bătuse recordul mondial de lansare cu parașuta, sărind 24.000 picioare, deasupra câmpiei Sacramento din California (U.S.A.).

(ION DRAGOMIR – Universul nr. 506, miercuri 6 noiembrie 1935)

### O „record-woman“ care moare de foame

Smaranda Brăescu nu leșinase. Era numai istovită. Simțea o căldură enormă, înăbușitoare din pricina îmbrăcămintei îmblănite. Ar fi voit să închidă ochii și să doarmă, să se odihnească.

Un fermier care o văzuse căzând, se apropie de ea, o pipăi, o cercetă cu de-amănuntul.

Văzând-o că nu geme la apăsarea mâinilor lui pe trup, deduse că nu e rănită și mormăi mulțumit:

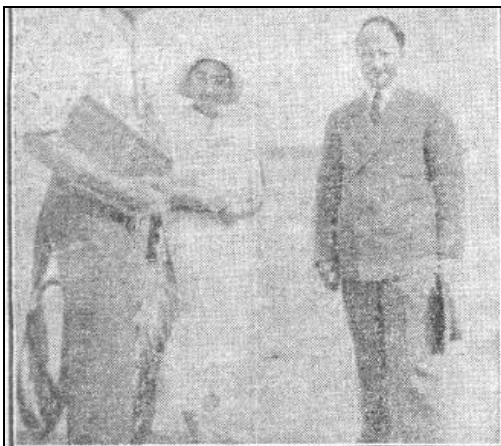
– All right!

Privind însă mai cu atenție descoperi că în fața lui se află o femeie. Smaranda îi făcu semn să-i desfacă centurile celor două parașute.

– De unde vii? o întrebă fermierul. Unde e avionul din care ai sărit?

Ea deschise gura. Dar limba refuza să articuleze cuvinte.

O oră zăcu acolo, în lanul de secară. Puțin câte puțin își revenea. Cu multă greutate putea să îngaime:



Pe aerodromul Curtiss Wright împreună cu maiorul Gibson și consulul român Tărcăuanu

Smaranda Brăescu nu leșinase. Era, numai, istovită. Simțea o cădură enormă, înăbușătoare, din pricina îmbrăcămintei blânde. Ar fi voăt să închidă ochii și să doarmă, — să se odihnească.

Un fermier care o văzuse căzând, se apropie de ea, o pipăi, o cercetă cu deamănuntul. Văzând-o că nu geme la apăsarea mâinilor lui pe trup, deduse că nu e rănită și mormăi mulțumit:

— All right!

Privind însă mai cu atenție, descoperi că în fata lui se afla o femeie. Smaranda îl făcu semn să-i destăcă centurile celor două parashute.

— De unde vii? o întrebă fermierul. Unde e avionul din care ai sărit.

Ea deschise gura. Dar limba refuză să articuleze cuvinte.

O oră zăcu acolo, în lanul de secară. Puțin câte puțin își revenea. Cu multă greutate putea să îngâlme:

— Sărit 24.000 picioare... A-munțaiți aerodrom Bye din Alameda.

Fermierul holbă ochii, rîdînd când beațele la cer:

— A sărit dela 24.000 picioare!... Dela 24.000 picioare!... continuă el să repete plin de metăgădunită admirație.

O ridică de jos, o duse la automobilul său, care se afla nu departe și o transportă la fermă.

Apoi, telefonă la cel mai apropiat aerodrom.

— Alo!... Am găsit pe câmp o parashutistă... Pretinde că a sărit dela 24.000 picioare.

— O. K.!... Prin urmare n'a murit!...

— Nu!

— Noi am trimis două avioane în căutarea ei... Sosim îndată la fermă.

Cât ai fuma o țigare, întreaga America află vestea. Telefonul, telegraful, radio-ul, edițiile speciale ale ziarelor nu vorbira decât despre recordul bălăut de „Miss Brăescu”.

Între timp pilotul testat cu

fară din carîngă pe ușa deschisă.

Amărit, pilotul se duse și ateriză pe aerodromul de pe Sacramento.

— Telefonai! la toate câmpurile de aviație din împrejurimi să trimită avioane în căutarea Smarandei Brăescu... Eu însu-mi plec s'o caut. Pâneți-mi benzina în rezervor.

Abla cu câteva secunde înainte ca brăvul pilot să picea în zborul de cântare, sosi vestea cea bună:

— Miss Brăescu a fost găsită!... A băut recordul!... 24.000 picioare...

— Unde se află acum? Întreabă pilotul.

poziție ei se etalai la loc de cinste; nu le mai privea. Erau mai atrăgătoare vîrtejile magazinelor de comestibile...

Atunci, se întorcea acasă, ca să-și ascundă mizeria de ochii tuturor. Se închidea cu cheia, lua ultimile numere din „Universul” carei sosise la San-Francisco, scriba literă cu literă știrile din îndepărtata Patrie.

Așa află că „Universul” lansase în folosul ei o nouă listă de subscripție.

Direcțiunea ziarului prevăzuse că Smaranda Brăescu ar putea avea nevoie de bani pentru a reveni în țară.

Zilele se scurgeau cu atât mai amănunțic cu cât întreaga lume o credea pe parashutistă bogată.

— Te-ai umplut de bani! i se spunea peste tot.

Ba, mai primea și cereri de ajutorare, dela diferiți necunoscuți.

Gloria rezervă unei surprize de o ironie cruntă...

O singură bucurie a avut Smaranda în tot acest timp: bareta de aur a „Virtuții Aeronautice” pe care M. S. Regele Carol II a binevoit să i-o trimită, prin legea...

La 25 Iunie au sosit banii trimiși de „Universul”.

În chiar ziua aceea, a luat trenul și a plecat.

S'a oprit la Cleveland și la Detroit, — unde a vizitat uzinele Ford.

Ajunsa la New York a găsit o altă rezervă de bani.

S'a înscris în școala de pilotaj „Curtiss Wright”. Instructorii de zbor nu s'au purtat cu ea omeneste. O priveau dîhoșe. Era doar aceea care le răpise



Pe aerodromul Roosevelt Field, de lângă New-York, în tovărășia a doi instructori de zbor

– Sărit 24.000 picioare... Anunțați aerodrom Bye din Alameda.

Fermierul holbă ochii, ridicând brațele la cer:

– A sărit de la 24.000 picioare!... De la 24.000 de picioare! ...continuă el să repete plin de netăgăduită admirație.

O ridică de jos, o duse la automobilul său, care se afla nu departe și o transportă la fermă.

Apoi telefonă la cel mai apropiat aerodrom.

– Allo! ...Am găsit pe câmp o parașutistă... Pretinde că a sărit de la 24.000 picioare.

– O.K.! Prin urmare n-a murit!...

– Nu!

– Noi am trimis două avioane în căutarea ei... Sosim îndată la fermă.

Cât ai fuma o țigară, întreaga Americă află vestea. Telefonul, telegraful, radio-ul, edițiile speciale ale ziarelor nu vorbiră decât despre recordul bătut de „Miss Brăescu”.

\*

Între timp, pilotul, leșinat cu mâinile încleștate pe comenzile avionului, se prăbuși împreună cu aparatul până la vreo 4000 metri.

Viteza căderii, în loc să îl zăpăcească în totul, sfârși prin a-l deștepta. Deschise ochii, îndreptă avionul, privi îndărăt: Smaranda nu era la locul ei.

– Biata fată!... Mă tem că a căzut și s-a făcut praf...Cu siguranță a fost “scuipată” afară din carlingă pe ușa deschisă.

Amărât, pilotul se duse și ateriză pe aerodromul de la Sacramento.

– Telefonați la toate câmpurile de aviație din împrejurimi să trimită avioane în căutarea Smarandei Brăescu...Eu însumi plec s-o caut. Puneți-mi benzină în rezervor.

Abia cu câteva secunde înainte ca bravul pilot să plece în zborul de căutare, sosi vestea cea bună: „Miss Smaranda Brăescu a fost găsită!... A bătut recordul!...24.000 picioare...”

– Unde se află acum? întrebă pilotul.

– La o fermă de pe malul lacului Sacramento.

– La o parte că dau drumul la motor!...

*Ca un vultur se repezi la fermă, o luă pe Smaranda Brăescu din mijlocul unei armate de piloți, ziaristi și fotografi, răsăriți nu se știe de unde, și o duse la San-Francisco, unde o așteptau membrii coloniei române, mulțimea, oficialitățile...*

*Era glorie deplină.*

\*

### ***Biata glorie!...***

*Din toate colțurile lumii soseau scrisori, telegrame, cereri de autografe, de fotografii... Smaranda ar fi răspuns la toate, ar fi voit să mulțumească întreaga lume. Dar nu putea. Nu-i lipsea bunăvoința, nici timpul, ci altceva mai simplu, banii pentru mărci (timbre – n.n.).*

*Cei o sută de dolari împrumutați de colonia română au fost cheltuiți cu ultimul zbor. În punga ei iarăși nu se mai găsea nici un cent, cu care să-și cumpere un corn sau să bea un pahar de lapte.*

*Deținătoarea recordului mondial se plimba pe străzile din San-Francisco, lihnită de foame. În vitrinele fotografiilor, pozele ei se etalau la loc de cinste; nu le mai privea. Erau mai atrăgătoare vitrinele magazinelor alimentare...*

*Atunci, se întorcea acasă, ca să-și ascundă mizeria de ochii tuturor. Se închidea cu cheia, lua ultimele numere din „Universul” care soseau la San Francisco, sorbea literă cu literă știrile care soseau din îndepărtata Patrie.*

*Așa află că „Universul” lansase în folosul ei o nouă listă de subscripție. Direcțiunea ziarului prevăzuse că Smaranda Brăescu ar putea avea nevoie de bani pentru a reveni în țară.*

*Zilele se scurgeau cu atât mai amarnice cu cât întreaga lume o credea pe parașutistă bogată.*

*-Te-ai umplut de bani! i se spunea peste tot.*

*Ba mai primea și cereri de ajutorare de la diferiți necunoscuți. Gloria rezervoă uneori surprize de o ironie cruntă.*

*O singură bucurie a avut Smaranda în tot acest timp: bareta de aur a „Virtuții Aeronautice” pe care M.S. Regele Carol II a binevoit să i-o trimită prin legăție.*



\*

La 25 Iunie au sosit banii trimiși de „Universul”. Chiar în ziua aceea a luat trenul și a plecat. S-a oprit la Cleveland și la Detroit unde a vizitat uzinele Ford. Ajunsă la New York a găsit o altă rezervă de bani.

S-a înscris în școala de pilotaj „Curtiss Wright”. Instructorii de zbor nu s-au purtat cu ea omenește. O priveau chiorâș. Era doar aceea care le răpise un record. A trebuit să plece pe alt aerodrom, la Roosevelt Field, lângă New York. Aici a avut parte de un instructor inimos: captain Tronck, pilot și profesor universitar.

La 8 octombrie 1932 și-a luat brevetul de pilot.

Dar nu a părăsit America până la 4 februarie.

În ajunul plecării, Asociația femeilor americane, a cărei președintă era d-na Lena Madison, a dat în cinstea Smarandei o masă la care au participat Miss Ruth Nichols, celebra aviatoare și Chamberlain, omul care a traversat Atlanticul după Lindbergh.

Așa e lumea: ori îți oferă banchete, ori te lasă să plesnești de foame...”

ION DRAGOMIR

## Suma tuturor posibilităților

În 1931, scriitorul James Truslow Adams își publica faimosul best-seller *The Epic of America*, o carte care avea să deschidă drumul către consacrare, prin intermediul unei singure fraze, a două faimoase expresii: „visul american” și „țara tuturor posibilităților” (citat în original – „The American dream is that dream of a land in which life should be better and richer and fuller for everyone, with opportunity for each according to ability or achievement”, în traducere „visul american este acel vis al unui ținut în care viața ar trebui să fie mai bună, mai bogată și mai plină pentru toată lumea, cu posibilități pentru fiecare în funcție de abilități sau realizări.” – n.n.).

La câteva luni de la momentul ieșirii de sub tipar a cărții ce avea să dobândească o faimă internațională, Smaranda debarca în portul New York, parcă anume pentru a verifica autenticitatea spuselor lui Adams.

Viața ei merita să fie mai bună. Ea chiar era tentată să creadă acest lucru. Autoritățile din țara sa, compatrioții din toate compartimentele societății o înconjurau cu admirația, elogiile și simpatia lor și – foarte important – găsiseră modalitățile prin care să o ajute pentru a-și îndeplini visurile. Era îndreptățită să spere că „soarele va răsări și pe ulița ei”.

Este adevărat, sosirea în SUA nu se petrecea în cea mai fastă perioadă a acelei țări. *Joia Neagră* (crahul bursier înregistrat la New York pe 24 octombrie 1929, o zi de joi) își făcea din plin simțite dure-roasele efecte, economia înregistra o abruptă cădere și milioane de oameni sufereau din plin. Dar atunci, ca și acum, Statele Unite erau cu adevărat o țară măreață. Ritmul vieții, deși serios afectat, respecta tradiția. Americanii, atunci ca și acum, gândeau „în stil mare” și pasiunea lor pentru senzațional, pentru recorduri, pentru fast și spectacular nu era alterată de gravele probleme economice. *No matter the situation, the show must go on!* („indiferent de situație, spectacolul trebuie să continue” – trad. din engleză, n.n.).

Smaranda avea toate motivele să se simtă încrezătoare în viitor într-o țară atât de încrezătoare în destinul ei mareț.

Țara tuturor posibilităților? Păi dacă așa stăteau lucrurile, ce-și putea dori mai mult?

Glumind puțin, poate că era bine dacă-și dorea să nu vină dintr-o țară în care multe posibilități (supărătoare de această dată) erau, de asemenea, valabile.

De ce spunem aceasta? Ei bine, planul din țară a fost ca Smaranda să încerce doborârea recordului mondial absolut la marele miting aerian ce urma să se desfășoare la Miami, Florida, între 8 și 10 ianuarie. Dar așa cum avea să descopere curând, cu mare neplăcere, reprezentanții diplomației ai României din capitala S.U.A. nu comunicaseră eficient cu organizatorii evenimentului aviatic din Miami.

Asta și din cauza faptului că între autoritățile competente din țară și membrii consulatului din New York, ori cei ai ambasadei nu se realizase un dialog coerent. Documentele ce o însoțeau pe Smaranda și pe baza cărora spera să fie inclusă oficial într-o tentativă de realizare a recordului mondial absolut nu respectau cerințele autorităților aeronautice americane. Un lanț al slăbiciunilor, demn de pana lui Caragiale. Și biografii ei sunt de această părere:

*„Guvernul român, cât și Legația română, din Washington, au tratat cu ușurință problema Smarandei Brăescu. Nimeni din personalul român din capitala SUA, nu s-a deplasat din timp la Miami, spre a se informa și a face demersurile de rigoare. S-au mulțumit să facă hârtii. Atât.*

*În atare situație, Smaranda Brăescu s-a adresat Legației României din Washington. “Am venit aici prin subscripția publică a ziarului “Universul”, scria ea. Sunt copii de școală care s-au lipsit de covrigul lor zilnic, spre a subscrie câțiva lei pentru mine. O întregă națiune și-a dat obolul pentru ca eu să vin aici; nu spre a mă lăfăi în hoteluri luxoase, nici spre a asculta discursuri umflute, ci spre a duce în patrie, odată cu mine, trofeul unui record internațional. Vă rog deci să mă ajutați spre a găsi terenul și aparatul cu care să pot face coborârea proiectată”*.<sup>10</sup>

Toți, se pare, se încrezuseră prea tare în sintagma „țara tuturor posibilităților” (chiar înainte ca aceasta să apuce să se răspândească la nivel global). Concluzia? Organizatorii din Florida nu erau pregătiți pentru un salt de la mare altitudine. Programul manifestărilor aeronautice din 8-10 ianuarie se axa în primul rând pe numere de acrobație aeriană „condimentate” cu salturi cu parașuta de la altitudine joasă, cu caracter spectacular/demonstrativ. La acest capitol, pe afiș figurau două săritoare în vogă. Nici pomeneală de celebra parașutistă din România și ambițiosul ei obiectiv.

Mai mult, ceea ce-și dorea Smaranda necesita pregătiri speciale: cel puțin trei aparate de zbor capabile să atingă un plafon apropiat de 8000 de metri, piloți cu experiență în astfel de zboruri, echipament special (măști de oxigen, costum împlănit, aparatura omologată

---

<sup>10</sup> N.I. Staicu-Buciumeni, op.cit., pag. 60

pentru înregistrarea fidelă a altitudinii), o echipă de arbitraj recunoscută de autoritățile cu competență în domeniu, un teren propice (pentru că raportat la altitudinea vizată și imposibilitatea manevrării parașutei pe traiectoria de coborâre, se lua în calcul o derivă de până la 40 de kilometri).

Nu-i de mirare că Florida a întâmpinat-o cu refuzuri. Este adevărat, la mijloc putea fi și încercarea de conservare a recordului absolut deținut de un „localnic” – idee ce transpare și din destăinuirile Smarandei către Ion Dragomir, ziaristul de la *Universul*. Este o interpretare subiectivă a unei stări de fapt ce nu-i poate fi reproșată cu tărie, având în vedere lungul istoric de refuzuri, false promisiuni și nesfârșite amânări cu care se confruntase în țara natală. Dar nu vom ști niciodată adevărul...

Cert este că America a păstrat deschis „bucetul posibilităților” și, după multe peripeții Smaranda a reușit să primească sprijinul dorit pe coasta opusă, aproape de malul celuilalt ocean. Români ini-moși stabiliți în „țara Unchiului Sam” au pus umărul la redresarea acestei neplăcute stări de fapt, și totul datorită capacității deosebite de interacțiune ce o caracteriza pe Smaranda atunci când se confrunta cu situații dificile. Știa să cucerească inimi, să deschidă suflete și să mobilizeze energii.

Cu îngrijorare și un puternic (dar amar) sentiment de „déjà-vu” a descoperit că este nevoită să petreacă mult mai mult timp decât se așteptase pentru a se apropia de țelul său. Iar în America – și nu este nevoie de nici o carte celebră pentru a cita aceasta – „timpul în-seamnă bani”. Mulți bani. Iar cei cu care venise curajoasa parașutistă se împuținau cu repeziciune.

De aceea spunem că Smaranda a simțit dureros ce înseamnă să ai toate posibilitățile la îndemână, dar să le atingi doar după mari eforturi și aventuri în mare parte neplăcute. Au fost momente de maximă deznădejde care aproape i-au nimicit încrederea. Îndurase atâtea dezamăgiri și întâmpinase atâtea piedici încât puterea ei de a spera se zbătea aproape stinsă, ca o candelă-n furtună. Zbuciumul ei transpare cu claritate din paginile unei scrisori trimise binefăcătorilor

de la ziarul *Universul* în 14 mai (citat din lucrarea lui N.I. Staicu-Buciumeni, *Anii de glorie ai Smarandei Brăescu*, pag. 70):

*„Mă simt din ce în ce mai amărâtă. Plâng singură, în mine, adânc, istovitor. E plânsul omului pe care l-a părăsit nădejdea, pentru ca să lase loc remuşcărilor. Ştiţi ce încredere aveam în steaua mea?*

*Peste cinci zile e fixată ziua decisivă. Ce bucurie şi câtă siguranţă aş fi simţit în mine altădată, dar acum mi-e frică. Nu frica de moarte. O, nu, sunt sigură că nu. Ba, poate, dimpotrivă, căci am început să mă gândesc la ea, am început s-o vreau. Teama mea e numai de ceea ce mi se poate întâmpla până la ziua recordului. Ce noi încurcături, ce noi vitregii ale soartei îmi vor mai ţine calea.*

*De s-ar termina odată! Căci comedia durează de prea mult timp şi pentru mine este numai durere.*

*Ştii bine că aţi pierdut cu toţii încrederea în mine. Dar mai mult nu pot să fac. Dacă aş fi avut cel puţin banii mei! Dar ce vor zice cei ce au subscris şi m-au ajutat? Ce zic oare bieţii copilaşi de şcoală, care şi-au rupt de la gură pentru încercarea mea nebunească, despre care de atâta timp nu mai au nici un semn, nici o veste?!*

*Şi pentru că mă despart puţine zile de ziua recordului, vă pot mărturisi tot fundul gândului meu: dacă nu reuşesc am luat hotărârea să mă pierd în apele oceanului. În ţară nu mă întorc. Vă rog să nu-mi luaţi în nume de rău această slăbiciune a mea, dar n-am putut-o ascunde.*

*Să te trezeşti atât de departe de ţară, fără speranţa de a o revedea, ameţită, singuratică, pierdută în viermii asta atât de străină! Îmi vine să cred că şi Dumnezeu m-a uitat!*

*Până în ziua recordului trăiesc ca în agonie...*

*Tuturor de la ziar multă sănătate şi salutul meu poate cel din urmă.”*

**Smaranda Brăescu**

Pentru că şi-a dedicat toate resursele pentru a realiza ce-şi propusese, după saltul extraordinar ce a propulsat-o în istorie, Smaranda s-a trezit în neplăcuta ipostază de a primi laurii succesului pe o frunte ce se încreţea de grija zilei următoare. Aşa cum Icar îşi arse aripile zburând îndrăzneţ către soare, aşa şi ea îşi vedea „arse” de razele recordului său magnific toate resursele financiare şi –

tragică ironie! – după euforia succesului a ajuns să plutească printre ovații și laude cu stomacul chiorăind de foame.

Și dacă tot am adus vorba despre ovații și laude, nici acestea nu au fost chiar atât de multe pe cât era de așteptat. Acoperirea mediatică de care a avut parte minunata reușită a cutezătoarei românce a fost diminuată de două evenimente aeronautice majore anunțate pentru ziua ce urma încercării ei de a doborî recordul: dirijabilul Marinei *USS Akron* urma să viziteze pentru prima oară orașul Sacramento, iar Amelia Earhart avea să decoleze din Harbour Grace, Newfoundland, pentru faimosul zbor solo transatlantic.

Țara tuturor posibilităților? *Yes, of course!*

Ar mai fi fost posibil să înfrunte și alte dificultăți? Din păcate, da! Comisiile întrunite pentru înregistrarea recordului au invocat brusc nevoia de „calibrare” a barografelor din avionul de lansare (cele 24.000 de picioare „contractându-se” ca prin minune), autoritatea aeronautică americană și-a declarat la fel de brusc lipsa de interes pentru recordurile realizate în saltul cu parașuta – pe care le vedea dintr-o dată lipsite de utilitate pentru dezvoltarea aviației – și astfel refuza să se implice în anunțarea oficială a reușitei, sursele din care se mai putea împrumuta pentru a putea supraviețui în „visul american” se epuizaseră...

Dar, din fericire, patria ei, cea căreia îi adusese atâta faimă și glorie nu o uitase. *Universul* a continuat și după plecarea ei peste ocean campania de colectare de fonduri, iar românii americani și-au dat și ei concursul în limita posibilităților. Dealtfel Smaranda a întreținut o activă corespondență cu toți cei care-și dovediseră afecțiunea și atașamentul pentru planurile sale.

O privire atentă asupra modului în care ea și-a „construit” toate acțiunile ce-au condus-o spre consacrare în domeniul salturilor cu parașuta relevă inteligența înaltă, capacitatea deosebită de a se organiza cu minime resurse, abilitatea de a identifica și accesa eficient toate elementele și entitățile capabile să-i asigure reușita în planurile asumate, rezistența la stres. Biografiile ei au preferat să-i evidențieze calități precum determinarea, patriotismul, puterea de sacrificiu, de-

votamentul, modestia și evlavie. Noi am include pe această onorantă listă inteligența ascuțită și eficiența organizării, „acoperite” aparent de vălul modestiei. Și tot ar mai rămâne de specificat aplecarea spre domeniul tehnic, ce i-a permis să se familiarizeze „din mers” cu alcătuirea și modul de funcționare al aeronavelor. Ce buchet de calități rare!

Redresată financiar, cel puțin parțial, după ce primit noi sume din țară, Smaranda își revizuieste posibilitățile. Recordul absolut se odinea în sacul parașutei, învăluit de mătasea albă „made în Berlin”. Venise vremea să înalțe spre lumina înfăptuirii adâncul, prețiosul său vis: obținerea licenței de pilot.

Se înscrie la cursul pentru piloți privați organizat de Curtiss-Wright Flying Service, Inc., o corporație cu sediul în New York în luna iulie 1931.

Relația cu instructorii și managerii de acolo se derulează cu dificultate, ea își asumă și executarea câtorva salturi demonstrative în cadrul unor viitoare evenimente aviatice ca formă alternativă de plată – aspect în legătură cu care se vor ivi câteva neînțelegeri și dificultăți. Pe cale de consecință, în luna august schimbă locația și se înscrie la cursul de pilotaj organizat pe aerodromul Roosevelt (Roosevelt Field, Long Island, New York).

S-a antrenat pentru zbor pe aeronave Curtiss Fledgling, WACO și Bourdon B-4 Kitty Hawk (toate biplane).

Încununată de laurii gloriei sportive Smaranda participă în această perioadă în care se pregătește pentru obținerea licenței de pilot la numeroase activități de celebrare a performanței sale – gale festive, bancheturi, mitinguri.

Vizitează Canada, în calitate de invitată de onoare la mitingul internațional găzduit de Montreal (20 august 1932). Studiază intens limba engleză, cu care se simte din ce în ce mai familiarizată.

În data de 8 octombrie trăiește o mare bucurie: comisia de examinare întrunită în vederea evaluării absolvenților cursurilor de pilotaj oferite de școala Roosevelt Field îi acordă brevetul de zbor categoria „piloți privați”.

## FLYING SCHOOL CONTRACT

I Smaranda Braescu Residing at number \_\_\_\_\_ Street  
 City Bucharest State Roumania, do hereby apply for enrollment in  
 the Private Pilot's course of Curtiss-Wright Flying Service, Inc., a New York  
 corporation (hereinafter called "Curtiss Wright Flying Service"), at Valley Stream, N.Y.  
 and agree to pay therefor three hundred thirty Dollars (\$ 330.00) as follows:  
one hundred and fifty Dollars (\$ 150.00) at the time of  
 execution of this application and one hundred and eighty Dollars (\$ 180.00)  
 this sum of \$180.00 is to be paid by Miss Braescu by means of \_\_\_\_\_  
four parachute jumps to be made at any airport or other place and  
and at any time designated by Mr. C.S. Jones, 18

I understand and agree that the private pilot's course includes a total of twenty (20) hours flying time, not more than ten (10) hours of which consists of dual and/or check instruction; that the commercial pilot's course includes fifty (50) hours total flying time, not more than seventeen and one-half (17½) hours of which consists of dual and/or check instruction, and that the transport pilot's course includes a total of two hundred (200) hours flying time, not more than thirty-five (35) hours of which consists of dual and/or check instruction. I agree to pay for any dual or check instruction given me in addition to the amount provided above for the course in which I have enrolled in accordance with the schedule in respect to the same on file in the Company's office.

I agree to abide by all the rules and regulations of Curtiss-Wright Flying Service now or hereafter in force.

I agree that I will carry no passengers on any flights made under this contract and that I will not fly cross country without specific written authorization from the chief instructor.

I hereby release the Curtiss-Wright Flying Service, the Curtiss-Wright Corporation, and its and their subsidiary and/or otherwise affiliated companies, and their respective successors and assigns, from all suits, claims or demands of every kind and character which I or my heirs, executors, administrators or assigns can, shall, or may have arising out of and/or by reason of and/or in connection with the course of instruction herein applied for.

It is understood that the instruction may be terminated at any time by either party, in which event, the obligation of the Curtiss-Wright Flying Service shall be limited to a refund of the unearned portion of the tuition paid, in accordance with refund schedule on file in the Company's office.

The acceptance of this application by Curtiss-Wright Flying Service by its Base Manager or Officer of the company, causes this to become the entire agreement between the parties and neither party shall be bound or affected by any statements or representations not contained herein.

Accepted:

CURTISS-WRIGHT FLYING SERVICE, Inc.

*Smaranda Braescu*  
Applicant

Dated July 14, 1932

By Robert J. King,

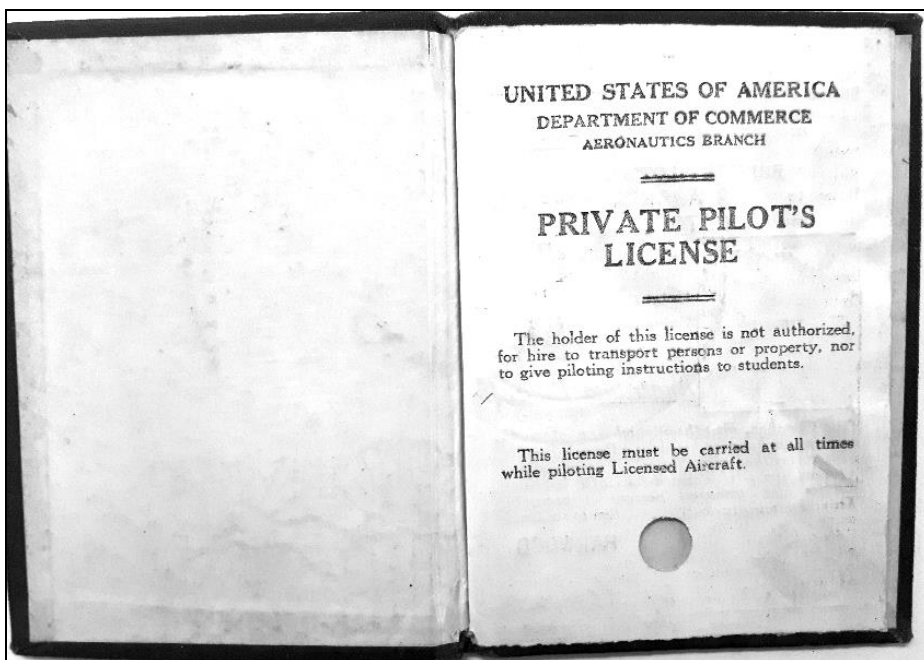
Dated July 14, 1932


Form 461 Rev

Era posibil să te bucuri în America atâtor zbuçiumate aventuri? Exista o cât de mică posibilitate să-i dea sufletului ei ros de atâtea și atâtea disperate griji prilejul să zboare liber și ușor, pe traiectul invers al faimoaselor ei salturi?

Cum se putea ca atâtea minusuri însumate să rezulte într-un „plus”?





<p>PAGE 1      <b>N</b>      FORM AB-54</p> <p>UNITED STATES OF AMERICA DEPARTMENT OF COMMERCE AERONAUTICS BRANCH</p> <p style="text-align: right;">LICENSE NO. <b>27166</b></p> <p style="text-align: center;"><b>PRIVATE PILOT'S LICENSE</b></p> <p>Issued to      <b>SMARANDA BRAESCU</b></p> <p>Date issued    <b>OCTOBER 8 1932</b></p> <table border="0"> <tr><td>Age</td><td><b>27</b></td></tr> <tr><td>Weight</td><td><b>135</b></td></tr> <tr><td>Height</td><td><b>5' 4 1/2"</b></td></tr> <tr><td>Color hair</td><td><b>BLACK</b></td></tr> <tr><td>Color eyes</td><td><b>GRAY</b></td></tr> </table> <div style="display: flex; align-items: center;">  <p><i>Smaranda Brăescu</i> PILOT'S SIGNATURE</p> </div> <p><small>This Certifies, That the pilot whose photograph and signature appear herein is a Private Pilot of "Aircraft of the United States". The holder may pilot all types of licensed aircraft, but may not for hire, transport persons or property, nor give piloting instruction to students.</small></p> <p style="text-align: center;"><b>HARWOOD</b></p> <p style="text-align: center;"><i>Clarence M. Young</i> ASSISTANT SECRETARY OF COMMERCE</p>	Age	<b>27</b>	Weight	<b>135</b>	Height	<b>5' 4 1/2"</b>	Color hair	<b>BLACK</b>	Color eyes	<b>GRAY</b>	<p style="text-align: right;">PAGE 2</p> <p>Subject to prior suspension or revocation, this License expires</p> <p style="text-align: center;"><b>OCTOBER 15 1933</b></p> <p>Unless extended below by indorsement of an aeronautical inspector for the Department of Commerce.</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr><th colspan="2">LICENSE RENEWALS</th></tr> <tr><th>INSPECTOR'S ENDORSEMENT</th><th>EXPIRATION DATE</th></tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table> <p><small>Note: All provisions of the Air Commerce Regulations are made a part of the terms hereof as though written herein.</small></p>	LICENSE RENEWALS		INSPECTOR'S ENDORSEMENT	EXPIRATION DATE								
Age	<b>27</b>																						
Weight	<b>135</b>																						
Height	<b>5' 4 1/2"</b>																						
Color hair	<b>BLACK</b>																						
Color eyes	<b>GRAY</b>																						
LICENSE RENEWALS																							
INSPECTOR'S ENDORSEMENT	EXPIRATION DATE																						

Imagini și extrase din publicațiile americane referitoare la Smaranda Brăescu (arhiva Smithsonian National Air and Space Museum – Washington D.C., S.U.A.)

Ei bine, nu are nici un rost să ne mirăm. Era, la urma urmei, finalul unei aventuri în țara unde totul, sau aproape totul, s-a dovedit, până la urmă, posibil.

Visul american al Smarandei îmbrăcase haina strălucitoare a realității. Se dovedise astfel că James Truslow Adams avea dreptate.

*„Dragă bădăie Tache,*

*Sunt aviatore! Mi-a ajutat Dumnezeu și am reușit și cu asta. În ziua de 8 octombrie am trecut examenul de zbor, în fața unei comisii din aviație, a multor piloți și ziarști. Eu sunt prima străină care am luat brevet de aici; în tot cazul stau până la 20 noiembrie, căci la 6 noiembrie mi se dă un mare banchet de către evreii români și câțiva creștini. Dacă aș avea un avion, aș veni cu el în țară. Sunt foarte mulțumită că tot ce am început, Dumnezeu mi-a ajutat și am terminat cu bine. Ajutorul tuturor n-a fost în zadar; toate ziarele și revistele din New York au publicat cu fotografii că am luat brevet de pilot. Toți de pe aerodrom, în ziua examenului, erau curioși să vadă dacă și la zbor sunt ca la coborâre. La vară vă plimb pe toți cu avionul (...)”<sup>11</sup>*



<sup>11</sup> fragment din scrisoarea adresată fratelui Dumitru (pictorul Brăescu) în 12 octombrie – conform N.I. Staicu-Buciumeni, op. cit. pag. 97

### 'Chute Leap Champ Here

RUMANIAN MISS SEEKS NEW RECORD.

BY GRETCHEN SMITH.

THREE months ago a slender, blue-eyed young woman threw herself from out of an airplane speeding 18,000 feet above the military airport near Bushard, Rumania, and landing safely on the ground 26 minutes later, broke the world's record for women parachute jumpers.

Passing through Washington en route to Miami, Fla., where she will participate in the All-American Air Races to be held next month, Miss Smaranda Brăescu, the only woman parachute jumper in Rumania, described her impressions of her record jump, which won for her the "Golden Cross," the highest aviation decoration awarded by her government.

"I did not feel in the least bit afraid," she said, "but that 20 minutes descending seemed like hours, and every few seconds I would look at my barograph to see how much farther I had to go. I had an unusually large parachute for the jump, and I'd kept legs in my belt as I tossed in the air, sometimes with such force that I thought my eyes would blink."

Learned to Leap in Berlin.

Looking at Miss Brăescu's slight figure, one wonders how the slender was able to withstand the 20 minutes rubbing and pulling of the heavy parachute web.

"I did not feel the least bit ill," she continued, "until when about 2,000 feet above the ground, I suddenly hit a whirlwind, which tossed me around and around, dropping me suddenly into a pocket below. 'Yes, I must admit I was a little dizzy when I finally landed, and very, very tired.'"

Miss Brăescu started her career as a parachute jumper in 1928, when she attended a school in Berlin, there being no civilian schools in her own country at that time.

Unable financially to take the entire course, she mastered the technique of parachute jumping and returned home, where she was granted permission to make jumps from military planes.

Twice Hurt in Accidents.

In the summer of 1930 Miss Brăescu had her first mishap, while making a 2,000-foot descent. Shortly before reaching the ground she was caught in a severe windstorm, and after being swung violently against a tree, breaking her hip bone, she was thrown to the ground on one side, fracturing her leg in two places.

A short time after this accident, which necessitated hospitalization for three months, the courageous young woman was injured while landing in a plane, sustaining a broken arm and a fractured collar bone.

Despite these unfortunate accidents, she has not let them deter her from her pursuit of aviation.



MISS SMARANDA BRĂESCU.

clothes she declares, and has no time at all for parties or dances. "But beaux and young men friends! The serious blue eyes lightened for a second, and she lit the slightest bush-lined Miss Brăescu's cheek.

"I have a great many friends among the officers with whom I fly," she conceded, "but no particular friend. They all warned me, before I left Rumania, not to lose my heart in America, but I am sure there is no danger of that, because I will not have time to think of anything but my parachute jumping and, possibly, taking the aviation course later."

"Aviation," she added, "is the only thing that really interests me. I hope some day to qualify as a mail pilot and become associated with some commercial firm in Europe."

Miss Brăescu, who is being entertained by members of the Rumanian legation during her visit to Washington, will be in the city until the end of the week, when she will leave for Miami.

### RECORD PARACHUTE LEAP FOR WOMEN IS CLAIMED

Rumanian Says She Jumped 24,000 Feet From Plane and Pilot Affirms Feat.

By the Associated Press.

SAN FRANCISCO, May 20.—Miss Smaranda Brăescu, Rumanian, claims to have made a parachute jump of 24,000 feet for a world's record for women.

A sealed barograph used on the plane from which she leaped yesterday will be dispatched to the National Aeronautical Association at Washington, D. C., to prove her claim.

Harry Bosshardt, pilot, confirmed Miss Brăescu's statement as to the height of the plane.

Miss Brăescu claimed a previous jump of 22,000 feet at Miami, Fla. Air authorities here said there was no official women's parachute record.

Rumanian Aviatrix Honored Here. Officers of the National Council of Women gave a farewell luncheon yesterday at the Hotel Vanderbilt to Mme. Smaranda Brăescu, only woman flier of Rumania and holder of the world's parachute altitude record. She will sail on the Conde di Savoia today, Miss Ruth Nichols, aviatrix, and M. Carol Tarcuani, Acting Consul General of Rumania, spoke briefly.

# Rumanian Woman Flier Has Message From Clubs of U. S.

New York City, Feb. 10.—Mlle. Smaranda Braescu, Rumania's only woman aviator sailing for Europe after several months in this country, travels as unofficial envoy for 5,000,000 women in the National Council of Women.

A letter addressed to Prime Minister Alexandru Vaida Voievoed of Rumania, urging that the Rumanian government send an official delegation to the world congress of women under council sponsorship in Chicago July 16-22 was entrusted to her at a farewell luncheon in her honor Friday at the Vanderbilt hotel, New York city. A formal invitation of similar character will later be transmitted to the Rumanian and other governments through official channels.

Present at the luncheon was Miss Ruth Nichols, American aviatrix, who made a 3,000-mile goodwill flight for the council last spring. In behalf of American women fliers she wished Mlle. Braescu goodspeed.

Speakers were Miss Lena Madelin Phillips, president of the council, who presented the letter to Mlle. Braescu, and M. Carol Tarcauanu, vice consul in charge of the Rumanian consulate.

Mlle. Braescu returns to Rumania with an American pilot's license achieved through practice flying in California and New York. She financed her aviation education through parachute jumping and holds the woman's record and the world record for altitude with jumps of 20,000 and 24,000 feet respectively. For the former feat she was decorated by King Carol.

WASHINGTON HERALD—SUNDAY, DECEMBER 27,

JUMPER



—International Photo  
CHAMP — Smaranda Braescu, Rumanian woman champion parachute jumper, as she arrived in the United States to seek new laurels at a Miami air meet. Her record is a three-and-a-half mile jump.

## CAPITOLUL IV

# „AVION CU MOTOR, IA-MĂ ȘI PE MINE-N ZBOR”

### Pe aripi de șoim<sup>12</sup>

În data de 4 februarie 1933, după aproape 14 luni petrecute în Statele Unite ale Americii, dra Brăescu, înconjurată de faimă și admirație, părăsește „țara făgăduinței”, îmbarcându-se pe vasul de linie italian „SS Conte di Savoia”. Vasul acostează în Genova, în 12 februarie și Smaranda are parte de un mic sejur în peninsulă, „asezonat” cu recepții, baluri și evenimente cu caracter monden organizate în cinstea ei. Constată cu satisfacție că faima i se răspândise.

Dă curs invitației de a vizita Roma și acolo este întâmpinată ceremonios de ministrul aerului Italo Balbo, el însuși un temerar pilot. La invitația acestuia vizitează aerodromul Centocelle (primul aeroport italian și prima școală de zbor din peninsulă) și se desfată cu un zbor deasupra Cetății Eterne, în calitate de pasager – prin amabilitatea gazdelor sale.

---

<sup>12</sup> Referire la faptul că primul avion ce a intrat în proprietatea Smarandei Brăescu a fost un aparat *Miles Hawk* („hawk” – șoim în limba engleză, în original, n.n.)

După 3 săptămâni petrecute în Italia, se îndreaptă spre Istanbul, cu o scurtă escală în Grecia (Patras și Atena).

În 19 martie nava *Regina Maria* a Societății Navale Române (SNR) acostează în portul Constanța. În sfârșit, acasă printre oamenii țării sale! Smaranda trăiește momente de intensă bucurie și adâncă emoție pășind din nou pe țărâm românesc și are parte de o primire foarte călduroasă din partea publicului și a reprezentanților autorităților.



*Smaranda Brăescu, la Constanța, 22 martie 1933, în vizită la o școală de fete, în popasul făcut înainte de întoarcerea la București după recordul mondial din SUA. Arhiva fam. Sireteanu*

Un episod cu accente comico-tragice: șederea în Constanța, deși confortabilă și întâmpinată cu viu și larg entuziasm, s-a prelungit mult peste așteptări înlesnind unor ziariști bucureșteni șugubeți observația „*drumul dintre portul Constanței și București se dovedește mai lung și mai anevoios decât cel dintre același loc și Americi*”. Ce s-a întâmplat? Organizatorii festivităților de întâmpinare a bravei recordmene internaționale prevăzuseră ca ea să fie adusă în capitală pe calea aerului. Este însărcinat pentru această onorantă misiune căpitanul Paul Dumitrescu, de la Centrul de Instrucție pentru Aviație din Pipera. Acesta aterizează la Constanța în 20 martie, iar planul era ca în 22 martie să o transporte pe Smaranda pe Băneasa. Dar vremea s-a înrăutățit brusc, vântul în rafale puternice și norii groși ce sugerau iminente ninsori determinând schimbarea de planuri. După două zile de amânări, pentru a nu risca să compromită tot programul festivităților prevăzute a se desfășura în capitală în onoarea ei, avionul decolează la ora amiezii pe o vreme dificilă. Se pornise viscolul. Zborul a fost mereu sub amenințarea condițiilor atmosferice, Dumitrescu fiind nevoit să zboare la limita coronamentului arborilor datorită plafo-nului foarte jos alcătuit din nori compacți, vizibilitatea fiind limitată din cauza ninsorii sporadice. Într-un final, forțați de umbrele înserării, au aterizat pe un câmp în apropiere de Jegălia, pe raza localității Cocargeaua Nouă. Au mers pe întuneric 4 kilometri până în satul cufundat în catifeaua întunecată a nopții și au găsit găzduire la preotul din sat. În dimineața zilei următoare, viscolul urla nebunește peste câmpia înconjurătoare și o veste șocantă i-a tăiat aripile: lupii dăduseră iama în împrejurimi, astfel că gospodarii se baricadaseră în curți, păzindu-și cu grijă animalele. Deci nu exista posibilitatea de a fi transportată la gara Jegălia, preț de 6 kilometri, peste câmpuri înecate sub troiene! De abia pe la ora amiezei, când viscolul s-a mai potolit a putut fi convins un țăran mai curajos să o ducă în căruță spre gară. Aproape la pas, adesea cu calul de dârlogi, cu pușca pregătită să împrăștie eventualul atac al vreunei haite, drumul a durat o veșnicie. În gara Jegălia s-a relevat un alt adevăr crud: Smaranda nu avea bani



pentru biletul de tren. Plecase din țară săracă în căutarea succesului, se întorsese cu întreg succesul visat, dar la fel de săracă...

Generoși, i-au sărit în ajutor șeful de stație și un ofițer de la depozitul militar din localitate. Aceștia au pus mână de la mână și au plătit biletul până la București mării campioane.<sup>13</sup> Gestul lor i-a umezit ochii Smarandei, dar, cu siguranță, a pișcat iarăși o strună dureroasă în sufletul ei – banii, arză-i-ar focul, veșnicul lanț atârnat de aripile visurilor ei! Astfel că de pe puntea elegant decorată a transatlanticului „SS Conte di Savoia” și din carlinga hidroavionului cu care decola din Brindisi cu doar 2 săptămâni în urmă, ajungea să încheie o călătorie de poveste între loitrele unei căruțe, înconjurată de nămeți și lupi plecați la vânătoare. Săraca fată săracă!



*Întâmpinarea entuziastă în Gara de Nord a campioanei mondiale absolute, la 25 martie 1933 (sursa: [www.dirobenelu.com](http://www.dirobenelu.com))*

Șirul manifestărilor de celebrare a reușitelor ei de peste ocean se continuă și în capitală, eroina primind bine-meritate onoruri.

<sup>13</sup> episod relatat în lucrarea lui N.I. Staicu-Buciumeni, op.cit., pag. 106-107



Regele îi acordă încă o baretă la Virtutea Aeronautică în cadrul audienței de la Palatul Regal, din data de 26 martie.

În iunie același an este recompensată cu o altă distincție ce-i recunoaște meritele excepționale.



6 iunie 1933 - Băncasa București - A.S Prințul Nicolae, A.S Voievodul Mihai, M.S. Regele Carol II  
M.S. Regele Carol II o decorează pe Smaranda Brăescu cu Ordinul Virtutea Aeronautică, clasa Crucea de aur.

Participă la numeroase evenimente unde este rugată să vorbească despre perioada petrecută în Statele Unite. Este ovaționată, dar în același timp asaltată de cereri pentru ajutor. Toți cei din jur asociau faima la care ajunsese cu bogăția și influența. Adevărul, însă, era mult mai trist.

Dincolo de toate laudele și mulțumirile exprimate public se punea problema asigurării unui venit pentru un om excepțional ce-și dedicase viața cuceririi laurilor pentru țara sa. Smaranda trăise experiențe dureroase din pricina lipsei banilor și pentru a-și urma țelurile avea în continuare nevoie de suport financiar.



ORGANUL OFICIAL  
LUNAR  
AL  
AERO-CLUBULUI REGAL  
AL ROMÂNIEI  
SUB ÎNALȚA PREȘEDINȚIE  
A  
M. S. REGELUI CAROL II

REDACȚIA ȘI ADMINISTRAȚIA:  
BUCUREȘTI, STR. CLEMENȚEA No. 10  
TELEFON 214/14

# Aviari

## Pentru Smaranda Brăescu

### BUN VENIT!

In împrejurări cari sunt cunoscute cititorilor noștri din cotidiane, d-ra Smaranda Brăescu a sosit de curând în Capitală, după o îndelungată lipsă, în care timp a realizat o serie de înfruntătoare succese în America.

Capitala a fost să își entuziasmeze primire românească, și în țară, care a făcut fală față tuturor, fiind un minunat ambasador al virtuților rasei noastre.

Este de necerect cum o fată în aparență timidă, a găsit perseverența necesară să izbândească cu o tenacitate rară, după o muncă de zi și noapte, să ajungă acolo unde a voit, după ce pre-tutindeni a avut de învins necerzet de mari greutăți. Astăzi, închinată de o glorie nouă, este iar între noi.

Fie bine venită!

### RECEPȚIA DELA ZIARUL „UNIVERSUL”

Îndărătnicii sbrători și admiratori ai aviatorei noastre, după ce au stat trei după amieze complete, în ploaie și vânt, la Băneasa, nu au pregelat să se găsească în seara zilei de 22 Martie, pe peronul garei, unde au oțornit cu entuziasm coborârii din tren a celeia venită de atât de departe.

A doua zi, o noapte la ora 5, o mare recepție la ziarul „Universul” unde d-l Stelian Popescu a rostit o caldă cuvântare de primire.

Pe rând, au adus entuziasmele omagii, curajosoșii românești, d-nii Radu Irimescu, subsecretar de Stat al aerului, Col.-aviator Negrescu, Temistocle Alexandrescu, Neagu Boerescu, d-na Orlansa Sătmari, d-l Radu Cosmin, d-ra Margareta Atanasiu, C-dorul Negulescu (Mog Delamare).

Sărbătorita a răspuns cu o scurtă cuvântare:

### D-RA BRĂESCU MULTUMESTE SPRJINITORILOR SAȘI.

Onorate cauze, domoștor, iubii prieteni și sprjinitori!

Aș putea să rezum raportul asupra călătoriei și faptelor întreprinse de mine peste Ocean în cuințele generalului roman: Veni, Vidi, Vici.

Dar, regăsindu-mă în casa aceasta de muncă și de suferință românească, nu pot să nu dau glas simțurilor profunde ce mă stăpânește.

Nu pot uita că, atunci când nu găscam nici-cărei înțelegere și încurajare, când toată lumina era de asvâz și însoțirea mea era curată neajuns, aici, în casa aceasta a falnicului ziar „Universul”, glasul meu s-a găsit ecou, în visul meu, aripile pentru sbrorul lui la stele.

Nu pot uita că aici, la „Universul”, s-a decisa de seara mea, de viața sau de pierderea mea.

În anii plecării, răspunzând înfrigurător părintești ale d-lui director Stelian Popescu asupra greutăților și pericolelor la care mă expuneam, am spus:

„Viața mea nu însemnă nimic dacă o țin pentru mine. Viața mea o dăruiesc țării; dar vreau să o dăruiesc frumuseții și înmăcării de glorie.”

Nu mă voi întoarce decât biruțoasă, pen-tru că eu cred în stoma mea!”

Și Dumnezca a fost cu mine și cu țara mea. Mă întorc azi cu mulțumirea în suflet că mi-am fost curajului.

Și acum, când mă revăd în mijlocul alor mei, primul gând și primele mele cuvinte de recunoștință se îndreaptă spre marca instituite a „Universului”, care în cop și înțelepciunii și con-ducător și mare român Stelian Popescu, mi-a dat tot spiritul moral și material, în vârstă în-

turor grăjilor materiale ale zilei și tuturor pie-dicilor ce mă așteptau.

Mulțumesc adesea „Universului”, înțeleg și împărtășesc tuturor beneficiarilor mei pe cari întotdeauna s-a pus în mișcare. Și dacă am cuvinte de adăncă recunoștință pentru conducerea Banii Naționale, pentru aeroclubul Albatru și aeroclubul regal al României, pentru sose, femeile carotose, cari nu au dat prețioasă lor sprijin sub îndemnul carului „Un-versul”, înțeleg să aduc mulțumirile mele în-deosebi te în decorații micilor și modestilor sub-secretari; copii de genul lui funcționari cu leași înținută, copile care au crescut cu așul ori s-au lipsit de un lucru necesar ca să mă ajute, cum și tuturor învâțătorilor, pensiona-rilor, militanților de toate gradele, — din toate provinciile și din toate angariile țării, — cari și-au trimis obolul lor sfânt pentru realizarea marelui meu neajuns.

Aci au vorbit d-nii: Radu Irimescu, Colonel Negrescu, Temistocle Alexan-drescu, Radu Cosmin, Macri și d-na Ioana Cantacuzino.

D. I. R. IRIMESCU, subsecretar de stat: Nu-am adănat în casa aviației de sub preșe-dinția M. S. Regelui, spre o sărbătorii pe care careva d-l S. s-a adaptat acum bareta la distinc-ția acordată pentru aviație încă din anul trecut. Smaranda Brăescu vine din America, țara unde aviația a luat mare avânt. Am trecut peste o învâțare mult de oameni au fost transportați cu avionul. Acolo, în țara recorde-rită ea a bătut un record smulgând trofeul chiar aviatorilor americani. Al venit profe-ții, cu noi bagaj de cunoștințe în materie de parașute. Vom căuta cu încredință să utilizăm aceste cunoștințe. Sbrun la dispoziție ca la oială să facem să progreseze aviația noastră.

D. COL. NEGRESCU: Anul 1932 a fost pentru noi anul recordurilor internaționale. Ing. Cociuș a cucerit recordul mondial de durată în circuit închis cu avion ușor; căp. Pantazi, a cucerit de asemenea recordul mondial de înălțime ușor, iar Smaranda Brăescu a smuls recordul mondial de coborire cu parașuta, chiar în țara care-l deținea de câțiva ani.

Era copilă, nu avea nici 10 ani, când am luat-o în avion prima dată. Desigur, de atunci, direcția idealului ei s'a îndreptat spre cucerirea văzduhului și cu perseverența ei a izbăvit, cîci mai tîrziu pînă la urmă, la dispoziție un avion, a cucerit recordul românesc de arunca-re din văzduh.

Dumnezca care a scrocut-o pînă acum ne-a învâțat s'o vedem evortîndu-se pînă noi laurii cucerii victorioși în America.

Nu care cunoștințe elvortîndu-se trebură să fie făcă aviatorii în cariera lor, aprecion caru-șii și temeritatea pbrăburii în absență care se descheie dela 8—9000 de m. înălțime.

D. TEMISTOCLE ALEXANDRESCU din partea aeroclubului „Albatru”: Cînașe sfer-țibile. Înainte de aceasta „Jețta modestă” ca să zicem să bătă recordul național de lansare cu parașuta. Dac victoria cea mare vinută de ea, iar fi fost urea s'o ajungă slava mă dădea peste murele român Stelian Popescu, care se entuzias-mașca pentru orice slava mare. Generalul larg al lui și al Banii Naționale a dăru-a la triumfal final.

D. RADU COSMIN: Fara multa parala și fără multe vorbe ai făcut feminin de lapte. Ai urmat o cale apimășă, care te-a învâțat la cea mai învâță treabă din văzduh. Cu și Ecaterina Teodorescu, ai știut să căștigi gloria prin lupta aprigă cu elementele naturii. Ași dori ca cei mari să se îngrijăască, de aci înainte de soarta sărbătorii de aci, care a adus altă succes aviației românești.

D. MACRI din partea învâțătorilor a adus omagii spunînd că învâțat a avut dela începu-t încredere deplină în izbănda ei.

D-na IOANA CANTACUZINO a elogiat lupta sărbătorii, în numele școlii „Mircea Cantacuzino”.

### BANCHETUL ASOCIAȚIILOR FEMENINE.

În sfârșit, Asociațiile feminine au dat un mare banchet în seara zilei de 26 Martie.

S'au rostit multe și minunate cuvântări. Reproducăm mai jos cuvintele prefa frumuse, roșite de d-na Claudia Mil-lian, cunoscuta noastră poetă:

D-șoară Brăescu, te salut cu toată căldura cuvintelor pornte din inimă. Alături de d-ta, o femeie și o poeză, se inclină emoționată, în fața caracterelor deosebite de broze, care a știut, pînă la urmă, îndelungată și necercedere, să-și croiașcă drum în aerul înalt și să se avârtie în prepașta spațiului sub îndemnul unui singur glas: Izbăvi! sub porunca unei singure forte: Credință!

Al crezut în d-ta și ai biruit! Iată singurul ordin, care inscrie în fruntea unei națiuni, unei cavalerii învâțătoare. D-ta d-șoară Brăescu, fi-lă bine merita acest titlu.

E tot ce îți se poate spune și tot ce trebuie trimășit la urechile celor necredătoriți în genul femeii.

În dubla mea ipostază, de poeză și femeie, te salut de două ori, d-șoară Brăescu!

Te salut, fiindcă d-ta ai trăit culmea cea mai înaltă a poeziei eroice!

Te salut, fiindcă te-ai învâțat print' un suflet eroic și print' o credință atemătită, dovedind că învâță înfrigurată, și în adăvăr Dumnezcu este principal birușii spiritală.

Și d-ta prin acest principiu, ai biruit!  
Și ne trăiești d-șoară Brăescu!



Cu lacrimile în ochi, trimit tuturor acestora, îmbrățișarea mea și le închin tot ce am mai ales și mai învâțător în sufletul meu.

Va multumesc!

Ridicată pe tribună de publicul care îi cerea să istoricească din peripetie recordului, d-ra Brăescu a povestit în culori simple, dar palpitate, fazele scorbitorii sale dela 24.700 picioare înălțime pe câmpul dela Sacramento (San Francisco).

### RECEPȚIA DELA AERO-CLUBUL REGAL AL ROMÂNIEI.

În aceeași zi, seara, a avut loc o recepție la Aero-Clubul Regal al României.

reți să vă vorbesc, vă voi spune că în înmă-jurarea care ne adună aci ac lucrând cum am lucrat, noi suntem în linia tradiției acestui mare ziar, care nu a proiectat nici o dată să făcă datoria către neam și țară.

Presă pentru mine este un altar în seracial permanent al sufletului și care nu cunoaște bariera, când este vorba de a face binele, de a cleverajii odorează.

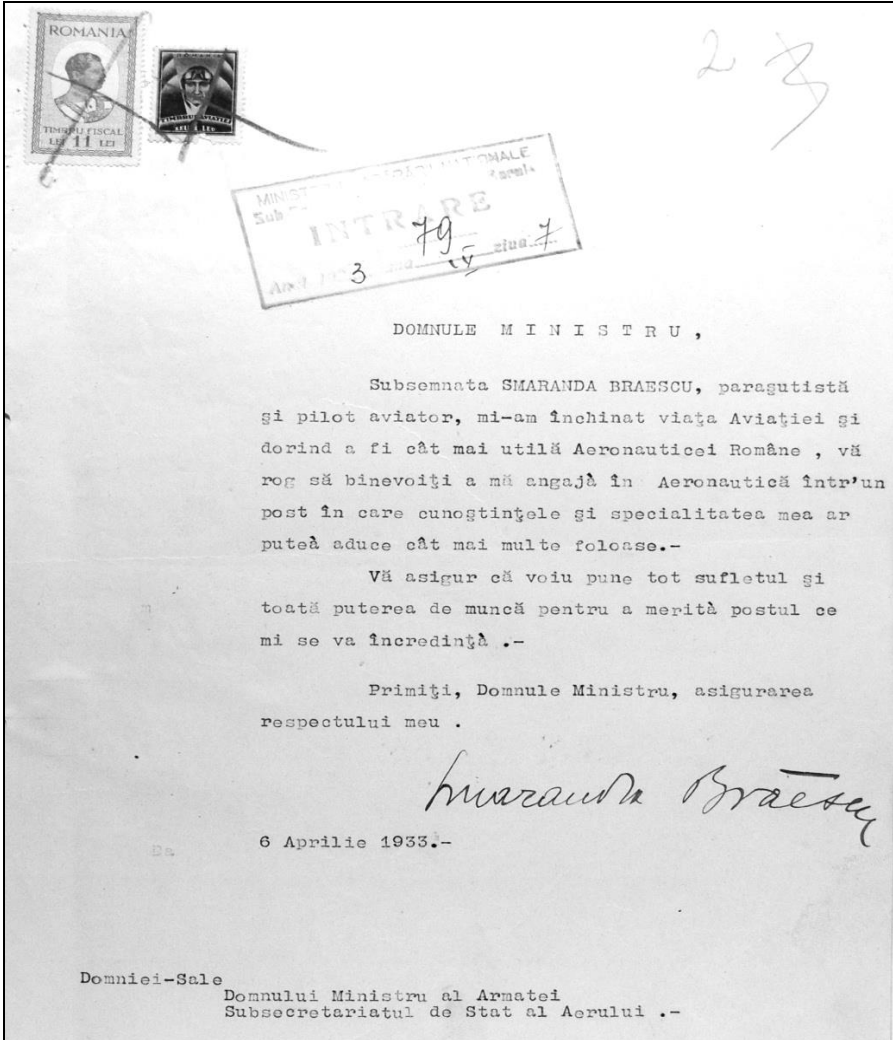
Alături cu această direcție am sprjinii tot ce putea să înalte neamul nostru.

Am recunoscut în d-ra Brăescu o energie în-terioară care putea să ajute la remorșii țării. Am sprjinii-o.

V'o încredințăm astăzi d-voastră, organizație socială de stat, sprjinii-o, nu vă mărginiți numai la o serbare elemente de pe urma căreia nu va rămîne nimic. Gloria ei, este gloria noastră a tuturor, este gloria femeii române.

În mod firesc, se orientează către domeniul în care deținea cea mai puternică expertiză, astfel că solicită un post în aeronautică.

În debutul lunii aprilie 1933 se adresează în scris ministrului apărării.



*Sursa: Depozitul central de arhivă a M.Ap.N. Pitești*

E o vorba de o abordare de un realism excepțional, în spiritul ei atât de bine ancorat în realitate. Din fericire, la solicitarea ei se găsește un răspuns rapid, concret și încadrat legal. Cadrele superioare din conducerea aviației militare îi sprijină demersul, recunoscând implicit marele sprijin pe care campioana îl poate aduce în folosul piloților.

ROMANIA

MINISTERUL APĂRĂRII NAȚIONALE  
SUBSECRETARIATUL DE STAT AL AERULUI  
SERVICIUL PERSONALULUI

10 = 4  
3  
54

**REFERAT**

Nr. 79 din 7. Aprilie 1933

**SUMARUL :**

Se cere angajarea D-rei Brăescu în postul de **Maistru principal de Aeron.** cl. 3-a.-

10. 4. 1933  
Se aprobă  
J. S. S. M. A.

Domnișoara SMARANDA BRAESCU, cu petiția din 6 Aprilie 1933, cere a fi angajată în Aeronautică într'un post în care cunoștințele și specialitatea sa ar aduce cât mai mult folos.-

D-ra Smaranda Brăescu prin lansările cu parașuta pe care le-a executat în cele mai bune condițiuni, prin recordul de lansare cu parașuta de la înălțime pe care l'a câștigat în America, a dat dovadă că posedă toate cunoștințele tehnice și că are o îndelungată experiență în această specialitate.-

Parașutele sunt astăzi de o imperioasă necesitate pentru echipajele ce execută zboruri .-

Atât la noi în țară cât și în străinătate în accidente ce au survenit, echipajele și-au salvat viața datorită faptului că erau echipați cu parașute.

Echiparea cu parașute constituie o importanță capitală pentru moralul echipajului cari în orice primejdie știu că mai au o speranță de salvare în parașuta.-

Astăzi atât la noi în țară cât și în străinătate nu se mai permite nici un zbor dacă aviatorii nu sunt echipați cu parașute.-

Aceste parașute ca să funcționeze cu siguranță trebuie întreținute și puse la punct de specialiști cari să aibe experiență și solide cunoștințe tehnice în această specialitate.-

./.

C. 13.487/9, 975/933. - M. O. Imprimeria Centrală.

**Referatul pozitiv întocmit în urma solicitării înaintate de  
Smaranda Brăescu de a fi încadrată în aeronautica militară (I)  
Sursa: Depozitul central de arhiva a M.Ap.N. Pitești**

În acest scop rog a se aproba angajarea D-rei Smaranda Brăescu în postul de "Maistru princ. de Aerocl 3" pentru specialitatea paraputelor, post prevăzut în Legea de organizare a Aeronauticii la art.103 /Personalul Aviației Civile Anexa Nr.2/ .-

Prin această numire se realizează :

a/ Se dă o recompensă materială D-rei Brăescu pentru recordurile în lansarea cu paraputa, câștigate în țară și în special în străinătate /America/ contribuind astfel la ridicarea prestigiului Aeronauticii române în fața străinătății.-

b/ Numirea sa în această funcție este indispensabilă pentru buna funcționare a paraputelor din serviciul Aeronauticii noastre .-

Cunoștințele tehnice și experiența D-rei Brăescu, vor folosi în scopul întreținerii și bune funcționări a acestor parapute care fiind un material foarte scump, trebuie bine întreținut în condiții tehnice speciale.-

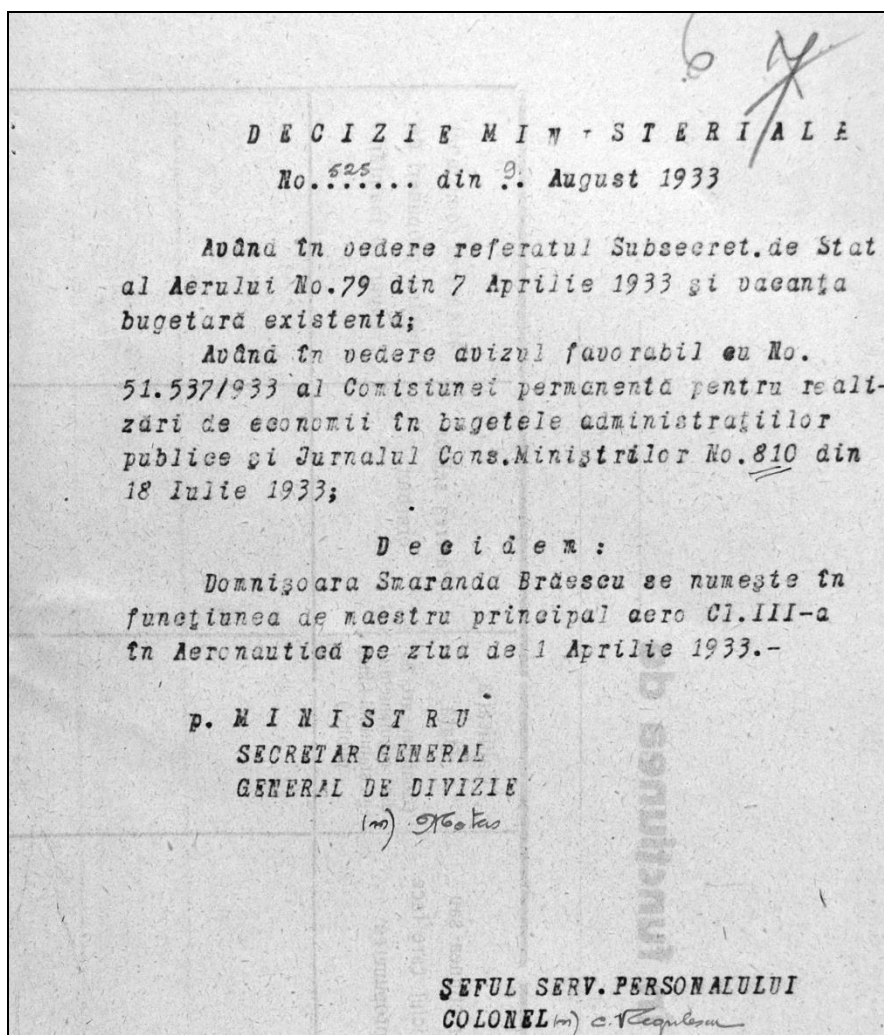
De asemenea este un material care trebuie bine pus la punct pentru a funcționa în siguranță într'un eventual accident, mărind astfel încrederea aviatorilor în parapute.-

DUBSECRETAR DE STAT AL AERULUI

DIRECTOR GENERAL AL AERULUI  
Comandor aviator

**Referatul pozitiv întocmit în urma solicitării înaintate de Smaranda Brăescu de a fi încadrată în aeronautica militară (II)**  
**Sursa: Depozitul central de arhiva a M.Ap.N. Pitești**

Smaranda Brăescu a fost numită în funcția de maistru principal aero cl. III în Aeronautică pe ziua de 1 Aprilie 1933. Experiența ei bogată își putea găsi o bună valorificare iar ea putea să beneficieze de un venit cu care să se întrețină. Nu reprezenta o recompensă fabuloasă, dar iată că militarii, în relația cu care întâmpinase atâtea dificultăți în anii anteriori, dovedesc o apreciabilă schimbare de optică. Smaranda se putea baza de acum pe „aliați” în uniformă influenți și fideli, încrezători în planurile sale.



*Sursa: Depozitul central de arhivă a M.Ap.N. Pitești*

Cu fiecare ocazie în care este întrebată de planurile de viitor, Smaranda declară că prioritatea ei constă în achiziția unui avion cu care să aducă noi recorduri pentru România. Cine o credea secătuită de forțe după șirul încercărilor aspre de care avusese parte dincolo de ocean, se înșela. În inima ei, visul de a zbura rămăsese neclintit.

Dar lunile zburau implacabile, iar speranțele ei păreau din ce în ce mai îndepărtate. Angajarea în cadrul armatei se împotmolise, intenția nobilă a cadrelor militare din conducerea aviației întâmpinând greutăți la transpunerea în practică neputând fi susținută bugetar,

astfel că Smaranda se zbătea să-și asigure traiul zilnic și reușea cu tot mai mare dificultate să-și facă auzit glasul în preajma factorilor cu putere de decizie ce-i puteau înlesni calea spre achiziția unui avion personal.

România, ca dealtfel întregul continent european – și nu numai – resimțea din plin efectele uriașei crize economice declanșate în faimoasa *Joie Neagră*, în Statele Unite. Invocând dificultățile financiare fără precedent, oamenii politici și superiorii din cadrul Ministerului Apărării curtați cu asiduitate de dra Brăescu întorceau privirile de la ea, răspunzând la unison „*nu sunt fonduri!*”. Chiar și presa o trecuse într-un con de umbră. Dedicatul ei biograf, N.I. Staicu-Buciumeni, menționează în lucrarea din care am citat anterior că ajunsese atât de deziluzionată încât se gândea să se facă misionară în rândul Ordinului Carmelitelor și să plece în Africa. În Italia, în perioada cât vizitase Roma, ea fusese primită în audiență de papă, la palatul din Vatican și fusese invitata unor grupuri de studenți la Teologie de la care aflase că între măicuțele Carmelite s-a fi aflat și femeii pilot.



*Smaranda Brăescu, într-un grup de studenți români la Teologie, la Roma, martie 1933, în drumul de întoarcere din America. Arhiva familiei Sireteanu*

Nu putem ști cu siguranță dacă acesta a fost doar un gând trecător, născut din amărăciunea pe care o simțea văzând cum stagnează planurile sale.

În vara anului 1934 ea constata cu îngrijorare că trecuseră aproape doi ani de când nu mai atinsese manșa unui aparat de zbor!

În acest context, este de apreciat sprijinul oferit de Asociația Română pentru Propaganda Aviației (ARPA) care se oferea să-i pună la dispoziție – pentru practică – un avion, benzina și uleiul necesar, totul în mod gratuit. Dar ea își dorea mult mai mult.

Cu toate acestea, la îndemnul și exemplul ziarului *Universul*, conducerile publicațiilor centrale revin la sentimente mai bune și încep din nou să promoveze ideea colectării de fonduri pentru a fi ajutată să-și cumpere un avion. Cu o încetineală pe drept justificată de efectele crizei economice, banii destinați avionului Smarandei încep să se adune din toată țara.

Numeroasele ei demersuri făcute către Banca Națională și Ministerul Finanțelor, inițiativele promovate la nivelul Primăriei Capitalei, implicarea altor instituții din București și din țară, precum și contribuțiile prin donații individuale au permis colectarea unor fonduri consistente către finalul anului 1934. Pe baza acestora, s-au putut face planuri concrete.

A fost ales spre achiziție un avion produs de compania britanică Phillips & Powis Aircraft, care-și avea unitatea de producție și aerodromul de încercări în Woodley (o localitate dispusă în apropierea orașului Reading din comitatul Berkshire). Era vorba de un aparat Miles Hawk Major, un monoplan monoloc (adaptat pentru comandă specială, prototipul fiind proiectat pentru 2 locuri) înzestrat cu puternicul motor Havilland Gipsy Major, ce-și făcuse în scurt timp un renume de invidiat. Aparatul, apreciat de specialiști ca fiind cu până la 50% mai bun decât aeronavele din clasa sa de la momentul respectiv era de concepție nouă. Primul zbor al prototipului se înregistrase în 29 martie 1933.

Este încheiat un contract între guvernul român și compania britanică privind producția și livrarea unui astfel de avion, al cărui



beneficiar urma să devină Smaranda Brăescu. În baza acestui document, reprezentanții firmei erau de acord să asigure instructajul aviațoarei române pe un aparat identic. Urma să fie un instructaj în detaliu întrucât ea declarase explicit că dorea să realizeze raiduri pe distanțe lungi, chiar raiduri intercontinentale.

Astfel, la finalul anului 1934, după îndelungate și perseverente eforturi, după promisiuni și amânări, osanale și uitare, încântare și disperare, Smaranda pleca în Anglia. Primul său avion intra pe linia de producție și cerul din inima ei părea să se însenineze din nou.

## **Caznele Albionului**

În Anglia, la Reading, s-a petrecut un episod plin de controversă din viața Smarandei. În finalul lunii decembrie, când se prezenta pe Woodley Aerodrome, lângă Reading, Smaranda deținea un contract clar și inatacabil. În litera și spiritul acestui document, ea începe instructajul de zbor cu instructorul Robert „Robin” E.M.B. Milne<sup>14</sup>, un pilot cu o solidă pregătire și experiență.

Maniera în care s-a desfășurat instructajul și atitudinea unora dintre membrii personalului de la baza aeriană din Woodley i-au indus o stare de nemulțumire Smarandei. Se pare că ea nu a reușit să se adapteze acolo, cu toate eforturile depuse de ambele părți. Și-a câștigat și prieteni, dar a avut parte și de reacții care au nemulțumit-o profund. Și această etapă din viața ei a fost impregnată cu suferință și dramatism, aspecte care, cel puțin aparent, i-au dominat întreaga viață de adult. Au existat justificări de ambele părți. Smaranda și-a mărturisit gândurile și trăirile într-un jurnal intim. Oficialii din jurul ei au reacționat la diversele situații ivite prin documente de

---

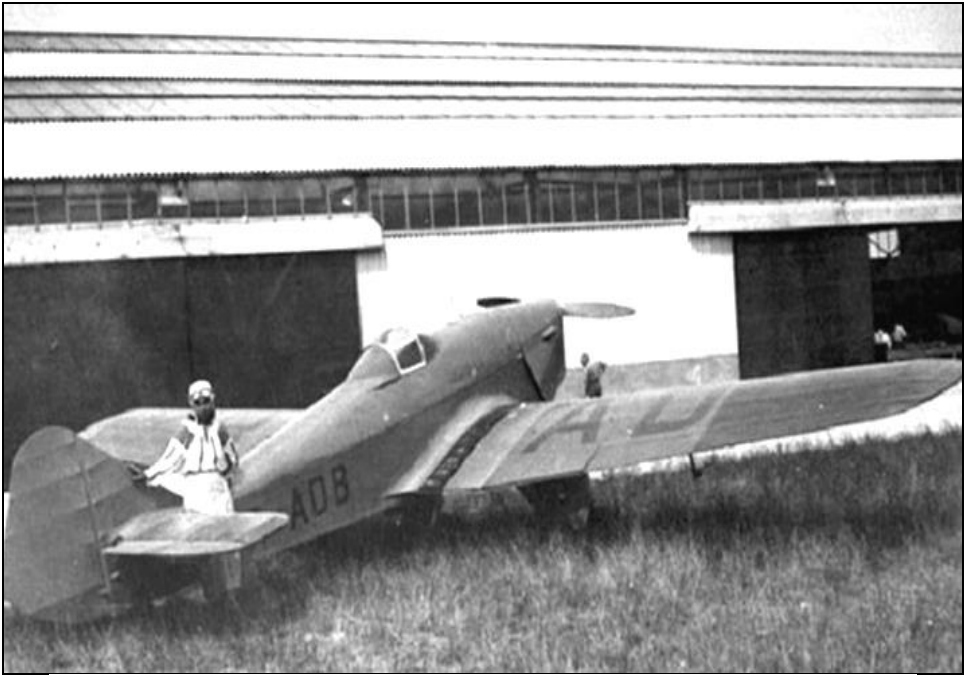
<sup>14</sup> Robert E.M.B. Milne (1899-1976) aviator, originar din Manitoba (Canada), pilot-șef pentru teste și instructaj la Phillips and Powis în perioada petrecută de Smaranda Brăescu la pregătire în Anglia

corespondență dintre care unele s-au păstrat și care – chiar până și astăzi – ridică semne de întrebare.

Pe scurt, Smaranda a reproșat celor care s-au ocupat de instructajul ei neîncrederea în calitățile ei de pilot (să nu uităm că, totuși, ea deținea o licență valabilă de pilot încă din anul 1932), misoginismul și o tergiversare nesfârșită a deciziei de a-i încredința avionul. Conform datelor reliefate și în lucrările biografilor ei, o jumătate din prețul avionului ce urma să se producă și să-i fie livrat fusese achitată la momentul sosirii ei în Anglia (erau banii proveniți din donații și colectele organizate în țară). Cea de-a doua parte urma să fie plătită de statul român prin reprezentanții oficiali (legislația în vigoare la acea dată la noi în țară stipula că pentru avioanele de turism, persoanele care dețineau licență valabilă puteau beneficia de o primă în valoare de 50% din prețul final, asigurată de statul român. Smaranda obținuse „pe hârtie” aprobarea pentru acești bani, dar asigurarea acestor bani trena). Este emoționant gestul său cu o mare încărcătură patriotică făcut cu ocazia recepției aparatului său de zbor: ea a insistat (și a obținut, așa cum îi stătea în fire) ca „șoimul” său să aibă aripile vârstate cu tricolorul românesc iar pe carlingă să fie trecut numele celebrului Aurel Vlaicu. Admirația ei de copilă fragedă pentru pionierul excepțional din Biținți își găsisse materializarea. Era un omagiu ascuns în falduri de suflet, care înflorea cu îndrăzneală și mândrie.

Știm din toate descrierile ce o privesc că fata micuță dar dârză din Hănțești avea o mare încredere în forțele proprii. Întotdeauna o dovedise, chiar în momente de mare dramatism, ce ar fi descumpănit multe firi cutezătoare.

Din mărturisirile ei, considera că abilitățile pe care le deținea nu-i erau apreciate just. I se reproșau unele manevre sau decizii – dar în mod forțat, după cum se destăinuia. Pe de altă parte, cei care se ocupau de pregătirea ei insistau că doresc să-i asigure un antrenament cât mai detaliat și temeinic, pentru a fi siguri că ea va putea efectua zboruri în condiții oricât de dificile cu aeronava ce urma să-i fie încredințată.



Reading Londra, 2 august 1935. Avionul Smarandei, un Miles Hawk denumit "Aurel Vlaicu" și cu aripa vopsită tricolor

<i>Fédération Aéronautique Internationale</i> <i>British Empire.</i>	
<i>We the undersigned, recognised by the F. A. I. as the sporting authority in the British Empire certify that</i>	<i>Nous soussignés, pouvoir sportif reconnu par la F. A. I. pour l'Empire Britannique certifions que</i>
<i>Smaranda Brăescu.</i>	
<i>Born at Tecuci on the 23.5.1905</i>	
<i>having fulfilled all the conditions stipulated by the F. A. I. has been granted an</i>	<i>ayant rempli toutes les conditions imposées par la F. A. I. a été breveté</i>
AVIATOR'S CERTIFICATE.	PILOTE - AVIATEUR.
THE ROYAL AERO CLUB OF THE UNITED KINGDOM.	
<i>Joell</i> Chairman.	
<i>Howard Perrin</i> Secretary.	
Date <i>25<sup>th</sup> March 1935</i> No. <i>12660</i> .	

### AVIATORS CERTIFICATE

ISSUED BY

### The ROYAL AERO CLUB

119 PICCADILLY  
LONDON, W.1.

Reprezentanții Phillips & Powis Aircraft Ltd., în corespondența întreținută cu oficialii din România invocau lipsa de cooperare dovedită de Smaranda, caracterul ei dificil și refuzul de a le fi înțelese bunele intenții.

Chiar unii dintre responsabilii din țară sugerau că „dra Brăescu suferă de mania persecuției”. În aceste sens, legatul Regatului României la Londra (C.M. Laptew, după cum se deduce dintr-un document oficial păstrat în arhivă și cum menționează și Smaranda în adnotări) declară într-o scrisoare adresată ministrului afacerilor externe din țară:

*„(...) În general, pot spune că, cu ocazia diferitelor întrevederi ce am avut cu Doamna Brăescu, am rămas cu impresia că este o persoană extrem de nervoasă și că suferă de mania persecuției, plângându-se de toată lumea și găsind că nu i se dă un ajutor suficient.*

*În ceea ce mă privește am făcut cele ce îmi erau posibil pentru a-i facilita situația față de firma Phillips&Powis Aircraft Ltd., care în mai multe rânduri mi-a telefonat pentru a se plânga de atitudinea dificilă a Doamnei Brăescu.*

*De altfel, firma se consideră responsabilă pentru siguranța aviațoarei noastre într-un zbor destul de dificil, fiind dată dorința dânzei de a face un raid direct Londra-București și socotind că Doamna Brăescu încă nu este destul de preparată pentru a putea întreprinde un astfel de zbor și nevroid să-l autorizeze fără un minimum de siguranță (...)*

Atitudinea deficitară a celor de la Reading și neînțelegerile pe care le-au avut cu Smaranda se disting clar și din corespondența purtată cu membrii Legației României la Londra.

708 810

LEGATIUNEA REGALA A ROMANIEI,  
LONDRA.

-3-

că autoritățile noastre îi sunt ostile și că știe că vor să împiedice sborul ce își propune să întreprindă.-

In general, pot spune că cu ocaziunea diferitelor intrevederi ce am avut cu Doamna Brăescu, am ramas cu impresiunea că este o persoană extrem de nervoasă și că suferă de mania persecuțiunii, plângându-se de toată lumea și găsiind ca nu i se dă un ajutor suficient.- In ce-ace mă privește, am făcut cele ce i-mi erau posibil pentru a-i facilita situațiunea față de firmă Phillips & Powis Aircraft Ltd. , care în mai multe rânduri mi a telefonat pentru a se plânge de atitudinea dificilă a Doamnei Brăescu.- De altfel firma se considera responsabilă pentru siguranța aviatorei noastre într'un sbor destul de dificil, fiind dat dorința dânzii de a face un raid direct Londra-București, și socotind-o pe Doamna Brăescu că încă nu destul de preparată pentru putea întreprinde un atare sbor și ne-vroind să-l autorize fără un minimum de siguranță.-

Am ținut să împărtășesc Excelenței Voastre situațiunea adevărată căci nu pot admite ca Doamna Smaranda Brăescu să se dedea la activitate jurnalistică afirmând fapte care nu corespund advărului.-

(ss) C.M. LAPTEW.

COPY

PHILLIPS & POWIS AIRCRAFT LTD.

Reading Aerodrome,  
Woodley, Reading.

July 8th 1935.

The Secretary,  
Roumanian Legation,  
4 Cromwell Place,  
London, S.W. 7.

Dear Sir,

re Mlle. Braescu's flight to Bucarest  
-----

We would like to inform you that we are very concerned about the above matter, as we do not consider Mlle. Braescu has done enough cross-country flying to undertake such a flight.-

She has carried out a certain amount of cross-country instruction at this School but not sufficient to undertake long non-stop flights. She has now given us to understand that she is proposing to start almost immediately on a long distance flight and states she considers she has had enough cross-country practice. We are sorry we cannot agree with her on this point and would like to place on record that we do not consider her a sufficiently experienced pilot, to undertake long and difficult flights with a heavily loaded machine.-

We fear that if she starts without more instruction in cross-country flying, she is running more than the normal risk involved in such flights.-

***Fragment dintr-o scrisoare adresată secretarului  
Legăției României la Londra  
de directorul general al Phillips & Powis Geeral Ltd. referitor la  
divergențele cu avute cu Smaranda Brăescu  
(traducerea documentului reprodus în facsimil)***

COPIE

PHILLIPS & POWIS AIRCRAFT LTD

*Aerodromul Reading*

*Woodley, Reading*

*Secretariatul Legației României*

*Iulie 8, 1935.*

*4 Cromwell Place*

*Londra, S.W. 7.*

*Dragă Doamnă,*

*(referitor la) Zborul D-rei Brăescu spre București*

*Am dori să vă informăm că suntem foarte îngrijorați privitor la chestiunea de mai sus, atâta vreme cât noi nu considerăm că Dra Brăescu a efectuat destule zboruri peste teritoriu pentru a întreprinde un asemenea zbor.*

*Ea a realizat un volum însemnat de instructaj de zbor în teritoriu la această școală, dar nu suficient pentru a întreprinde zboruri lungi fără escală. Ea ne-a dat de înțeles că își propune să înceapă aproape imediat un astfel de zbor fără escală și declară că are suficientă practică în zbor deasupra teritoriului. Ne pare rău că nu putem fi de acord cu ea asupra acestui aspect și am dori să se rețină că noi nu o considerăm un pilot suficient de experimentat pentru a-și asuma zboruri lungi și dificile cu un aparat cu încărcătură grea.*

*Ne temem că dacă ea va porni fără antrenament suplimentar în ceea ce privește zborul peste teritoriu, ea își va asuma un risc mult mai mare decât este normal în astfel de zboruri.*

Teza privind incapacitatea de a socializa corespunzător nu prea stătea în picioare, dacă analizăm multitudinea de contacte pe care Smaranda reușise să și le facă oriunde în lume o purtase întâmplarea sau visul ei de a pilota avioane. Biografia ei remarcă numărul extrem de mare de scrisori binevoitoare sau pline de căldură primite de la diverși, cuprinzând cuvinte de apreciere, invitații în nume personal,

sfaturi și destăinuiri. Dar, pe de altă parte, toate succesele ei din ultimii șapte ani o costaseră enorm în termeni de consum nervos. Se prea poate ca și răbdarea ei să fi ajuns aproape de limită.

Unde se afla adevărul? Cine a greșit sau cine a exagerat? Nu putem ști cu siguranță.

Lipsa banilor, ca element destabilizator în toată această ecuație a sentimentelor, nu putea fi ignorată. Ea rămâne o constantă a vieții Smarandei. Dacă plata pentru avion fusese deja angajată, puțini își puneau problema cu ce urma să trăiască Smaranda în Anglia. Mai mult, orele de instructaj prevedeau cheltuieli suplimentare, legate de combustibil, piese de schimb, ulei de motor și reparații. Acești bani se strângeau cu greu în țară și îi erau trimiși sporadic. Ea nu dispunea de o sursă de venit sigură, astfel că traiul de zi cu zi i-a fost – încă o dată – amar și plin de privațiuni. Din mărturisirile ei reiese că în lunile petrecute în Anglia a avut parte de un trai aproape sihastru, fără alte activități semnificative în afara orelor petrecute pe aerodrom, la antrenamente. I-a fost, cu siguranță, foarte greu și a avut parte de numeroase frustrări.

Pentru a putea „auzi” glasul *Mândiței* și a-i simți zbuciumul din perioada petrecută Reading, de un ajutor neprețuit este jurnalul completat de ea în 1935, salvat de urmașii din familie și publicat în anul 2008<sup>15</sup>.

Strănepoții (de soră) Tudor Sireteanu și Ana Maria Sireteanu cu dragostea dovedită pentru conservarea trecutului pilduitor și din admirație pentru faimoasa lor înaintașă, au deschis o fereastră prețioasă spre trecut.

Redăm în continuare fragmente relevante din destăinuirile Smarandei, salvate pentru posteritate prin admirabilul efort al membrilor familiei Sireteanu.

---

<sup>15</sup> Jurnalul celebrei Smaranda Brăescu – Tudor Sireteanu, Ana Maria Sireteanu, editura Vremea 2008



## JURNALUL DIN 1935

### MOTTO:

„. . . Caietul acesta a fost în perna de la aeroplan, pe care stau,  
unde sunt și celelalte două, căci cine știe ce va mai fi!...”

Smaranda Brăescu

### Introducere

Jurnalul următor, un caiet improvizat din coli îndoite, cusute cu ață groasă, începe în luna mai 1935 și este completat de Smaranda retroactiv, după 21 august, când, survolând Canalul Mânecii, aterizează după un zbor periculos, la Dieppe, în Franța. Pe timpul șederii la Reading, începând cu 29 decembrie 1934, este posibil să mai fi completat alte două jurnale, pe care, ca și acesta, le-a ținut ascunse în carlinga avionului, sub perna scaunului; nu le putea lăsa în camera de la Căminul Firmei engleze unde a fost cazată și unde, probabil, intrau și alte persoane.

Planul de evadare a început să se coaguleze cam din luna mai, când aviatoarea e convinsă de strategia șefilor de la firma engleză "Phillips & Powis and Miles Aircraft Companies" de a amâna cât mai mult livrarea avionului, acontat cu peste 1/2 din plată, livrarea aparatului trebuind făcută în aprilie, cel târziu mai 1935. În iunie-iulie planul de fugă e conturat, iar de atunci Smaranda a început zboruri de testare a aparatului, a încărcăturii cu benzină pe rute similare celei planificate pentru ziua fugii, un survol de circa 110 km peste Marea Mânecii.

Prin repetarea zborurilor de tip "Cross County", traversări de comitat, în regiunea sudică a Mării Britanii, unde se aflau aerodromul Croydon și firma din Reading, aviatoarea intenționa să găsească un moment prielnic "evadării", moment ratat de altfel de vreo două ori. Nerenunțând la planul de a fugi, Smaranda și-a "rafinat" strategia, pentru a adormi vigilența celor de la Fabrica engleză, cerându-le permisiunea, sub pretextul cunoașterii mai bune a avionului, de a efectua noi zboruri de antrenament. Româncea era convinsă că șefii Miles și Powis aveau de gând să o rețină încă vreo două

*luni la Căminul Fabricii, sub pretextul necesității zborurilor de antrenament; în fapt pentru a-i mai lua bani în plus pentru cazare, masă, alimentarea avionului cu benzină și ulei.*

*În plus, cei de la Legația Română de la Londra au fost convinși de fabricanții englezi că aviatoarea trebuia să mai ia multe lecții de zbor, deși era brevetată pilot din 1932 în S.U.A., și nu i-au înlesnit deloc demersurile de a intra în posesia avionului ei și a pleca în zbor către țară.*

*De aceea, credem că Smaranda nu a mai completat jurnalul în lunile iunie-iulie, din precauție ca planul ei să nu fie descoperit și a găsit ingenioasa ascunzătoare din avion. (...)*

mai 1935

*Ce puteam face, eram și străină, mai având și Legația contra mea – nu sunt decât niște idiști! Plângeam și plâng și rog pe bunul Dumnezeu să mă scape din acest lagăr, unde mă simt ca o prizonieră. Oh, Doamne – Dumnezeule Atotputernic, făcă-se voia ta cea sfântă și ajută-mă!*

*Aștept din zi în zi să pot pleca și tare mi-e teamă că Mântuitorul nostru Isus Hristos nu mă va ajuta. Doamne dă să pot fugi de aici!*

*Dreptatea va fi de partea lor!? Azi, pe la orele 4 p.m., l-am întâlnit pe Powis în hangar și i-am spus, că ce are de gând cu mine, când și de ce stau aici și nu am nici promisiunea de a zbura pe avionul meu?!*

*Când este vânt – n-am voie să zbor – când nu este vânt n-am voie să zbor, când este instructorul – n-am voie să zbor și atunci pentru ce stau aici? Pierd toată vara în acest aerodrom și în această fabrică!*

19 mai

*Timp prost. Dis-de-dimineată a fost o foarte groasă ceață, s-a ridicat puțin, sunt nori gri și foarte joși; poate după-masă să fie mai bine.*

*Vreau să iau ceva cu mine și nu știu cum să fac, căci sunt urmărită pas cu pas. Doamne, Dumnezeule – grele păcate mai am de ispășit!*

*Ziua de 19 mai, după-amiază, pe la orele 5, am făcut zbor 35 minute, decolări și aterizări, care au fost foarte bune.*

*A trebuit să-mi facă o reparație la avion, căci l-am lăsat în hangar.*

*Powis, ca să pară gentil față de mine (dublă față!) i-a spus lui Milne - șeful instructor, să scoată avionul din hangar. Tot azi pe la orele 3 ½ șeful instructor, a plecat în zbor cu Hawk – Major Bleu și la aterizare l-au pus sondă<sup>16</sup>. Mie nu mi l-a dat să zbor singură, dar ei îl strică.*

*Celălalt instructor, Lown era foarte satisfăcut de accidentul șefului său. Văzându-l radios, i-am spus lui Rose, șeful vânzărilor care era lângă mine, să nu se bucure, că nu știe ce-l așteaptă, căci accidentul poate veni la oricine – și așa a fost – și ce grozav și ce repede. Doamne iartă-i!*

### 5 august

*Scheletul de motor se mai vede încă pe câmp, acuma le strâng, și le pun în camion pentru a le examina.*

*Am avut o noapte foarte agitată și l-am rugat pe bunul Dumnezeu să-i ierte, căci nu erau deloc credincioși.*

*Azi este liniște, nici o mișcare, nici un zbor, porțile aerodromului sunt închise până vor sosi tatăl și sora decedatului să ia rămășițele fiului și fratelui lor. Totul este prea dureros, dar apoi totul va intra în ordine, căci este o sărbătoare a englezilor. Natura—și urmează calea ei orânduită de bunul Dumnezeu.*

### 6 august

*Azi-dimineată am făcut un singur tur de pistă și când am văzut de sus locul unde au fost arși, am fost zguduită. După-masă am pus în avion crucifixul, un medallion al Maicii Domnului și un mic medalion al Sfântului Anton.*

*Pe la orele 6 p.m. am plecat în zbor până la Brooklands, prima Cross – County făcută singură. Din moment ce am avut crucifixul în avion mi-a trecut groaza și am zburat, însă după ce am aterizat, avionul s-a întors imediat la stânga cu toate eforturile mele de a-l ține drept, sau a-l întoarce*

---

<sup>16</sup> Manevră de aterizare deficitară constând în lovirea solului cu partea anterioară a aeronavei și coada în sus

spre dreapta – asta mi s-a întâmplat și duminică când am zburat. Le-am spus, însă au zis că eu nu sunt bun pilot.

În astă – seară, pe la ora 7, l-am luat pe Whatley și l-am dus la avion; examinând roțile a văzut că la cea din stânga erau cablurile defecte și mâine îl dă în lucru.

## 8 august

S-a făcut înmormântarea aviatorului Lown, la care n-am fost – femeile nefiind admise din ordinul lui Powis; n-am putut nici flori să-i trimit, n-am avut bani. Pe danez l-a ars la crematoriu. Am fost împreună cu alte două aviatore.

Prima dată când am asistat la așa ceva îngrozitor. Nici un serviciu religios, nimic – în câteva minute două, trei, a fost gata, în care timp am spus rugăciuni – gândul meu pentru el și tatăl și sora lui care sunt necredincioși. I-am pus flori .....

N-au vrut ca să aparțină religiei sfinte pe care ne-a lăsat-o Mântuitorul și pentru care s-a jertfit Dumnezeu nostru, Fiul Atotputernicului. Oare ce gândesc aceștia? Care este ținta lor în viață? Pentru ce mai ocupă un loc aici, pe pământ?

Oh, Doamne, Isuse Hristoase, întoarce pe toți la tine, nu îi lăsa să meargă în întuneric – și te rog Doamne nu ne pedepsi pentru fărădelegile noastre și ne iartă după bunătatea inimii Tale cea Sfântă!

## 9 august

La avionul meu se lucrează și astăzi – au făcut o modificare la motor – punând la fiecare cilindru câte o țevă care aruncă căldură direct în jos și care face o mare viteză și o protecție a tancului din față.

Mâine poate fi gata – așa mi-au spus. Timpul este urât, groasă ceață, Dumnezeu știe ce va mai fi!

10 august

Astăzi la ora 10 dimineața a fost gata și l-a încercat Milne, care a făcut un prost aterisaj, ca un elev începător, nu ca un instructor. La ei totul este permis, mai de multe ori a făcut de acestea.

După-masă la ora 6 p.m. am zburat eu – unde totul a mers foarte bine. Zgomotul motorului este mult mai puternic din cauza țevilor la cilindru. La ora 7.45' am plecat într-o Cross -County la Aerodromul Hanworth – n-am aterizat și am făcut un tur de pistă, apoi am venit înapoi. Am fost foarte mulțumită de acest „voyage” (...). Văd că totul merge foarte bine. Mulțumesc bunului Dumnezeu că mă ajută și că nu vor avea ocazia de a râde de mine.

11 august

Eram preparată, era timp foarte bun, cum cred că nu sunt patru zile într-un an aici în Anglia. Am pus benzină pentru trei ore de zbor și când eram gata să plec – mecanicii s-au uitat și la coada avionului, care era foarte mobilă. Le spuseseam că plec pentru o Cross – County. A trebuit să renunț și de data aceasta cu foarte multă durere. A rămas să-l fac mâine. Nu știu ce este, dar văd că totul este contra mea. Cred că nu vrea Dumnezeu – poate pentru a evita o nenorocire, sau pentru a o aștepta?!

Mă rog la Dumnezeu totdeauna – știu că nu sunt vrednică de ajutorul său, dar bunătatea lui Dumnezeu este atât de mare că mă va ierta și mă va ajuta.

Aș fi vrut să mă duc la Biserică, dar n-am avut nici un ban, toți mi i-au mâncat această fabrică și această școală (...)

12 august

Șapte seara – urât afară, plouă sau mai bine zis burniță ca la noi toamna. Aeroplanul nu este încă terminat.

De o lună de zile vreau să evadesc și bunul Dumnezeu nu mă mai ajută. Aș intra în Mănăstire, dar îmi lipsește și această forță. Toți din jurul meu sunt veseli și râd cu poftă – cum eu poate n-am râs de când eram copilă.

*Mâine, mâine și iar mâine și momentul de evadare se îndepărtează tot mai mult!*

*Singurul Whatley, singurul – știe de planurile mele de evadare. Dar nu poate să mă ajute, însă mă încurajează. Dumnezeu bun și puternic ajută această păcătoasă prizonieră să poată evada! Oare voi mai ajunge să văd un cer albastru, un soare frumos și lucitor?!*

*Mi-e dor de familia mea, de surori, frați și copiii lor mi-e dor de țara mea și mi-e dor de mormintele părinților mei!*

*În nopțile urâte și triste, în somnul meu agitat stau de multe ori de vorbă cu ei.*

*Dar acesta să fie voința lui Dumnezeu?*

13 august

*La masă astăzi la ora 6 ½ a.m., apoi am plecat cu destinația Croydon – Lyminster – Eastbourne, la mare – am zburat pe deasupra și m-am uitat la benzină – care nu știu dacă mi-ar fi ajuns să pot traversa 70 mile de apă, pământ și cu vânt de aproape în față – m-am întors înapoi – mâhnită până în adâncul sufletului. Nu este voia Domnului!*

15 august

*Sunt foarte tristă și foarte supărată. Ieri au adăugat niște cercuri de aluminiu la învelișul roților, care abia astăzi au fost terminate. Am zburat pe la 7 seara, dar nu bine. Astăzi este mare Sărbătoare la noi în țară dar aici ei nu știu nimic – banul este la ei totul.*

*Aș fi putut să mă duc la biserică astăzi, dar nu m-am dus – și atunci Dumnezeu m-a pedepsit. Au venit banii din țară, sunt la Fabrică.*

18 august

*Mi-e rău, de câteva zile nu sunt bine – nu pot nici să zbor. Stau și mă uit la cer și în jurul meu, toți străini, tot îmi face rău; sunt atâta de singură cum rar am mai fost. Am primit scrisori de la sora mea Ilinca și bărbatul ei și de la Panait și Eca.*

*Mi-e dor de ai mei – mi-e dor de locul meu natal, mi-e dor de țara mea. Sufletul și inima sunt pline de cea mai neagră mâhnire și tristețe. Nădăjduiesc în ajutorul Atotputernicului, a lui Isus Hristos și Maicii Domnului. Astăzi am fost la biserică la jumătatea slujbei. Dacă aș fi mai aproape de biserică, aș fi zilnic la biserică. Dar tare sunt departe și pe jos nu pot.*

*Doamne – tare mai sunt singură – ajută-mă să plec! Ieri au fost 5 ani de când am avut groaznicul accident de parașută de la Satu – Mare.*

miercuri 19 august

*A fost aici un grup de studenți străini, printre care a fost și un român din împrejurimile Satu-Mare. La vederea aeroplanului cu culorile românești și numele de Aurel Vlaicu au rămas foarte surprinși.*

*Se numește Vasile Aron, de origine ungar din Ardeal, însă mi-a vorbit românește și foarte entuziasmat de culorile României, țara lui. Este student la Bruxelles. Se plângea și el de Legația de la Bruxelles – unde sunt niște mizerabili ca și aici la Londra.*

*De asta îi plătește Statul Român să facă mizerie românilor și să sărute picioarele străinilor!*

*Acuma este ora 10 seara, sunt în camera mea: toți ceilalți sunt în club, râd, petrec; până acum timp de zece minute, am adunat urechelniți și le-am aruncat afară – câteva seri le-am omorât, dar acum nu; mi-e milă, sunt așa de multe în camere că le găsești pretutindeni.*

*Nu știu de ce, dar în astă – seară sunt mai mulțumită, am mai multă speranță că voi pleca mâine, dacă bunul Dumnezeu va voi.*

*Trăim cu speranța, care este lăsată de bunul Dumnezeu și dacă ea nu ar fi fost, ne-am fi distrus cu totul.*

*După-masă, pe la orele 5 au fost mai multe avioane de la alte aerodromuri. Un concurs de aterizare la punct fix.*

*Dar numai două au câștigat – de la Brooklands.*

*Pe seară, am fost mai bine, însă n-am zburat, oh, dacă aș putea reuși să ajung cu bine la Paris!*

*Sunt singură, cu privirile pe crucifix și pe chipul Maicii Domnului, gândurile mele zboară la țara mea dragă și iubită, pentru care îndur atâta mizerie.*

marți 20 august

*Marti 20 august pe la orele 12 i-am spus șefului instructor că vreau să mă duc la Londra, însă cu avionul la Croydon, unde voi aterisa, căci vreau să-l vadă românii de la Legație (idiotii!) și în același timp vreau să duc și niște bagaj cu mine, pe care să-l las la Legație, neputând să-l iau cu mine în aeroplan.*

*S-a uitat la mine – eu eram foarte serioasă și am mimat oarecare neplăcere de a arăta avionul celor de la Legație – însă sunt nevoită să fac acest lucru. El m-a crezut, pentru că niciodată nu i-am înșelat cu nimica – am fost prea sinceră și de asta și-au bătut joc de mine. L-am rugat să vadă bagajul ce-l duc cu mine, însă n-a vrut.*

*Când a auzit de Croydon, a spus că am nevoie de caietele de bord ale avionului, fără de care nu pot ateriza, căci trebuie să fie văzute de ofițerul comandant – și atunci a telefonat să le aducă în biroul lui, unde a trecut orele de zbor făcute cu aeroplanul. Asta era după – masă, dar până să scrie să fie toate în regulă a trecut timp și atunci i-am spus că nu mă mai duc la Croydon, fiindcă este târziu – nu voi găsi pe nimeni la Legație, ci mă voi duce mâine dimineață la orele nouă – ca să am timp destul – însă acum vreau să mă duc la Hanworth unde voi ateriza; voi sta acolo 30 minute și apoi voi lua drumul înapoi la Reading.*

*Erau de acord – aveam în tancul din față patru galoane de benzină – și în celălalt din față tot patru – ca să vădă cum vor trece în tancurile din aripe, am mai făcut această operație în zbor – le-am lăsat să se scurgă pentru că trebuiau să știe că trebuie să mă servesc de ele când voi face un raid.*

*Mâine dimineață, trebuie să pun caietul acesta în perna de la aeroplan – pe care stau și unde sunt și celelalte două, căci cine știe ce va mai fi!*

*Toată seara m-am gândit și n-am mai putut să mă mai rog cu atâta forță la bunul Dumnezeu, dar totuși m-am rugat. Mi-am desfășurat harta de pe rulou, am pus-o într-un jurnal și m-am culcat – o noapte agitată. De la ora cinci dimineață nu mai dormeam.*



miercuri, 21 august

*De la ora șase m-am sculat, am împachetat cele ce trebuiau să rămână, pe care nu puteam să le iau cu mine, neavând loc în aeroplan.*

*Am lăsat o valiză încă unde-mi este costumul național și alte lucruri și o cutie de carton unde am pus ruloul și altele fără importanță. Mecanicul îmi pusese deja benzină multă, câte cinci galoane în fiecare aripă la ora 8 dimineața. M-am dus și am luat breakfastul (adică micul dejun de dimineață) care n-a mers aproape de loc.*

*Eram îmbrăcată de zbor – m-am dus la aeroplan, mi-am pus ce mai aveam de pus în el. Mi-a ajutat mecanicul la așezarea parașutei – aș fi vrut să-i strâng mâna, dar nu puteam face acest lucru deoarece plecam pentru Croydon; am pus avionul în mișcare, am încercat magnetourile, totul mergea bine, însă îmi era teamă că nu voi putea pleca – pentru că era ceață, chiar groasă și dacă ar fi fost șeful instructor nu m-ar fi lăsat până nu se ridică ceața.*

21 august

*Nici eu singură n-am crezut că voi putea pleca, însă chiar în acel moment am decolat. Am făcut un tur deasupra aerodromului, am așezat cap-compas și am luat direcția Croydon. Ceața părea din ce în ce mai groasă, care era mai mult pe pământ; având o înălțime de 2000 m, eu zburam la 1300 m, totuși eram în ceață, însă vedeam cerul albastru cu foarte rari nori și soarele care lucea, iar jos se vedea ca într-o sită.*

*Eram foarte atentă pentru a găsi Croydonul care era învăluit în ceață – vântul sus era altul – mă uitam în toate părțile să nu mă lovesc de vreun avion de cursă, mi-am pus cap-compas cu vântul pe care-l aveam sus și am luat direcția spre Bexhill – la Mare. M-am orientat perfect și când am văzut că mă apropiu de apă unde era tot aceeași ceață ca și pe uscat – mi-am făcut Semnul Crucii, am spus Tatăl Nostru și Ave Maria și am intrat deasupra mării. Știam că am de mers 110 km pe care îi voi face în 35 de minute, însă acum vântul era altul, mai mult din față decât din stânga, ceea ce însemna să mă poarte în largul oceanului.*

*Am schimbat direcția compasului cu 3 grade mai la est, când am intrat deasupra mării și timp de 10 minute de zbor am mai văzut vapoare care plecau spre Franța, probabil, iar altele care se duceau spre Anglia. Apoi n-am mai văzut nimic. Eram în ceață, cerul abia se mai vedea și dedesuptul meu abia vedeam marea, care era foarte liniștită și din când în când vedeam câte o dâră, o linie, lăsată de vreun vapor pe care nu-l puteam vedea însă.*

*În timp ce mă uitam în jurul meu, compasul schimbă direcția și atunci începeam manevrarea avionului pentru a-l readuce la direcție. Vântul mă împingea spre sud și mi-am fixat picioarele pe pedală cu putere – am luat o carte de rugăciuni, și am deschis unde scria de inima rănită a Mântuitorului – în mâna stângă aveam cartea, iar în dreapta țineam manșa, mă uitam pe carte și la direcția avionului.*

*După un timp am mai văzut un vapor și apoi iar nimic.*

*Aveam 35 de minute de zbor, dar încă nu vedeam coasta Franței, n-am descurajat, ci mă rugam mereu. Viteza avionului nu depășise 110 -120 mile la oră. Mă uitam mereu la ceasurile care marchează benzina din aripi. Căutam să pătrund în acea ceață ca să văd pământul, care mi se părea că se depărtează, când după câțiva timp zăresc ceva ce ar fi coasta Franței. Mă frec la ochi pentru a vedea mai bine, într-adevăr se vedea pământul, când în fața mea a apărut un avion mare bimotor, care părăsea coasta Franței pentru Anglia. Am făcut un viraj la dreapta, căci el era mai mult în stânga și așa am putut evita o ciocnire. Era un avion de transport – și sunt sigură că și el a făcut același viraj.*

*Am intrat deasupra Franței, unde ceața începea să fie mai puternică – la stânga mea am văzut un oraș pe care abia îl zăream prin ceață și mi-am zis că poate să fie Dieppe și atunci am luat la dreapta să văd care oraș era la 18 km; trebuia să fie Dieppe unde este și un aerodrom și apoi voi lua direcția Paris – pentru ca să știu bine unde sunt.*

*După câteva minute am văzut al doilea oraș. Am început să cobor și să caut aerodromul pe care l-am găsit foarte repede. Înainte de a trece deasupra orașului m-am coborât pentru a putea citi – și am văzut că este Dieppe. Deodată mi-a venit ideea de a ateriza aici, ceea ce imediat am și făcut; am făcut turul aerodromului – am văzut un avion care se înălța și apoi am aterizat în condițiuni foarte bune. Pe aerodrom era lume, era soare, frumos și cald (...)*

După aproape 8 luni petrecute în Anglia, Smaranda „evadase” pe aripi de șoim tricolor și cu Vlaicu aproape de inimă. Ateriza după un zbor fără dificultăți, stăpână pe ea și pe aparatul de zbor, pe pământul Franței, la Dieppe.

Plecarea intempestivă din Anglia stârnește valuri la București, Paris și Londra. Aterizarea la Dieppe încalcă legislația franceză în domeniul vamal (de fapt, legislația adoptată la nivel european privitoare la efectuarea zborurilor transnaționale) și Smaranda va suporta consecințele (percheziția aparatului, reținerea acestuia sub controlul autorităților franceze și penalizarea cu o amendă de 500 franci).

Face din nou ceea ce știe cel mai bine: pune lucrurile în mișcare prin telegrame, audiențe, intervenții. Este un nesecat izvor de energie, chiar dacă este iarăși în situația de a se împrumuta pentru a putea închiria o cameră și a-și cumpăra de mâncare. Nimic nu o dăruie, după fiecare dezamăgire găsește resurse interne să se mobilizeze pentru atingerea scopurilor asumate.

Lupta cu birocrăția franceză și cu rezistența reprezentanților diplomați români în Franța se întinde până în octombrie. Va decola de pe Bourget pe 6 octombrie, pentru a urma traseul Nancy – Strasbourg. Are parte de peripeții din care iese cu bine.

Zboară pe timp neprielnic prin munții Pădurea Neagră, avionul se comportă excelent și, după câteva aterizări forțate, necesare reorientării, ajunge la München pe 8 octombrie, apoi la Viena, o zi mai târziu.

Adnotările din jurnalul ei denotă că se simte stăpână pe comenzile avionului. De asemenea dovedesc pricepere în lucrul cu harta pentru configurarea rutei de zbor, o bună orientare în spațiu și abilitatea de a interpreta corect condițiile atmosferice. Fără îndoială și mai presus de orice comentarii rezervate ori chiar răuvoitoare, Smaranda Brăescu avea „stofă” de pilot.

Pe 10 octombrie, după aproape 10 luni dificile petrecute departe de țară, aterizează pe aerodromul din Arad. Ce senzație de fericire și ușurare o încearcă! „Era țara mea pe care o doream atât, era



*Eram fericită că îi traversez cu „Aurel Vlaicu”; am putut veni din Anglia prin Franța – Germania – Austria – Ungaria – trecând Alpii și Carpații pentru care el s-a prăbușit.*

*Am privit Mehadia și Dunărea cu Orșova. Am lăsat Orșova în dreapta și m-am îndreptat către București. Treceam peste râuri, dealuri uscate fără pic de verdeață, mici râuri și multe sate, apoi am intrat în câmpie care nu mai avea sfârșit. Rar satele erau cu multe case ca pe Câmpia Ungariei. Am întâlnit Argeșul și care l-am trecut – imediat am zărit Bucureștiul.*

*După ce am părăsit munții, am coborât la 2000 m și când am vrut să cobor la 1000 m a fost imposibil – mari rafale, scuturături foarte mari, în care eram jucăria curenților și atunci am fost nevoită să mă urc din nou la 2000 m, însă viteza avionului scade la 2000 m; atunci am zărit Bucureștiul, am văzut și Băneasa – am redus puțin și am început să cobor luând direcția Bucureștiului.*

*Am trecut deasupra Bănesei. Aici știam că nu mă așteaptă lume, era și dorința mea pentru că vreau să pun avionul sănătos pe pământ pe aerodromul Capitalei. Am aterizat bine și am venit la hangar – unde am fost primită de personalul aerodromului, în frunte cu dl. căpitan Simion, căruia i se vedea bucuria pe față (...) (Jurnalul celebrei Smarandei Brăescu – pag. 133)*



Smaranda primită cu flori la întoarcerea în București, la Băneasa, la 13 oct. 1935 dupa raidul Londra-Bucuresti (arhiva fam.Sireteanu).



*Smaranda Brăescu pe avionul său*

Întocmai ca și după faimoasul record realizat la Sacramento, în Statele Unite, sosirea Smarandei în țară după o aventură „ca la Hollywood” creează senzație. Ziarele se întrec să realizeze interviuri cu ea, povestea „evadării” din Anglia este pe buzele tuturor.

Mereu animată de proiecte ambițioase, Smaranda Brăescu își propune să realizeze înainte de sfârșitul anului 1935 un raid în Asia Mică, pe ruta București – Ankara. Starea de sănătate nu-i permite să-și pună planul în aplicare.

## **1936 – zbor spre Africa**

Între 1933 și 1935 s-a consumat poate cel mai exotic episod din istoria interbelică a aviației din România: raidurile africane.

Ideea unor raiduri românești în Africa a apărut în 1932, promovată de un grup de 3 entuziaști aviatori, ași ai manșei: locotenent-

comandorul Alexandru Cernescu (instructor la Școala Militară de Aviație de la Pipera), căpitanul George Davidescu (încadrat la Subsecretariatul de Stat al Aerului) și căpitanul Mihail Pantazi (profesor de motoare de avion, instructor și director de zbor la școala de pilotaj a A.R.P.A., membru fondator al faimoasei echipe de acrobație aeriană *Dracii Roșii*). Toți trei erau veterani ai Primului Război Mondial.

Pentru a demonstra nivelul la care a ajuns aviația din România s-a ales un traseu ce traversa pe axa centrală N-S continentul african, până la Cape Town. S-a avut în vedere o formație de trei avioane de școală și antrenament.<sup>17</sup>

Temerarii au decolat pe 22 octombrie din București. Drept coechipieri au fost aleși locotenentii Max Manolescu și Petre Ivanovici (instructori de zbor la Centrul de Instrucție al Aeronauticii Române de la Tecuci) și maistrul mecanic Dumitru Ploieșteanu. Raidul nu-și atinge punctul final, fiind întrerupt la Malakal (azi, Sudanul de Sud) din pricina deformării placajului de pe aripi cauzată de ploile torențiale pe care le-au avut de înfruntat. Aviatorii decid să se întoarcă, înainte ca performanțele avioanelor să fie complet afectate. Zboară spre patrie și aterizează la București pe 17 noiembrie după o călătorie de 10.500 de kilometri.

Au urmat alte asemenea zboruri spectaculoase: locotenent-comandorul George Bănciulescu (secretar general al Aeroclubului Regal al României) pilotează în finalul anului 1933 (27-30 decembrie) un aparat de tip Stinson S Junior (monomotor, monoplan cu aripă înaltă de construcție americană) pe traseul Cairo-Alexandria-Mersa Matruh-Tobruk-Benghazi-Tripoli-Tunis-Palermo-Roma-Veneția-Zagreb-Belgrad-București. În 1935, în perioada 3 ianuarie – 24 martie, Irina Burnaia și Petre Ivanovici zboară peste 12.000 de kilometri ajungând să survoleze lacul Victoria (punctul final, prevăzut să fie Cape Town, nu poate fi atins din cauza limitelor tehnice ale avionului și a diferitelor întârzieri intervenite pe traseu).

---

<sup>17</sup> Alexandru Cernescu, George Davidescu, Paul Baltagi – *Avioane românești străbat Africa*, Ed. Militară, București 1975, pag.24

În 1935 (13 martie – 2 aprilie), echipajul compus din George-Valentin Bibescu, Gheorghe Bănciulescu și Louis Agnus (reprezentant al Air France) zboară cu un aparat Potez-56 (bimotor, monoplan cu aripă joasă, echipaj 3 membri și capacitate de transport 6 pasageri) aparținând lui Bibescu pe o rută care traversează Tunisia, Libia, Egiptul, Sudanul, Africa Centrală și Ciad totalizând aproape 22.000 de kilometri în zbor.

Era o efervescentă a zborului manifestată la nivel național și Smaranda, având acum și un avion la dispoziție, nu putea rezista tentației de a-și alătura numele acestor temerari. Dincolo de entuziasm, s-a auzit și vocea rațiunii. Camarazii aviatori au sfătuit-o să desfășoare o pregătire specifică pentru astfel de călătorii, în cursul cărora putea întâmpina nenumărate dificultăți. Pregătirea pentru zborul instrumental era absolut necesară, având în vedere raidurile pe care le avea în proiect, cu zbor peste întinderi mari de apă, zbor cu vizibilitate redusă, zbor în nori cu vizibilitate zero.

Recunoscând necesitatea unor pregătiri suplimentare, în intervalul 4 ianuarie – 22 aprilie 1936 urmează cursul de zbor fără vizibilitate desfășurat la Școala Mircea Cantacuzino de la Băneasa, având ca instructor pe lt.cdor.av. Gheorghe Gherasim (fost pilot de linie la Air France, component al renumitei formații de acrobație "Dracii Roșii"). În această serie au fost trei eleve: Joan Hoare – soția ambasadorului Marii Britanii la București, Mariana Drăgescu și Smaranda Brăescu.

La nici o săptămână de la absolvire, eroina noastră decolează spre Italia, cu un plan de zbor care va suferi spectaculoase modificări și care-i va îmbogăți faima.

Raidul către Africa al Smarandei este descris cu vii culori și deosebit farmec în reportaje găzduite de paginile ziarului *Universul*, în numerele apărute în vara anului 1936.

Readucând la viață acele zile extraordinare, revista *Historia* nr. 185/2017, pag. 12 publică articolul semnat de Sorin Turturică, în care autorul, cu har de autentic publicist, „scanează” paginile *Universului*



dedicate reușitelor Smarandei și oferă cititorului o minunată lectură, din care am ales să vă prezentăm un fragment:

*„Aventura merită să fie cunoscută pe larg. De la început trebuie spus că, în ziua de 27 aprilie, când a plecat la drum, Smaranda habar nu avea că va ajunge în Africa. Raidul pe care îl avea în minte urmărea traseul clasic București-Roma-Paris-Londra. Plecarea de la Băneasa a fost cu cântec. Venită dis-de-diminează la aeroport, a amânat decolarea din lipsă de benzină (crezuse, în van, că o va obține repede). În cele din urmă, maiorul Mihai Pantazi i-a făcut rost de 300 de litri.*

*Smaranda nu s-a putut bucura prea mult, pentru că a constatat că, în timp ce ea alerga după combustibil, cineva i-a furat ochelarii de zbor, mănușile și ghetele... Nicio problemă! A căutat în bagaje, a scos pantofii pregătiți pentru recepții și a decolat încălțată cu ei. Era ora 11:15. S-a îndreptat spre vest, cu gândul de a ajunge la Roma într-o singură etapă. A traversat Turnu Severin la înălțimea de 2.500 de metri apoi, întâlnind nori, a urcat la 3.500. Nu a fost însă un survol de vis, plutind peste albul spumos, scăldat într-o frumoasă lumină de primăvară. Curenții de aer erau atât de puternici încât Smaranda abia a reușit să controleze avionul.*

*Temându-se că se va prăbuși, a schimbat direcția către nord-vest. Multă vreme habar n-a avut unde se afla. Apoi, aproape de ora cinci după-amiază, a zărit, printr-o spărtură de nori, Marea Adriatică. Emoțiile s-au mai domolit și, curând, a zărit țărmul. A aterizat pe un aerodrom militar aflat lângă orașul Rimini, unde a fost bine primită. Italienii o cunoșteau și o apreciau...*

*A rămas la Rimini peste noapte. A doua zi dimineța, a sosit de la Ministerul Aerului din Roma o telegramă, care le cerea celor de pe aerodrom să îi acorde româncei tot sprijinul pentru a-și continua călătoria. Cei 400 de kilometri rămași până la Roma i-a parcurs în mai puțin de două ore. În timpul zborului a sesizat unele trepidații suspecte ale motorului.*

*„Am aterizat, totuși, la Littoria, în cele mai bune condițiuni, fiind primită cu adevărată camaraderie de personalul aerodromului – și-a amintit ulterior Smaranda Brăescu. Comunicând ofițerului de serviciu îngrijorările mele cu privire la motor, ca din pământ a răsărit o echipă de mecanici. Unul dintre ei, Arhimede, a descoperit pricina trepidațiilor: se slăbise un șurub la*

elice” („Universul”, 11 mai 1936). Littoria era un oraș recent construit, în apropiere de Roma (în 1946 și-a schimbat numele în Latina). (...)

În zilele următoare, aviatoarea a vizitat orașul, s-a întâlnit cu mai multe grupuri de studenți români aflați la studiu în universitățile italiene și a sărbătorit 10 Mai la Biserica Română, aflată în centrul Romei Vechi, lângă Panteon. Tot în această perioadă Smaranda s-a hotărât să renunțe la raidul prin Europa și să traverseze Marea Mediterană pentru a ajunge în Libia, la Tripoli. Cu această ocazie, avea să se întâlnească cu o cunoștință mai veche: Italo Balbo, care în acel moment era guvernatorul provinciei italiene Libia. Le-a spus domnilor Vasiliu și Lugojanu (ambasadorul României la Roma) ce intenționa, însă nu avea bani de benzină; de fapt, nu mai avea bani pentru nimic... I. Vasiliu i-a spus amuzat: „Păi, dacă ai avea bani, n-ai mai fi Smaranda Brăescu!”. Iar Lugojanu i-a promis că va vorbi cu reprezentanții Creditului Minier ca societatea să-i asigure benzina necesară.

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

Domnișoara Brăescu a stabilit ca ziua plecării să fie marți, 19 mai. (...) Sosește și buletinul meteo, care conținea situația numai până în Sicilia: „nori și vânt puternic în față, până la 1.000 de metri înălțime. Mai sus, curenți neregulați; ceață slabă spre largul mării”. Vin și știri de la Tripoli, punctul final al destinației; era așteptată o după-amiază furtunoasă. Smaranda Brăescu a decolat și a luat rapid înălțime, în direcția sud. Legate de aparat, fluturau două drapele: al României și al Italiei.

Vântul puternic din față a făcut ca aviatoarea să atingă cu o întârziere de un sfert de oră coasta vestică siciliană.

— 5 —

LIBRETTO DI VOLO

Rilasciato al **Pilota 2° grado**

brevetto n. (1) *01236* in data *2 MAG. 1936 Anno XIV*

Sig. (2) *Brăescu Smaranda*  
di fa *Demetrio* natq il *23-5-1905*  
a *Țecuci (Rumena)* domiciliato in *Roma*  
via *Legazione Rumena prof. S. S. S. S.*

Roma, li *2 MAG. 1936 Anno XIV* 1936

IL CAPO  
dell'Ufficio Aviazione Civile, e T. A.

*[Signature]*

(1) Numero e data del brevetto.  
(2) Casato, nome e paternità del pilota.

**Brevetul de zbor al Smarandei Brăescu preschimbat în Italia,  
pentru îndeplinirea formalităților**

În rest, totul a decurs fără probleme. Mai la sud de Sicilia, a survolat insula Lampedusa. Apoi, între ea și mare s-a interpus ceața. Altceva însă i-a atras atenția: „După cinci ore de zbor, am simțit brusc schimbarea de temperatură. Căldura devenise copleșitoare (plecasem dimineată îmbrăcată cam gros). Mi-era sete, dar apa în sticlă era fiartă.

Când și când, mestecam câte o pastilă de Vicky, dar ea se făcea clei în gură. Curenții îmi scuturau din ce în ce mai tare aparatul. În același timp, am observat trâmbe gălbui-roșiatice de praf, care-mi anunțau dezlănțuirea furtunii pe coasta africană. Era însă și semnul că mă apropiam de coastă. Un motiv de neliniște îmi pricinuia mirosul stăruitor de benzină. Dădusem drumul la benzină din rezervorul din față, ca să treacă în rezervoarele din planuri, care erau în directă comunicare cu motorul. Privind mai atentă,

observ mustind benzina la ventilele de aer. Mă temeam să nu am pierdere mare de lichid, dar îndată mi-am dat seama că benzina fierbea din cauza căldurii. M-am liniștit.

Căldura dogorea însă năprasnic; aerul sărat al mării și mirosul amețitor de benzină începuseră să fie dușmanii mei. Simțeam moleșeală în trup și greutate în respirație. Am coborât atunci sub 500 de metri. Ceața dispăruse gonită de furtună și jos am putut zări marea foarte agitată.

După șase ore și cinci minute de zbor, am zărit, în sfârșit, coasta. – Africa! Am atins Africa! A fost primul strigăt ce am putut scoate din gâtul meu uscat de sete. N-am mai simțit însă nici sete, nici miros de benzină, nici cald nu mai mi-era. După șase ore și zece minute, pluteam deasupra uscatului; eram în capul deșertului african, care exercită atracție și miraj asupra atâtor spirite. Din loc în loc, coasta era înflorită de castele albe, înconjurată de grădini” („Universul”, 8 iunie 1936).

Smaranda Brăescu nu știa prea bine unde se afla. Navigase corect? Trebuia să aterizeze și să găsească pe cineva cu care să discute, de preferință un italian. De sus, zărește un teren nivelat, bun de aterizare. Apropiindu-se, a văzut că pe teren se afla la păscut o turmă de măgari. Câțiva arabi, înțelegând că avionul venea la aterizare, au gonit măgarii. Smaranda a aterizat, dar nu a coborât din carlingă.

Localnicii au privit și ei, curioși, aparatul, fără să se apropie. Avia-toarea a fluturat tricolorul italian. Atunci, arabii au răspuns cu salutul roman și s-au îndreptat către ea. Astfel, ea a aflat că aterizase în apropiere de Tripoli (la 60-65 km). Nu deviasse decât foarte puțin de la cursul planificat... „Le-am cerut apă ca să-mi răcoresc nițel gâtul. Cum însă apa se găsea cam departe – trebuia să mai întârziu 10-15 minute – am preferat să-mi iau din nou zborul. Era și timpul: furtuna era într-un crescendo nebun”.

Treizeci de minute mai târziu era la verticala capitalei Libiei. Orașul se zărea greu, din cauza prafului care îl învăluisse. Avionul „Aurel Vlaicu” îl înconjoară o dată, fără a manifesta intenția de a ateriza.

Smaranda nu identificase aerodromul... „Am luat-o pe țărmul mării și l-am descoperit cam la 12 kilometri de oraș, între grădini de palmieri și o mlaștină sărată. Aerodromul Malaha. Furtuna era în plină dezlănțuire, curenții erau foarte periculoși. Aterizarea devenea o mare problemă. La

prima încercare, un curent foarte puternic mi-a umflat avionul de la un metru de pământ și numai după eforturi grozave l-am putut pune pe uscat. Oamenii de pe aerodrom au alergat în calea mea, ca să-mi ție avionul deoarece, chiar pe uscat, era primejdie să fie dat peste cap de furia vântului. Un aparat trimotor care aterizase cu un sfert de oră înaintea mea era cât pe-aci să capoteze în mlaștina sărată din coasta aerodromului” („Universul”, 8 iunie 1936).

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

Întâlnirea cu Italo Balbo a avut loc după un scenariu pe care Smaranda îl cunoștea deja bine. Aviator cu multă experiență, guvernatorul i-a spus că nu o credea că a venit direct de la Roma. Ca să se convingă, i-a cerut să-i descrie forma și relieful insulelor pe care le-a văzut de sus. A rămas mirat când fata i-a dat răspunsuri exacte... „M-a întrebat, în fine, de ruta pe care am de gând s-o fac la înapoiere. Când i-am spus că vreau să traversez Mediterana în diagonală (950 km), tot fără escală, prin Albania și, de acolo, peste munți, direct spre țară, a rămas întâi pe gânduri. După câteva secunde, prins de un entuziasm juvenil, mi-a spus: — Dumneata ești în stare să faci drumul acesta. Și o să-l faci. Numai dacă te-ar ține motorul avionului”.

Mândița face senzație în costumul popular românesc. La întoarcere, în holul hotelului, româncea a fost întâmpinată de două femei pe care nu le cunoștea. Erau Sandra Rossi și Fabia Sabini, două profesoare de la liceul local

de fete. Aflaseră că domnișoara Brăescu sosise la Tripoli și au dorit să o cunoască. A urmat o discuție vie, despre aviație și impresii de călătorie... La un moment dat, doamna Rossi îi propune Smarandei o plimbare cu mașina prin deșert. „– Când? – Chiar acum...”. Cu aceeași ușurință uimitoare cu care a acceptat orice alt risc în trecut, fata din Hănțești-Buciumeni a intrat și în această aventură, cu o necunoscută, la ceas de seară. Apusul le-a găsit hoinărind prin pustiu. Smaranda s-a simțit înfiorată de peisajul deprimat care o înconjură. A hotărât că îi plăcea mai mult deasupra norilor. Acolo era în siguranță...

La 21 mai, Italo Balbo a oferit o recepție în cinstea Smarandei Brăescu. Pentru că nu avea bani să-și cumpere haine adecvate, aviatoarea a sosit la palat îmbrăcată în costumul popular românesc, care „simplifica problema prezentării protocolare, iar pe străini îi impresiona în mod plăcut”.

Acum, la patru ani de la doborârea recordului mondial, care îi adusese faimă în lumea întreagă, Măndița nu mai era fata timidă, stânjenită să se afle în centrul atenției. Dimpotrivă, a sosit radioasă la palat, le-a zâmbit tuturor, a discutat cu toți cei care au dorit s-o cunoască (și cine nu și-a dorit?), i-a lăsat pe toți să-i admire costumul și le-a explicat cum se confecționează, la țară, astfel de haine... (...)

Plecarea din Africa, spre țară, a avut loc în ziua de 30 mai. Până atunci, italienii de la aeroportul Malaha i-au găzduit avionul și i-au verificat motorul fără să-i pretindă bani. (...) Dimineața decolării... Imediat după ora șapte, Smaranda a pornit motorul. Elicea a prins a se roti, avionul a luat viteză și s-a avântat în văzduh. Un semn rău prevestitor: curenții de aer i-au smuls de pe bord un medalion al Sfântului Anton. Aviatoarea și-a amintit atunci de cuvintele lui Italo Balbo: „Numai de te- ar ține motorul...”.

Au urmat câteva ore de zbor liniștit. La un moment dat, a zărit insula Malta. Privind mai la nord, a văzut coastele Siciliei. Era pe drumul cel bun... La trei ore și cinci minute de la decolare, a tresărit. Motorul a început să scoată un zgomot ciudat; apoi, și-a revenit. Se afla în aer de patru ore când, din nou, motorul o anunță, prin același zgomot, că are probleme de funcționare. Și-a revenit iar... Smaranda știa – din experiență – că se afla într-un mare pericol. Impactul cu apa era doar o chestiune de (foarte puțin) timp. „Aveam patru ore și jumătate de zbor și înălțimea de 2.500 metri

când, deodată, simt că motorul mă lasă. Turația slăbise de tot: 1.000 de ture. Încep să pierd înălțimea. M-am înarmat cu tot curajul, hotărâtă să fac toate încercările de redresare și să rezist până în ultima clipă. Am încercat să mențin avionul. Am împins maneta (de gaze – n.a.) în plin, am tras pe cea de altitudine îndărăt. Dar avionul cădea... Și din ce în ce mai repede. O povară care accelera căderea era și încărcătura de benzină pe zece ore de zbor. Dar micșorarea încărcăturii tot n-ar fi evitat căderea, cel mult ar fi încetinit-o. Când m-am văzut trântită la 500 de metri de luciul mării, instinctiv am desfăcut centura, gata să sar. Dar repede m-am răzgândit. Mi-am zis: tot o să mă înec! Atunci, de ce să părăsesc avionul? Pentru el am suferit dureri și umiliri; dar tot el mi-a adus mângâierea atâtor satisfacții. El a fost tovarășul meu. Te poți despărți ușor de un tovarăș? El a fost viața mea, destinul meu. Te poți despărți ușor de viață, de destin? Să fie, atunci, tot el, mormântul meu!". („Universul”, 8 iunie 1936)

Smaranda a așteptat impactul cu apa. Din fericire, motorul și-a revenit în ultimul moment! Lucidă, a profitat de șansă și a schimbat cursul spre nord, căutând coasta italiană. De ce nu o făcuse mai devreme, la primul avertisment? Nu există o explicație rezonabilă. Aceasta era Smaranda Brăescu, un adept neînfricat al jocului cu hazardul, un om care răspundea provocării mortale cu o încredere oarbă în destin.

A aterizat lângă Taranto, unde câțiva mecanici din aviația militară italiană i-au pus motorul la punct. Sursa problemelor erau infiltrațiile de nisip fin de deșert. A doua zi, Smaranda Brăescu era la Brindisi. Aici, o furtună a făcut-o să amâne traversarea Mării Adriatice. Și eterna problemă: nu mai avea suficientă benzină! A fost ajutată atât de I. Lugojanu, ambasadorul României la Roma, dar și de italieni. (...)

Aviatorii italieni i-au recomandat româncei să se întoarcă în țară pe ruta Brindisi-Salonic-București. Nu a contat. Fata era hotărâtă să ajungă acasă în linie dreaptă (800 km), pe deasupra Balcanilor, unde urma să se reîntâlnească cu curenții puternici (aceiași care, la plecarea în raid, îi deviaseră cursul și o făcuseră să aterizeze la Rimini, în loc de Roma).

A decolat, pentru ultima etapă, la 1 iunie. După 40 de minute a atins coasta Albaniei, având înălțimea de 3.000 de metri. Câteva ore mai târziu a fost la verticala Sofiei. Către Dunăre, o furtună îi bara trecerea. A încercat

*să se apropie, dar i s-a părut că vede iadul dezlănțuit. Nicio șansă să treacă prin vârtejurile puternice din fața sa. A înțeles că singurul lucru pe care îl putea face era să aterizeze la Sofia. În capitala Bulgariei a luat legătura cu ambasada României.*

*Ambasadorul Vasile Stoica a venit într-un suflet la aerodrom, cu brațul plin de flori. Invitată la ambasadă, aviatoarea a refuzat, insistând să se întoarcă, în aceeași zi, în țară. Către seară, a decolat spre Bechet, pe unde a traversat Dunărea. Era finalul unei aventuri care o încântase peste măsură, dar o și epuizase. A mai avut de trecut un hop. În regiunea Oltului ploaia s-a întetit. Apoi, survolând Teleormanul, a intrat într-o zonă în care grindina făcea ravagii. Pentru a nu se prăbuși, a decis să aterizeze de urgență. A pus avionul cu roțile pe pământ, în apropiere de Alexandria.*

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

Raidul spre Africa încheie o perioadă strălucitoare din viața și cariera Smarandei Brăescu. Nu va mai avea acces spre marile performanțe, eforturile ei de a-și cumpăra un nou avion, mai performant sunt compromise de manevre colaterale, care o mâhnesc și o descurajează. Anii adunați își spun cuvântul (în 1937 împlinea 40 de ani), starea de sănătate i se degradează (are probleme din ce în ce mai mari cu reumatismul și resimte sechelele accidentărilor din perioada cât executa salturi cu parașuta). Se dedică familiei, ajutându-și rudele cu demersuri făcute din poziția sa de persoană celebră. Ocazional, este invitată la evenimente comemorative, în care are ocazia să împărtășească admiratorilor frânturi din extraordinarele ei realizări și experiențe.

Ultima încercare de a achiziționa un avion se petrece în anul 1939. Se deplasează în Italia, la Roma, unde primește o ofertă pentru un aparat de tip Saiman 200 (biplan, monomotor). Nu va exista o finalitate a acestor demersuri.

La orizont se adunaseră deja norii amenințători ai unui nou război.



## CAPITOLUL V

# ÎN FURTUNĂ: RĂZBOIUL ȘI TIMPUL VRĂJMAȘ

### Pentru Patrie

În anul 1940 flăcările celui de-al Doilea Război Mondial incendiaseră deja numeroase țări de pe harta Europei și a lumii. A venit, implacabil, rândul țării noastre să sufere sub tăișul tratatelor abuzive care au înstrăinat pământuri aburind încă de doine și legende lăsate moștenire veacurilor de strămoșii-ziditori ai cestui popor.

Jurnalul Smarandei (caietul ce acoperă perioada 1939-1940, salvat și editat prin grija familiei Sireteanu) i-a reținut zbulciumul interior și suferința sufletească iscată de șirul nefast al evenimentelor ce răvășeau continentul.

*„ 20 martie 1940. Trece timpul, n-am mai avut nici o bucurie, numai tristețe. Săracii și nobilii finlandezi au trebuit să încheie pace cu Rusia bolșevică și în condițiuni mult mai grele și dureroase decât le ceruse de la început. Sunt câteva zile de când au semnat această pace dureroasă, pentru că nu mai puteau duce lupta mai departe numai cu puținele ajutoare ce le-au primit de la voluntari. Am fost atât de mâhnită de parcă ar fi fost țara mea.*

*Germanii și Rușii au adus acest dezastru pe atâtea țări! Franța și Anglia ar fi vrut să vină cu armatele lor, însă Norvegia nu le-a dat voie să treacă pe la ea, a spus că nu vrea să-și piardă neutralitatea, care desigur că va fi în curând călcată ca o pedeapsă de la Dumnezeu. Vai, cu câtă durere a vorbit Președintele lor și Mareșalul Mannerheim!*

*După marile și grozavele stricăciuni, după zecile de mii de invalizi și morți, după ruinele îngrozitoare pe care le-au făcut orașelor și satelor, le-au luat și teritoriu mult și trecere fără control prin Finlanda. Colosul acesta enorm cu întinderea asta groaznică, s-a dus să distrugă un mic popor pașnic și nobil. Doamne, cum poți să suporti atâtea nedreptăți și barbarie! De ce, Doamne, nu-i nimicești pe acești Ruși și Germani care înghit țările mai mici și omoară populația lor. Mai răi decât barbarii, care au fost din țările străvechi! De mine am uitat, focul începe a se aprinde în toate părțile, iar Italia ațâță lumea și nu mai contenește cu insultele la aliați și a celor care le-au făcut sancțiuni. Natural intrăm și noi. Ura este și contra noastră. Pe Nemți și pe Unguri îi ia în brațe, îi slăvește, dușmanii cei mari și asupritorii lor de mai ieri – astăzi sunt cei mai buni prieteni ai Italiei.*

*Hitler și Mussolini împart lumea după placul lor, dar Dumnezeu îi va împărți pe ei la alte popoare. Toată lumea trebuie să se echipeze de război, pentru că așa vor acești doi bandiți.*

**9 aprilie 1940.** *Astă-noapte Germania a ocupat Danemarca și o parte din Norvegia. Când s-a trezit Regele Danemarcei dimineața, avea santinele germane. Sigur că a fost ușor pentru că este o țară mică, neînarmată și nici nu se gândea că va fi cuprinsă așa de mișelește,*

*Din timp Germanii au trimis mii de turiști – care în realitate erau militari și astă-noapte, atât pe uscat cât și pe ape au invadat Danemarca și în același timp și Norvegia. Săracii, au opus o mică rezistență, dar au fost imediat uciși. Regele lor Christian văzând groaznică situație și cuvântul barbarului de Hitler, care este un al II-lea Atila, a protestat, dar a dat și un ordin către țară: "ca toată lumea, cu toată durerea să se abțină până la clarificarea situației".*

*În Norvegia se dau lupte crâncene și săracii norvegieni sunt atacați fără cruțare, cu cea mai mare barbarie de toți nemții care sunt stabiliți acolo,*

turiști și armata regulată, care s-au instalat pe cele mai bune poziții. Regina cu copiii a fugit și era gata să cadă în mâinile barbarilor, care o urmăreau fără rușine și fără nici un pic de respect. Regele cu guvernul și prințul moștenitor au fugit și se apără ca cei din urmă oameni. În acest timp au chemat și ajutorul Franței și Angliei care au și început să sosească. Acum îl cer, după ce le-a ocupat aproape toată țara.

Doamne! Cum mai distrug acești barbari și nimicesc totul în calea lor. În persoana lui Hitler și a hitleriștilor s-au întors barbarii cei mai groaznici din sec. al IV-lea și al V-lea care au fost Hunii. Groaza, pe care au vârat-o în lume atunci în lume acești barbari, este astăzi la fel ca a nemților – barbari din timpurile noastre!

**28 aprilie 1940.** Astăzi am văzut în ziare că până acuma toată flota germană de pe lângă coasta Norvegiei și Danemarcei a fost distrusă de flota Engleză și Franceză. Drept să spun m-am bucurat foarte mult – pentru că toți cei pieriți aici, oștirea germană sunt toți barbari. S-au mai împușinat puțin din vasele lor și din trupe!

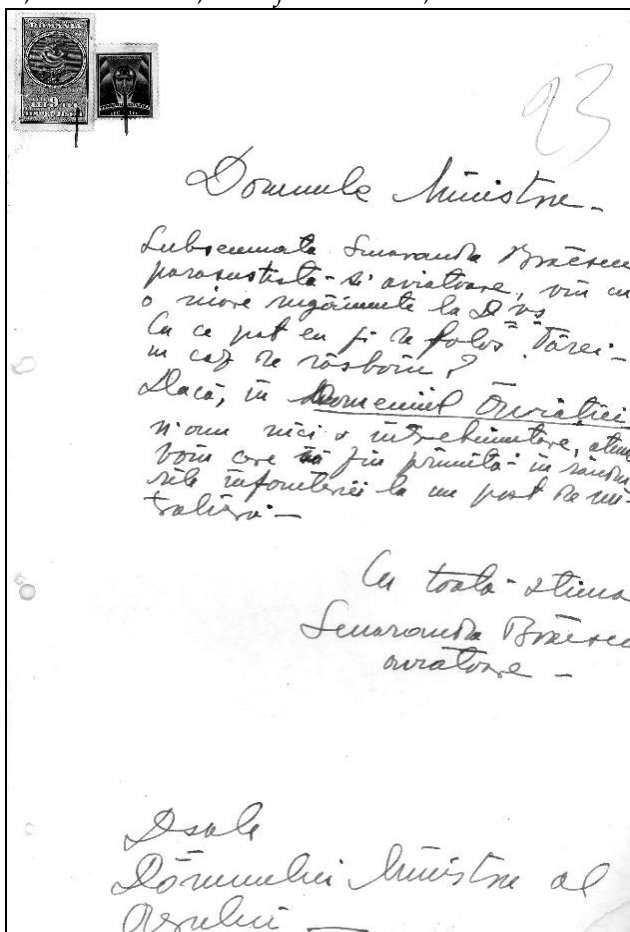
Ticăloșii, ocupă țările mici, fără apărare, sub motiv că vor să le protejeze pentru a nu le ocupa aliații. Lucrează noaptea ca hoții și criminalii și nu găesc aprobare decât la „faimoșii” italieni, care așa au făcut și ei cu Albania. Sunt eu sigură că acest faimos duce Mussolini, nu-l înghite pe barbarul de Hitler care a ocupat toate țărișoarele dimprejur, afară de cele de la vest; dar n-are ce să facă, trebuie să-l aprobe și înghite și el surprizele cele neplăcute. Ne așteptăm să năvălească și asupra Luxemburgului, Belgiei și Olandei, parcă auzim mâine, iarăși, că trupele barbare teutone au invadat Luxemburgul, Belgia și Olanda pentru „a le proteja” contra aliaților. Și „macaroanele” de italieni găesc că foarte bine au făcut și că au luat-o înaintea aliaților!

Îmi aduc aminte de la Berlin, în lunile noiembrie și decembrie 1938 de la pension Nickel, unde eram vreo 6 naționalități, printre care era și un tânăr danez de la Copenhaga, căruia într-o seară, făcând cu toții politică – pe când nu erau nemții între noi – i-am spus și i-am arătat pe un atlas mic pe care-l am din Anglia, că Hitler va înghiți și Danemarca imediat ce se va întări. Oh! Cum s-a supărat Danezul, și, revoltat până la ură grozavă, a bătut cu pumnul în masă spunând că, „asta nu va fi niciodată, Danezii vor ști să se lupte!”

Mi-a părut atunci rău că am putut să-l supăr pe acest tânăr danez, foarte cuminte și respectuos, dar astăzi îmi pare și mai rău că într-adevăr așa a fost. Cu siguranță își aduce aminte de acele timpuri, când, strânsi împrejurul mesei discutam aprinși de patriotism despre posibilitățile și puterile țărilor noastre de a ne apăra țara, casa noastră cea scumpă, pentru care trebuie să ne dăm viața, numai să o știm liberă și respectată!

Astăzi este prima zi de Paști, o zi frumoasă și călduroasă. Noi îl petrecem în liniște și bucurii, însă tot cu arma la umăr sunt bieții noștri ostași de pe graniță. Ne așteptăm din moment în moment la vreun vânt năpraznic care poate să vină dintr-o o parte sau alta, pentru că suntem înconjurați numai de dușmani care ar vrea să ne înghită!

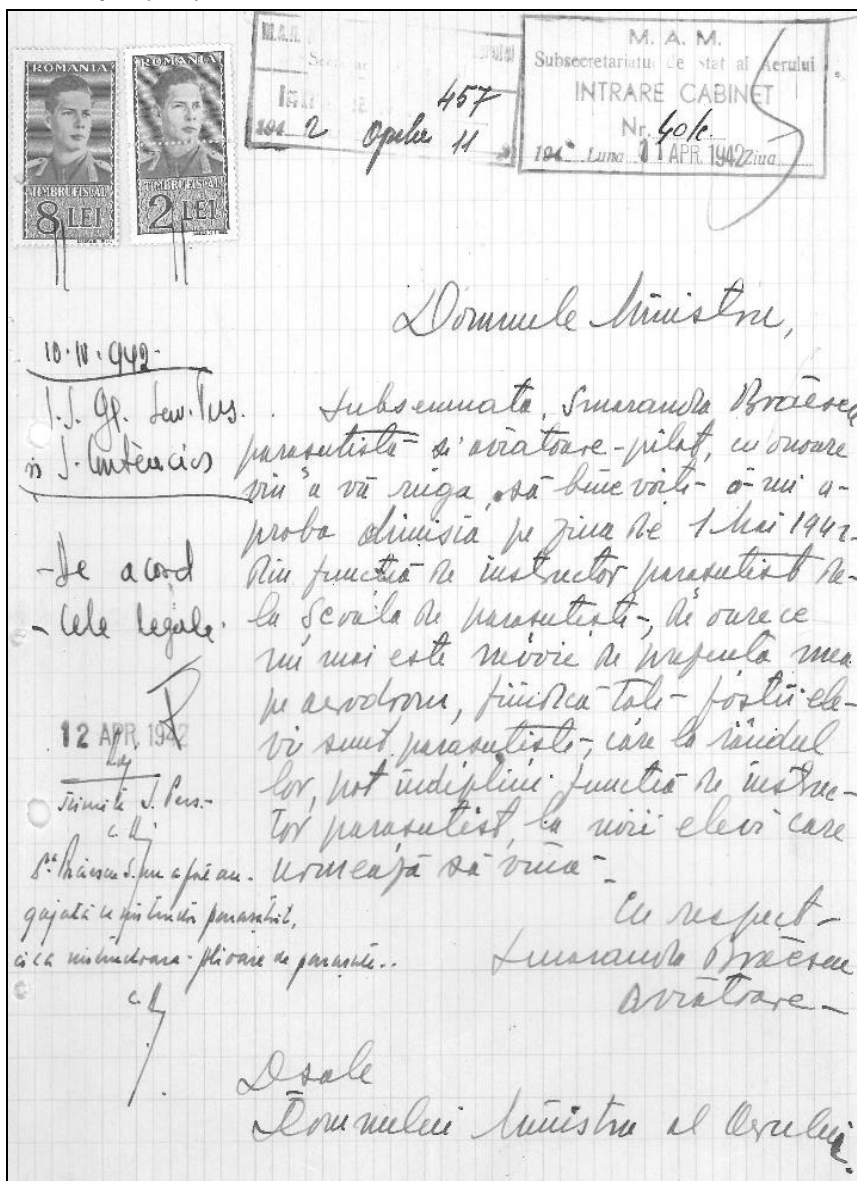
Doamne, Dumnezeu, să se facă voia Ta, numai a lor nu!"



Sursa: Depozitul central de arhivă a M.Ap.N. Pitești

Smaranda nu ezită și își oferă serviciile pentru pregătirea personalului din aviație – domeniul care pentru ea a reprezentat suprema dedicație. Face demersuri în scris către factorii cu putere de decizie.

În cele din urmă, va fi încadrată la Școala de Parașutiști, unde va funcționa ca instructoare-plieroare parașute în perioada 1 august 1941 – 1 mai 1942.



Sursa: Depozitul central de arhivă a M.Ap.N. Pitești

Considerând încheiată activitatea sa în cadrul Școlii de Parașutiști, cu satisfacția că își adusese aportul la pregătirea unui număr suficient de specialiști în tehnica parașutărilor care puteau funcționa ca instructori pentru noi serii de cursanți, Smaranda își prezintă demisia și se oferă voluntară pe front. O regăsim în documentele militare figurând ca pilot de legătură în cadrul Escadrilei Sanitare (Escadrila 108 Transport Ușor, secția I din cadrul Grupului Aero-transport Militar) din data de 10 septembrie 1942 (bază: *Ordinul de zi de Comandament Nr. 225 din 23 septembrie 1942* și *Ordinul de zi de Comandament Nr. 115 din 13 septembrie 1942, al Statului Major al Aerului Secția V-a*). Această unitate de aviație a mai fost cunoscută și ca *Escadrila Albă* între anii 1940 – 1942.

Denumirea, inspirată din culoarea în care erau vopsite avioanele (alb, cu însemnele crucii roșii pe planuri și laterale), a fost dată de jurnalistul italian Curzio Malaparte care a efectuat în 1941 o documentare pe frontul de est.

În cadrul acestei unități de aviație au activat numeroase alte femei pilot, printre care: Nadia Russo, Mariana Drăgescu, Virginia Thomas, Virginia Duțescu, Victoria Pokol, Maria Nicolae, Ștefania Silvia Iupceanu, Eliza Vulcu și Stela Huțan. Toate au avut prestații excepționale, pilotând cu măiestrie aparatele de producție poloneză din dotarea escadrilei (RWD 13), fără să înregistreze niciun incident de zbor major în aproape 3 ani de campanie pe front.

Prin *Ordinul de zi de Comandament Nr. 348 din 13 ianuarie 1943*, pilotul-voluntar Smaranda Brăescu, se detașează din Escadrila 108 Tr. Ușor în Escadrila 105 Transport Greu, în postul de triere a răniților. A funcționat aici în perioada 1 – 28 februarie 1943.

În septembrie 1943 secția în care au activat aviatoarele s-a desființat, acestea fiind repatriate. Escadrila 108 a continuat să acționeze pe frontul de est într-o nouă organizare ce cuprindea exclusiv personal masculin.

În octombrie 1943 o regăsim pe Smaranda Brăescu printre voluntarii pentru frontul de vest, fapt consemnat și în presa vremii.

# Plecarea unui nou detașament de voluntari ardeleni pe front

## Manifestații călduroase pentru d. Iuliu Maniu

Eri la orele 12 s'a desfășurat în Capitală o impunătoare manifestație, prilejuită de plecarea pe frontul din Transilvania a „detașamentului 7 Corpoști”, făcând parte din regimentul de voluntari „Iuliu Maniu”, comandat de d. maior Dulescu.

La manifestație — care a avut loc în fața statuei lui Mihai Viteazu — a participat și d. Iuliu Maniu, ministru de stat, căruiu populația Capitalei adună în mare număr, i-a făcut o caldă manifestație de afecțiune.

Manifestanții au pornit din str. Dionisie Lupu nr. 65—sediul voluntarilor ardeleni și al redacției „Ardealul”, al cărui director, d. dr. Ionel Anton Mureșanu, e animatorul și organizatorul acestor detașamente de voluntari—parcurând străzile principale ale orașului,

cărui director, d. dr. Ionel Anton Mureșanu, e animatorul și organizatorul acestor detașamente de voluntari—parcurând străzile principale ale orașului, în frunte drapelul detașamentului, urmat de muzica militară a regimentului de gardă călare, comandată de d. lt. Stănescu.

A fost remarcat un numeros grup de femei voluntare, comandate de prima noastră femeie parautistă, Smaranda Brăescu.

### Jurământul

Ajuns în fața statuei Mihai Viteazu, detașamentul s'a aliniat pe plutoane, iar muzica militară a intonat Imnul Regelui, după care voluntarii au depus jurământul de credință Regelui și Țării, legându-se în fața Voevodului pentru dăruirea lor totală pe câmpul de bătăie, ca prin faptele lor de armă și prin sângele lor scurs pe ghea străbună, să redea libertatea fraților și părinților lor subjugăți patru ani în urma diktatului de la Viena.

Seria cuvântărilor a fost deschisă de d. George Togan, care a vorbit despre calvarul refugiaților sub regimul antonescian și opresiunile aceluia regim față de toți refugiații, când apele Ardealului ne-adeuceau, prin undele lor turburi de tristețe, gemetele fraților noștri sub teroarea bandiților pustei.

„Vom pedepsi toți criminalii nemai și unguri cari au frint în două trupul Transilvaniei” — a încheiat oratorul.

Voluntarii jură să răsbune mormintele martirilor dela Ip, Trăsnea, Huedin și Cornești.

Între timp sorind d. Iuliu Maniu, ur-



Voluntarele pentru Ardeal defilează sub comanda aviatorei Smaranda Brăescu

mat de d. Corneliu Coposu, muzica militară a intonat marșul lui Iancu.

Publicul a manifestat frenetic, strigând: „Trăiască Iuliu Maniu!”

### Cuvântările

A vorbit apoi d. Dumitriu Nacu, președintele „Asociației refugiaților ardeleni”, luptătorul dărz al cauzei acestor pribegi, zicând: „Frații voluntari! Ardealul urcă din nou pe creste de jertfă pentru noua întregire a unității noastre politice, pentru libertatea lui.

Lupta și dăruirea voastră pe altarul Transilvaniei, vor rupe pentru totdeauna lanțurile grofilor latifundiari și va asigura o libertate deopotrivă fraților noștri.

Mergeți și vă dați tributul vostru de sânge precum au făcut părinții voștri în 1918”.

D. dr. Ionel Anton Mureșanu, a arătat atitudinea politică a d-lui Maniu

față de fostul regim de rușinoasă guvernare. Poziția sa față de toate acțiunile inutile ale războiului din Răsărit — când frații noștri din Transilvania gemeau în robie — a fost dărză.

Cere sancționarea drastică și imediată a tuturor foștilor demnitari Carliști și legionari.

Îndeamnă voluntarii la luptă nepricușită pentru Ardeal — că Ardealul fost totdeauna revoluționar și în fruntea timpurilor — și lupta lor nu va fi zadarnică, încheie d. Mureșanu.

### Manifestația

D. maior Dulescu repetă din nou jurământul, după care voluntarii s'au încolonat îndreptându-se spre Palatul Regal. Deacolo au trecut pe la Președintele Consiliului de ministri, legațiile ruse, engleză și americană, de unde s'au înclinat drept spre gară, în uralele de izbândă ale publicului.

Sfârșitul războiului o găsește pe teritoriul Cehoslovaciei, pilotul Mariana Drăgescu notând în memoriile sale că a întâlnit-o în localitatea Piešťany, unde activa în sectorul Crucii Roșii (nu în calitate de personal navigant, ci ca infirmieră, cel mai probabil).

## Un act de prietenie

Prof. dr. MIRCEA GOGA – fragment din romanul  
dedicat mamei lui, Emilia Ilie GOGA

La invitația domniei sale domnului pilot comandor Laurențiu Buzenchi, președintele A.R.P.I.A.- filiala Cluj, am acceptat să public în volumul dedicat Smarandei Brăescu două episoade din volumul, în curs de pregătire, dedicat vieții mamei mele Emilia Ilie-Goga (1919-1979), cea mai tânără femeie-pilot din lume, cu un brevet obținut la 16 ani neîmpliniți, în numele prieteniei dintre ele și al recunoștinței pe care, alături de mama noastră, i-o datorăm sora mea și cu mine.

*„ – Dacă Măndița Brăescu nu mă convingea să accept să mă căsătoresc cu tatăl vostru, ne spunea mama adeseori, voi doi n-ați fi existat, iar eu n-aș fi cunoscut miracolul maternității și miracolul adevăratei iubiri, cea de mamă. Mi-a fost Înger Păzitor și i-am fost fiică de suflet și prietenă la greul meu, cel mai greu din viață, binecuvântate fie-i numele și amintirea în veac de veci!”*

Am ales aceste două episoade și nu altele, pe considerentul că revelează cel mai pregnant „înalta ființă de lumină ” care a fost Smaranda Brăescu în toate destinele care s-au încrucișat cu al său.

Istorisirile pline de profundă emoție și iubire camaraderească și filială ale mamei mele despre Smaranda Brăescu au rodit în inimile noastre, a surorii mele și a mea, o imensă afecțiune și prețuire pentru aceea, căreia îi datorăm venirea pe lume și moștenirea genetică a lui Octavian Goga.

*Mircea Goga*





*Smaranda BRĂESCU Smaranda BRĂESCU, Emilia ILIE  
și Petre ILIE și Emilia ILIE (GOGA) 1942 – Aeroportul Băneasa*



În plin război, profitând de puterile discreționare de care dispunea în plan politic în Regatul României, Veturia Goga, văduva Poetului și fostului prim-ministru, o convocase la Ciucea pe Smaranda Brăescu, aflată în linia întâi de front, pentru a-i cere să împiedice cu orice preț căsătoria lui Ionel Goga-Junior (nepot crescut ca fiu de către Octavian Goga, în căsătoria sa cu cea dintâi soție, Hortensia Cosma) cu prietena ei, Emilia Ilie.

Veturia Goga se afla din nou în paginile presei, implicată, de astă dată, într-un scandal cu familia lui Octavian Goga. Fusese chemată în instanță sub acuzația de falsificare a testamentului răposatului ei soț. Motivul nu era în niciun fel legat de avere, provenită oricum din căsătoria Poetului cu Hortensia Cosma, fiica celui mai bogat om din Transilvania, ci de paragraful care îi prevedea înhumarea la Ciucea. Poetul dorise dintotdeauna să-și afle locul de veci lângă părinții lui, la Rășinari, or, Veturia Goga îl voia neapărat în domeniul de la Ciucea, urmărind ca, în acest mod, să-și consolideze statutul de „relicvă sacră” a „Mesiei Românilor”. La Rășinari, unde „nora în casă” rămăsese Hortensia, Veturia nu era acceptată.

În familie și în cadrul intim, talentul Veturiei Goga de a imita scrisul și iscălitura Poetului era binecunoscut, după ce, în repetate rânduri, le exersase cu consecințe dintre cele mai nefaste asupra reputației și asupra demersului politic al omului de stat. Falsul comis în testament se afla într-o flagrantă contradicție cu repetatele dispoziții date de către Octavian Goga, în diverse împrejurări și în fața prietenilor și rudelor, până în ultimele sale clipe de luciditate. Prin rețelele ei oculte, îndelung și temeinic bătătorite, „Înalta Doamnă” reușise să tergiverseze procesul, obținând amânare după amânare, până când expertiza grafologică a confirmat autenticitatea testamentului incriminat, în ciuda faptului că fila referitoare la „locul de veci” purta urmele unei secționări și intercalări destul de neîndemânatic lipite.

Ionel Goga-Junior și Constantin Pîlu Bucșan obținură totuși, pe baza redeschiderii dosarului, anchetei și procesului, dreptul la o contraexpertiză internațională a testamentului, apelând, de această

dată, la serviciile a doi grafologi cunoscuți specialiști în materie, de parte de orice spațiu de manevră aservit Veturiei Goga, unul vienez, Sheerman, și altul american, așteptând ca, în urma unor minuțioase și competente examinări și analize, testamentul să fie invalidat ca grosolană plastografiere.

După ce fusese silită de către Poet să împartă vreme de șaisprezece ani cu Ionel palazzo-ul din strada Puțul de Piatră nr.6, era pentru Veturia Goga de neconceput să-l împartă și pe mai departe cu el. Celelalte proprietăți (palatul din strada Armașului nr 14, domeniul Goga de la Ciucea, Vila „Goga” de la Predeal, strada Soarelui spre Cioplea, locul de casă primit de la Primăria Clujului, cu ocazia decernării titlului de „cetățean de onoare” al urbei, la împlinirea a 50 de ani de viață, precum și a titlurilor de Doctor Honoris Causa și de profesor de iure al Universității clujene, teren aflat vizavi de Liceul de Muzică din Piața Carolina și multe altele) rămâneau în suspensie până la pronunțarea oficială asupra moștenirii de către instanțele competente.

Dat fiind conflictul deschis între ei, Ionel Goga-Junior se mutase în imobilul situat în Bulevardul Academiei nr. 1, unde ocupa întregul etaj întâi.

Așteptarea cu brațele încrucișate, însă, nu-i stătea în fire Veturiei Goga, astfel încât, aflând, prin rețelele ei secrete, de intenția acestuia de a se căsători cu Emilia Ilie, își activase iscoadele în dorința de a afla ceva cât de cât compromițător despre ea, ca astfel să-l poată lovi pe Ionel pe la spate în ceea ce îl durea mai tare. Ce putea fi mai dureros și mai destabilizator pentru sufletul unui bărbat încă celibatar la vârsta de treizeci și patru de ani, decât zădărnicierea planurilor de căsătorie cu femeia aleasă? Familia Goga și Hortensia aveau să afle încă o dată că nimeni, dar absolut nimeni, nu se putea juca cu Veturia Goga. Știind că Smaranda Brăescu era prietenă intimă cu Emilia Ilie, îi trimise printr-un curier al Ministerului de Război o invitație imperativă și urgentă la castelul Ciucea, în inima Ardealului.

În vreme de război, un pilot de linia întâi de front nu putea îndrăzni să nesocotească un asemenea ordin, iar Smaranda Brăescu

știa prea bine că nimic nu mișca în Regat fără încuviințarea Doamnei Veturia Goga. O cunoștea prea bine atât personal cât și după sulfuroasa-i reputație.

\*

În ziua și la ora menționate pe invitație, Veturia Goga trona ca o regină catodică a răului mioritic într-un fotoliu îmbrăcat în piele de Cordoba, la masa de lucru stil Biedermeier, printre fotografiile ale Poetului în companii ilustre ca Titulescu, Delavrancea, Gârleanu, Sadoveanu, străjuită de o pendulă și de o icoană bizantină, pe de o parte, și de o ladă maură din lemn de cedru și o măsuță indiană, lucrată în faianță, de cealaltă parte, pe peretele din față tronând o vitrină cu obiecte de cult brâncovenești încărcate cu brâuri, paftale, pistoale și săbii din aur și argint, încrustate cu pietre prețioase și semiprețioase colecționate de către Poet din Siria, Turcia, India, Egipt... Pe pereți se înșirau pânze de Grigorescu, Tonitza, iar pe pian atrăgeau atenția două bronzuri, de Ion Jalea și respectiv de Corneliu Medrea, ușa larg deschisă către bibliotecă lăsând la vedere câteva mii de volume. Totul cu menirea ca Smaranda Brăescu, pătrunsă de ambianță, să înțeleagă importanța și grandoarea Măritei Doamne precum și că un refuz la ceea ce avea să-i ceară echivala cu un act sinucigaș.

Așa hotărâse că trebuia să se încrusteze ca Trecut Istoric în ochii și în memoria națională orice întâlnire cu ea. Veturia Goga era omul situației în orice împrejurare și în orice moment: provoca ea însăși ceea ce avea să se întâmple, anume pentru a putea, mai apoi, controla totul, fără nicio dificultate. Acționa precum un piroman care reușea cu maximă eficiență să stingă incendiul doar pentru că însuși îl provocase, prea bine cunoscând ce era inflamabil și ce era ignifug.

Dincolo de faptul devenit notoriu că în viață călcase pe cadavre, că era o ființă fără scrupule, dobândind asupra oricui ascendentul femeii care trata ca de la egal la egal cu Regele Carol II, cu Ion Antonescu, cu Hitler și cu Mussolini, în multe privințe servindu-le chiar drept inspiratoare ori muză, Veturia Goga emana putere și

amenințare prin toți porii. Unei persoane, o dată ajunsă în fața ei, îi impunea astfel să simtă că un singur cuvânt hazardat îi putea fi fatal, contând tocmai pe acest efect. Forța hipnotică din „ochii infernali ce știu să vorbească cu atâtea înțeleșuri cucerind și robind”, cum o descriesese T. Codru într-o cronică de ziar, ce continua să fie citată de către jurnaliști, și energia ei uluitoare dădeau certitudinea trăirii unor momente similare celor fără plasă de siguranță într-un număr acrobatic de circ de cel mai înalt risc.

Cu un singur gest al mâinii putea „abrevia” o viață de om, cum se spune că făcuse până și cu propriul soț, Octavian Goga. Însuși profilul ei era al unei păsări de pradă...

Un servitor o așteptă pe Mândița la peronul de la intrare, onoare de care nu se bucura fitecine, și o conduse în birou.

– Iat-o așadar, își spuse Mândița. Femeia care a fasonat bărbați de stat pe măsura întunecimii ei interioare. Femeia imposibil de ignorat în orice afacere politică ori de stat, așa cum nu poți ignora diavolul în nicio afacere de infern.

La vederea ei n-o străbătu, însă, niciun fior, nicio emoție... N-o intimidă câtuși de puțin. O voce interioară, instinctiv, probabil, o avertiză să rămână în expectativă. O clasase de mult drept o femeie fără tampane, al cărei suflet i se întipărise indelebil pe chip. Personalitatea durată, perenitatea, ca însuși Răul, implacabilul executor. O femeie capabilă de orice, câtă vreme, autoare morală a tuturor relelor din Regat, trecuse de fiecare dată nota de plată a comportamentului ei în contul ilustrului Poet cu o uluitoare dexteritate și eficiență.

Cu o expresie de mare gravitate pe figură, ca o persoană pe ai cărei umeri apasă tot Regatul, îi făcu semn să intre și să ia loc, în timp ce, chipurile, cerceta cu maximă atenție și concentrare câteva depeșe, „de-o importanță ce nu îngăduia amânare, lăsând-o să aștepte ca o insectă numai bună de strivit sau, de străpuns cu un ac cu gămălie, pentru a putea fi apoi expusă într-un insectar, spre delectarea istoriei, în fața „Măritei Doamne” a culiselor politicii dâmbovițene. Era cât se putea de limpede că tenebrele reprezentau însuși habitatul moral natural al misterului feminin sulfuros, încarnat, în cazul de față, sub

diversele etichetări din presă: „Eminența Cenușie” , „Grigori Rasputin în fustă”, „Egeria Dictatorului”, „Lupeasca Conducătorului”, „Sinistra”, „femeia care îi duce de nas pe Adolf Hitler, pe Benito Mussolini și pe Galeazzo Ciano”. Întocmai cum zicea latinul, unde sunt farmecele unei femei sunt și secretele unor bărbați puternici.

După răgazul fierberii „victimei” în suc propriu, Veturia Goga binevoi să-și ridice ochii disecând-o într-o clipită, cu o privire-bisturiu, plimbată din creștet până în tălpi, ca și cum ar fi spus „- Uite, dom'le, cu ce nimicuri sunt obligată eu să-mi pierd vremea și încă pentru cine? Pentru Ionel!”. Urmă apoi „ofensiva ei de șarm” : o fixă adânc în ochi, de parcă ar fi vrut s-o hipnotizeze. Capabilă de o mare fixitate retiniană, reușea această performanță, nu pentru că ar fi avut cugetul curat, cum ar fi fost logic, ci pentru că îi plăcea să-și exercite prin ochi puterea de fascinație asupra semenilor. Făcea parte din infailibilul ei arsenal de seducție. Evident, ingredientele erau personalizate pe talia victimei, dar, în linii mari, rețeta rămânea aceeași...

– Privirea e cea mai măreață limbă!, își spuse Măndița, după ce o observă atent.

Ideea că se afla în fața „Muzei” ori a „Iubirii” lui Octavian Goga trebuia alungată din minte. În fața ei era doar o femeie a cărei ambivalență morală era cu siguranță de temut, de vreme ce fasona istoria românilor. Practicase spionajul pe scară mondială, potrivit zvonurilor și afirmațiilor presei, triplă spioană – în slujba Germaniei, a Angliei și a României -, o obsedată a jocurilor de culise, a tuturor combinațiilor susceptibile să secreteze adrenalină, care, pe deasupra, se voia și o mare patriotă.

Examinând-o, la rândul ei, Măndița își spuse că misterul unei atari femei vine nu dinspre viața ei sentimentală, ci din insecuritatea bărbaților în fața imprevizibilității, de unde și aerul ei de superioritate.

– Bună ziua! spuse Măndița.

– Bună ziua, fetițo! Uite ce e, draga mea, rosti, în sfârșit, Veturia Goga, cu limba înmuiată în miere, cu privirea umezită și cu o căldură

„jucată” în glas, amintindu-și că avea să-i ceară „victimei” ceva „de preț”, ceva în genul invitării unui pui la tava pe care urma să-i fie servit. Porni apoi motorul mașinii de seducție care se voia a fi, cu o turație dată la maximum. Țin să-ți spun încă de la început că sunt total insensibilă la orice flaterie, așa că mi te poți adresa cu „Doamnă Prim-Ministru” sau, ca în Ardeal, cu „ Mărită Doamnă”. Iar acum să trecem direct la subiect, nu de alta, dar timpul ne e amândurora extrem de măsurat și deci de prețios. Te-am adus aici, ca să discutăm o chestiune de maximă delicatețe și care, ca atare, cere o maximă discreție. O discreție absolută. E vorba despre prietena dumitale, Emilia Ilie. Aflu cu tristețe, cu durere și cu mare îngrijorare că Ionel, nepotul răposatului meu soț, crescut cu prima soție ca pe propriul lor fiu – povestea e arhicunoscută, așa că nu intru în detalii -, și-a pus în cap s-o ia de nevastă ... După moartea ilustrului meu soț, trebuie să recunosc, și-a cam pierdut busola. Mă dă acuma și în judecată, poftim, ce să mai zic? Mă rog, am suferit amândoi enorm la pierderea lui Tavi și fiecare reacționează în felul lui, nu-i așa? Dar să ia la prima căsătorie o văduvă e prea mult! E intolerabil! Nu se gândește la numele Goga. La Tavi al meu. Trebuie că mintea lui e varză! E scandalos! Cenușăreasa măcar n-a fost văduvă! Dar asta e situația cu bărbații. Bănuiesc că o știi prea bine, de vreme ce ești tot nemăritată! Cu ei niciodată nu știi când și cum o iau razna, iar aici intervine rolul nostru, al femeilor, să-i aducem cu picioarele pe pământ. Emilia Ilie e, de bună seamă o oportunistă, o manipuloare, o profitoare, o parvenită, o arivistă de vreme ce acceptă inacceptabilul. Clasica vânătoare „de mariage d'ambition”<sup>18</sup>, aspirând, nici mai mult, nici mai puțin, decât la însuși nepotul-fiu al „Mesiei Românilor” , ca să nu mai spun că mama biologică a lui Ionel a fost o aristocrată. Acesta este portretul moral care aș dori să reiasă ca fiind al Emiliei Ilie din întrevederea dumitale viitoare cu Ionel, căci pentru asta te-am convocat. O femeie, până și castă și pură ca neaua, nu poate rezista unor calomnii bine ticluite. O zicea însuși Shakespeare, iar, dacă o zicea el, așa trebuie să

---

<sup>18</sup> *Căsătorie de ambiție*, în lb.fr.

fie. Poate mai găsești încă ceva întunecat în trecutul ei... sau inven-tează, știi eu?, tot ce e posibil... Auzi acolo! Cât de sus poate să-și ridice nasul și să țintească o femeie fără căpătâi! Nici măcar nu și-a încheiat încă anul de doliu după soț. Cum spune un proverb african, femeile sunt ca maimuțele: nu lasă o creangă până nu apucă alta. Abia rămasă văduvă și a și întins laba să înhațe... Și mai există încă un motiv care să împiedice această nesăbuită împerechere. Emilia e catolică, iar Ionel, ca descendent al lui Octavian Goga, e un simbol al românității și, implicit, al ortodoxiei. Înțelegi, prin urmare, de ce nu pot lăsa lucrurile să-mi scape din mână. Pe lângă asta, ce figură poate face o militantă feministă, o rebelă, o femeie-pilot în poziția de soție a unui om politic de mare viitor? Examinează-i, te rog, viața sub toate cusăturile! Știi, avem cu toții schelete în debara. Îi cunosc reputația. E imaculată. Până și eu m-am folosit de ea în evenimentele de caritate pe care le-am organizat. Ceea ce vreau eu, însă, ca să fiu cât se poate de explicită, este tocmai murdărirea acestei reputații. Oricine are un punct vulnerabil, de presiune, în care, mai devreme sau mai târziu, va ceda. Trebuie doar să știi să-l prezezi bine de tot, ca să preiei controlul asupra persoanei. Sapă matale puțin! Îți cer în mod absolut imperios să mă ajuți să împiedic această căsătorie. Vorbește-i dum-neata lui Ionel și deschide-i ochii, spunându-i tot ce îți trece mai calomniator prin minte despre ea, despre caracterul ei, despre intențiile de a parveni prin această căsătorie la poziția de soție de fost ministru și, ca mâine, cine știe, poate chiar de prim-ministru, și, mai ales, despre faptul că nu e româncă pură... Discrediteaz-o, calomniaz-o, fă ce știi numai scoate-o de pe orbita carierei lui. Nu pot admite ca Ionel, căruia îi revine menirea de a asigura supraviețuirea familiei Goga, a numelui Goga și a vocației și tradiției literare Goga, singura șansă a lui Tavi al meu de a i se asigura descendența cu urmași de sex masculin de sânge și de nume, și să vegheze asupra posterității lui, să ia de nevastă o văduvă, care, pe deasupra, mai e și sterilă. Ar fi o crasă dovadă de nerecunoștință, de iresponsabilitate și de impar-donabil egoism din partea lui. Tavi al meu l-a crescut și l-a iubit ca un adevărat tată. Ca să nu mai vorbim despre faptul că Emilia Ilie e o



ființă bântuită de o copilărie și o adolescență pline traume, de violență. Un copil delăsat și chiar abandonat. În plus, ar fi și o trădare față de lumea lui Ionel, din care, prin această oribilă mezialianță, s-ar autoexclde. Unde s-ar ajunge, dacă s-ar amesteca clasele sociale unele cu altele? Ionel are nevoie alături de el de o tânără de familie boierească, cu zestre și cu viitor, fertilă, nu de o văduvă care n-are nici după ce bea apă, cu un trecut încărcat și cu un frate de crescut în cârcă. Uite la Eugen Goga, fratele ilustrului meu soț, s-a însurat cu Lizica Odobescu, nepoata marelui boier și scriitor Alexandru Odobescu. O figură și o familie istorică. Până și Ioan Goga-Senior, tatăl biologic al lui Ionel, a fost în stare să-și ia de nevastă o nobilă irlandeză. Și apoi, Emilia măritată la 15 ani... Doamne, iartă-mă! E oribil...

– Da, întocmai ca Sissi, împărăteasa Austro-Ungariei, scuzați-mă pentru întrerupere.

– Emilia ar aduce nenorocirea asupra noastră, a tuturor, c-am auzit că e și o ghinionistă, cum de altfel se și vede...

– Presupun, interveni Măndița, că nu e bine să vorbim tocmai în prezența dumneavoastră despre nenorocirea „adusă” asupra familiei Goga...

Veturia Goga își drese glasul, apoi, cu un gest nervos, continuă.

–... și, ca și cum toate astea n-ar fi destule, nici nu e una dintre acelea pe care să poți conta că ar fi dispusă să-și machieze trecutul, cât să dea ceva mai bine în lumea bună, așa cum, de pildă, „și-ar reface o frumusețe”, pudrându-și vârful nasului, ca să nu-i strălucească prea tare, adică să fie cât mai discretă în peisaj. Vreau să zic una care să nu atragă toate privirile asupra ei, oriunde s-ar duce. O cunosc prea bine de la galele mele de caritate. Atrage totul ca un magnet. Nicio șansă să treacă neobservată și apoi această grozăvie, să se mărite cu Ionel, aducând în căsătoria lor drept unică zestre, un frate minor în întreținere. Cum e posibil să nu se fi ales cu absolut nimic din căsătoria de șapte ani cu Petre Ilie? Cu alte cuvinte, mai e și o văduvă păguboasă.

– Simplu, vă spun eu. Locuiau la Hotel „Imperial”, deci nu aveau casă, dispuneau amândoi de un buget nelimitat la Banca Comercială și Agricolă, deschis de către tatăl lui Petre Ilie, de care Emilia se atingea cu cumpătare. Asigurarea de viață nu i-a fost acordată Emiliei, decesul soțului fiind considerat sinucidere, soluție care a aranjat foarte bine atât Ministerul Aerului și Marinei cât și Casa de Asigurări...

– O sinucidere? Poftim, asta ridică și mai multe semne de întrebare în privința ei! Mai zi ceva!

– ... iar, dați-mi voie să-mi termin fraza, Emilia a refuzat orice ajutor din partea familiei Ilie, ba, mai mult, le-a înapoiat avionul și Buick-ul primite cadou de la socru...

– Aha, deci și fraieră și păguboasă...

– Nu. Cinstită și corectă, numai că doar cei cinstiți și corecți pot aprecia un asemenea gest ...

Veturia o privi contrariată, dar se gândi că nu e consult să-i amendeze insolența, dat fiind că era singura parte „interesată” în demers...

– Deși impresia pe care mi-o făcuse era aceea a unei tinere dezinhibate, nu-i cunoșteam problemele de cuplu.

– Nu, doamnă. Este o femeie cerebrală și discretă. Punct.

– Mă și îngrozesc, când mă gândesc cât de tare s-ar înșela bietul Ionel luând-o de nevastă. Îți cer acest mărunț serviciu în numele prieteniei dintre Tavi al meu și Aurel Vlaicu, despre care cred că nu mai e nevoie să-ți vorbesc. Se aveau ca frații și Tavi l-a ajutat enorm să-și împlinească visul de a zbura, fără de care cariera dumitale nu s-ar fi putut realiza.

– Doamnă, nu cred că e cazul să mânjiți o prietenie ca aceea dintre Octavian Goga și Aurel Vlaicu în acest context...

Veturia Goga se prefăcu că nu-i aude cuvintele și continuă:

– Te asigur că voi ști să prețuiesc un asemenea ajutor și să-l recompensez pe măsură. Bani, o vilă la șosea, o mașină... Ce îți dorești... Doar spune! Și mai știi bine, cred, la vârsta dumitale, că inteligența deschide ușile și că legea o fac culisele...

Măndița o privi siderată, apoi își puse ochii în pământ, dând impresia că meditează, când, de fapt, își spunea în gând ceva ce cu siguranță interlocutoarei nu i-ar fi fost deloc plăcut să audă: „Ia te uită la ea ce gânduri „nobile” nutrește! Deci asta-mi erai, doamnă Vetuțo! Și specialistă în arta reciprocităților, pe lângă atâtea altele! De aici, e clar, scapă cine poate! Sper numai să nu mă calce pe coadă, că sar în sus până-n tavan, cât o fi ea de femeie sulfuroasă.” Constată cu nemulțumire un gol în stomac, ca în traversarea unor zone cu turbulențe ale unui zbor pe un front de vreme nefavorabilă. Trimise cu putere aer în plămâni, ca la o decolare forțată, își desprinsе privirea de la pământ, o fixă, la rândul ei, cu toată gravitatea, și spuse:

– Doamnă Goga...

– Doamnă Prim-Ministru Goga, o corectă Veturia Goga cu severitate și cu țâfnă.

– Doamnă Goga, reluă netulburată, sfidând din start și în mod flagrant protocolul impus, m-am prezentat de îndată la solicitarea dumneavoastră, gândindu-mă că, în plin război mondial, e vorba de o chestiune de cea mai mare însemnătate pentru stat, de vreme ce vă ocupați personal de ea, și în care voi fi solicitată să-mi ofer competențele de aviator în Escadrila Albă. Cu o surprindere fără margini, însă, constat că îmi cereți un lucru de o intimitate și de o mârșavie revoltătoare, fiind vorba, pe de-o parte, despre nepotul sau, mă rog, fiul soțului dumneavoastră, care, în mod normal, ar fi trebuit să fie și nepotul sau fiul dumneavoastră, din moment ce dețineți calitatea de soție, respectiv de văduvă a lui Octavian Goga, iar, pe de altă parte, despre prietena mea cea mai bună. „Motivul” convocării mele în bârlogul dumneavoastră – că, prin natura „serviciului” pe care mi-l cereți, domeniul și castelul acesta „bârlog” îmi sugerează a fi – îmi evocă zicala neaoș românească „Țara arde și Baba se piaptână”. Doamne Dumnezeule, cu ce vă puteți ocupa, în timp ce noi ne sacrificăm viețile pe front pentru Țară. Unii își cultivă doar spini, ciulini și măracini în grădina secretă, dar tocmai dumneavoastră, chipul și asemănarea Istoriei? O, sainte grandeur et misère de la politique! Qui

s'y frotte s'y pique!<sup>19</sup> Balul mascat s-a încheiat în ceea ce vă privește. Cum v-ați îngăduit așa ceva, doamnă? Oți fi dumneavoastră Veturia Goga, dar și eu sunt Smaranda Brăescu, nu o „învârtită” de-a manejului vieții ori vreo atârnată de sfori de culise. Eu m-am înălțat în toate slăvile cerului prin zborul aripilor mele. Deși nemăritată, cum spuneți, dar cunoscând bărbații din relații strict profesionale și de camaraderie, eu, una, n-aș afirma niciodată că mintea lor e varză, mai ales când s-au îndrăgostit de cineva și nutresc cele mai serioase intenții, cum e cazul lui Ionel. Iar dumneavoastră sunteți cum nu se poate mai bine plasată ca să știți asta, având, ca văduvă, după un odios divorț de Lazăr Triteanu, experiența căsătoriei cu un bărbat, care, prin opera lui literară și politică, și-a câștigat pe deplin dreptul de a nu fi considerat „cu mintea varză” ...

– Fetițo, amintește-ți cui ai onoarea să-i vorbești! Te poftesc să-ți măsoari cuvintele... în castelul meu pe care îl insultă grav numindu-l bârlog. Faptul că ți-am permis să faci o breșă în sacra mea solitudine nu-ți permite o asemenea insolență, se răsti Veturia Goga cu ochii gata să-i iasă din orbite, albindu-se la față pe măsură ce o asculta vorbind... Bagă bine de seamă: un om e mereu tot pe-atât de aproape să aibă totul, pe cât e de aproape să piardă totul.

Trebuind neapărat, însă, să audă ce avea în cap interlocutoarea ei, îi făcu totuși un gest conciliant cu mâna să continue ce avea de spus.

– Tocmai asta fac, doamnă! Îmi măsoar cuvintele, pentru că, altfel, noi, piloții, nu prea vorbim pe ocolite, ci verde-n față, iar eu, o fată din Hănțeștii Tecuciului, cu atât mai puțin... Suntem direcți, sinceri. Având ca piloți o relație privilegiată cu Dumnezeu, nu știm să ne prefacem ca politicienii unși cu toate alifiile. Singurul bun pe care îl avem e același cu cel pe care îl putem pierde în orice clipă, prin însuși specificul profesiei de pilot: viața. Iar, când n-ai decât viața de pierdut, când trăiești într-o permanentă încheștare cu moartea, așa-zisele grandori, intrigile, uneltirile și mizeriile prea puțin ne impre-

<sup>19</sup> *O, sfântă grandoare și mizerie a politicii! Cine se atinge de ea se înțeapă!*, în lb. fr.

sionează. Așa că, dacă vreți să ascultați ce am de zis, bine, dacă nu, n-am nicio intenție să vă răpesc din prețiosul dumneavoastră timp.

Și spunând aceasta, dădu să se ridice și să plece...

– Bine-bine, îi spuse Veturia Goga, repezit și cu vocea alterată de enervare. Continuă!, îi ordonă. Cel puțin o singură chestiune ar trebui, însă, să te motiveze ca româncă pur sânge: Emilia are sângele amestecat...

– Bun. Înțeleg că sunteți dispusă să mă ascultați. Voi continua, așadar. Doamnă Veturia Goga, vă întreb direct: sunteți cumva o adeptă a purismului etnic, când, să nu uităm, Octavian Goga se trage dintr-o familie de aromâni? Român pur sânge nu există decât ca stratagemă a scindării unui popor. Vă deranjează côté-ul matern austriac și maghiar al Emiliei Ilie? Îmi permit să vă amintesc că cealaltă jumătate e pe de-a-ntregul românească, iar Emilia luată pe de-a-ntregul e funciarmente româncă get-beget.

– Nicidecum, se crispă Veturia Goga, simțind că terenul pe care e împinsă discuția devenea alunecos. De-a lungul întregii noastre istorii nu puține dintre soțiile celor mai mari oameni politici și diriguitori ai românilor au fost franțuzoaice, irlandeze, nemțoaice, austriece, unguroaice. A fost cazul lui Mathias Corvin, fiu al românului Iancu De Hunedoara și al unguroaicei Erzsébet Szilágui, a cărui origine pe jumătate românească nu i-a împiedicat pe unguri să-l considere mereu drept cel mai mare rege al Ungariei, al lui George Pop de Băsești, „Bătrânul Nației”, semnatarul Memorandumului de la 1892-1894 și președintele Marii Adunări Naționale de la Alba Iulia, la 1 Decembrie 1918, căsătorit cu baroana văduvă Maria de Losonczy Szebesi, a fost cazul strămoșilor prințului Ștefan J. de Fay, al lui C.A. Rosetti, căsătorit cu scoțiana Mary Grant, devenită simbolul Regatului României, ca model al lui David Constantin Rosenthal în portretul alegoric „România revoluționară”, al lui Guilelm Șorban de Cernești, compozitorul muzicii pe versurile lui Eminescu „Pe lângă plopii fără soț” și „Mai am un singur dor”, căsătorit cu o alsaciană, al lui Tache Ionescu, ale cărui soții, Elisabeth Richards și Elisabeth Bessi, au fost englezoaice, al lui Eugen Ionescu și al lui Neagu Djuvara,

însurați cu franțuzoaice, și a fost cazul mai tuturor domnitorilor și dregătorilor români. Însăși Majestatea sa Regele Mihai I este strănepotul a doi împărați, Wilhelm I al Prusiei și Alexei II al Rusiei, precum și al reginei Elisabeta a Marii Britanii. Căsătoria cu femeii străine de neam nu i-a împiedicat câtuși de puțin să acționeze loial față de români, animați de un fierbinte patriotism pentru cele mai sfinte cauze și idealuri ale românității. Și răposatul meu soț legase frăție pe viață cu Ady Endre, în ciuda crispărilor istorice dintre cele două etnii, o prietenie care a devenit însuși simbolul unicei soluții pentru conviețuirea în Ardeal. Departe de mine să arunc anatema asupra sângelui amestecat, în fond o realitate de neatins în această provincie istorică românească și însuși leagănul românității. Și oricum nu te-am chemat aici ca să tăifăsuim, dată fiind diferența cosmică de condiție socială dintre noi două, nici ca să mă justific în vreun fel în fața dumitale pentru o atitudine sau alta. Fie că au fost snobi din naștere, fie că și-au luat neveste străine de neam mare din complexul de inferioritate al bărbaților aparținători unei națiuni considerate „minoră” de către lumea occidentală, fie din credința că o atare alegere i-ar face mai deosebiți, mai speciali, mai interesați în ochii compatrioților, fie că îi fascina misterul și necunoscutul unei alte etnii, dacă nu cumva ca să continue tradiția, ca în cazul lui Ionel, al cărui tată biologic a luat de nevestă o irlandeză, din al cărei neam se trage însuși Arhiepiscopul de Londra, Gerald P. O'Harra. Problema mea cu Emilia Ilie nu e etnia, deși, în trecut fie spus, românilor nu le plac nici măcar veneticii, darămite străinii de neam ori corciturile, cum e cazul ei. Pe mine mă deranjează condiția ei de aventurieră. I-ar prejudicia mult statutul social și cariera atât de promițătoare a lui Ionel.

– Aventurieră, Emilia? Aici mă jigniți profund și pe mine personal, nu numai pe ea. Ba chiar și pe toți aristocrații din Aviația Română...

– O iubește... Nu judecă limpede. L-a zăpăcit cu frumusețea ei. Când intră iubirea în inimă, iese rațiunea din minte ... În plus, chiar acum, în plin război mondial, și-a ales să se însoare?

– Iubirea nu se raționalizează, doamnă, ca alimentele, îmbrăcăminte, medicamentele și toate celelalte. Cât despre faptul că cine iubește nu judecă limpede, sunt convinsă, doamnă, că dumneavoastră nu vi s-a întâmplat niciodată să gândiți altfel decât limpede... Însă, ceea ce-mi propuneți tot o mârșăvie rămâne...

Făcu apoi o scurtă pauză, gândindu-se la magnetismul pe care îl degaja „Sinistra”, așa cum stătea în fața ei ca o cobră regală pe cale de a hipnotiza șoricelul, înainte de a-l înghiți de viu ...

– Socot că ar trebui, reluă Mândița, dacă nu ca de la văduvă la văduvă, măcar ca de la femeie la femeie, să manifestați, cel puțin condescendență față de persoana și situația Emiliei. Știi prea bine că, de la înălțimea poziției dumneavoastră în Regat, noi, aviatorele, vă părem niște aventuriere și nimic mai mult. A pilota un avion, doamnă, nu e sinonim cu *s'envoyer en l'air*<sup>20</sup> ... Nici măcar nu flirtăm, decât poate cu Moartea... Suntem cât se poate de serioase și de responsabile, fără a avea câtuși de puțin de-a face cu comportamentul ușuratic al bărbaților-piloți. Prin noi se vorbește numai de bine în lumea întreagă despre Regatul României, despre români și despre Aviația Română. Poporul vorbește extrem de frumos despre noi și ne respectă. Doar în înalta societate a Regatului suntem un savuros subiect de bârfă de salon, răutăcioasă și calomniatoare, iar confirmarea îmi vine tocmai de la dumneavoastră. Totul se întâmplă numai și numai pentru că, în realitate, noi reprezentăm adevărata „înălțime” și „grandoare”. Neputându-le atinge, „salioanele” ne împrășcă cu noroi, doar pentru a arăta cu degetul într-o altă direcție decât a propriei micimi, imposturi și josnicii. Cu acest soi de calomnii se ocupă de predilecție femeile care fac acrobație și echilibristică pe firul Istoriei... Îmi cereți să-mi împrășc cu noroi prietena pentru care am cea mai mare stimă și prețuire. Pe Emilia Ilie, o glorie a Aviației Române. Ca „româncă-patrioată” ce vă pretindeți, pe deasupra și păstorind această națiune, ar trebui să fiți peste măsură de mândră de Emilia. E cea mai cinstită, mai demnă și mai corectă persoană pe care

---

<sup>20</sup> Expresie cu sensul propriu *a se arunca în aer*, cu sensul figurat *a-și face de cap*, în lb. fr.

o cunosc. Nu cred că în periplusurile dumneavoastră prin mediile în care vă învărtiți, ați întâlnit o ființă de moralitate ei. Eu am cutreierat lumea în lung și-n lat, de la București și până la Sacramento, de la Berlin și Londra până în Africa și Asia și nu cred că mi-a fost dat să cunosc o ființă mai curată și mai demnă de respect decât ea. A fost năpăstuită de soartă, cum puține femei au fost pe lume. N-a fost scutită de nicio nenorocire cu care destinul poate încerca o ființă umană. Soțul ei, da, a fost un aventurier, însă, dacă vă referiți cumva la împrejurările încă neelucidate pe deplin, în care a murit, orice vină atribuită lui n-are niciun amestec cu ea. Și încă ceva. Nu cred că e bine să reclamați sau să pretindeți de la alții virtuți de la care vă revendicați exemplaritatea, fără, însă, a le poseda. Fără să vă dați seama, v-ați descris cu o uluitoare precizie în portretul calomniator pe care îmi cereți mie să i-l fac Emiliei în discuția cu Ionel. Dar asta poate face parte din șarmul legendei numite „Veturia Goga”. Cât despre faptul că vă arătați atât de scandalizată că Emilia nu s-a ales cu absolut nimic ca văduvă din căsătoria cu Petre Ilie, este absolut unica trăsătură care nu vă reprezintă: într-adevăr, nu s-ar putea câtuși de puțin spune că nu v-ați ales în văduvia de pe urma decesului lui Octavian Goga cu absolut tot ce le revenea de drept lui Ionel și Geaninei. Din văduvia, după divorțul de Lazăr Triteanu, însă, îmi amintesc din presă că ați venit la cununia cu marele poet exact la fel de „păguboasă” și de „fraieră”, cum o acuzați pe Emilia că ar fi. Și, ca să fim înțelese, Emilia e, prin calitățile și virtuțile ei, cel puțin la aceeași înălțime cu orice femeie cinstită din înalta societate. Tot ce i s-ar putea reproșa ar fi că nu e deloc tipul de femeie rea, dură, rece, insesizabilă, „femeia cursă-capcană sau năvod” de oameni, așa cum este somptuosul vestigiu al Marelui Poet-Patriot Octavian Goga, vestigiu care se află aici și acum în fața mea. Vreți, nu vreți, Emilia va fi viitoarea „Doamnă Goga”, iar pentru asta eu mă voi lua la trântă cu munții și cu cerurile, dacă va fi nevoie. Cât despre căsătoria ei cu Ionel, la care spuneți că râvnește, pentru a parveni, vă înșelați amarnic. A dat din colț în colț, a refuzat până la Dumnezeu, a recurs la toate argumentele de bun-simț, pentru a-l determina să n-o mai



caute niciodată, s-o lase în pace, dar degeaba. Până când, salvându-i viața și îngrijindu-se de fratele ei, Ionel a îndatorat-o atât de mult, încât s-a văzut silită să accepte căsătoria doar pusă cu spatele la zid. Cât despre intenția de parvenire, de care o acuzați, știu de la răposatul ei soț că are origini aristocratice, mama ei provenind dintr-o familie nobilă, cu o genealogie ilustră, von Bayer, dacă bine am reținut, ceea ce nu e câtuși de puțin cazul vreuneia dintre persoanele de față, căci plebeele, la care faceți vinovata trimitere, suntem noi două. Cât despre etnia ei, noi, piloții, recunoaștem o singură etnie: cea de patrioți, așadar, Emilia e, din acest punct de vedere, româncă sadea. Două vorbe se impun și despre religia ortodoxă a lui Ionel și catolică a Emiliei. Tatăl Emiliei este ortodox, Emilia a fost botezată ortodoxă, iar, la căsătoria cu Pică, cununia a fost celebrată de către un preot cât se poate de ortodox, așa că nici această strategie, la care intenționați să recurgeți, nu stă în picioare. Cât despre religia ortodoxă a lui Ionel, familia mamei lui biologice de nobili cu origini irlandeze s-a refugiat în Franța din cauza persecuțiilor religioase tocmai catolică fiind, iar apoi din Franța în Transilvania, din cauza persecuției nobililor din timpul războaielor napoleoniene. Și, oricum, o religie care nu unește, ci separă sau împiedică iubirea și unirea a două ființe, ambele creștine, nu e religie... Pretindeți să vi se spună „Mărită Doamnă”, însă ceea ce vă pretați să puneți aici la cale vă micșorează, vă miniaturizează până la ștergerea totală, căci infamie e numele a ceea ce uneltiți. Doar aparent e spre binele lui Ionel, căci, în realitate, înțeleg prea bine că-i vreți tocmai distrugerea. Doamne, la ce josnicii sunt capabile măririle Regatului nostru să recurgă!

– Dumneata știi de unde vine Emilia Ilie?, scrâșni Veturia Goga.

– Din Ardeal, la fel ca dumneavoastră.

– Dintr-un amărât de sat. Someșeni.

– O fi Someșeniul un sat dar numai pentru dumneavoastră!

Pentru mine e cel de-al doilea aerodrom ca mărime și importanță al țării, așa că numai amărât nu se poate spune că e.

– Oricum nu e un oraș.

– Tradiția și omenia nu se găsesc numai în orașe. Cum spune poetul Lucian Blaga „veșnicia s-a născut la sat”. Aveți ceva împotriva veșniciei? E cumva și ea doar o amărățată? Nu pentru ea luptați, ca să nu fiți dată uitării nici măcar ca „personajul cel rău” al poveștii? Într-un singur punct sunt de acord cu dumneavoastră. Unele ființe nu trebuie să se amestece una cu alta. Nobilii cu plebeii și ticăloșii cu oamenii buni. Iar aici nu mă refer la eventuala întovărire a Emiliei cu Ionel, ci doar cu unii membri ai familiei lui. Și să nu așteptați să mă scuz pentru cele spuse. Așa suntem amândouă făcute, când suntem provocate, să ripostăm, nu-i așa, doamnă?

Vădit iritată la culme, Veturia Goga se mulțumi să-și dezvelească dinții, spre a-și exprima agresivitatea. Totuși nu se putu abține:

– Fetițo, ți-ai vârat degetul întru-un angrenaj atât de periculos, încât le-ai putea pierde cu braț și cap cu tot...

– Vorbeați necuviincios despre ipoteza Emiliei de militantă feministă, prin care s-ar arăta nedemnă de Ionel. Îndrăznesc să vă amintesc că însuși Octavian Goga a fost taxat drept „aventurier și rebel antiromân” de către Duiliu Zamfirescu, când, prin poezia sa, i-a instigat la revoltă pe țărani împotriva moșierilor, pentru ca, mai apoi, când s-a ridicat împotriva Imperiului Austro-Ungar, cerând unirea Transilvaniei cu România, atât Brătienii, în Regat, cât și unii lideri politici din Ardeal s-au grăbit să-l acuze de deteriorarea, prin activitatea-i „subversivă”, a relațiilor „ireproșabile”, dintre București, Viena și Budapesta. Pe lângă asta, ați uitat, pesemne, că dumneavoastră înșivă sunteți o mostră vie a revoltei feministelor și a sufragetelor de la începutul veacului, pentru drepturi egale cu bărbații, până ați ajuns să le depășiți, ba chiar să-i supuneți, să-i dominați și să-i striviți pe mulți indivizi din tagma „sexului puternic”. Personal ați avut nenumărate ocazii s-o cunoașteți bine, v-ați folosit copios de notorietatea Emiliei, ca pilot de elită, în acțiunile Consiliului de Patronaj al Operelor Sociale și la Societatea Femeilor Române, sub al căror paravan „faceți și desfaceți” totul în Regat.

În cameră aerul deveni încins de-a dreptul și irespirabil.

– Dacă Ionel va reuși totuși, continuă Măndița imperturbabilă, s-o ia pe Emilia de nevastă, ceea ce, după această discuție, pe care i-o voi aduce imediat la cunoștință prietenei mele, îmi pare foarte puțin probabil – și categoric nu din cauza mea -, l-aș socoti cel mai norocos bărbat de pe pământ. Sunt convinsă că Emilia ar face cea mai bună și mai nobilă figură, în această unire de destine. În altă ordine de idei, vă felicit că dispuneți de asemenea bogății, încât să propuneți bani, vile și mașini în schimbul unui serviciu – important doar prin mizeria umană conținută – până și în condițiile unui război mondial, în care o națiune întreagă, națiunea dumneavoastră și a mea, doamnă, pe lângă imensele suferințe fizice și sufletești, îndură cele mai mari și mai aspre nevoi și privațiuni de ordin material... Pentru tot aurul din lume n-aș face ceea ce îmi cereți! Spre deosebire de dumneavoastră, am doar o țară și un popor de apărat în fața unui inamic feroce. Iar, dacă cumva, prin absurd, vă trece prin minte să recurgeți la represalii împotriva mea, țin să vă scutesc să vă murdăriți mai mult decât ați făcut-o, amintindu-vă că lupt pe front în linia întâi.

Făcu o pauză, privind fața schimonosită de ură a Veturiei Goga, apoi continuă:

– Orice om înseamnă atât câtă binefacere lasă semenilor săi. Unii oameni rămân în istorie prin faptele lor mărețe, alții pentru lumina și speranța pe care le-au sădit în sufletul națiunii lor. Octavian Goga a rămas în istorie pentru eternitate pentru toate acestea la un loc. Sunt pe deplin conștientă că salvarea noastră națională nu poate veni decât din Ardealul lui. Eu, personal, sunt îndatorată memoriei marelui nostru salvator național. În 1932, ilustrul dumneavoastră soț m-a recomandat la Academie, în vederea acordării „ Premiului de Virtute Mavrogheni”, care, însă, chiar dacă nu mi-a fost decernat, din lipsă de voturi suficiente, m-a făcut să-i păstrez un viu sentiment de recunoștință pentru simplul fapt că s-a gândit la mine și m-a apreciat. Octavian Goga a făcut apostolat pentru ideea națională, a fost pentru noi românii, adeptul ideii de moralitate în politică, ne-a revelat românitatea, a lucrat îndelung și jertfelnic la memoria lacrimii românești și la destinul nostru național, iar eu, fără a mă compara cu el i-

am urcat pe români în slava tuturor zărilor lumii, alături de celelalte națiuni. Dumneavoastră, însă, nu sunteți decât umbra lui. Vă îndeletniciți, doamnă, cu intrigi și cu uneltiri de cea mai joasă speță... Pentru dumneavoastră istoria e ceea ce vreți să faceți să se întâmple, iar domeniul de excelență vă este reglarea de conturi, răfuiala, sforăriile, chiar și răzbunarea pe membrii propriei dumneavoastră familii, ceea ce e cu totul și cu totul ignobil. Dumneavoastră faceți istorie, oameni ca mine o îndură... Cu aceasta vă las. Cântăriți-vă bine spusele și vedeți ce faceți, căci Dumnezeu le vede pe toate și citește în suflete până și în întunericul în care văd că trăiți...

– Cum îndrăznești? Cum îndrăznești, nenorocito? Te distrug... În linia întâi, în bătaia tunurilor te trimit!

– Doamnă, v-am mai spus, sunt deja în linia întâi, trimisă, însă, acolo de către Țara mea. E însuși titlul meu de glorie și nu va putea fi nicidecum răzbunarea dumneavoastră!

– Îți distrug reputația! Cine te crezi? Te puteam face să devii cineva, dacă aveai minte... Suntem pe picior de război așa să știi!

– „Suntem pe picior de război!” Asta zic și eu declarație inteligentă, făcută unei persoane în plin război mondial... Nici nu știți cât mă felicit că am reușit să vă aduc la adevăratele origini, cel puțin la nivelul limbajului, îi spuse pe un ton cât se poate de zeflemitor. Să devin cineva, spuneți? O viață întreagă am ținut, în parvenitismul meu funciar, să devin Smaranda Brăescu. Și iată-mă! Astăzi în fața dumneavoastră, sunt însăși Smaranda Brăescu, că, altfel, n-ați fi catadicsit nici măcar să mă învredniciți cu o privire, darămite să mă convocați – ca abuz în exercițiul funcțiunii pe care nici măcar nu v-o cunosc, că e doar de domeniul culiselor -, prin curier de la Ministerul de Război, pentru o intrigă de familie ... Eu m-am ridicat prin mine însămi, prin munca, curajul și calitățile mele de pilot și de om până la a deveni Smaranda Brăescu, spre deosebire de dumneavoastră care v-ați înălțat ca văduvă divorțată de un popă răspopit, proțăpită – prin acum înțeleg prea bine ce tertipuri – în fruntea bucatelor națiunii, la cea de-a doua căsătorie cu un adevărat erou al neamului nostru și un imens poet, prin răpirea lui de la familie. Cine spune Octavian

Goga spune Transilvania. Cine spune Veturia Goga spune „văduva lui Octavian Goga”. Pentru Octavian Goga vă iert, doamnă, grava ofensă pe care mi-ați adus-o, când m-ați crezut, fie și numai pentru o clipă, capabilă de o mișelie ca aceasta, la care mi-ați cerut să mă pretez. Vă asigur că, de îndată ce mă voi întoarce în București, îi voi căuta atât pe Ionel cât și pe Emilia și le voi relata conversația noastră cu lux de amănunte. Asta, în legătură cu „discreția totală” pe care mi-ați cerut-o în introducere. Sunt sigură că, dacă Ionel n-are „mintețea varză”, va reuși s-o ia de soție pe Emilia și ne vom revedea și vom ciocni la fericitul deznodământ-eveniment câte o cupă de șampanie după tradiție, în sănătatea lor...

Ajunsă la capătul răbdărilor, Veturia Goga se ridică amenințătoare în picioare. Chipul ei congestionat trăda o enervare cumplită, numai că Smaranda Brăescu se ridică și ea și o sfidă pe măsură cu o privire glacială, ca pe un adversar, căruia tocmai îi aruncase în plină figură mănuașă provocatoare la duel. Apoi îi întoarse spatele și ieși triumfătoare pe ușa pe care intrase cu sfială.

Veturia Goga se repezi pe urmele ei și o ajunse în hol:

– Ascultă, fetițo, îi aruncă cu o nouă privire tăioasă, oi fi având eu o deschidere totală, dar...

– Doamnă, deschidere totală au doar balerinele... Iar baletul dumneavoastră funambulesc pe firul de ață al politichiei și al istoriei nu vă permite deschiderea de care ați avea nevoie în confruntarea cu un pilot din linia întâi a frontului, unde nu merge cu „îmi dai – îți dau”, ca în tranzacțiile cu care jonglați acolo jos de tot în raport cu noi, cei de la mare înălțime... Octavian Goga, jos pălăria! A fost Soarele Națiunii! Dumneavoastră, doamnă, însă, sunteți Luna care doar reflectă lumina și strălucirea Soarelui. Iar, după ridicarea la ceruri a lui Octavian Goga, atât de bine arătați cât se poate de rău! Să zicem că a fost un joc de culise ratat din partea dumneavoastră, care ne-a prilejuit totuși partajul unor clipe de mare sinceritate amândurora. Vă mulțumesc pentru un singur lucru: ați îngăduit să cunosc adevărul din spatele legendei.

Veturia Goga încremenise. Nimeni, dar absolut nimeni, cu excepția lui Octavian Goga, n-a mai îndrăznit ceea ce îndrăznise această „individă”... Conversațiile cu semenii, de regulă, erau mono-loage. Cei mai puternici bărbați ai continentului, capete încoronate, nu reprezentau decât extensia voinței ei. Esența relației avute cu oamenii se reducea la binomul „grație-disgrație”, „dușmani ireductibili-aliați indefectibili”, prietenii nefiind decât „dușmani intimi” sau „dușmani apropiați”, cu care se detesta în mod cordial. Unicul lucru în care crezuse mereu cu tărie era cupida și imensa ei solitudine. Doar ea n-o trădase niciodată, nu-i înșelase așteptările, servindu-i drept fortăreață inexpugnabilă, drept unic anturaj de încredere, o adevărată corporație, stat în stat. Orice zid ridicat în fața ei îl spulbera cu un bobârnac. Se folosisse mereu de toți și de toate, fără crâcnire din partea cuiva, căci ce alt rost puteau avea cei slabi, decât acela de a pierde ceea ce vor avea de câștigat cei puternici ori de a-i servi pe aceștia. În politică nu se câștigă decât ceea ce pierd cei mulți...

Profund șocată, neputincioasă, fără nicio șansă a vreunei revanșe, abia mai reuși să articuleze ceva în urma vizitatoarei sale care ieșise val-vârtej:

– Of! Ce mai ți-e și cu nenorociții ăștia! Se duc la moarte ca vitele la abator și nu se mai tem de nimic! Nu mai au nimic sfânt... O lume întregă mi s-a prosternat la picioare, ca la icoană, iar asta uite cum și-a îngăduit să-mi vorbească! Oricum nu puteam să mă cobor, încât să mă cert cu ea. Cum îi spunea Frica lui Wotan în „Walkyria” lui Wagner: „-Cu slavii nu se ceartă o zeiță!”.

Măndița părăsi castelul și inspiră cu nesaț aerul curat de afară. Îi devenise cât se poate de clar că nimeni nu se putea măsura cu „nespusele” istoriei și cu ascunzișurile culiselor politicii, invizibile și de nedovedit, însă puternic sau chiar fatal resimțite. Totul motivat de profitul exclusiv al învingătorilor. Tocmai îi fusese dat să întâlnească o femeie din categoria acelor care îngroapă fără să ucidă.

Vizita la Ciucea o confruntă cu o nepermisă transgresare a teritoriului interzis al prădătorilor. Zeița Fortuna îi apără numai pe cei puternici și răi. O convinse de asta chiar Veturia Goga.

– Justiția locuiește în Palat – Palatul de Justiție – își zise, așadar, n-are cum să-și încline vreodată balanța în favoarea celor buni, dar slabi...

Pleca perfect edificată, în privința motivului pentru care România, mereu o pradă atât de ușoară, era o țară neiubită. Dar și că femeile nu sunt întotdeauna victime...

\*\*\*

Emilia Ilie, aflată în convalescență în satul Arini, comuna Măieruș – Brașov, după ce fusese grav rănită în bombardamentul americano-englez, dezlănțuit asupra Brașovului, în Sfânta Zi de Paște a anului 1944, primise vizita Smarandei Brăescu, proaspăt revenită de la Ciucea. Ofensată și revoltată la culme, după întrevederea cu Veturia Goga, Smaranda era ferm hotărâtă să-i dejoace acesteia machiavelicul plan de a zădărnici căsătoria lui Ionel Goga-Junior cu Emilia Ilie. În consecință, făcuse uz de toate argumentele posibile, pentru a-și determina prietena și „fiica de suflet”, cum îi spunea, să accepte inelul celui pe care îl considera, din toate punctele de vedere, „un băiat bun” și o „partidă potrivită”.

\*

De îndată ce auzi motorul mașinii oprindu-se în fața casei, peste măsură de bucuroasă, gazda pe care o angajase șoferul Costică, în urmă cu o săptămână, sări să-i întâmpine la porțiță. Într-un sat uitat de Dumnezeu ca Arinii, ale cărui uliți nu mai erau cercetate decât de praful și pulberea aduse de vânturi, cine altcineva putea fi decât oaspeții ei? După ultima vizită a poștașului, telegrame cu vești de pe front îi aruncaseră pe săteni în cea mai neagră deznădejde. De atunci nu mai ieșeau nici la garduri, nici la porți, ca-n vremurile de dinainte.

Lelița Leana era o femeie bine trecută de cincizeci de ani, văduvă de război, fără copii, mărunțică de statură, dezghețată la minte și inimoasă foc. Pregătise deja camera dinspre grădinița cu

flori, aflată în spatele casei, departe de colbul de la drum. Făcură cunoștință. Cirișea mereu, ca omul care nu mai schimbase o vorbă de multă vreme cu un vreun suflet de creștin. Îi invită în casă, iar pe Emilia o conduse direct în camera destinată ei. Era încăpătoare și luminoasă. În plus, strălucea de curățenie. Un pat mare, dublu, un dulap de haine, o masă cu patru scaune, o ladă de zestre, o laviță, o canapea și o băncuță, pictată în stilul sășesc al secolului trecut și câteva icoane pe pereți, înfășurate în broboade de borangic, ofereau cu generozitate tot confortul. O oază de calm și de siguranță, departe de agitația și de nebunia lumii dezlănțuite. Lelița Leana și șoferul Costică descărcară din mașina blindată toate lăzile cu alimente și cu medicamente aduse de la București. Anty rămase cu sora sa Emilia, iar Ionel și Costică plecară să o depună pe Paulina la Brașov, după care continuă drumul spre București. Cum Emilia se simțea istovită, încât abia mai găsea putere să se întindă pe pat, plecarea lor se petrecuse în cea mai mare liniște și doar cu semne de rămas-bun făcute cu mâna de la distanță.

Zilele următoare o întremară treptat. Bandajele îi erau schimbate, la început zilnic, apoi la interval de două, trei zile. O mașină îl aducea la fiecare sfârșit de săptămână în acest scop până în Arini pe doctorul Arvinte, însoțit de câte o infirmieră. De asemenea un curier continua să aducă de la București pachete cu alimente. Cu raționalizările și cu penuria cu care se confrunta populația civilă, alimentele nu erau deloc ușor de procurat. În fiecare pachet era strecurată și câte o mică surpriză, menită să le facă plăcere atât Emiliei cât și lui Anty. Și, în sfârșit, o bucurie nesperată: vizita neanunțată a Mândiței.

Ionel îi puse la dispoziție mașina și pe șoferul Costică. Mândița intră în casă plină de voie bună.

– Ei, se-aud sau nu clopote de nuntă, Mițico? Pe când fuziunea?, o luă în primire, îmbrățișând-o cu căldură.

– Mândițo, mă vezi tu capabilă să mă reped ca fata la măritat? Mistuită de focul pasiunii? Aș fi nebună să mai vreau să fiu vreodată proprietatea unui bărbat. Nu te entuziasma și nu te ambala încă!



Vino înăuntru, c-avem multe de vorbit! Mai întâi pun de cafeluțe și-apoi stăm pe îndelete la taifas.

Ca bună și devotată prietenă, Măndița îi relatează cu lux de amănunte întâlnirea cu Veturia Goga.

– Îți dai seama, Mițico, ce plan diabolic pusesse la cale cu urzele ei machiavelice, despărțirea de tine echivalând, în mod cert, cu factorul cel mai destabilizator pentru echilibrul afectiv și psihic, ca și pentru natura intimă atât de fragile ale unui om sensibil ca Ionel? În procesul intentat ei îl desființa pur și simplu pe Ionel ca adversar... Și cine știe câte schelete mai ascunde Coana Veta în debaralele ei, își încheie ea istorisirea.

Emilia rămase uluită.

– Doamne, în ce viespar m-ar târî omul acesta, dacă aș accepta să mă mărit cu el! Habar n-ai, Măndițo, la ce presiune sunt supusă, când e clar ca buna-ziua că n-am ce căuta unde nu mi-e locul. În plus, ar fi o altă schimbare radicală în destinul meu... Câte răsturnări crezi că-mi mai poate suporta sufletul? Nu mai am lacrimi, după câte mi-a dat de plâns Dumnezeu, de parcă ar trebui să spăl cu ele toată mizeria lumii. Nu înțeleg de ce îmi face toate astea tocmai mie.

– Las-o moale de tot cu reproșurile și cu răzvrătirile față de Dumnezeu! Bagă bine de seamă, de la sacrilegiu până la apostazie nu e decât un pas!

– Nu cred că se supără Dumnezeu pe mine. Vede și El când mi se umple paharul. Credința și Iubirea pentru El nu m-au părăsit nicio clipă. Să revenim, însă, la Veturia Goga.

– Lângă o asemenea nevăstă, bietul Octavian Goga chiar că n-avea nicio șansă să moară de cauze naturale. Și când mă gândesc cât de mult s-a folosit Veturia Goga de tine! Tot timpul te invita ba la Consiliul de Patronaj al Operelor Sociale, ba la „Societatea Femeilor Române”, pe care le patrona, concepute după modelul Reiches Frauen Führung 21 din Germania. Se servea mereu de tine, tânără

---

<sup>21</sup> *Consiliul Femeilor Bogate*, în lb. germ.

speranță a „Aripilor Românești”, ca atracție și vitrină, așa cum s-a servit și de mine.

– În niciun caz nu văd cum ar putea funcționa între mine și Ionel ceva de durată, cum e căsătoria.

– Cu o inimă fragilă, de femeiușcă, categoric nu! Recunosc și eu. Cu inima ta neînfricată de pilot, însă, categoric da! Ionel este un bărbat care ți-ar oferi stabilitate și siguranță din toate punctele de vedere : afectiv, spiritual, material. E un bărbat serios, adevărat...

– Într-o eventuală căsătorie cu el aş trece neîndoielnic în postura unei persoane intruzive. Nu e lumea mea.

– Nu te subestima iarăși! În realitate, n-ai face decât să te întorci în lumea din care ai tăi, cei din partea mamei, au fost excluși. Chiar dacă nu te-ar percepe ca pe o aristocrată de viță și tot te-ai impune ca aristocrată de spirit. În plus, ești grația feminină întruchipată. Ascultă și urmează vorba cântecului: „Fă-ți din viață sărbătoare! Că necazuri cine n-are?”!

– Ionel face presiune asupra mea până și numai cu privirile. M-a îndatorat salvându-mă cu cheltuielile și eforturile lui cu mult peste însuși prețul vieții mele. Ce mă fac, Mândițo?, prinse a se lamenta Emilia. Prima mea căsătorie a fost un dezastru, un coșmar, un infern. După Pică<sup>22</sup> îmi va trebui o veșnicie, ca să mă adun. Monseniorul Vladimir Ghyka, confesorul, mentorul și călăuza mea spirituală, mă sfătuisese ca, în cazul oricărui eșec, măcar să nu-i pierd învățătura în sine, care este însăși lecția primită de la viață. Conține liniile de netrecut ale conduitei. Iar Ionel îmi cere mâna cu atâta insistență. I-aș acorda-o, ca să mă achit de obligații, dar numai decupată din trupul meu. Cine, altfel, mi-ar garanta că, după ce n-am învățat lecția atât de usturătoare a primului fiasco marital, voi mai scăpa? Când dimineața nu-ți merge bine și la amiază îți va merge rău, zice o vorbă din bătrâni. Să mă mărit din nou ar fi ca și cum aş reciti un clasic: toți bărbații sunt la fel, necruțători, egoiști, violenți, lipsiți de

---

<sup>22</sup> Petre Ilie (Pică), pilot de elită în Escadrila Regală, pilotul personal al lui Octavian Goga, iar, după 1938, al Regelui Carol II.

empatie, misogini. Și iau totul integral, la fel ca și cămătarii, plus dobânda, adică te jupoaie de vie. Sunt absolut convinsă de asta...

– Convinsă de către Pică. Irelevant, oricât de traumatizantă ți-a fost experiența trăită cu el! Când omul se teme de un fiasco, nu face altceva decât să caute motive să nu facă nimic. Este exact ceea ce așteaptă cei care provoacă eșecurile. Anii petrecuți alături de el ți-au creat o oarecare dependență, dar e cea a victimei față de propriul călău. Debarasează-te de ea urgent! Caută ajutor specializat medical, dacă e nevoie. Dar pune-i capăt odată pentru totdeauna! Când, pe lângă violența vieții, ai avut parte și de violența unui soț abuziv, preferi să sufli și-n iaurt sau chiar să-l respingi. Mieux vaut être seule que mal accompagnée...<sup>23</sup>. Înțeleg să fii circumspectă după unul ca Pică, cu care ai nimerit fix în ochiul ciclonului, dar să refuzi să-ți mai încerci norocul, asta mi-e imposibil să pricep...

– Ce sorti de izbândă poate oferi într-o căsătorie un celibatar abia trecut de treizeci și trei de ani? Pe deasupra și de rău augur, având puțin peste vârsta calvarului Domnului Nostru Iisus Christos... Un nou eșec. Și anunțat pe deasupra...

– Draga mea, nu eșecul contează, ci curajul de a continua...

– Abia m-am eliberat de un jurământ de nuntă și să mă înham la un altul? Tu îți dai seama că încă de când am intrat în viață n-am făcut decât să caut cu disperare doar căi de ieșire? Cum să-mi complic existența cu o nouă căsătorie? La prima căsătorie n-am avut de ales. Eram o biată copilă. Acum, însă, am. Numai că eu nu vreau să aleg. Moga, Goga și oricare altul o mai fi, să fie sănătoși! Vreau să fiu lăsată în bună pace! N-am fost niciodată o prioritate pentru nimeni. Ei, bine, îmi doresc să fiu, în sfârșit, și eu o prioritate. Pentru mine! Să văd și eu cum este! Din mariajul cu Pică n-am decât amintiri oribile. Nu crezi că vor da mereu buzna peste mine în viața din cea de-a doua căsătorie, în cazul în care aș face-o? Ionel mă exasperează pur și simplu cu insistențele lui, iar lucrurile făcute sub presiune nu ies niciodată bine. Și-apoi pe ce bază? Nu tu scânteie, nu tu nimic. De

---

<sup>23</sup> *E mai bine să fii singură decât însoțită nepotrivit, în lb. fr.*

unde foc sacru? Iar lipsa de sentimente, respectiv indiferența, e clasicul început al eșecului. Am avut deja parte de unul și încă monumental. Nu-mi ajunge? Trebuie să mă feresc cu orice preț de o nouă căsătorie.

– Doamne, multe mai îndrugi și tu! Mai tare o pățește cine se ferește, o întrerupse Măndița. Așadar, nu-ți poți depăși temerile... Știi că traumele cu greu pot fi reprimite, trebuie, însă, să te vindeci singură prin autosugestie. În zilele noastre, miracolele nu se mai petrec decât în interiorul oamenilor. Fiecare casă și fiecare ființă umană are câte o cruce, numai că nu e pusă la poartă. Ți-ai croit singură soarta profesională și refuz să cred că nu ești capabilă să faci același lucru și cu viața personală. Nu lăsa să-ți decidă viitorul crizele maritale cu Pică! Magia zborului te-a ghidat bine. După ce ai încheiat-o cu aviația, n-ai nevoie și pe mai departe de un motiv ca să trăiești? Anty nu trebuie să fie unul. Învață să trăiești și pentru tine, nu doar pentru fratele tău Anty! Băieții cresc repede, devin tot mai independenți și egoiști, lasă inocența în urmă și pleacă fluierând când ți-e lumea mai dragă. Iar recunoștința? Cine a mai avut vreodată parte de această pasăre rară? Faptul că Ionel nu se sperie ușor de refuzul tău și că nu dă înapoi înseamnă că e de tine. Prima căsătorie e ca gripa sezonieră. Îți oferă imunitate doar pentru o scurtă perioadă până la cea de-a doua. Urmează „luna de miere” după care, să zicem, ar veni „viața de fier”. Preț de acea lună de zile însă, ai timp berechet nu numai să te lămurești cu cine ai de-a face în realitate ci și să iei măsurile de rigoare pentru viitor. Și nu mai tot spune că nici nu vrei s-auzi vreodată de măritiș! Vrei cumva să rămâi blocată pe Pică? Pentru că asta se va întâmpla, dacă nu te mai măriți. Cu amintirile atât de aspre pe care ți le-a lăsat, vei trăi în buclă la nesfârșit căsătoria cu el. Te va bântui pe veci de veci. Asta aștepti tu de la viață? Nu ți-ar mai rămâne decât absurdă credință în blestemul „von Bayer” -ilor, în transferul de ghinion ori în persecuția divină. Și-apoi cum să refuzi un bărbat atât de bun, de chipeș, de bogat și de celebru ca Ionel?

– Aici, Măndițo, chiar că n-ai brodit-o deloc. Pică era cu mult mai chipeș și cel puțin la fel de bogat și de celebru ca Ionel. Și ce rău am nimerit-o cu el! Cât despre Ionel-bărbat bun, habar n-avem.

– Tu ai angajat de mult le parcours du combattant<sup>24</sup>, așa că rămâi pe metereze! Urmează-ți instinctul! E singurul care n-a înșelat niciodată o femeie. Ce șansă poate fi să nimerești rău și la a doua căsătorie?

– Șansa românului. Până și persoana lui mă intimidează nu numai situația în sine. Nu pot să accept ca partener de viață un bărbat în fața căruia să stau smirnă, pentru că e un Goga. N-am stat smirnă nici în fața lui Pică. Cuiul lui Pepelea e că nu înțeleg de ce vrea să mă ia de soție, așa cum nu am înțeles nici de ce m-a luat de soție Pică, până în ziua în care am aflat că făcuse un nenorocit de pariu.

– Pică te-a luat de soție, pentru că negru se scrie întotdeauna pe albul imaculat. A văzut în tine o minune și s-a repezit s-o stingă cu extingtorul. Asta ai fost tu pentru el: obsesia bolnavă de a te poseda... Ionel te vrea de soție pentru că te iubește. Iar tu trebuie să înțelegi că în viață nimeni nu trebuie să se neliniștească de unul singur... Și cum să te intimideze Ionel? Își pune pantalonii ca toată lumea. Iar asta n-are nimic intimidant. Pe lângă asta, nu-i compara! Ionel e un bărbat împlinit, onest și drept, o personalitate. Va ști mereu să prețuiască norocul care a dat peste el. Pică era un neisprăvit: tatăl l-a făcut pilot, tatăl i-a făcut cariera prin coana Elvira, tatăl l-a silit să rămână lângă tine, tatăl l-a întreținut la standardele de beizadea... Moartea e tot ce i s-a întâmplat mai bun în viață, căci, în sfârșit, făcuse și el un lucru cu propriile mâini. În plus, până și singurul său act empatic, acela de a muri pentru a-și proteja complicitii și rețeaua din care făcea parte, și l-a orientat atât de rău... Nimeni n-a știut pe ce picior să joace cu el.

– Să-l lăsăm în plata Domnului! În felul lui, n-aș zice că a trișat, frumos pe dinafară, dar otrăvit pe dinăuntru, ca ciupercile cauzatoare de moarte, cum era.

---

<sup>24</sup> *Parcursul luptătorului*, în lb. fr.

– Mițico, dacă tot îi mai iei apărarea, ia spune tu ce ai învățat din conviețuirea cu el?

– Să pierd...

– Da, aici ai dreptate. Dar ai și câștigat. Prin disperarea neagră în care te-a aruncat, ți-a înlesnit întâlnirea cu tine însăși. Te-a presat să devii ceea ce ești astăzi. A fost, fără să vrea, o unealtă în mâna destinului tău, căci, cum zice Nietzsche, heraldul Apocalipsei, orice devenire se naște din lupta contrariilor, din confruntarea cu principii, concepte și personaje contradictorii. În rest, despre el, doar „ducă-se pe pustii!”

– Aș prefera să zicem „Dumnezeu să-l ierte!” E mort și nu e bine să-l vorbim de rău. Mai ales tu, care ești atât de credincioasă!

– Credincioasă bine, dar revoltată rău pe el. Pică, mort, spui? Pică e etern. Pe cei ca el îi perpetuează și celebrează o întreagă specie umană. Cea a ticăloșilor. Lumea întreagă le aparține. Înțeleg bine reticențele, dar ia cu măsură!

– Nu văd, însă, în lipsa oricărui sentiment din partea mea, ce altceva l-ar putea reține pe Ionel lângă mine, după ce îi trece „focul de paie” care se zice că este îndrăgostirea.

– Ești pilot, ce Doamne iartă-mă! Oamenii voiau să viseze și așa a apărut pe firmament breasla noastră a inventat visul și visarea. Fă-l să viseze! Omul se însoțește să înfrunte viața și singurătatea în cuplu, nu singur. Pentru mine Ionel e prescură sfințită. Nu-ți va fi greu. Și mai e și cuceritor de stângaci cu femeile.

– La cât de bine își pledează cauza, chiar că n-aș zice-o. Iar asta când nu poate conta nici măcar pe un strop de iubire din partea mea. Doar, eventual, pe afecțiune politicoasă. Or, el mă iubește ..

– Stai liniștită! Iubirea lui, exact cum ai spus, n-o să te deranjeze mult. Se știe că singura în măsură să stingă flacăra iubirii e căsătoria. Iubirea e ca și povestea. Chiar dacă știi cum se încheie, nu înseamnă că n-ar fi trebuit să înceapă. Iubirea e doar o vremelnică tulburare a hormonilor și a judecății, nimic mai mult. La fel ca „a trăi”, și „a iubi” e tot un risc de asumat. Mai devreme sau mai târziu, se lasă cu durere și cu suferință. Chiar nu înțeleg de ce te tot frământă, când e atât de

limpede că exact în acest moment viața îți oferă o șansă nesperată. Altfel ce-o să faci după război? Te-ai gândit cumva?

– Ce-o să faci după război? Apelor tulburi nu li se întrevede niciodată fundul albiei. O să fii tot în mâinile Domnului ca întotdeauna. Orice va fi, am învățat tipicul: indignare, revoltă, acceptare și resemnare... Și oricum, viața m-a învățat să pun mereu răul înaintea!

– N-ai de unde ști, Mițico, ce e în spatele muntelui până nu-l treci!

– Și dacă dincolo de munte nu e nimic, ce faci? Mergi cu „*Pardon, am greșit, îmi iau jucăriile și mă retrag!*” Și-apoi să împart cu el numele de familie? Acel nume de familie? Dar cu prenumele, numele și renumele Emilia Ilie pe care mi le-am făcut ce se va întâmpla? O fi numele de familie Goga ilustru, dar n-ar face decât să mă reducă la statutul de casnică. Totuși eu sunt cineva!

– Ei bine, ca Emilia Goga o să fii alt-cineva. Stai liniștită, prenumele, numele și renumele Emilia Ilie sunt oricum în siguranță! Chiar nu înțeleg ce e cu tine. Nici angoasa identitară și nici narcisismul identitar nu te caracterizează.! În altă ordine de idei, consider că orice alegere ai face înseamnă să renunți la ceva. Alegerea înseamnă și excludere. Numai că în cazul de față, chiar n-ai avea de ce te teme. O performanță și un renume unic cum sunt ale tale nu se leagă doar de nume. Că oamenii, nu alții, au făcut ca istoria unei femei să evolueze diferit de cea a unui bărbat: în umbra acestuia, până și cu numele familiei din care provenea...

– Pilotajul este tot ceea ce sunt. E însăși identitatea mea. Am vrut să devin pilot pentru tot ceea ce înseamnă această profesie. Mai era, e drept, și o motivație strict personală, la început, pe care, însă, am abandonat-o încă după primul zbor... Oricum pericolul face parte din fișa postului... Cu numele Ilie am realizat tot ce consider mai bun, mai important și mai frumos în viață.

– Să nu uităm că numele Ilie a fost cam șifonat de către Pică. A trăit egoist, rapid și intens și a murit tânăr, „moartea prematură” fiind tot ce-a onorat el din condiția de pilot și numai pentru că asta îi venise în mod... civil...

– Eu am onorat numele Ilie. L-am purtat cu cinste. Pică l-a dezonorat pe al lui, nu și pe al meu, și apoi nu e numele lui, ci a lui taica-socru Mitică, singurul tată de care am avut parte vreodată.

– Draga mea, în viață nu contează atât căile de intrare, cât mai cu seamă, cele de ieșire. Nu numele moștenit cu care te naști, ori cel dobândit prin căsătorie, ci mai ales, prenumele contează, căci, doar pe acesta și-l face personal omul cu mintea și cu sufletul lui. Acesta îl și definește și îl reprezintă în ochii lui Dumnezeu. Emilia Ilie se va contopi cu Emilia Goga, numai că, pe lângă „ cea mai tânără femeie-pilot din lume” va însemna și caratele de neîntrecut în strălucire și în valoare pe care i le va conferi numele Goga, devenit istoric, plus tot ce e i-a adăugat și îi va adăuga Ionel...

– Că veni vorba, îți dai seama că mariajul meu cu Ionel ar face din ultimul om de pe Pământ, Tiberiu al Susanei, cuscrul senatorului Ioan Goga-Senior sau al lui Octavian Goga, cel care l-a luat pe Ionel de suflet? Ar fi urlător la cer. Până și numai pentru atât ar trebui ca bunul-simț să-mi interzică să accept căsătoria asta. Și îți mai pot servi cel puțin încă patru motive de luat în seamă împotriva unei decizii favorabile cererii lui Ionel. Unu la mână: o văduvă e deprimată și deprimantă prin însăși condiția și încărcătura emoțională cu care ar intra într-o nouă căsătorie. Doi la mână: pantoful nou face întotdeauna ori bășici ori bătăături. Trei la mână: nimănui nu-i place eșecul. Patru la mână: eu aduc ghinion. Ți-am vorbit în câteva rânduri despre blestemul „von Bayer”-ilor... Un blestem ca acela nu te ucide neapărat. E suficient să te urmărească pe tine sau pe cei dragi ție cu tot atâtea efecte devastatoare în plan psihic.

– Cum poți, fată inteligentă și cultivată, să crezi până-ntr-atât în blesteme, încât să ajungi să te temi de ele? Ai, însă, grijă, lucrul de care te temi poate deveni realitate.

– Cum să nu cred când e unica mea moștenire de familie din partea mamei, mai cu seamă când mi-e și dat „să profit” din plin de ea? Sunt pesimistă în problemele legate de suflet, nu și de viață. Pe viața mea chiar nu dau doi bani găuriți.



– Fugi în toate direcțiile, ca omul care încearcă cu disperare să scape, fără să știe cum. Te zbați ca musca în pânda de păianjen... Te afunzi... Eu încerc să te salvez, dar nu te mai împotrivi!

– Singura cale de a te pregăti pentru un salt în necunoscut e să prevezi toate relele posibile. Altfel riști să nu te aștepte decât un sfârșit jalnic. Risc să pățesc ca glonte care s-a aventurat în creierii lui Pică...

– Mai scutește-mă cu pesimismul ăsta exasperant al tău! Ionel ți-a spus că sentimentele lui le vor arăta sentimentelor tale calea. Ți le va insufla el însuși. Problema voastră e că unul, respectiv Ionel, iubește, iar celălalt, respectiv tu, se teme să iubească. Te tot plângi ca o babă că nu ai niciun sentiment de iubire față de Ionel. Tu habar n-ai avut ce e iubirea, pentru că de la Pică numai de așa ceva n-ai avut parte. Și-apoi cuvântul „iubire” e atât de vechi, încât oamenii din zilele noastre i-au uitat până și sensul și menirea, degenerând penibil în senzualitate luxuriantă, în sex... Așa că hai să nu ne gândim, ca niște romantice întârziate la iubirea cu furtună, ci cu pragmatism, la rostul căsătoriei de când e lumea lume: însoțirea a două singurătăți și perpetuarea speciei, căci eu, una, nu cred în ruptul capului că ești sterilă. Cred doar că atmosfera dintre tine și Pică n-a fost de natură să te facă să prinzi rod. Oricât de bine ar duce-o cineva de unu singur, vieții sale i-ar lipsi mereu dimensiunea fără de care nu se poate partajul. Ce bucurie poate exista pe lume fără puțința de a o împărtăși cu cineva? Partajul nu e oare însuși sensul oricărei arte, că tot ești tu mare fană a celor șapte arte? De ce n-ar fi și însuși sensul căsătoriei, adică al artei de a trăi împreună. Tu nu realizezi cât de scurtă e viața, pentru că ești revoltător de tânără. Uite cât de puțin durează o zi! Ai zice că nici nu merită să te mai scoli din pat dimineața că s-a și făcut noapte. La fel stau lucrurile și cu viața: e atât de scurtă, că, dacă omul ar gândi ca tine, nici n-ar mai merita să se nască. Suntem, însă, în mâinile lui Dumnezeu. Neputincioși. Chiar vrei să trăiești singură până la capătul zilelor tale? De obicei, aceia, cărora le-a fost refuzată iubirea, când cresc, fie devin ahtiați după ea, fie se usucă pe picioare. Unii preferă să semene vânt, alții semințe. Tu

ce alegi până nu e prea târziu? Ionel e un om bun, într-o lume în care bărbații sunt o specie sub-umană. Ionel strălucește alături de tine, Pică se întuneca. Tu erai culoarea, Pică era contrastul. Ionel nu suferă de „complexul lui Dumnezeu” ca Pică. Lucrurile se vor așeza de la sine și în viața ta. Numai să iei o decizie înțeleaptă. Teama naște prudență, ți-o acord. E firesc, așadar, ca, după Pică, să eziți. Nu exagera, însă. Are și Ionel orgoliul lui de bărbat pe care nu-l poți călca în picioare. Șansele vin, îți trec pe sub nas și se duc. Are câștig de cauză cine întinde mâna și înșfacă la primul impuls. Ochiul tău au fost mereu încrustați cu lacrimi. E timpul să le aduci seninul. Alungă norii și ceața din mintea ta și ascultă-mă, că nu-ți vreau răul! Nicio căsnicie nu e o baie de lumină idilică, ba uneori, e chiar o intervenție chirurgicală fără anestezie. Doare. Dar mergi mai departe. Curajul în momentul de față, același cu cel din pilotaj, e să faci ce crezi că nu poți, dar faci fiindcă trebuie, chiar dacă ți-e frică. În plus, e cel mai bun remediu... Iar să fii „Doamna Goga”, după Veturia Goga, te va prinde cu mult mai bine. Spre deosebire de ea, tu ești un personaj pozitiv care va onora cu adevărat memoria marelui Poet. Dacă îl vei refuza pe Ionel, s-ar putea să nu-ți mai rămână până la capătul zilelor decât să savurezi ca mine poveștile de dragoste ale altora, pentru că viața sentimentală îți va rămâne pustie. Mițico, zău așa, nu-ți face asta! Nu sfârși prin a te închide în tine sau prin a înțepeni în principii absurde! Viața e afară! În orice situație, tu nu faci decât să te gândești la ce se poate întâmpla mai rău...

– Dar fericirea despre care se tot vorbește?

– N-ar avea nicio scuză în vreme de război! Ar fi chiar indecent până și să vorbești despre ea! În vremurile pe care le trăim bucuriile mari nu pot să vină decât din cele mai mărunte lucruri ale zilei de azi. Gândește-te, însă, la ziua de mâine!

– Iar după aceea? O căsătorie nu e un experiment social.

– Numai dacă vom trăi vom vedea. Viața ta în prezent, la fel ca a noastră, a tuturor, e de pe o zi pe alta. E clar că oricum se va schimba drastic. Iar din trecut, cum zicea un francez deștept, trebuie să preluăm focul, nu cenușa. Omul trebuie să trăiască mai presus de

sine, iar, când se proiectează în viitor, trebuie s-o facă cu atitudine pozitivă, nu raportându-se la eternitate, ci, mai întâi și întâi, la ziua de mâine. Suntem în plin război, iar asta ne limitează opțiunile cât nici nu gândim, numai că nici în asemenea condiții nu poți fugi la nesfârșit de destin și de viață, vârandu-ți capul în nisip ca struțul. O femeie singură n-are nicio șansă de supraviețuire, că noi, femeile, doar atât reușim să facem, să supraviețuim, dacă nu adoptăm psihologia felinei. Numai că vezi tu? Felină se cheamă că este și leoaica sau tigroaica și mâța de pripas sau de maidan. Ia să-ți vorbesc nițel despre avantajele căsătoriei cu Ionel, că mi-ai împuiat capul cu dezavantajele și cu argumentele tale contra. Prin Ionel îți vei putea continua și dezvolta aptitudinile cu care ai fost înzestrată, fără eterna înverșunare de care te-ai lovit la Pică. Cu flerul tău pentru modă poți face avere de una singură. Așa cum singură te-ai creat și ca pilot în condițiile vitrege din căsătoria cu Pică. Te vei putea reinventa ca și creatoare de modă. Iar asta fără ca cineva să uite că ai fost cea mai tânără femeie-pilot din lume. Rostul suprem al unei întregi vieți nu se uită. Cu un bărbat ca Pică, se putea trăi doar o nefericire. Cu unul ca Ionel se poate dura o viață de om. E un bărbat împlinit și așezat, nu un neisprăvit, un fustangiu și un filfizon. Te măriți pentru siguranță și protecție din partea soțului, m-ai înțeles?

– Ca stăpân, mersi!

– Tinerețea ta s-a încheiat înainte chiar de a fi început. Să ai viața înainte și tocmai atunci să dai peste un individ ca Pică... Orice drum spre iubire ori spre fericire îți era blocat din start. După câte mi-ai povestit, n-ai fost nici copil iubit, astfel încât să fi putut acumula și înmagazina lumina și căldura, care să te facă să le iradiezi din interior tot restul vieții și n-ai avut parte nici de satisfacția și șansa de a te putea raporta mereu la așteptările pline de încurajări ale unei familii dedicate ție. Lasă iubirea și fericirea în basme! Oricum până și văduvă la vârsta ta tot se cheamă că ești prea tânără pentru iubire. Existența trece și te strivește cu fiecare zi. Îndată îți va bate la ușă toamna vieții. S-a terminat cu melodrama trăită ca soție „onorifică” a lui Pică, iar comediile romantice americane, după care lumea se dă în

vânt, sunt posibile doar la Hollywood. Noi trăim în viața reală. Folosește-te de lipsa ta de sentimente ca de un avantaj de preț: dacă nu iubești, măcar vei fi o femeie tare, așa cum sunt femeile care nu iubesc! În iubire există întotdeauna un perdant. O văduvă e firesc pe undeva să le vadă pe toate în negru. Nu și tu, însă! Ai fost mereu o ființă dinamică, plină de resurse, o zburătoare. Și, că veni vorba, dacă nu voiai să te mai măriți niciodată, de ce n-ai acceptat sprijinul material oferit de către familia Ilie? Cu atât mai mult, cu cât îți fusese oferit cu insistență și sinceritate. Știai că tatăl și sora lui te-au stimat și iubit peste măsură. În văduvie orice e binevenit de luat... Așa că la altar cu tine! Și apoi, cum nu mai ești pilot, mai poți cădea doar foarte de jos. Riscul nu-ți mai poate fi fatal! Uită-te la tine cât ești de frumoasă până și în durere!

– Și dacă te înșeli, cine plătește prețul, Măndițo?

– Nevoia de certitudine absolută în religie a sfârșit mereu prin a ucide credința în Dumnezeu. Darămite sentimentele sau încrederea într-un biet muritor care te implică într-o afacere de suflet? Ție ți-e frică să ai sentimente.

– Bineînțeles că mi-e frică. Nimic bun nu mi s-a întâmplat în viață.

– Cum să nu? Numai că nici n-ai băgat de seamă. Ți s-a întâmplat chiar cel mai bun lucru: viața însăși.

– Da. Și în afară de „viața însăși”, la ce să mă mai aștept bun?

– La ce? La ce se poate aștepta toată lumea: să fii salvată sau să te salvezi singură. Ca oaia rătăcită din Biblie.

– Măndițo, ți s-a întâmplat vreodată să te temi de destin?

– Da. Dar numai de un destin minor. Și la fel trebuie să fie și cu tine, mai ales acum, când ți se oferă șansa de a-ți continua tot într-un destin major existența. Mițico, tu chiar continui să fii în aer tot timpul? Femeile deștepte aleg bărbați ca Ionel, adică pe cei care își asumă responsabilitățile la modul cel mai serios cu putință. Nu va răspunde Ionel așteptărilor? Divorțezi cu o grasă compensație pentru deranj și pentru timpul pierdut. Na, vorbesc și eu gaură-n aer. Am uitat de fixul tău penibil cu jurământul de la altar, la consfințirea

căsătoriei. Complicată ființă mai ești! Nici cu Pică n-ai admis divorțul, dar n-ai înțeles nici că doar suferința femeii îi face pe mișei de bărbați să se simtă „granzi”, nici că nu există cocoși monogami. Nu vrei să divorțezi, nu divorța! Dar atunci îl părăsești! Îl lași în plata Domnului! Sau a doamnelor! Altfel, cu firea ta, nu-ți prea rămâne nimic altceva de făcut decât să te agăți cu unghiile și cu dinții de viața ta interioară, cu furtunile în care te regăsești mereu, așa cum se agăță pisica de draperie. În cazul tău, suspendată de jurământul de la nuntă. Mițico, acum chiar că mă înfurii, ce ești tu?

– Ceea ce a lăsat taifunul Pică în urma lui și vrea să culeagă Ionel, ca un poet lipsit de simțul realității și de orice înclinații pozitive. Câteodată am impresia fie că refuzi să mă înțelegi, fie că nu consimți la spusele mele. Iubire, așadar, în relația cu Ionel, nu. Dar nici măcar atracție fizică?

– Traumatizată cum ești, de unde până unde atracție fizică? Conexiunea nu e întotdeauna spontană. Uneori are nevoie de timp. Chiar îndelungat, mai ales când e vorba de o copilă abuzată ca tine, căreia i-a fost inhibată până și încrederea în oameni. La cincisprezece ani o copilă e doar un mugure de fată. Îmbobocirea precoce, la care te-a silit căsătoria cu Pică, la o vârstă atât de fragedă, de crudă, poate ucide sufletul. Natura nu trebuie forțată. Măritișul tău, cum spunea diplomatul francez Talleyrand, a fost mai mult decât o crimă, a fost o eroare. O căsătorie contra Naturii. Nenorocirea e că timpul pierdut din dezvoltarea psiho-afectivă nu poate fi recuperat. S-a dus și e bun dus. Cu toate acestea, ai găsit în tine incredibila forță de a înflori până și în gerul năprasnic al conviețuirii cu Pică, însă cu prețul greu al înghețării și conservării sentimentelor. Nu te-ai topit sub tirania lui. Din contră, ai înflorit, pentru că ai găsit în tine resurse incredibile. Te-a făcut nefericită, dar nu i-a reușit să te distrugă. Tot ce i-a stat în putință a fost să te dezguste pe viață de bărbați. Te-a făcut frigidă, nenorocitul! Marele expert în amor, cum se dădea. Ai reușit, în schimb, să-ți descoperi singură calitățile umane, să dobândești singură respectul de sine, încrederea în sine, siguranța de sine, în pofida tuturor încercărilor la care te-a supus. Mă întreb, judecându-l după ce

ți-a făcut, dacă a fost ființă umană. Până și ruleta rusească, jocul de hazard al sinucigașilor compulsivi, individul o practica din spiritul de bravură al bărbatului total necopt și ticăloșit, până în măduva oaselor, după ce a epuizat toate sursele posibile de adrenalină. Ai intuit și realizat de una singură condiția de femeie și calea de parcurs în această devenire. Aveai dreptate când spuneai că e un miracol că ai rămas cu mintea intactă. Ce conexiune puteai tu avea cu un individ fără interioritate ca el? Conexiune intelectuală, nu, afectivă, nu, umană, nu.... Se plictisea tot timpul, pentru că nu avea ce să-și spună sieși și-i era o frică paralizantă până să rămână singur cu el însuși. Ionel e o ființă superioară. Greșești în mod nepermis, când pui în aceeași oală donjuanismul lui Pică și donquijotismul lui Ionel, pe care îl reduci doar la atât. Ionel, cu calitățile lui umane și intelectuale, ar putea deveni bărbatul visurilor tale. E un intelectual de rasă.

– Bărbatul visurilor mele? Am trăit și eu în imaginație ca orice adolescentă, „înaintea erei lui Pică”. Realitatea s-a dovedit a fi total diferită de proiecțiile mele. Ostilă chiar.

– Asta așa e. Visele rămân vise. Nici măcar cel ce le visează nu poate pătrunde în ele.

– După ce Pică, coșmarul vieții mele, în animalitatea lui, mă snopea în bătaie, mă frângea ca pe o surcică, pentru ca apoi să spună că mi-a dat doar un bobârnac sau un imbold cu veșnicele noastre diferențe de clasă socială, de etnie, de religie, de educație, de cultură, cu divergențele de opinii în absolut orice privință, cu scânteii și scandaluri, ce vise crezi că mai puteam avea, altele decât o viață tihnită, fără frică de bătaie, urlate și înjurături? E oare posibil așa ceva altfel decât într-o viață de una singură, adică însoțită doar de Dumnezeu? Să-mi pot crește frățiorul. Dacă nici măcar iubirile mari nu s-au sfârșit cu bine, stingându-se cel mai adesea în violență domestică și în rutina cotidiană, ba unele într-un mod de-a dreptul tragic, ce s-ar putea alege atunci de o iubire neîmpărțășită ca în cazul căsătoriei lui Ionel cu mine? Suflet-pereche! Te naști, trăiești și mori singur. Ca un câine. Fiecare om e copilul fricii de moarte. Ea ne crește. Într-un cuplu, însă, ar trebui măcar ca fiecare să privească

orice situație din perspectiva celuilalt. Din aceeași incidență. Să stea unul în fața celuilalt și să-și spună, fără reținere și fără teamă, liberi, ce gândesc, ce așteaptă de la celălalt, să se consulte reciproc și să se înțeleagă omeneste. Să fie două boabe într-o păstaie. Cum poți avea parte de așa ceva de la un bărbat? El tratează doar de pe poziții de forță. Orice compatibilitate e exclusă din start. Chiar, cum se face că nimeni nu se gândește la un test de compatibilitate pentru cuplul aspirant la căsătorie? Prenupțial.

– Te lași încă bântuită de Pică, în loc să bați mătăni că s-a îndurat Dumnezeu de tine și l-a luat? Asta-ți mai lipsea, un consort-deținut pe viață? Să umbli cu pachete la Doftana până la moarte? Căci asta ai fi făcut, după cum te cunosc? Cu comportamentul lui deviant, distructiv, un sfârșit tragic era previzibil. Știi că nu l-am avut niciodată la suflet. Când s-a împușcat a făcut alegerea supremă între detenție pe viață și moarte. Nu toate păsările, iar un pilot cu atât mai puțin, se lasă prinse și închise în colivie. Măcar și-a spălat dezonoarea cu sânge, așa cum făceau pe vremuri cei de viță nobilă, fără, însă, a fi avut vreodată un comportament similar. Spiritul de fraternitate, precum și cel de omenie, sau de camaraderie, i-au fost mereu străine. De aceea nici n-a lăsat pe nimeni în urma lui care să-l plângă. Bineînțeles, cu excepția părinților, care, însă, își plâneau propria nenorocire. Luându-l cu ei la Caracal, Fiul Rătăcitor din parabola biblică se întorcea acasă, numai că tatăl sacrifică „vițelul cel gras” pentru masa lui de pomenire. În orice caz, văzând cât de scump era silit să-și plătească sau să-și răscumpere păcatul, precis l-a regretat amarnic.

– Ei, aș! Ticăloșii nu-și regretă păcatul comis, ci doar faptul că au fost prinși asupra lui.

– După personalitatea histrionică a lui Pică, un bărbat ca Ionel, cu prestanță, ponderat, serios, dar care poate părea uneori constipat, enervant de pedant, crispat, auster, încuiat, ba chiar gomos și scorțos, are aerul ușor plictisitor. Ce vrei, exercițiul puterii e un act solitar. Țștia nu sunt foarte sociabili. Este un cavalier tomnatic, dar un domn de mare clasă și înduioșător de candid la vârsta lui, neștiind să alerge

după femei și neposedând nici arta de a le cuceri. Nu va fi șarmant, nostim, cu haz și cu uniformă de pilot, dar, după experiența acumulată, nu cred să-ți mai ardă vreodată să apreciezi acest soi de calitate. Gândirea ta are circumstanțe atenuante, dar pripite. L-ai ratat pe Max<sup>25</sup>, nu-l rata și pe Ionel! Încerc să te fac să eviți cea mai mare greșală a existenței tale. Nu înțeleg cum se face că oamenii inteligenți, când sunt puși să aleagă, parcă dau în orbul găinii. Cineva trebuie să le deschidă ochii. Cască-i bine! Tu știi una și bună că femeile sunt victimele tiraniei bărbaților. Ionel nu e tiran. E numai bun de pus pe rană, iar răni câte ai tu în dotare și toate deschise și sângerânde, mai rar!

– Starea mea interioară, în care caut să-mi refac zona emoțională, seninătatea și echilibrul, îmi spune să rămân singură.

– Singură, spui?, Tu, la cei douăzeci și patru de ani ai tăi ca omul la sfârșit de viață? O fi viața scurtă, dar nopțile sunt al naibii de lungi... Nu se poate să treci prin viață, fără să cunoști și tu iubirea... și să te faci iubită.

– Nu voi fi iubită? Pagubă-n ciuperci! Voi ști, însă, să mă fac respectată, ți-o garantez eu. Mereu am fost decepționată, mai întâi și întâi, că m-am născut, apoi că m-am născut fată într-o lume neîndurătoare cu femeile, indiferent de durerile cu care acestea vin pe lume, ca zestre de la Dumnezeu. Iubirea pentru Anty e unicul

---

<sup>25</sup> Max Manolescu (1902-1985), aviator civil și instructor de zbor; a evoluat în numeroase demonstrații de acrobație aeriană, ca membru al formației „Dracii Roșii”, alături de Mihail Pantazi și Petre Ivanovici; în 1933, a participat la primul raid aviatic românesc din Africa, efectuat cu 3 avioane ICAR ale ARPA; în Cel de-Al Doilea Război Mondial a activat ca pilot-șef la Școlile militare de aviație de la Popești-Leordeni și de la Alexandria, apoi ca pilot de încercare la Industria Aeronautică Română (IAR) de la Brașov; ca pilot de elită al LARES (compania de aviație Liniile Aeriene Romane), a fost pilotul personal al lui Ion Antonescu; după 1945, a reușit să fugă din țară pe cale terestră, ajutat de către americanii din Comisia Aliată de Control a SUA; în Franța a servit ca pilot de linie la Air France; a fost decorat cu Legiunea de Onoare; a efectuat 30.000 de ore de zbor, pilotând peste 70 de tipuri de avioane; a fost primul aviator român care a pilotat avioane de linie cu motoare turboreactoare în curse internaționale; a fost unul dintre cei mai longevivi piloți, zburând 41 de ani.



reconfort și-mi ajunge. Să fie liberă, puternică, independentă este singura salvare care îi este dată femeii.

– E clar. Ești complet răvășită. Traversezi un seism existențial și o mare criză sufletească. Mițico, un pian neîntrebuințat se dezacordează cu timpul. De ce să refuzi armonia și aspirațiile pe care le-a pus în tine Dumnezeu, pentru a te desăvârși ca ființă?

– Măndițo, nu știu nici eu ce criză traversez în momentul de față, dar am destule litigii și probleme cu Dumnezeu, unele chiar curente, altele rămase în suspensie, pentru ca să mă mai complic cu un bărbat.

– Cum o să te descurci cu întreținerea și cu creșterea fratelui tău din salariul mai mult decât modest de funcționară, după ce ai trăit într-un lux exorbitant vreme de șapte ani de zile? O viață cu buget inexistent e o viață moartă, te avertizez. Se poate supraviețui o vreme, nu, însă, la nesfârșit. Ionel îți poate oferi și siguranță financiară și toată libertatea de care ai nevoie, pentru a te împlini.

– Când mi-a purtat mie cineva de grijă? N-am putut conta cu adevărat decât pe mine. Unicul lucru care m-a ajutat a fost viața din casa părintească cu ai mei care se detestau reciproc: a făcut ca viața cu Pică să nu-mi fie fatală.

– Pășești pe tăișul destinului, fii cu băgare de seamă că taie adânc! Până la suflet. Valoare nu prezintă pentru un animal biped - prefer să folosesc această sintagmă, ca să-l poată include și pe Pică-decât ceva sau cineva în care el s-a investit pe sine cât de cât. Ce-ai fost tu pentru Pică? O plească. A și spus-o. Un obiect frumos pentru care n-a cheltuit niciun sfanț, niciun efort, niciun sentiment, ca să-l obțină. Ionel, dimpotrivă și-a pus tot sufletul în tine și nu și-a precupețit averea, ca să-ți salveze viața. Așa că, crede-mă, va ști să te prețuiască, mai mult ca oricine.

– Tu, Îngerul meu Consolator, vrei să mă mut dintr-o căsătorie într-alta, din „destinul neelucidat al lui Pică” în „destinul necunoscut al lui Ionel”. Măndițo, zău așa, nu mă presa și tu atât! Știi cât mi-ar fi de greu să nu te ascult. De ce nu lași să vină singur răspunsul la mine?

– Ca să-l vezi pe Ionel și cu alți ochi decât ai tăi... Viața e o călătorie, nu, însă, una turistică. Nu poți rămâne martor ocular în propria viață. Volens-nolens ajungi să te implicii în ceea ce vizitezi și vezi...

– Și ce vrei? Iarăși altar pentru mine? Cu o inimă sfărâmată și încă rău de tot?

– Promisiunile nu se țin. De ce s-ar ține atunci promisiunile pe care celălalt le-a trădat? Jurământul de la altar nu trebuie să fie o capcană. Trebuie să-ți schimbi odată pentru totdeauna și încă din temelie optica, relativ la acest subiect. Și nu numai la el. Ai sfidat toate tabù-urile și stereotipurile epocii, în privința condiției femeilor, și cazii în capcana unor principii și precepte perimate, ca interzicerea divorțului, la care biserica și societatea au renunțat cam de mulțor. Vei sfârși prin a te emancipa și în privința asta, că la multe îl învață nevoia pe om.

– Și ce cuplu am putea forma? Unul insolit sau, în cel mai bun caz, neliniștitor. Are treizeci și patru de ani, iar eu douăzeci și patru, pentru numele lui Dumnezeu!

– Lucrurile bune, draga mea, li se întâmplă numai bărbaților care știu să aștepte și totul vine la timp pentru cine știe să nu se pripească și să ia viața așa cum e. Cu bune și cu rele. Suferi. Altfel, cum mai simți că trăiești? Treci peste toate și mergi mai departe. Fără suferință cum s-ar mai putea integra fiecare clipă a prezentului în trama timpului? Așa fac învingătorii. Și nu-L mai tot acuza pe Dumnezeu de toate câte ți se întâmplă. În viață nu e ca în avionul cu dublă comandă de la „Școala de Pilotaj”, încât Dumnezeu să poată interveni în orice moment de derivă să îndrepte lucrurile, iar consecințele unora dintre propriile alegeri și decizii fie sunt de domeniul ireparabilului, fie continuă în virtutea inerției, iar, dacă e pe-așa, vina se împarte. Ce-a fost a fost... Oamenii sunt precum copacii: în calea furtunilor și a vântului rămân în picioare numai cei mlădioși. Tu spui mereu că ai inima de piatră: ce vânt strivește o piatră? Nicio temere, așadar! Trebuie doar să nu greșești. Din păcate, în tot ce face omul are dreptul la o singură încercare. Cum zicea cineva, „viața e arta de

a desena fără radieră”. Nu e teatru cu repetiții peste repetiții, până îți iese. Uitasem să te întreb. Ce mai face Anty?

– Suportă greu despărțirea de taica-socru Mitică. Îl iubește mult. Și sunt sigură că nici lui taica-socru nu-i este ușor fără el. Mi-a scris câteva scrisori în care mi-l cere de suflet sau să-l adopte ca fiu. Anty n-ar fi zis nu, dar cum să-l dau de lângă mine? Aș muri fără el. Cel puțin deocamdată nu-l pot împărți cu nimeni și nici n-am dreptul să-l expun într-o altă căsătorie a mea, și-am mai spus-o. Îi pledezi foarte bine cauza lui Ionel, dar nu crezi că are și el, ca toți bărbații cusururile lui?

– Cu siguranță, în timp, Pică și se va părea mult mai interesant. Bătută mă zilnic, nu te plictiseai cu el nicio clipă. Iar oamenii răi, cum a fost el, sunt singurii care evoluează: devin și mai răi. Cei buni fie staționează, fie involuează, devenind și mai blegi, mai molâi. Adrenalină ioc, plictiseală cât cuprinde! Mițico, ia spune, la tine în Ardeal, nu cântau copiii „ Podul de piatră s-a sfărâmat/ A venit apa și l-a luat/ Vom face altul pe râu în jos/ Altul mai trainic și mai frumos”? Păi, exact asta e de făcut și în clipa de față.

– Cu ce și de unde putere, după câte am îndurat?

– Mă întrebi pe mine? Tu, ființa în care și-au contopit forța vitală trei nații: românii, ungurii și austriecii? Nu se poate să nu găsești în tine resursele necesare, ca să iei o decizie bună, căreia apoi să nu-i faci față. A venit vremea să te trezești! Că n-o să fiu mereu caraulă lângă tine! Până nu e prea târziu. Până-ți mai ajunge viața!

– După ce am trecut prin câte am trecut în viață să fiu atât de inconștientă? E cumplit să iei decizii de asemenea anvergură când nu dispui nici de termeni de comparație, nici de experiență și de criterii în materie de bărbați. Să mă arunc în necunoscut cu capul înainte...

– Ție și-a fost vreodată frică de înălțime?

– Nu. Doar de căderea în gol...

– Sunt absolut complementare. Și ți-ai învins-o făcând ce îți era frică să faci. Ca să te simți cât mai vie, ca să simți că trăiești, trebuie să faci ceea ce te sperie. Nu așa ai devenit pilot? Fă atunci la fel și cu frica ta de căsătorie! Mărită-te cu Ionel, ca să ți-o învingi! Nu lăsa

nicio frică să te domine! Uită-te la tine! Parcă ești speriată de bombe. Mai ții minte, îmi spuseseși odată o vorbă a lui Anty: „- Când n-ai noroc, prinde bine norocul altuia”. Ionel e norocul care ți se oferă: ia-l! Când ai căzut de pe cal, urci în șa din nou. Așa e viața!

– Ca s-o dau în bară pentru a doua oară?

– Ca s-o dai în bară de câte ori e nevoie, până când dobândești siguranța și priceperea de a călări, încât s-ajungi s-o faci cu panaș. Ionel e ardelean de-al tău, nu uita! Până și prenumele Ioan e o recomandare din partea lui Dumnezeu: în ebraică înseamnă „Dumnezeu s-a îndurat” dar și „Dumnezeu iartă”. Dacă nici acesta nu e un mesaj cât se poate de limpede de la Cel-de-Sus, apoi... A fost și numele unuia dintre cei doisprezece apostoli ai lui Iisus. Mai vrei ceva?

– Dar Petre n-a fost și el apostol și chiar piatra de temelie pe care Iisus și-a clădit Biserica, or, tocmai cu acea piatră mi-a dat Dumnezeu în cap?

– Să refuzi să-ți mai încerci norocul cu un bărbat ca Ionel e un eșec în sine. Crede și vei vedea!

– E ca și când mi-ai cere, acum, la douăzeci și patru de ani, să cred în Moș Crăciun... Habar n-am ce idee și ce imagine și-o fi făcut Ionel despre mine. Imaginea, ca și percepția, nu este realitate, ci doar miraj. Ce-o fi găsit la mine?

– Cum ce-o fi găsit? Acum chiar că mă scoți din răbdări. O fi avut raze X în priviri și putea citi ce e în sufletul tău. Frumusețea exterioară, fără cea interioară, nu face magie. Or, exact asta e punctul tău forte. Un lucru să mai știi de la mine! Nu poți trăi fără concesi. Divorț, nu, plecare pe front nu, asta nu, aia, nu. Te usuci pe picioare sub arșița principiilor. Și nu pot zice că, pe de altă parte, să nu fii conștientă de calitățile tale face parte din șarmul tău personal. Tu nu te iubești pe tine, de-aia nu poți iubi pe altcineva.

– Cum nu pot iubi pe altcineva? Îmi iubesc frățiorul, mi-am iubit mama, bunica, străbunicii, surorile.

– Eu vorbesc de o cu totul altă iubire. Cea care pentru tine pare o ușă fie blocată, fie în fața căreia te blochezi tu însăși. Iubirea e o ușă

turnantă. Ionel ți-a propus căsătorie, nu iubire, dacă asta te inhibă cumva, iar căsătoria înseamnă să împarți viața cu cineva.

– Când porți pe umeri responsabilitatea întreținerii și creșterii unui frate, îți mai arde să-ți împarți viața indiferent cu cine? De ce l-am întâlnit pe Ionel?

– Toată istoria lumii e făcută tocmai din acest soi de întâlniri. Dorite, nedorite, faste, nefaste... În viață oamenii fug fie după ceva, fie de ceva, până când cad unii în brațele celorlalți. Iubire? Ce știi eu, în fond? Sprijin și confort spiritual și material reciproc, da. Ai trăit infernul, oferă-ți acum paradisul! Ai dreptul la fericire și numai drept compensare a prejudiciului cauzat de Pică. Nu e un reviriment extraordinar? Norocul e schimbător, roata se învâрте, nu stă pe loc și nici nu merge de-a târșâitul, cum zicea Creangă, așa că întinde mâna, apucă-l, și ține-l bine!

– Mă întreb, cinstită, cum ești de la Dumnezeu, dacă nu cumva insiști atâta în favoarea lui Ionel, pentru că, salvându-mi viața și încă cu câtă cheltuială și cu cât efort, m-a îndatorat etern, iar un refuz din partea mea te-ar decepționa profund în privința corectitudinii mele.

– Are francezul o vorbă: „când înțeleptul arată Luna, prostul îi vede doar degetul”. Iartă-mă pentru cuvântul prost care nu mă caracterizează nici pe mine să-l spun vizându-te, nici pe tine să-l meriți. Atribuie-l doar proverbului, al cărui sens e de-a dreptul providențial în clipa de față. Știi, pentru multă lume, să accepți ceea ce a făcut Ionel pentru tine are semnificația luării și asumării unui angajament cât se poate de serios, reprezentând o etapă la fel de importantă, dacă nu chiar mai importantă, decât o are, într-o relație amoroasă „tradițională”, logodna ca făgăduință solemnă. În afară de asta, un pretendent e ca un taxi sau ca o trăsură pe vreme de ploaie: rarisim. Ți-o spun eu, care te cunosc din vremea în care erai încă departe de a fi „Emilia Ilie” și, cum la diferența de vârstă dintre noi două, ți-aș putea fi mamă, te rog să ascuți cu atenție cele ce am să-ți spun. Repet: ca o mamă. Termină cu indecizia asta stupidă! Mulțumește-I lui Dumnezeu, dă slujbe la biserică și ia-l de bărbat pe Ionel, până nu se satură de fițele tale!

– Fără romanță, fără alchimie, fără magie?

– Ciudată mai ești și tu! Când spui că nici nu vrei să mai auzi vreodată de măritiș, când pui problema iubirii într-o posibilă căsătorie, când dai de înțeles că ți-e frică și de una și de alta. Iubirea aduce doar suferință, iar fericit n-a făcut pe nimeni. Cine a luptat cu curajul cu care ai luptat tu, ca să-ți realizezi cariera și tânăra ta viață, poate iubi cu siguranță tot pe atât de pățimaș, numai că doar pe bărbatul potrivit, care, cât se poate de evident, este Ionel.

– În lupta despre care vorbești m-a ajutat perspectiva dobândită asupra vieții și a morții pe care ți-o dă doar zborul. Te face generos în primul rând cu propria viață, până la a renunța la ea. Te mai ajută și inconștiența tinereții. Ca pilot nu m-a încercat niciodată teama de înălțime, însă, în cazul de față, ca femeie, teama de locul înalt în societate, cu care m-ar confrunta căsătoria cu Ionel, de-a dreptul mă paralizează. Știi cum i se spune prin saloane unei văduve? Marfă deteriorată! Și ce prilej de bârfe și de dispreț aș mai fi!

– Nu-ți va rămâne decât să dai iarăși din aripi, crede-mă! Gândește-te la mine în acele momente și repetă-ți îndemnul meu: „*Zboară, Mițico, zboară!*” Și să nu te mai oprești din trăit. Fără teamă! Când Dumnezeu te lasă să cazi, o face numai ca să înveți să te ridici singură. La fel ca îngerul căzut... Kompasul tău moral îți va ajuta mereu să nu te pierzi cu firea. O femeie care a trăit ratarea primei căsătorii va ști cu siguranță să-și redobândească în cea de-a doua, dacă nu fericirea, cel puțin gustul de viață. O femeie care se mărită din dragoste și mai și reușește pe deasupra în căsnicie, există numai în romane și în filme. Femeile deștepte și normale fac un mariage de raison.<sup>26</sup> În lumea în care trăim, bărbatul e biletul de călătorie și asigurarea că ajungi cu bine la destinație. Dacă nu ține la drum, îl lași și iei altul, dacă așa e făcută viața. Nu stai pe gânduri, fiindcă timpul joacă mereu împotriva noastră. Iar „lumea e cum e și ca dânsa suntem noi”. Chiar dacă ai iubi pe cineva, sentimentele se erodează și se estompează. Destinul nostru, al oamenilor, e acela de a fi singuri...

<sup>26</sup> *Căsătorie din rațiune*, în lb. fr.

împreună. De uitat, n-ai cum să-l uiți vreodată pe Pică, că ți-a făcut prea mult rău și a mânuit asupra ta culpabilizarea, cea mai eficientă armă psihologică, cu o măiestrie fără egal. Cât despre scrupulele de văduvă în doliu, Pică nu ți-a fost soț niciodată, așa ca nu văd de ce i-ai fi tu văduvă... A fost un accident de destin și treci suverană peste el! „*Fierul ascute fierul!*” spun chinezii. Să-l iei pe Ionel de soț e următorul tău pas logic. O căsătorie o vindecă pe alta. „*Cui pe cui se scoate*”... o spune înțelepciunea umană încă din noaptea timpurilor. Draga mea, când ești în miezul lucrurilor pierzi orice perspectivă. La asta servesc sfaturile celor care te iubesc.

– Dar nu e o impostură din partea mea? Nicio viață nu se convertește în basm. Mi se face milă de Ionel și numai gândindu-mă cât rău și-ar face luându-mă de soție...

– Milă să-ți fie de tine! *Charité bien ordonnée commence par soi-même*<sup>27</sup> zice francezul și zice bine, crede-mă! Dacă ar fi să ajungă un bărbat să merite mila unei femei ar fi o premieră, te asigur, ceea ce mă îndoiesc, însă, să fie vreodată cazul. Ce? Tu l-ai cerut de bărbat sau el te-a cerut de soție? Și-apoi, v-ați mai întâlnit înainte de a-ți propune să te curteze.

– Da. Eu l-am văzut, dar el nu m-a văzut niciodată și tocmai asta mă intrigă. Ce l-a apucat așa dintr-odată? Mă pune într-o situație fără ieșire. Cu spatele la zid.

– Fă pași, că o plimbare stimulează, limpezește și ameliorează ideile. Asta face mereu o femeie. Lasă să vină ceea ce vine, trăiește clipă după clipă și dă sens la tot ce faci și simți. Ia decizia, una irevocabilă, împacă-te cu ea și asumă-ți consecințele, spunându-ți, ca Cezar, când a trecut Rubiconul: „*Alea jacta est!*”<sup>28</sup> Și fie ce-o fi, Dumnezeu cu mila! Dacă nu încerci, nu eșuezi, e drept, dar nici nu câștigi. E un nod gordian pentru tine. Taie-l!

– Nu vreau să fac un mariaj cu orice preț, doar ca să mă aflu în treabă. Iar vreo partidă care să justifice afirmațiile calomniatoare ale

---

<sup>27</sup> *Mila bine rânduită începe cu sine însuși*, în lb. fr.

<sup>28</sup> *Zarurile au fost aruncate*, în lb. lat.

Veturiei, potrivit căreia aș fi o arivistă și o manipuloare, m-ar face să-mi pierd până și stima de sine.

– De acord. Ai dreptate. Dar asta e Veturia, orice-ai face. Ionel, însă, e un om de treabă și spun asta tocmai fiindcă știu că pentru tine nu contează chiar deloc că e o partidă extraordinară din toate punctele de vedere. Vin vremuri tulburi. Ai nevoie de un bărbat alături.

– Nu vreau să fac din Ionel o mantie de vreme rea.

– Fără companie nu se poate trăi. Iar iubirea va veni cu siguranță. Nu se poate trăi nici fără ea.

– Nimeni nu m-a iubit și totuși iată-mă-s!

– Iată-te, dar numai pentru că, așa cum ai zis, i-ai iubit tu: pe mamă, pe bunici, pe străbunici, pe surori, pe Anty. Întrebarea se pune altfel: cât de adânc faci parte din viața cuiva de alt sânge decât al tău? Iubești cât încap în tine și începi să crezi că e suficient. Vine, însă, o vreme când realizezi că ai greșit, numai că e prea târziu. Vezi ce hotărăști! Te-a apucat mila de Ionel că te vrea, deși nu-l iubești... Ar trebui poate să schimbi rolul de ingenuă, care ți-a adus mereu doar lacrimi și suferință și a făcut din tine victima ideală, cu rolul de femeie războinică, puternică, rece și indiferentă.

– În situația mea, aș zice că mă aflu la o adevărată răscruce de destin, în care să alegi răul cel mai mic înseamnă să alegi, la urma urmei, tot răul. De Moga m-am debarasat scurt pe doi, l-am refuzat din prima, fără înconjur. Alegerea mea e între a-l accepta sau a-l refuza pe Goga. Nici măcar nu ne-am sărutat decât o dată.

– Ei, e totuși ceva. Dar, iartă-mi intruziunea, ce-ai simțit? Ia spune repede!

– A fost ca și când Ionel ar fi încercat să resusciteze o mumie. Căci asta și sunt. Doar gândurile îmi mai țin mintea vie.

– Draga mea, un sărut n-avea cum să declanșeze vreo tensiune sexuală între voi. Și-apoi o căsătorie se face din multiple rațiuni, nu doar din iubire ca-n filme și ca în cărți. Trebuie s-o iei așa cum vine. Cu căsătoria nimeni nu știe în ce se aventurează. Visele se spulberă, oamenii ajung să se mulțumească cu ceea ce primesc și au, într-o



viață în care atât de repede poți pierde totul și nimic nu e definitiv dobândit. În vremurile astea, cu fobia față de angajamente a bărbatilor, bucură-te că găsești unul dispus să se înhame la o căsnicie, un umăr acolo, cât să faceți front comun... Apoi n-aveți decât să lucrați la coordonare și la comunicare. Iar la ce-a fost nu te mai gândi! Nu suflă în cenușa unui foc încă nestins, fără să riști să-ți sară scânteii aprinse în ochi...

Lelița Leana le aduse pe masă ce avea mai bun pus deoparte în cămară, în intenția de a nu fi surprinsă pe nepregătite de momentul acceptării cererii în căsătorie pe care o așteptau cu nerăbdare atât ea cât și Anty și șoferul Costică. Mândița mănca în tăcere și cu poftă.

– Mai știi ceva despre Irina<sup>29</sup>?, întrebă Mișca.

– Ne-a șters pe amândouă din viața ei. Nici nu mă mai salută, pentru că am refuzat să-i urmez exemplul, rupând relațiile cu tine. Cum aș fi putut? Voi două erați doar prietene. Tu mi-ai fost și prietenă și fiică... de suflet... Noi două am putut trece, din prietenie pentru ea, peste simpatiile legionare, peste smucelile și peste aerele ei de superioritate, ea, în schimb, n-a putut trece peste afecțiunea și loialitatea dintre noi două... Și acum ce-o să faci?

– Dacă cumva îmi ia Dumnezeu mințile și mă mărit cu Ionel, vii la nunta noastră?

– La nuntă? Hmm, zise Mândița căzând pe gânduri. Nu se știe ce ne rezervă viața... Iar o fată bătrână ca mine ți-ar aduce ghinion.

---

<sup>29</sup> Irina Burnaia (1909-1997), născută Cioc, Burnaia fiind pseudonimul de pilot luat de la Burnaia, apa curgătoare care trecea pe lângă satul său natal, aflat în câmpia Burnazului; avocată în Baroul Ilfov și pilot; cea de-a doua aviatoare brevetată în România, în 1933; prima femeie care a traversat cu avionul Munții Carpați; a fost distinsă, în 1937, cu Ordinul „Virtutea Aeronautică” (cu însemne de pace); participantă la raidurile București-Ankara-Bagdad-București (1938) și București-Varșovia-Berlin-Amsterdam-Londra (1939) precum și la celebrele raiduri din Africa; începând din 1943, comandantă a „Escadrii Bugului”; a fost distinsă iarăși cu Ordinul „Virtutea Aeronautică” (cu însemne de război); după instaurarea comunismului în România, condamnată în contumacie, s-a refugiat în Orientul Apropiat (Iran, Liban), iar apoi în Elveția; căsătorită cu Traian Udrinsky.

Și-apoi Dumnezeu știe pe unde voi fi atunci. Poate voi zbura, însă, cu sufletul, fii sigură, îți voi fi alături. Știi, Mițico, nu cred că ți-am povestit: prin anii '20, pe când lucram ca funcționară la A.S.T.R.A., am avut un șef atât de afurisit, că m-a dezgustat până și de ideea de măritiș. Am fost și eu cerută în căsătorie în câteva rânduri: piloți celebri, ba chiar și un industriaș din California! N-am fost sensibilă decât la farmecul unuia singur, pilot și el, dar a căzut la datorie, în 1931, aproape de București. I se spunea „Lyndberg-ul român” , îl chema Romeo și-mi cânta la ureche romanța „Smaranda e cea mai frumoasă”. După cum vezi, am fost și eu odată Julieta cuiva. M-am măritat, însă, cu parașutismul și cu pilotajul. Zborul e unica mea pasiune. Prin el am fost mereu cum nu se poate mai aproape de Dumnezeu. Cu excepția lui Romeo, bărbaților le-a fost acordată o singură șansă de a se reabilita în ochii mei: fratele meu geamăn, Panait, e o adevărată comoară. În rest, cu Dumnezeu înainte! Îmi omor timpul, adică trăiesc, ca s-ajung cât mai repede la El...

– Încă de când te-am cunoscut mă tot întreb dacă voi fi oare vreodată în măsură să-ți arăt cât de recunoscătoare îți sunt și cât de tare te iubesc pentru tot ce ai făcut și însemni pentru mine...

– Recunoștința, de ce? Iubire ca între fiică și mamă sau ca între prietene, da. Problemele tale m-au ajutat să mă îndepărtez de problemele mele, așa, că, așa zice, ne-am susținut reciproc. Acu gata cu vorba! Vizitele la bolnavi trebuie să fie scurte. Te las, scumpa mea, că mă așteaptă războiul și, unde mă duc eu, am toate șansele să ajung cât nici nu gândești la Doamne-Doamne. O să încerc să-L înduplec în ceea ce te privește, așa că speră!

– Doamne ferește! Vezi, râzi de mine, dar și tu spui prostii. Te pup pe suflet, scumpa mea prietenă!

– La fel și eu! Ascultă-mă și nu-ți irosi frumusețea și viața, că sunt daruri dumnezeiești! Ai dreptate când spui că numai nebunii și oamenii nerezonabili își fac planuri de viitor în vreme de război. Se și zice în popor că i se taie gâtul cocoșului care cântă prea devreme. Ce ți-am spus, ți-am spus ca o mamă. Orice chinuri îi sunt date omului trebuie să le ducă: sunt fie ale facerii, fie ale prefacerii, adică

ale evoluției... Trage aer în piept, mărită-te cu Ionel și mergi mai departe, ca o adevărată supraviețuitoare ce ești! Și învață o dată, pentru numele lui Dumnezeu, să surâzi din interior!

S-au îmbrățișat cu ochii în lacrimi. Apoi Măndița s-a instalat alături de Costică, iar mașina a demarat în trombă.

– Ce forță a naturii!, își spuse Emilia privind îndelung în urma lor. În cei șapte ani de prietenie mi-a dăruit toată îndrumarea, atenția, îngrijirea și afecțiunea de care propria mamă m-a privat „ în cei șapte ani de acasă”, cei care îi dau copilului puterea să înfrunte mai târziu viața și lumea. Și ce minunăție de om! Câtă distincție! Întruchiparea unui „G” la puterea a treia: geniu, generozitate, gentilețe. Doamne, ia-o în paza ta! O legendă vie ca ea trebuie să rămână în viață. Cu părul ei împletit ca o coroană deasupra capului este însăși imaginea „Reginei Văzduhului”, cum au numit-o Octavian Goga, Nicolae Iorga, Adrian Maniu, Constantin Bacalbașa și mulți alți corifei ai neamului românesc. Și ce șansă extraordinară pentru mine să-i fiu o prietenă atât de apropiată, să o simt ca pe o mamă. Am trăit atâtea momente încărcate de mare emoție împreună! Până și azi, cu avântul ei oratorico-liric, mai că nu mi-a lăsat altă șansă decât să-i spun „da” lui Ionel. Nu e de mirare că Măndița n-are „pereche” . Cine s-ar încumeta să se urce lângă icoana ei?

Întoarsă în cameră, rămasă singură și pe gânduri, reflectând la viitorul ei alături de Ionel, îi veni vag în minte primul fior al iubirii, care o încercase cu Ștefan, apoi prima tresărire de senzualitate, care, culmea, nu i-a fost trezită de către „irezistibilul mascul feroce” Petre Ilie, ci de către un bărbat de celuloid pe care îl „întâlnise” în filmul american „Șeicul”, Rudolf Valentino. Realizase, însă, instantaneu, și că iubirea avea culoarea și intensitatea incendiului: aurește și aiurește universul interior ... Un foc de paie... Un foc bengal... Nimic mai mult...

Afară se lăsa o noapte neagră.

## Ultimul zbor spre eternul albastru

După război, strălucirea vieții ei presărată cu atâtea realizări extraordinare pălește și se spulberă ca petalele de cireș în furtună.

Întoarcerea de pe front îi rezervă o imagine crudă a țării sale: zdrobirea unei societăți imperfecte dar viabile, presiunea comunismului întinsă mult dincolo de granița legalității, infiltrarea brutală a intereselor Moscovei în viața politică și în mentalul societății. Lasă în urmă ororile războiului dar găsește frică, ură, teroare și șantaj.

Toate reperele traiului anterior sunt anihilate. Smaranda își găsește cu greu o cameră de închiriat, suferă în absența mijloacelor de subzistență și apelează la rude pentru a se putea hrăni și întreține.

Faptele în folosul țării de pe frontul de est, ca voluntară cu inima bravă și cugetul împletit cu dragostea de neam nu mai pot prilejui motiv de mândrie, ci mai degrabă de profundă îngrijorare.

Pur și simplu nu poate ignora ceea ce se petrece, nu poate sta deoparte. Nu este în firea ei. Indignată de ceea ce se petrece în țară, protestează împotriva falsificării alegerilor din noiembrie 1946, semnând, alături de alte personalități, un memoriu care a fost trimis Comisiei Aliate de Control. Din păcate, acest document ajunge în posesia delegației sovietice.

Începe prigoana. Se ascunde pe la rude și prieteni, fiind căutată de agenții securității. Mai mulți membri de familie și numeroși prieteni și simpatizanți au de suferit, dar toți cei care o cunosc acceptă riscurile și o ajută să scape de hăitătorii ei. Unii plătesc cu ani grei de închisoare ajutorul și protecția pe care i le oferă, alții „dispar” pur și simplu.

Este acuzată că, deși a deținut informații despre unii membri ai organizațiilor subversive *Sumanele Negre*, *Mișcarea pentru*

libertate și Haiducii lui Avram Iancu, ca și despre intențiile și activitățile lor, nu a informat autoritățile.

În dosarul nr. 9/1946 al Curții Militare de Casație și Justiție (constituită ca instanță de fond) în care se regăsește într-un grup de 90 de inculpați, se reține sentința pronunțată în contumacie în data de 18 noiembrie 1946: (condamnarea), „la 2 ani închisoare corecțională și 50.000 lei cheltuieli de judecată, pentru omisiunea denunțării complotului...”<sup>30</sup>.

Într-o țară profund răscolită de cutremurul politic declanșat de aserviții bolșevismului, doar aripile trecutului cu străluciri de neșters o mai poartă pe Smaranda departe de „gheara” celor nerecunoscători, orbiți de „roșii lumini născute în Est”.

Nu toți semenii ei șterg cu radiera obtuză a comunismului forțat amintirile, respectul și admirația ce-i leagă de această legendă (încă) vie. Alături de un șir dureros de lung de oameni nobili ai acestor pământuri amenințați cu dezonoarea și aprigi suferințe de zbirii noului regim, Smaranda ia calea pribegiei amare printre oamenii încă demni ai neamului ei.

Se ascunde ca o sălbăticiune – în locul de baștină, în împrejurimile Iașiului și Botoșaniului, în Ardeal. Tremură pentru viața ei, care pâlpâie din ce în ce mai stins. Trupul firav, atât de îndrăzneț expus pe altarul performanțelor absolute, îi „spune” că a obosit. Odinioară profilat pe cer sub corola albă a parașutei, venind spre pământ în contururi din ce în ce mai largi, trupul ei începe să se micșoreze și prinde a se desprinde, nefiresc, de pământul pe care aterizase de atâtea și atâtea ori, triumfătoare.

Dincolo de legende, presupuneri voit optimiste și zvonuri fără credit, Smaranda Brăescu va muri, sub nume de împrumut, în strai monahal, pururi iubitoare a lui Dumnezeu.

Se va stinge în taină undeva în apropierea Clujului transilvan, pe pământul țării purtate mereu în suflet, sub ia cu flori și motive românești fără vârstă.

---

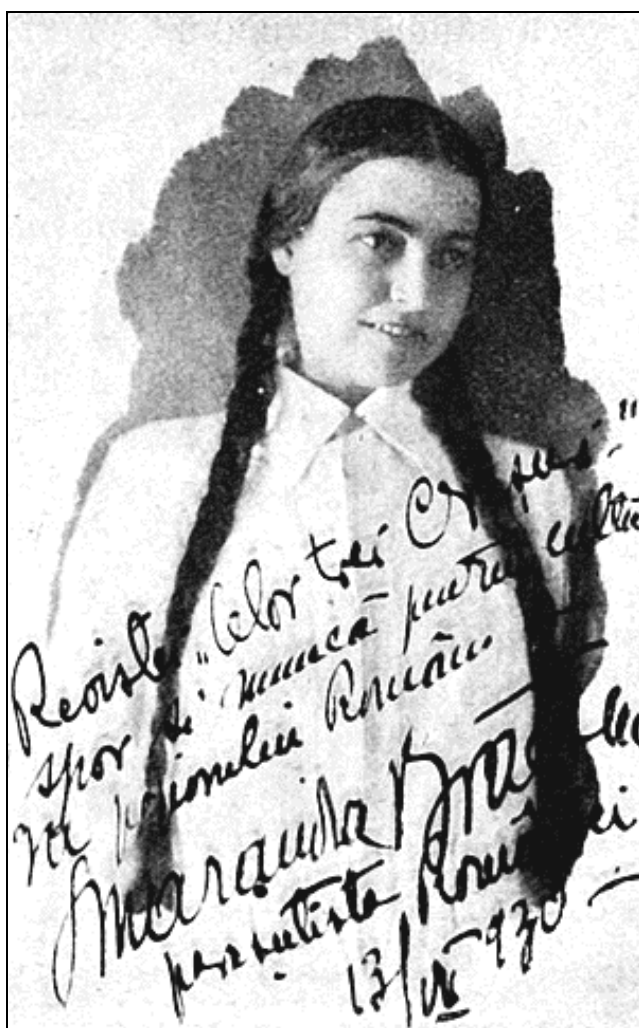
<sup>30</sup> N.I.Staicu-Buciumeni, op. cit., pag. 199

O boală necruțătoare ne-o răpește la vârsta la care merita să culeagă laurii pentru o viață absolut extraordinară. Clujul – pe cerul căruia strălucise cândva ca o regină a văzduhului, o primește spre veșnică odihnă în frământata sa țărână.

Există acum și aici, în capitala Transilvaniei, un loc de veci înnobilat cu numele ei. Cei care îl caută, îl pot afla. Cei care îl știu, pot spune: nu este locul ei de veci, este un „cuib”.

„Cuibul” din care amintirea ei poate renaște oricând în inimile noastre și pe cerul pe care l-a iubit atât de mult și de înalt.

Totul este să vrem să ne amintim.



## UN DRUM SPINOS SPRE RECUNOAȘTERE

Până în anul 2016 aveam informații destul de puține despre Smaranda Brăescu: a fost prima parașutistă din România, a stabilit recordul mondial de înălțime la salt cu parașuta la Sacramento, California și... cam atât.

La una dintre întâlnirile avute cu prof. dr. Tudor Sălăgean, directorul Muzeului etnografic al Transilvaniei, acesta m-a întrebat dacă știu că Smaranda Brăescu este înmormântată la Cluj-Napoca, în Cimitirul central. Am fost surprins de informația respectivă și în acest sens, m-a pus în legătură cu dl. Cristofor Filipaș de la Direcția de cultură a Primăriei Cluj-Napoca.

Am mers la Primărie, am vorbit cu domnul Filipaș care mi-a recomandat cartea domnului gl. dr. Neculai Staicu-Buciumeni „Anii de glorie ai Smarandei Brăescu” și mi-a povestit despre demersurile făcute de acesta, la autorități, de existența unui proiect de ridicare a unei statui a eroinei.

De aici a plecat documentarea mea, continuând cu achiziționarea cărții de pe internet, stabilirea unei legături care s-a transformat într-o prietenie cu prof. dr. Tudor Sireteanu, membru corespondent al Academiei Române și nepot al Smarandei Brăescu. Domnia sa împreună cu regretata Ana-Maria Sireteanu, sora acestuia, au scris o carte de referință „Jurnalul celebrei Smaranda Brăescu”.

Ulterior, am identificat locul de veci în Cimitirul central clujean Parcela IIB, nr. 1550, dar nu mai există nici măcar ultimul nume sub care s-a ascuns la Cluj, de Maria Popescu. Locul a fost concesionat familiei Szasz Gerone, până în 2010.

Deși, între timp s-au făcut demersuri pentru construirea unui monument în acel loc și s-a solicitat încetarea contractului de concesiune, acesta a fost prelungit, iar familia Szasz a refuzat categoric deshumarea pentru ca rămășițele pământești ale Smarandei să-și găsească alt loc.

ARPIA Cluj a solicitat Primăriei municipiului Cluj-Napoca, administrator al Cimitirului central, identificarea și eliberarea unui Certificat de urbanism pentru un loc în care, să fie ridicat un monument în cinstea eroinei care nu avea niciun semn al prezenței sale în acest loc de veci.

Cimitirul central fiind clasat de Ministerul culturii ca Monument istoric de categoria B, pentru construirea monumentului aveam nevoie de avizul Comisiei zonale a monumentelor istorice, for decizional pentru trei județe: Cluj, Sălaj, Bistrița-Năsăud și care avea ședințe de analiză a solicitărilor o dată pe lună, cu loc de desfășurare în principal, la Cluj-Napoca. Președintele acestei comisii era arhitectul controversat, potrivit presei sibiene, Szabolcs Guttmann care în trei rânduri, sprijinit fiind cu multă ardoare de o parte a membrilor comisiei, s-a opus categoric eliberării unui aviz favorabil construirii monumentului.

La ultima dezbatere a solicitării ARPIA Cluj, m-a însoțit ziaristul Remus Florescu de la ziarul „Adevărul”, consemnând în articolul său „DISPREȚUL STATULUI ROMÂN PENTRU PRIMA FEMEIE PARAȘUTIST A LUMII. CUM A AJUNS EROINA SMARANDA BRĂESCU SĂ NU AIBĂ DUPĂ MOARTE NICI MĂCAR CRUCE LA CĂPĂTÂI” 10 martie 2016, 13:16

Nu se putea obține dreptul de a amplasa o cruce pe mormântul unde se aflau osemintele Smarandei, întrucât familia Szasz, deținătoarea concesiunii, a refuzat, dar s-a găsit un compromis: s-a obținut un certificat de urbanism pentru amplasarea unui monument funerar în zona de la intrarea în cimitir, unde acum este un mic spațiu unde se află o jardineră dărăpănată și trei băncuțe.





*Monumentul Smarandei ar înlocui această jardiniară.*

*Foto: Remus Florescu*

## **Un monument pentru Smaranda**

Pentru a primi autorizație de construire, ARPIA a cerut avizul Comisiei Zonale a Monumentelor. La ultima ședință, care a avut loc joia trecută, președintele ARPIA Cluj și inițiatorul proiectului, căpitanul comandor în rezervă Laurențiu Buzenchi, a încercat să-i convingă pe arhitecții din comisia prezidată de Guttman Szabolcs de necesitatea unui monument funerar dedicat Smarandei Brăescu. Răspunsul Comisei, care a venit ieri, a fost identic cu cel dat la prima ședință de consultare, care a avut loc în urmă cu o lună: nu e oportună amplasarea monumentului funerar la intrarea în cimitirul

central al Orașului. Arhitecții nici nu s-au uitat la monumentul funerar: un soclu dreptunghic, cu un basorelief de 1,80 metri înălțime, alături de care să fie o pală în poziție verticală, pe care apare tricolorul. „Nu e ceva ostentativ, nu obturează nimic și nu deranjează pe nimeni, mai ales că imediat deasupra sunt amplasate trei obeliscuri de câte 4 metri. În plus, ne-am luat angajamentul să și aranjăm micul spațiu, băncile și zona imediat adiacentă”, a explicat Buzenchi. El a reușit să convingă 4000 de studenți și personalități precum Dumitru Prunariu, primul român care a ajuns în cosmos, sau rectorul UBB, Ioan-Aurel Pop, să sprijine proiectul.

## Interzisă în cimitirul cu 390 de monumente

Arhitecții din Comisia Zonală a Monumentelor sunt de altă părere. „Ne-am dori cu toții să existe un astfel de monument la Cluj al Smarandei Brăescu, dar să fie amplasat într-un loc legat de meseria acestei personalități: în aeroportul internațional sau în sensul giratoriu de la intrarea în aeroport”, a explicat Guttman pentru „Adevărul”.

Întrebat de ce nu se dorește amplasarea în cimitir a monumentului, președintele Comisiei a susținut: „În cimitirul istoric există 390 de monumente și se mai doresc 150. Zona e deja suprasaturată de monumente și nu e oportun să se construiască altele.

Din păcate la nivel de primărie nu există o echipă care să gestioneze proiectele de patrimoniu, atât la cimitir cât și peste tot în oraș”. Guttman e de acord să se amplaseze doar o plăcută memorială undeva pe o alee adiacentă, care să indice că osemintele Smarandei Brăescu sunt îngropate în mormântul pe care scrie Szasz Gerone. Locul dorit de ARPIA, Guttman vrea să-l păstreze liber. El mai susține că e nevoie de un studiu pentru a se stabili o modalitate de indicare a mormintelor personalităților înmormântate în cimitirul central.

## O mare personalitate a României și a Clujului

De cealaltă parte, Buzenchi susține că locul potrivit pentru monumentul funerar este în zona de la intrarea în cimitir pentru că: „e o mare personalitate a României și a Clujului și merită un loc vizibil, în plus, acolo avem aprobarea primăriei, care e administratorul domeniului public al cimitirului. Am aflat că sunt 12 monumente funerare în cimitir ale unor persoane care nu sunt înmormântate aici, e un motiv în plus să facem un monument pentru Smaranda Brăescu, care este înmormântată aici”.

Pe 30 martie 2016 am trimis Comisiei naționale a monumentelor istorice contestația la decizia Comisiei zonale, în care desființăm argumentele care au dus la refuzul avizului, după cum urmează:

„Asociația Română pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii Cluj, contestă prin prezenta, decizia Comisiei Zonale a Monumentelor Istorice nr. 3, de a nu aviza construirea monumentului închinat memoriei Smarandei Brăescu în Cimitirul Central din Cluj-Napoca, unde ea a fost înmormântată.

Considerăm că motivația refuzului este lipsită de temei legal și în general nu privește inițiativa noastră:

Dosar nr. 89/04.02.2016:

„Soluția afectează spațiul de primire în cimitir și este împotriva regulamentului de construire în cimitir” – la o studiere atentă a dosarului, se poate observa din documentele depuse, că este vorba despre reamenajarea unui mic parc, aflat acum într-o stare neconformă, și amplasarea monumentului în această zonă. Ne-am adresat comisiei pentru că este în atribuțiunile ei să mărească regimul de înălțime, impus pentru morminte de altfel, de la 1,2 m la 1,8 m.

„Cimitirul este monument istoric (cu numeroase morminte clasate individual ca monument istoric) și există zone de protecție edificate” – de acord; considerăm că monumentul propus vine să întrească și să îmbogățească cimitirul.

„Se vor prezenta locații urbanistice posibile în cadrul urbei” – dincolo de lipsa vocabularului adecvat, comisia nu a reținut că Smaranda Brăescu a fost înmormântată în Cimitirul Central, unde nu are niciun semn al trecerii ei în eternitate. Mai mult decât atât, administratorul legal al acestui domeniu public, respectiv Primăria Cluj-Napoca, a eliberat Certificatul de urbanism pentru acest loc.

„Se poate marca mormântul inițial” – inexact, familia care are în concesiune locul de înmormântare al Smarandei Brăescu, refuză acest lucru.

Dosar nr. 101/03.03.2016:

1. „Amplasamentul propus este locul de intrare în cimitir”- am explicat mai sus că această motivație este incorectă.

2. „Se recomandă amplasarea mormântului aviatoarei Smaranda Brăescu, în zona eroilor, sau chiar în fața aeroportului” – contestarea acestui „argument” pentru aviz negativ, îl regăsiți mai sus.

3. „Spațiul de intrare în cimitir are o conformare istorică și nu poate fi restructurat aleatoriu” – din documentele prezentate în dosar este evidentă starea de degradare a zonei și propunerea noastră este de reamenajare discretă, respectând suprafețele, destinația principală și punerea ei în valoare, mai ales ca este vorba de intrarea în Cimitirul Central din Cluj-Napoca, monument istoric de categoria B, vizitat de zeci de mii de turiști anual.

Monumentul, care dorește să redea demnitatea și onoarea Smarandei Brăescu, personalitate română de talie mondială, va aparține tuturor clujenilor, deși, dacă aprobați, va fi construit prin eforturile membrilor Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii Cluj.

Menționez, că acest proiect este sprijinit de: acad. Ioan-Aurel Pop – rectorul Universității Babeș-Bolyai Cluj-Napoca, gl. lt. (r.) dr. ing. Dumitru-Dorin Prunariu – membru de onoare al Academiei Române, Valentina Baștan – președinte al Fundației „Gl. Grigore Baștan”, dr. ist. Tudor Sălăgean – directorul Muzeului Etnografic al Transilvaniei, dr. ist. Ovidiu Munteanu – șef secție Muzeul Național

de Istorie al Transilvaniei, dr. ist. Vasile Lechințan, Asociația Euroavia Cluj, Organizația Studenților Economști din FSEGA Cluj, Asociația „Avram Iancu” Cluj. Sunt în curs de redactare documente de adeziune ale studenților universităților clujene, în total peste 50.000 de susținători. ”

Comisia națională a monumentelor istorice a respins contestația ARPIA Cluj cu votul unanim al celor 5 membri care „nu au fost de acord cu locul desemnat construirii”, cu toate că exista un Certificat de urbanism eliberat de Primăria Cluj-Napoca!!!

Revoltați fiind și pentru că urma numirea membrilor comisiilor zonale pentru următorul mandat de 3 ani, am scris celor doi miniștri ai culturii din acest interval de timp:

„Către,

EXCELENȚA SA, DOMNUL VLAD ALEXANDRESCU  
MINISTRUL CULTURII

Vă rog să-mi permiteți să mă prezint, sunt căpitan comandor de aviație (r.) Laurențiu Buzenchi și vă scriu în calitate de președinte al Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii Cluj, care și-a propus o reparație morală, absolut necesară, de a ridica un monument închinat Smarandei Brăescu, personalitate română de talie mondială, acolo unde ea a fost înmormântată, în Cimitirul Central din Cluj-Napoca. În prezent, poate și prin vitregiile vremii, nu se află niciun semn al trecerii ei în eternitate.

Precizez că: Cimitirul Central din Cluj-Napoca este declarat monument de categoria B, este administrat de Primăria municipiului, care prin eliberarea Certificatului de Urbanism și-a dat acordul pentru locul viitorului monument.

Pe acest motiv am avut trei întâlniri cu Comisia zonală a monumentelor istorice nr. 3, pentru județele Cluj, Bistrița-Năsăud și Sălaj: o consultare și două solicitări de aviz. Am rămas profund decepționat de lipsa de profesionalism și reaua voință pe care au manifestat-o membrii acestei comisii. În atașament găsiți Contestația pe care am depus-o la Comisia Națională a Monumentelor Istorice.

Consultând componența, am constatat ca dl. arh. Guttmann Szabolcs, președintele comisiei nr. 3, adversarul înverșunat al proiectului nostru este membru „plin” al acesteia.

Lipsa de profesionalism, dincolo de documentele emise s-a demonstrat prin:

- atitudinea față de solicitant: parcă am fost un acuzat în fața Inchiziției;

- neconsultarea documentației pusă la dispoziție – Arnold Makalik, cu dosarul în mână, care conținea documentul: „cum vă permiteți să vă prezentați în fața comisiei fără Certificat de Urbanism”, „ce vrea Zamfir, ăsta, cu schița asta? Ce l-a apucat?” (este vorba despre prof. dr. arh. Romulus Zamfir, până de curând decanul Facultății de Arhitectură a UTCj, realizatorul documentației);

- folosirea de argumente care nu aveau legătură cu subiectul propunând-se oricare alt loc, numai în Cimitirul Central NU, aruncarea în derizoriu și în trivial – arh. Guttmann Szabolcs: „nu sunt WC-uri în cimitir și dumneavoastră vreți să construiți un monument?”;

- nici o referire la legislația care le reglementează activitatea – la reproșul meu că nu este invocată nicidecum legislația în „acordarea Avizului nefavorabil”, mi s-a răspuns ca nu au nicio obligativitate în acest sens, mai mult decât atât, sunt niște păreri personale;

- au uitat ca fac parte dintr-o comisie a Statului Român;

Reaua voință:

- arh. Guttmann Szabolcs: „sunt inventariate trei sute de monumente și sunt în curs încă cincizeci și mai vreți încă unul? Este prea mult”...?!

- Arnold Makalik: „sunt 12 monumente în cimitir fără ca personalitățile respective să fie înmormântate aici” – cu atât mai mult susținem noi, că acest monument trebuie să fie ridicat în memoria Smarandei Brăescu, înmormântată în Cimitirul Central;

- o doamnă, pe care nu am identificat-o, membră a comisiei mă întreabă tendențios: „ce se ascunde în spatele insistenței dumnea-

voastră de a construi acest monument tocmai aici?” – noi ne întrebam ce se ascunde în spatele opoziției înverșunate a comisiei.

Dincolo de componența etnică a comisiei, care are importanța ei în deciziile luate (vedeți și cine a numit componența acestor comisii), cred că este necesară modificarea periodică a membrilor comisiilor pentru că eu cred că are loc un troc: dacă vrei să-ți votez proiectul pe care-l susții, atunci și tu votezi cum dorim noi.

În condițiile în care s-a mărit numărul membrilor comisiei, iar decizia ei devine obligatorie, consider că trebuie să vă consultați temeinic și să luați decizia cea mai corectă vizavi de numirea noilor comisii.

Stimate domnule ministru, vă rugăm să ne iertați că v-am aglomerat cu argumentele noastre și v-am răpit un timp prețios. Consider că a fost de datoria noastră cetățenească să vă informăm despre starea de lucruri din Comisia zonală a monumentelor istorice nr. 3.

În încheiere, vă rog să ne permiteți să vă asigurăm de adâncul nostru respect,

Cluj-Napoca 04.04.2016

Președintele ARPIA CLUJ

Cpt. cdr. av. r. Laurențiu Buzenchi”

„Excelenței sale,

doamna CORINA IOANA ȘUTEU

MINISTRUL CULTURII

Vă scriu cu strângere de inimă și un imens sentiment de insatisfacție, provocat de respingerea Contestației, la deciziile Comisiei Zonale a Monumentelor Istorice Nr. 3 Cluj – Sălaj – Bistrița Năsăud, pe care ARPIA Cluj a înaintat-o Comisiei Naționale a Monumentelor Istorice.

Solicitarea noastră de a construi un monument închinat Smarandei Brăescu, personalitate română de talie mondială, în Cimitirul Central din Cluj-Napoca, acolo unde ea a fost înmor-

mântată, a fost aprobată de administratorul domeniului public, respectiv Primăria Cluj-Napoca, dar respinsă de Comisia Zonală a Monumentelor Istorice Nr. 3, cu o motivație puerilă.

Contestația, înregistrată la Registratură cu nr. 1743/01.04.2016 și la DPC cu nr. 1762/04.04.2016, a fost discutată de către Comisia Națională a Monumentelor Istorice pe data de 25.04.2016.

Dezamăgirea noastră este provocată în primul rând de faptul că nici acum, după aproape 3 luni, nu am primit documentul de respingere a contestației însoțit de motivația corespunzătoare, precum și de „argumentația” pe care am primit-o prin telefon de la un domn, care nu s-a prezentat de la DPC, identică celei prezentate de către domnul Guttmann Szabolcs-Istvan, președintele Comisiei nr. 3, în discuțiile oficiale pe care le-am avut cu domnia sa. Mai mult decât atât, domnul Guttmann Szabolcs-Istvan, făcând parte și din Comisia Națională a Monumentelor Istorice, aflat deci în incompatibilitate, și-a judecat contestația la propria decizie.

Vă anexez scrisoarea trimisă domnului Vlad Alexandrescu, fost ministru al culturii privind noile comisii care trebuiau nominalizate în acea perioadă, precum și contestația ARPIA Cluj trimisă Comisiei Naționale a Monumentelor Istorice.

Aș mai face o observație, absolut întemeiată, analizați vă rog structura etnică a comisiei nr. 3, profesionalismul lor, în comparație cu marile personalități, în domeniile vizate din cele trei județe, precum și modalitatea în care au fost selectați și propuși membrii comisiei. Ar mai fi un domeniu de interes în studierea avizelor date/respinse în ultimii ani și construcțiile care s-au făcut în perimetrele protejate, cel puțin în Cluj-Napoca.

Cu speranța că vocea noastră va fi auzită,

Vă rog să-mi permiteți să vă urez mult succes în noua funcție și să vă asigur de adâncul meu respect,

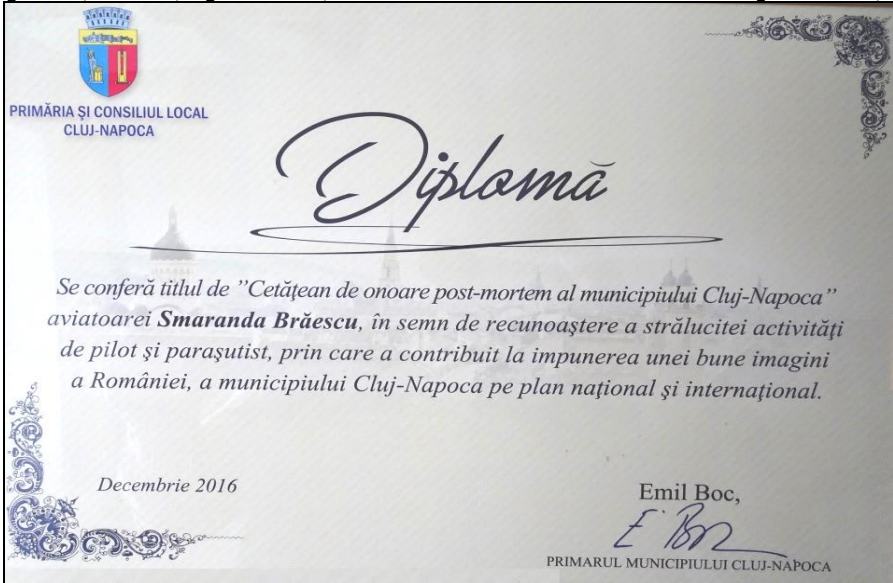
Cluj-Napoca

21.07.2016

Președinte ARPIA Cluj Cpt. cdr. av. r. Laurențiu Buzenchi”



După o amplă discuție în Consiliul director al ARPIA Cluj, am luat împreună decizia de a porni o campanie națională de recunoaștere a „Reginei Aerului” Smaranda Brăescu, făcând demersuri și obținând titlul de „Cetățean de Onoare post mortem” al municipiilor Cluj-Napoca și Galați, precum și Emblema de Onoare a municipiului Iași.



I-am sprijinit pe colegii noștri de la Tecuci și Bârlad cu documentația necesară pentru obținerea titlului de „Cetățean de Onoare”.

Am avut și refuz din partea Primăriei Satu Mare, unde Smaranda Brăescu a suferit un accident cumplit la un miting aerian, fiind nevoită să stea în spital șase luni și încă trei luni pentru recuperare, considerând că nu este relevantă pentru ei activitatea eroinei!



*Bustul Smarandei Brăescu de la Bârlad*



*Monumente din comuna natală Buciumeni*



*Medalie aniversară realizată de ARPIA „SMARANDA BRĂESCU” CLUJ  
Design col. ing. Mircea Grava*

## BATALIONUL 53 COMANDO „SMARANDA BRĂESCU” BACĂU

Batalionul s-a înființat în 1990, iar la 9 iunie 1996 i s-a acordat drapelul de luptă și denumirea onorifică de „Smaranda Brăescu”. Din decembrie 2009 a fost inclus în Regimentul 1 Operații Speciale.



ROMFILATELIA 2021

## IN MEMORIAM



În anul 2017 ARPIA Cluj, cu sprijinul nemijlocit al Primăriei Cluj-Napoca, a obținut Certificat de urbanism pentru construirea monumentului închinat Smarandei Brăescu, identificând un spațiu lipsit de obligații, în vecinătatea locului unde ea a fost înmormântată, în apropierea aleii care străbate Parcela II.

Prof. dr. arh. Romulus Zamfir, la acel moment încă decan al Facultății de arhitectură a Universității Tehnice Cluj, a adăugat la seria operelor pe care le-a construit, o capodoperă arhitecturală. A conceput un mic sanctuar pe o platformă, proiectând două borduri suple dar ferme care conduc spre monumentul format din două secțiuni din bazalt negru: cea inferioară care conține imaginea ei și informația de vârf a realizării Smarandei Brăescu, recordmană absolută la saltul cu parașuta în 1932 la Sacramento – California și cea superioară, mai zveltă, despărțită de o fantă circulară, care reprezintă sacrul, având în basorelief o cruce.





Pe spatele monumentului este consemnat: *Acest monument a fost construit de Asociația Română pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii Cluj, președinte Cdr. av. r. Laurențiu Buzenchi, cu sprijinul Dr. arh. Romulus Zamfir, Cpt. av. r. Iuliu Pop, Iuliu Dârjan, ing. Teofil Câmpean, ec. Ulise Blaj, ing. Ovidiu Turcu, cpt. cdr. av. r. Dumitru Gurgu, Cătălin Florea, Valentin Stoi, S.C. Destine Broker. Constructor Lucian Hodrea 02.11.2018.*

La ceremonia de dezvelire și sfințire a monumentului au participat: din partea Ministrului Apărării Naționale – gl. mr. dr. Nicolae Lupulescu, reprezentanți ai Primăriei Cluj-Napoca conduși de City managerul Gheorghe Șurubaru, ai Diviziei 4 Infanterie „Gemina”, ai Bazei 71 Aeriene „Emanoil Ionescu” Câmpia Turzii care au asigurat garda de onoare și drapelul de luptă, Andrei Andreicuț – Mitropolitul Clujului, Vadului și Feleacului care a oficiat slujba de sfințire și pomenire, Episcopul unit al Clujului și Gherlei, regretatul Florentin Crihălmeanu, membrii ai Aeroclubului României, Asociației Parașutiștilor din România, Fundației „Baștan”, membrii ARPIA Cluj, un numeros public precum și reprezentanți ai mass-mediei locale și centrale.

După o idee a ARPIA Cluj și o discuție amplă cu directorul de atunci al Studioului cinematografic al Armatei, col. Cornel Mituț, devenit apoi membru al asociației noastre, a rezultat realizarea unui documentar de excepție în trei episoade, dedicat Smarandei Brăescu, denumite astfel: „Foșnet de mătase albă”, premiat la Festivalul internațional al filmului documentar de la Varșovia (locul III), „Nu mă voi întoarce niciodată din drum” și „Prigoana. Parcela IIB. Locul 1550”.

S-au scris cărți și articole, s-au înălțat monumente în comunele Buciumeni și Bârlad, o unitate militară din Bacău a fost denumită „Smaranda Brăescu”.

Asociația Română pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii „Smaranda Brăescu” Cluj, împreună cu asociația națională, care s-a lasat greu convinsă, a inițiat o serie de proiecte de marcare a dublei aniversări a recordurilor Smarandei Brăescu de salt cu parașuta de la înălțime:

- Editarea acestei cărți;
- Editarea unui număr aniversar al revistei „AERONAUTICA” în limba română și engleză;
- Realizarea unei medalii comemorative;
- Ridicarea câte unui bust al eroinei la Cluj-Napoca și Bistrița;
- Organizarea unui eveniment de anvergură națională pe 2 oct. 2021, la aniversarea a 90 de ani de la primul record mondial doborât, cel feminin, de salt cu parașuta de la înălțime, împreună cu Academia Română, Ministerul Apărării Naționale sau Universitatea Babeș-Bolyai Cluj, la care să fie invitați reprezentanți ai Președenției României, Guvernului, ambasadelor statelor cu care Măndița a avut tangențe directe Germania, Anglia, Franța, SUA, Canada, Italia, Polonia, Grecia și Turcia;
- Organizarea de către Asociația Română pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii „Smaranda Brăescu” Cluj de evenimente aniversare, pe plan intern, împreună cu autoritățile locale la Cluj-Napoca, Alba-Iulia, Sibiu, Mediaș, Târgu Mures, Bistrița, Zalău și Ciugud, iar pe plan extern în California, SUA, în luna mai 2022, împreună cu Academia Româno-Americană de Arte și Științe, Fundația „Smaranda Brăescu” și Comunitatea Română, în august 2022 la Montreal – Canada, la sediul UE de la Bruxelles, în Germania, Italia, Republica Moldova și Israel însoțite de expoziții de fotografie și machete de avioane IAR-Potez XXV, Cesa, Miles Hawk și Messerschmitt 108, prezentarea în rezumat a documentarului realizat de col. Cornel Mituț de la Studioul cinematografic al Armatei, lansarea acestei cărți și donații către participanți, precum și susținerea unor conferințe, alocuțiuni;
- Turnee în școli și licee pentru promovarea Măndiței, organizarea unor concursuri de desene cu premii.

Cdr. Av. rtr. Laurențiu Buzenchi,  
Președintele ARPIA „Smaranda Brăescu” Cluj





## GLOSAR

Cuprinde note și comentarii privitoare la persoane, personalități, locuri, localități, orașe, evenimente, expresii întâlnite în text și termeni de specialitate în aviație, pentru studiul biografic și pentru pasajele extrase din cele două caiete de jurnal ale Smarandei Brăescu, din anii 1935 și 1939 – 1940.

Acest demers reprezintă munca de documentare și culegere desfășurată de dr. Sireteanu Ana-Maria și colaboratorii săi: Bogdănescu Viorica – asistent cercetare I.M.S, Academia Română, Iancu Gheorghe – colonel rez., președinte a ANPR, Asociația Națională a Parașutiștilor Români, Turturică Sorin – doctor în istorie, muzeograf, publicist.

### *Academia de Belle Arte sau de Arte Frumoase*

Din 1904 existau în România Școli de Arte Decorative; în 1931 prin Legea Invățământului Școlile de Arte Frumoase sunt numite Academii de Belle Arte (din italiană – "Academia di Belle Arti"). S.Brăescu, urmând exemplul fratelui mai mare, iubit și respectat, pictorul Tache Brăescu, se înscrie la Academie, în 1925 clasa de Arte decorative și ceramică, pe care o urmează circa 3 ani, dedicându-se apoi numai parașutismului.

### *Aeroclubul României – Aeroclubul Regal al României*

S-a înființat în 1923 sub denumirea de Aeroclubul Regal Român și avându-l ca președinte pe principele Carol (viitorul rege Carol al II-lea); prim-vice-președinte a fost ales Constantin Olănescu, iar vice-președinți au fost: principele George Valentin Bibescu și M. Oromolu, guvernatorul Băncii Naționale. Secretarul general al Aeroclubului a fost locotenent -colonelul aviator Andrei Popovici. Obiectivul acestei

instituții a fost acela de a stimula și coordona activitatea aviației sportive. Este menționat des de Smaranda B. în primul jurnal din 1935, întrucât Secretarul general al ARR, colonelul Andrei Popovici nu i-a eliberat necesarul “carnet de passage”, deși era pe deplin îndreptățită să-l dețină, după ce obținuse în America, în 1932, brevetul de pilot, în urma absolvirii a două celebre școli de pilotaj și a unui concurs sever. A fost o obstrucție cauzată probabil, pe lângă mentalitatea că femeile nu prea aveau ce căuta în pilotaj, de faptul că Smaranda nu făcea parte din “casta” aristocratică și, posibil și de teama că ar fi putut obține și în pilotaj succese strălucite ca în parașutism, care le-ar fi “umbrit” pe ale piloților faimoși de la Aeroclub.

### *AéroClub de France; Aeroclubul Franței*

S-a înființat la 20 octombrie 1898, având ca scop dezvoltarea locomoției aeriene. Franța a fost de la începutul aeronauticii țara cu cei mai mulți susținătorii ai acestui domeniu. Această instituție a avut un rol esențial în organizarea și dezvoltarea aviației sportive și a legislației aeriene. Smaranda primește în 1935 carnetul de trecere, de “passage” de la acest ilustru Aeroclub, înaintea celui de la Aeroclubul Regal Român.

### *Aerodrom*

Teren pentru manevrele de zbor, decolare, aterizare, care cuprinde instalațiile, precum și asistența tehnică, necesare activității de zbor. În prezent termenul de aerodrom, se utilizează pentru spațiile aviatice mai mici, destinate antrenamentului, școli de pilotaj, zboruri de agrement, pilotajului acrobatic. Smaranda B. folosește în ambele Jurnale numai termenul de aerodrom, nu de aeroport.

### *Aerodromul, Aeroportul Băneasa*

Acum numit “Aurel Vlaicu”, aeroport internațional, al doilea ca mărime din România. A fost inaugurat în 1920, membru fondator a fost prințul George Valentin Bibescu. Acesta, încă din 1909, l-a invitat

pe celebrul pilot francez Louis Bleriot să efectueze zboruri care au electrizat Capitala, pe terenul hipodromului de la Băneasa, La 1 august 1912, "Liga Aeriană Română", condusă de G.V. Bibescu, înființează la Băneasa o școală de pilotaj pentru piloți militari, apoi aici se adaugă și o școală pentru piloți civili și Aeroclubul Regal Român. În 1920 se înființează la Băneasa "Compania de Navigație aeriană Franco-Română", prima companie de transport aerian din lume. Aerodromul Băneasa este menționat în ambele jurnale de S.Brăescu de exp.la sosirea din raidul din Anglia,oct.1935, mitingul din 1939, 6 iunie și cu alte ocazii.

### *Aeroportul Le Bourget*

Unul dintre aeroporturile Parisului, devenit faimos în toată lumea în 1927, când aici a aterizat Charles Lindbergh după celebrul zbor transatlantic, Aviatorul american, inventator, explorator, zboară din New York, până la Paris, circa 3600 mile cu un avion monomotor, motoplan, n.1902 – d. 1974. Până în 1932 Le Bourget a fost singurul aeroport al capitalei franceze. Astăzi, acesta este deschis numai zborurilor cu avioane de pasageri de mici dimensiuni și adăpostește cel mai important muzeu de aviație al Franței. Este des evocat de S. Brăescu în jurnalul 1, în sejurul de la Paris, aug. – sept. 1935.

### *Aerodromul Brooklands*

Unul dintre primele din Anglia, în comitatul Surrey, la sud de Londra, vecin la vest cu Berkshire, unde se afla Reading. La aerodromul Brooklands fost și prima școală de zbor în 1910, apoi un Centru de producție de avioane militare, fabrica Vickers Wellington, care după război din 1944-1972 va deveni un important Centru de testare pentru zbor.Tot la Brooklands a fost înființat un Muzeu de Aviație și Automobilism. Smaranda Brăescu amintește de Brookland în primul Jurnal, pentru o "Cross County", o traversare de comitat, cu Miles Hawk, iar mai apoi pentru un concurs de aviație cu aterizare la punct fix organizat acolo, câștigat de piloții de la acest aerodrom important la începuturile aviației în Marea Britanie.

### *Aerodromul Croydon*

A fost inaugurat la 29 martie 1920 și a fost, pentru doua decenii, principalul aeroport al Londrei. În timpul Bătăliei Angliei (vara-toamna anului 1940) a fost transformat în aerodrom militar și a avut un rol vital în apărarea capitalei engleze. După al Doilea Război Mondial importanța sa a început să decadă, fiind eclipsat de Heathrow. A fost închis în septembrie 1959. Este des menționat în Jurnalul din 1935 de S.Brăescu, pentru traversările de comitat "Cross-county" ca antrenamente cu Miles-Hawk, dar și ca punct de decolare pentru evadarea de la 21 august, descrisă în caiet.

### *Aerodromul Dieppe*

Aerodrom situat în sudul orașului francez Dieppe (port la Canalul Mânecii). Deseori evocat de S.B în primul jurnal, fiind primul oraș în care a aterizat după "evadarea" de la Reading, la 21 august 1935.

### *Aerodromul Hanworth*

Aerodrom situat în partea de vest a Londrei. A fost funcțional în ultimii ani ai Primului Război Mondial și în perioada 1929-1947.

### *Aerodromul Nancy*

Aerodrom situat în apropierea orașului francez Nancy. A avut destinație militară până la jumătatea anilor '30, când a fost transformat în aeroport civil.

### *Aerodromul Toul*

Aerodrom militar situat la nord-est de orașul loren Toul. A fost înființat în timpul Primului Război Mondial. În perioada interbelică a găzduit diferite subunități de aviație ale Franței, iar în timpul celui de-al doilea Război Mondial a fost folosit, succesiv, de germani și de americani. A fost închis la scurtă vreme după încheierea războiului, fiind înlocuit de un alt aerodrom din zonă. S.Brăescu, aterizând

inopinat aici în 1935, era să fie arestată, un episod palpitant din Jurnalul 1.vezi și Regele Serbiei.

### *Alfa Romeo*

Renumită Firmă italiană, fondată în 1910 la Milano, pentru construirea de mașini de lux, mașini de curse, motoare de diferite tipuri. Fabrică și motoare de avioane. Din 1930 motoarele Alfa-Romeo sunt utilizate pe scară largă pentru avioane. În al doilea război mondial produce motoare performante pentru aviația italiană de luptă. Menționat în Jurnalul 2 în contextul documentării pentru un nou avion după "Taifun", avionul german de care nu s-a putut folosi.

### *Arado*

Avion sportiv și de antrenament, monomotor, Arado Ar 79, a fost fabricat de uzinele Arado din Wurf, Germania, începând cu 1937. Dotat cu motor de tip Hirth HM 504, avea o viteză considerabilă la acea vreme. Tot în Jurnalul 2 descris, pentru documentare.

### *A.R.P.A.*

Asociația Română pentru Propaganda Aviației, înființată la București în 1926. Desfășoară activitate de zbor la Băneasa, Otopeni, Clinceni, Alexandria, Cluj, Iași, dezvoltă filiale în toate capitalele de județ. La București înființează Aeroclubul Albastru, la Brașov – I.A.R Brașov, în 1934, și altele. Aeroclubul Albastru o ajută pe S. Brăescu pentru strângerea fondului bănesc necesar plecării și pregătirii pentru recordul mondial absolut în America, în campania declanșată de ziarul "Universul", în 1931.

### *Avion închis*

Avioane cu cabină închisă de pilotaj. S. Brăescu a pilotat Miles-Hawk, Aurel Vlaicu cu cabina deschisă, pe ploi, furtuni, temperaturi scăzute, iar "Taifun" Messerschmitt avea tot cabina deschisă.

### *Avion sondă*

1. avion care testează în zbor atmosfera înainte de o acțiune aviatică importantă;

2. avion aterizat forțat proptit în motor cu coada în sus (accident). La Reading, lângă Londra, în august 1935 a avut loc un asemenea accident cu avionul ars și pilotul danez ucis de flăcări, accident care o impresionează profund pe S. Brăescu.

### *Bădia Nicuță*

Fratele cel mai mare a S. Brăescu, Ion, primul copil al familiei Brăescu, mort de tânăr în 1917 – amintit de S. Brăescu, împreună cu “nenicu”, Dumitru, fratele mai mare a M.T. Sireteanu, mort de copil, la 12 ani, – când în 1939 urcă la Roma, în genunchi, Scara Sfântă, timp în care se roagă pentru odihna dispăruților și sănătatea celor vii din familie. Ion-Nicuță și Dumitru-Miticuță sunt înmormântați cu părinții Dumitru și Maria Brăescu în cimitirul din Hănțești.

### *Bexhill*

Oraș la Marea Mânecii, în sudul Angliei, comitatul East Sussex, la 82 km. de Londra. Este și stațiune balneară și turistică. A fost în 1935 punct din traseul S.Brăescu pentru evadare: Croydon – Bexhill – la Marea Mânecii – Dieppe, peste canalul Mânecii, în 1935.

### *Bibescu George Valentin*

n. 3 apr. 1880 – d. 1941, nepot al domnitorului Gh. Bibescu, una dintre cele mai importante personalități ale începutului aviației în România; l-a adus pe celebrul pilot francez Blériot la noi în 1909; 1912, conduce Liga Aeriană Română; comandant al Școlii de pilotaj de la Cotroceni; 1920-1923, a fost Președinte al Comitetului Olimpic Român; președinte al F.A.I., Federația Aeronautică Internațională, între 1930-1940, alcătuită din 41 de națiuni. A decedat în 1941, ca efect întârziat în urma unui notoriu accident de avion, un incendiu delanșat în urma aterizării forțate, în apropiere de Calcutta, lângă mica gară Bhabua din India. Este și fondatorul aeroportului Băneasa

din București, pe fosta moșie a mătușii sale, Maria Bibescu. S.Brăescu nu a avut relații cordiale cu influentul “Prinț al Aviației”, fiind probabil considerată de acesta ca neagreată în casta aristocratică a aviației române.

### ***Böblingen***

Oraș din landul Baden-Württemberg, situat la 20 km de aeroportul Stuttgart. În al doilea război mondial a fost militarizat, inclusiv aerodromul, existent din 1925 ca aeroport de Stat al landului, iar apoi pentru avioane de luptă. Lângă aeroport a fost construită Fabrica de avioane, Klemm, fondată de renumitul constructor aeronautic Hans Klemm (1885-1961). S. Brăescu amintește de câteva ori orașul Böblingen, de unde a venit Controlul vamal și i s-a adus și benzina, în timpul cât a stat la Ludwigsburg, oraș apropiat, unde a aterizat forțat, în nov.1935, un nou episod interesant al Jurnalului 1.

### ***Boland Adrienne***

Aviatoare franceză, renumită pentru survolarea munților Anzi, în 1921, un raid extrem de periculos, riscant. A fost decorată “Cavaler al Legiunii de onoare”. Reiese că Smaranda ar fi cunoscut-o. În jurnalul 2, apare cu numele de Boland, o prietenă din America, întâlnită la Roma.

### ***Brevetul***

Brevetul internațional de parașutist a fost obținut la Berlin de Smaranda Brăescu, în urma cursurilor și antrenamentelor de parașutism cu renumitul inginer și inventator Otto Heinecke și a saltului de la 600 m la data de 5 iulie 1928. (vezi și studiul biografic).

### ***Brindisi***

Oraș în sud-estul Italiei, port la Marea Adriatică, cu aerodrom, unde S. Brăescu a aterizat la întoarcerea din raidul faimos, din mai 1936, Roma-Tripoli. Tot de la Brindisi decolează pentru întoarcerea la București, pe un drum drept, foarte periculos, deasupra munților Iugoslaviei.

### *Burduloiu Traian*

n. 29 mai 1894, Brașov – d. 25 august 1974, București. Ofițer aviator cunoscut în anii interbelici, raidurile aeriene internaționale pe care le-a realizat fiind prezentate pe larg de presa românească. A fost inițial ofițer de artilerie, dar în 1916 a obținut brevetul de observator aerian. A luat parte la luptele de la Mărășești ca membru al unei escadrile de recunoaștere și bombardament înzestrată cu avioane Farman 40. Imediat după război și-a luat brevetul de pilot, și-a continuat cariera militară pentru încă două decenii, îndeplinind funcții de comandant de escadrilă, centru de instrucție, școală de perfecționare și flotilă. A trecut în rezervă la sfârșitul lunii iunie 1941, dar după 23 august 1944 a fost reactivat și a condus, în perioada martie-mai 1945, Aviația militară română pe Frontul de Vest. S.B îl amintește în Jurnalul 1 cu recunoștință deoarece i-a facilitat obținerea prețiosului carnet “de passage” de la Aeroclubul Franței.

### *Burnaia Irina (1909-1997)*

Aviatoare renumită, în anii 30 în România pentru raidurile îndrăznețe, periculoase, întreprinse, totodată și pentru frumusețea sa. Este prietenă a Smarandei Brăescu; – a obținut în octombrie 1933 brevetul I și II pentru avioane de turism. A treia aviatoare româncă după Elena Caragiani și Ioana Cantacuzino. Prima femeie care a survolat Munții Carpați. A fost și pilot acrobat. După instaurarea regimului comunist fuge din țară, în 1948 la Geneva; S. Brăescu o apreciază cel mai mult dintre aviatoarele române, pentru talentul ei, pentru că și-a depășit condiția modestă de clasă socială și de stare financiară și a avut realizări spectaculoase în pilotaj, unele împreună cu notoriul pilot Ivanovici. La recepția aviatică de la 6 aug, 1939 de la Băneasa, descrisă pe larg în jurnalul al doilea, S.B. regretă, cu proverbialul ei spirit de dreptate, că valoroasa aviatoare Irina B. nu a fost decorată cu înalta distincție a Virtuții Aeronautice, pe care o merita, poate înaintea altor aviatoare.



### ***Canalul Mânecii***

Strâmtoare dintre Sudul Angliei și Nordul Franței, leagă Oceanul Atlantic cu Marea Nordului. Lungimea Canalului este 563 km., lățimea maximă – 248 km. În zona strâmătorii Dover are lățimea cea mai mică: 34 km. Majoritatea aviatorilor care au survolat Canalul, până la Smaranda Brăescu, au ales zborul cel mai scurt, peste strâmtoarea Dover, fapt menționat în primul jurnal. S.B. a ales ruta de 110 km. peste Marea Mânecii, vezi și *Înconjurul*.

### ***Cantacuzino-Bâzu-Constantin 1905-1958***

Aviator renumit în perioada interbelică, pasionat de acrobația aeriană, câștigător al multor competiții naționale și internaționale, influent în cercurile aeronautice românești. A fost unul dintre aviatorii militari de elită ai celui de al doilea război mondial. S-B nu îl agreează, întrucât a deposedat-o de avionul "Taifun", achiziționat de ea, iar apoi l-a și defectat, episod descris cu amărăciune și ironie în Jurnalul 2. Probabil că reținerea ei se datora și vieții aventuroase pentru care Bâzu Cantacuzino era celebru în epocă, contrastând cu principiile austere și religiozitatea S. Brăescu.

### ***Cap-compass***

Direcția de zbor a avionului – stabilită dinainte în grade, instrument indispensabil atunci în pilotaj. Menționat des în survolul peste Marea Mânecii și în alte zboruri ale Raidului Anglia-România din 1935.

### ***Carol al II-lea***

Majestatea Sa Carol al II-lea, Rege al României, Principe de Hohenzollern-Sigmaringen (15 oct. 1893 – 4 apr. 1953) a fost rege al României între 8 iunie 1930 și 6 septembrie 1940, când a trecut prerogativele sale regale în favoarea fiului său Mihai. La 6 iunie, în fiecare an, pe Aerodromul Băneasa, Aeroclubul Regal aniversa printr-un miting aviatic întoarcerea Regelui în țară la 6 iunie 1930. În jurnalul 2, S.Brăescu descrie pe larg mitingul aviatic din 6 iunie 1939.

S.Brăescu a fost de două ori decorată de Regele Carol al II-lea, pe care îl numește cu admirație “Regele Nostru”.

### *Carlingă*

Cabină pentru echipajul avionului în care stă pilotul și unde este aparatura de bord. În cazul avionului Miles-Hawk al Smarandei Brăescu, era un singur loc în carlingă, cel al pilotului- avionul fiind monoloc.

### *Carnet “de passage”, sau pasaj ,sau carnet de trecere*

Document acordat piloților de către aerocluburile naționale pentru ca aceștia să poată survola teritoriile tuturor țărilor afiliate la Federația Aeronautică Internațională. În perioada 1930-1941 F.A.I. a fost condusă de principele George Valentin Bibescu. Era un fel de pașaport aeronautic. Carnetul “de passage” este amintit ca un fel de “leit motiv” de S.Brăescu în primul jurnal din 1935.

### *Cehoslovacia*

În martie Germania nazistă ocupă regiuni cehe, instituie “Protectoratul Cehiei și Moraviei” în martie 1939 trupele hitleriste concentrează trupe la granița Cehoslovaciei, așa numita “Criză din mai.” Situația cehilor ocupați, ca și a slovacilor și ucrainenilor, care și-au pierdut libertatea” e deplânsă de S.B. în Jurnalul 2, la 3 aprilie 1939, cu acuze pline de revoltă aduse ocupanților.

### *Constantinopol*

Istanbul, metropolă celebră a Turciei, singurul oraș din lume care leagă două continente, Europa și Asia, prin strâmtoarea Bosfor și Dardanele, fostă capitală a 3 Imperii: roman, bizantin-numit Constantinopole, otoman. Smaranda Brăescu este fascinată de frumusețea drumului pe mare, “panorama splendidă” până la Bosfor, dar adaugă imediat că “tot mai frumoasă este cea a Golfului Neapoli!” – jurnalul din 1939.

### ***Cota***

S.B. se poate referi la prima de cumpărare, atribuită de Statul român aviatorilor meritoși, vezi mai jos, sau la rata de schimb a banilor românești în valuta țării de cumpărare pentru alt avion după “gripatul” Taifun – posibil “cota de schimb.”

### ***Creditul Minier***

A fost una dintre cele mai mari societăți petroliere din România interbelică, înființată la București, în 1919, cu sprijinul Băncii Naționale a României și a funcționat până la naționalizarea din 1948. Creditul Minier realiza și servicii de bancă, cu filiale în capitale europene prin așa-numiții *procuriști*. S.Brăescu îl amintește des, mai ales în primul Jurnal, întrucât avea cont la C.Minier și avea nevoie de bani, schimbați în valuta țărilor, în care aterizase, în raidul Anglia-România din 1935.

### ***Croydon***

Oraș în sudul Angliei, în apropiere de Londra, cunoscut la începutul sec. 20 ca un centru de prelucrare a metalelor, fabricarea mașinilor și pentru aerodromul său. În anii 30 era un aeroport principal pentru trafic comercial și pentru Londra. Este, prin aerodromul său, deseori amintit de S. Brăescu în primul jurnal din 1935.

### ***Croydon – Lymington – Eastbourne***

Raid în Sudul Angliei, spre coasta Mării Mânecii, efectuat cu avionul Hawk, de către S.B, amintit la 6 aug.1935, pentru planul de “Evadare”, în scopul ascuns al testării cantității de benzină necesare pentru traversarea Canalului Mânecii, cam 70 de mile, adică peste 110 km (este diferență între mila marină și cea terestră, vezi note la litera M.). Pentru a nu trezi suspiciunile șefilor Firmei engleze, care prelungeau abuziv, sub varii pretexte, data predării ui avionul și a actelor lui, S.B. nu putea să încarce o cantitate mai mare de benzină decât cea uzuală în cele câteva traversări de Comitat , “Cross

County” pe care le cerea Companiei în vederea testării avionului aflat în probe.

### *Cross-county*

Traversare de comitat, sau de district. Anglia este împărțită administrativ în 62 de comitate, fiecare cu un „county town” – capitală de comitat. De exemplu orașul Reading este capitala comitatului Berkshire, comitat periferic al Londrei, în sudul Angliei, cu frontieră la Marea Mânecii.

### *Cumnatul meu*

Ceferistul Vasile Florea, soțul Ilincăi, Elena, sora mai mică a S.Brăescu, familie cu care campioana a locuit, când era în capitală, în casa din cartierul Bucureștii Noi, (fost Dămăroaia), cam între 1935-1946. În 1939 se confesează jurnalului cu nevoia unui “Bordei”, întrucât acolo prelua multe treburi ale familiei, neputând să se ocupe de ce era sensul vieții ei, “zborul”. Face demersuri pentru aducerea din provincie a cumnatului ei la București, pentru a o degreva de statutul de “cap de familie”.

### *Curentul*

Important cotidian românesc interbelic, sub directoratul renumitului editorialist și pamfletar Pamfil Șeicaru. După Universul a fost ziarul care a mediatizat susținut realizările S.B. A se vedea și *Bibliografia*.

### *Danemarca*

A încheiat Pactul de neagresiune germano-danez pe o perioadă de 10 ani. S.Brăescu își exprimă numulțumirea față de neutralitatea Statelor scandinave, față de războiul sovieto-finlandez, previzionând că, în curând, vor fi la rândul lor atacate, de armatele “barbare” ale lui Hitler, ceea ce se și întâmplă la 9 aprilie 1940, când germanii invadează Danemarca și Norvegia (jurnalul al doilea). Danemarca rămâne ocupată militar de-a lungul întregului război, în ciuda activei

mişcări de rezistență. Regele Danemarcei, Christian al x-lea a fost nevoit să abdice.

### *Dedal și Icar*

Nume mitologice, devenite simboluri ale aspirației milenare de a zbura a omenirii. În mitologia greco-romană Daedalus și Icarus, tată și fiu, și-au construit aripi lipite cu ceară pentru a scăpa din labirintul în care i-a închis Regele Cretei, Minos. Din ambiția de a zbura cât mai sus aripile lui Icar s-au topit și el a murit dar Dedal a supraviețuit zborului și a ajuns pe țărmurile Siciliei. Mitului zborului li se asociază cel al Labirintului, construcție ca o închisoare, cu ieșirea de negăsit, concepută de Dedal, precum și mitul Minotaurului, ființă monstruoasă, înfricoșătoare, jumătate om și jumătate taur, care trebuia închisă în Labirint (*Labyrinthum*).

### *Dieppe*

Oraș francez în Normandia de Sus, port la Canalul Mânecii, cunoscut în sec.19, ca o stațiune frecventată de artiști. Aeroportul din Dieppe este situat la 4,5 km în sudul orașului. Actualmente există la Dieppe un centru regional de parașutism sportiv. S.B. invocă de multe ori în primul jurnal numele orașului unde a decolat în zborul-evadare peste Canalul Mânecii. În răgazul de acolo, unde se simțea în siguranță, nu ținută sub observație ca la Reading, a scris jurnalul din 1935 pentru luna august, până la 24, din amintirile bine păstrate în memorie.

### *Direcția Aviației Civile*

Face parte din 1931, în urma Legii Aeronauticii, din Subsecretariatul de Stat al Aeronauticii. Este introdusă mai apoi în MapN, iar din 1946 trece la Ministerul Comunicărilor și Lucrărilor Publice. Direcția este des amintită de S.B. în jurnalul al doilea, pentru operațiunile de achiziționare a avionului. a primei de cumpărare șamd.

*Drăgescu Mariana*

n. în 1912. Aviatoare foarte cunoscută în anii 1930-40, proprietară a unui avion foarte performant pentru atunci, un “Messerschmitt M 35”. Este prima vedetă a renumitei “Escadrilă Albă”, unitate de aviație înființată la 25 iunie 1940, formată din personal navigant exclusiv feminin. Din Escadrila Albă au făcut parte: Marina Știrbei, Nadia Russo, Eliza Vulcu, Virginia Duțescu, Victoria Pokol, Irina Burnaia, Virginia Thomas. Smaranda Brăescu i se alătură câțiva ani, pentru ajutorul armatei române, pe frontul de est și de vest.

*Duțescu Virginia*

n. 1910, a treia femeie pilot din România – d. în 1970; Era excelentă în acrobație aeriană. A fost decorată cu prestigioase distincții aeronautice. A făcut parte din Escadrila Albă, vezi mai sus. Menționată de S.B. în Jurnalul doi, ca pilot temerar, activ. În 1939 a fost instructor de aviație la Școala de pilotaj Strejnic, din Ploiești.

*Ecaterina Brăescu-Eca*

Soția lui Panait Brăescu, cumnata Smarandei.

*Emanoil Victor-Vasilii*

Căpitan medic care a fost prezent într-unul dintre cele două avioane – escortă ale avionului pilotat de Alexandru Papană, avion din care Smaranda Brăescu a făcut saltul de 6000 de metri pentru recordul mondial feminin, record omologat. Cele două avioane au abandonat cursa din cauza solicitărilor de timp nefavorabil și altitudine, iar S.Brăescu a mărturisit mai apoi, descriind saltul că, în timpul teribilelor balansuri ale parașutei zgâlțâite cu furie de curenți a început să plângă singură în văzduh, nemaivăzând avioanele și închipuindu-și că s-au prăbușit. În conformitate cu principiile sale de viață, în spiritul gratitudinii și loialității, S. Brăescu a ținut legătura ani buni, zeci de ani cu cei care au ajutat-o, i-au fost aproape în momente grele ale vieții. La ajutorul doctorului Emanoil a apelat deseori, în jurnalul 2 avem asemenea mărturie, pentru “raze la cap”,

probabil o sinuzită rebelă, explicabilă, prin condițiile dure ale salturilor cu parașuta, sau ale pilotajului, în avion cu carlinga descoperită. De altfel numele doctorului Emanoil apare în ultima filă a jurnalului din 1935, la 3 noiembrie, după ce precizează că răceala de care suferea de câteva zile se accentase. Lt. Col. Emanoil sunt ultimele cuvinte scrise în acest caiet, care mai avea file necomplete, sugerând intenția S.B. de a apela din nou la vechiul doctor camarad pentru o consultare și tratament. – vezi și Epilogul la primul Jurnal și nota de la Vasiliu.

### *Escadrila albă*

O unitate a Crucii Roșii, formată la 25 iunie 1940, în România, numai din avioane, singura de acest fel din lume, care urmărea evacuarea răniților din liniile frontului, transportul lor la spital, aducerea de provizii sanitare pe front, transportul personalului sanitar de specialitate. Fondatoare au fost Mariana Drăgescu și Marina Știrbey. S-au alăturat Nadia Russo, Victoria Pokol, Virginia Thomas, V. Duțescu, Irina Burnaia, iar din 1942 și Smaranda Brăescu, care o considera pe M. Drăgescu “o bună pilotă și camaradă,” conform celor scrise în jurnalul din 1939-40. În 1945 sunt împreună la Trencin, în Cehoslovacia, alături de ostașii români și de Aliați în contraofensiva pentru anihilarea trupelor germane.

### *Escadrila de experiență de la Pipera*

Centru de antrenament și testare a aparatului aviatice cu caracter militar la aerodromul Pipera. La Pipera s-a antrenat S.B. pentru recordul din 1931, cu permisiunea maiorului Gheorghe Vasiliu, comandantul centrului de Instrucție al Aviației, căruia i-a păstrat în timp o statornică recunoștință. Escadrila de experiențe de la Pipera, centru de testare a avioanelor în 1939, este evocat de S. Brăescu în legătură cu avionul “Taifun” – Messerschmitt, care urma să-I fie atribuit pentru un raid de testare lui Băzu Cantacuzino. S. Brăescu care obținuse acest avion, renunță la el, sătulă de șicane și datorită costului mare al întreținerii lui, dar obține f.greu înapoierea sumei

avansate pentru “Taifun”. Decizia ei a fost inspirată, întrucât, într-un Raid cu “Mâncătorul de bani” cum îl numea S. Brăescu pe privilegiatul pilot Bâzu, în aprilie 1939 lui “Taifun” i s-a “gripat” motorul, aterizând forțat în dreptul insulei Rhodos, avionul fiind compromis, (Jurnalul 2-30 aprilie 1939, vezi și Bâzu Cantacuzino).

### *Fabrică*

Compania de fabricare a avioanelor de la Reading, Anglia, care i-a construit, în 1935 Smarandei Brăescu avionul Miles Hawk. Vezi și Hawk sau Phillips.

### *Federația Aeronautică Internațională*

F.A.I., prestigioasă autoritate aeronautică fondată în 1905 la Paris ca organism sportiv internațional. Relația României cu FAI a fost stabilită din 1909 de prințul G. V. Bibescu – care atunci a fost și autorizat pilot o legătură stimulativă pentru evoluția aeronauticii române. Între 1930-40 G. V. Bibescu a fost președinte al FAI.

### *Feet (picior)*

0.3042 m.

### *Finlanda*

La 30 mai 1939, încep ostilitățile în războiul sovieto-finlandez. După o rezistență îndelungată, Finlanda capitulează, în martie 1940 în condițiile impuse de sovietici. Smaranda Brăescu îi admiră pentru vitejia și demnitatea lor, îi numește “popor nobil”, pașnic, muncitor și inteligent, suferă pentru înrobirea lor de către “barbarii lui Hitler”; le dedică câteva pagini către finalul Jurnalului al doilea, în iarna lui 1939 – vezi 13 dec. 1939.

### *Forțele aeriene*

Comandamentul Forțelor aeriene, structură din cadrul Ministerului Aerului și al Marinei, înființat în 1936.



### ***Hangar***

Spațiu al Aerodromului unde erau depozitate, adăpostite avioanele și diferite utilaje aviatice. S.B. nu de puține ori a dormit noaptea în Hangar, ca în America, în 1932, pentru a economisi banii de hotel.

### ***Hawk Major Bleu***

Tip de avion fabricat de Phillips & Powis and Miles Aircraft Companies, din Reading, Anglia. Prototipul Hawk este realizat la 1933 de către F.G. Miles și Charles Powis, tip de avion performant, avansat d.p.d.v. tehnologic pentru acele timpuri, ușor, nu foarte scump. În perioada 1928-1948 sunt create 47 de tipuri Miles Hawk, din care circa 6000 au zburat. S.Brăescu scrie în primul jurnal despre experiența ei, deloc plăcută, la fabrica engleză care i-a construit avionul monoloc, monomotor, numit de ea Aurel Vlaicu.

### ***Harriet Quimby***

Prima femeie care a traversat Canalul Mânecii la manșa unui avion a fost Harriet Quimby, în anul 1912. Quimby a fost, de altfel, prima femeie din Statele Unite care a obținut brevetul de pilot, în 1911.

### ***Hoare Lady***

Soția ambasadorului Marii Britanii în România, Sir Reginald Hoare, din 1935-până în 1939, ambii cu titluri nobiliare. Numele acestuia este legat de înființarea, în 1937, a Școlii de limbă engleză la București. Lady Hoare a fost admiratoare și prietenă a Smarandei Brăescu, care i se și confesează după întoarcerea de la Berlin, din 1938, despre pericolul declanșării războiului de către germanii lui Hitler, cu observația că aceștia s-au înarmat și militarizat intens.-vezi și Augsburg. Maria T. Sireteanu a cunoscut-o personal pe Lady Hoare la București, s-a bucurat de simpatia și prețuirea sa, mergând până la intenția, cu delicatețe refuzată, de a fi adoptată de cei doi oameni deosebiți, care nu aveau copii.

### *Hunii*

Popor nomad de origine asiatică, menționat de izvoare chineze înainte de Hristos; se luptă cu ostrogoții și vizigoții, pe care-I înving, fac deseori, violente incursiuni de pradă; se luptă cu romanii, atacă Imperiul Roman de Est. După 446 hanul Attila preia conducerea, între 433-453, devine cel mai puternic rege al Hunilor. Centrul militar era în Câmpia Panoniei, ținuturi ale Ungariei de azi. Era renumit pentru vitejia și cruzimea sa, trupele lui au ars biserici și mănăstiri, au ucis călugări și călugărițe. A fost înfrânt în bătălia contra Imperiului Roman de vest, în 451, când pierde peste 200000 de războinici. S. Brăescu asociază cruzimea invaziilor armatei ungare, cu cea a barbarilor huni, dovedită prin ocuparea unor teritorii din Ucraina în al 2-lea Război Mondial, Jurnalul 2.

### *În afară de București*

S. Brăescu se referă la Casa din cartierul Bucureștii – Noi, fostul Dămăroaia, considerat în acele timpuri, periferie. Aici, pe fostul bd. al Muncii, S. Brăescu a locuit cu intermitențe, în perioada 1935-1946, împreună cu sora ei cea mai mică Ilinca (Elena) cu soțul acesteia, Vasile Florea, cu fiica lor Aurelia, și cu mama soțului. Din spusele M.T. Sireteanu, Samaranda a și contribuit la construirea și mobilarea casei, și, fiind foarte harnică și întreprinzătoare, a preluat multe treburi gospodărești, pentru a-și ajuta sora mai mică, mai puțin energetică, care avea de altfel grijă să se menajeze. În jurnalul din 1939 S. Brăescu își exprimă amărăciunea că, o bună perioadă de timp, aproape 2 ani, a avut grijă de toată familia, pe când Vasile Florea, lucrător la CFR, era detașat în provincie (vezi și "Cumnatul meu"). În timp ce camaradele ei zburau, se antrenau sau erau instructoare" eu stau și duc greul hrănind și având grijă la 4 suflete" scria în mai 25, 1939. Cu intervenție la Direcția generală a CFR, Smaranda scapă de "acest mare necaz", cumnatul ei e adus pentru examenul de Șef de Gară, în București, pe care îl câștigă, fiind bine pregătit. S. Brăescu își va relua demersurile pentru procurarea banilor și căutarea unui nou avion, al treilea, după "Taifun", cel avariat de celebrul Bâzu Cantacuzino.

### *Înconjurul...*

Smaranda Brăescu se referă în primul jurnal la raidurile aviatice care înconjurau pe teritoriu, plecând de la Croydon, pentru a survola Canalul peste Strâmtoarea Dover (circa 30 km), pe un traseu mai mic de peste 3 ori deasupra mării, ca cel ales de ea, direct, de 110 km, Croydon – Bexhill – Dieppe, din august 1935. De notat că, în Raidurile sale aviatice, Smaranda Brăescu a preferat rutele directe, chiar dacă erau mai periculoase decât cele ocolite, în ciuda avertizărilor aviatorilor cu experiență, care uneori i-au spus că “merge la moarte sigură”.

### *Klemm*

Avioane eficiente și ușoare, pentru sport și raiduri, produse de Firma germană de aeronave “Klemm Leichtflugzeubau” – Compania de avioane ușoare Klemm. Compania, fondată de Dr.Hanns Klemm la Böllingen, în 1926, a ființat până în 1959. S. Brăescu amintește de un avion Klemm 35, al Marinei Știrbei, la 25 mai 1939. Klemm KL 35 a fost produs în 1935.

### *Laptew*

Oficial al Legației române la Londra, în 1935, calificat în termeni de pamflet de S.Brăescu pentru lipsa de amabilitate față de români, cărora, prin îndatoririle serviciului său, ar fi trebuit să le acorde sprijinul, pe perioada cât se aflau în M. Britanie.

### *Lăzărescu*

General, șef al Inspectoratului Aviației Civile în 1931, inspector general la Inspectoratul General Aeronautic, numit de Smaranda Brăescu “om de o generozitate, înțelegere și pricepere neîntrecute.”

### *Legație*

Reprezentanță diplomatică permanentă, inferioară în rang unei Ambasade, condusă de un ministru plenipotențiar sau de un însărcinat în afaceri. S. Brăescu nu beneficiază, de multe ori, de sprijinul

Legaiilor, pentru rezolvarea problemelor legate de raidurile aviatice, ceea ce îi produce amărăciune, greutate în realizarea zborurilor, ca la Londra, în 1935. În primul și al doilea caiet de jurnal întâlnește și Legații cooperante, ca la München, sau în Italia, de exp. pentru care are cuvinte de laudă și recunoștință. De notat că, fie beneficiază sau nu de sprijinul acestei reprezentanțe, cuvântul Legație, e scris în jurnale cu literă mare.

### *Legatia mea*

În jurnalul din 1939, la 8 nov. S. Brăescu numește astfel laudativ Legația română de la Atena, care prin persoana atașatului militar, colonelul Rădulescu, îi oferă o reală ospitalitate, chiar găzduire în familia sa, pe care însă S. Brăescu o refuză cu eleganță.

### *Legendre*

Marcel Legendre, președinte al aeroclubului din Dieppe, Franța; aviator pasionat, avea un avion particular Potez 58. Participă în 1937 la un raliu aviatic în Anglia, la aerodromul unui cunoscut lord, Randolphe Trafford, aviator și navigator. Este unul dintre câștigătorii “Michaelchurch Air Rally”. Este amintit des de Smaranda, cu simpatie pentru amabilitatea sa, dovedită în timpul escalei românei la Dieppe, la sfârșitul lui august 1935.

### *Littoria*

Numit și Latina, aeroport italian interbelic, la Roma, folosit mai mult pentru testarea avioanelor de război și antrenamente, între 1939 – 1943. După aceea a fost grav afectat de bombardamentul Aliaților. S. Brăescu îl amintește în Jurnalul 2, când pleacă de la Roma spre Atena, la 8 nov. 1939, întorcându-se spre țară. Ala Littoria, cum se scrie în Jurnal ar însemna “Aripa Littoria”, sau cu litere mici, alla – la, indicând direcția la aerodrom.

### *Lmp. Galon*

4.54 litri.

### *Ludwigsburg*

Oraș din Germania, la circa 12 km. nord de Strasbourg, cu aproximativ 80000 de locuitori. Din 1921 devine orașul cu cea mai mare garnizoană din sud-vestul Germaniei. S.Brăescu, la aterizarea forțată, din cauza lipsei de benzină, în drumul spre München, în oct, 1935, observă trupe germane cu armament militar, dar, surprizător, este bine primită la aterizarea ei inopinată, șerpuiind printre soldați și armament și “ ca printr-o minune” nelovind pe nimeni.

### *Magnetouri*

Magnetou, aparat electric – un mic generator de curent alternativ folosit pentru producerea scânteilor electrice necesare aprinderii amestecului combustibil. S.Brăescu amintește de „magnetouri” înainte de a decola cu avionul în mult dorita fugă din Anglia, la 21 august 1935. Poate fi considerat la progresul aviației de acum un aparat din anecdotica tehnologiei aviației.

### *Marea Adriatică*

Braț al Mării Mediterane care separă peninsula Italică de peninsula Balcanică. S. Brăescu o “trece” a 3-a oară, la 8 nov. 1939, în zborul spre țară, descris în Jurnalul al doilea, în survolul spre Atena, ca pasageră, amintindu-și nostalgic și laconic faptul că în mai – iunie 1936 “a trecut-o de 2 ori” în Raidul intercontinental București-Roma – Tripoli și retur Tripoli -Brindisi – Sofia – București, cu “Scumpul meu avion Hawk, Aurel Vlaicu”. Din nou, un arc peste timp între cele două Jurnale din 1935 și 1939, din această carte.

### *Marea Mânecii*

Este situată între M. Britanie și Franța; la nord-est comunică cu Marea Nordului, prin Pas de Calais, sau strâmtoarea Dover, la Vest, cu apele oceanului Atlantic. Numele i-a fost dat de francezi, care îl numesc Canalul “Manche de la France” (mâneca Franței), datorită formei de mânecă; englezii îl numesc “The Channel”. Între Kent și Normandia a fost construit “Eurotunelul”, de 50,75 km, care leagă M.

Britanie de Franța, inaugurat a 6 mai 1994, iar călătoria durează circa 20 minute. S.Brăescu o numește în Jurnalul din 1935 – Marea,sau pur și simplu Apa.

### *”Mare sărbătoare”*

15 august, Sfânta Marie Mare, Adormirea Maicii Domnului, mare sărbătoare creștină ortodoxă.

### *Maeștrii*

Mecanicii – numiți de S. Brăescu și “maeștrii”, denotă respectul pe care aviatorii îl aveau pentru mecanici, de a căror pricepere depindea starea avionului lor și respectiv viața lor. S. Brăescu îi trata ca pe niște prețioși camarazi, pe Tulin și Zugravu, cu care se și fotografiază în 1935 la Paris, la Versaille, loc vizitat în sejurul până la zborul spre Strassburg.Toți trei sunt impresionați și de “mormântul aviatorilor americani”,la care se reculeg. În capitală, alt maestru, Ursu îi verifică cu pricepere și repară avionul drag, mult încercat în solicitantul raid din aug.-oct.1935

### *Messerschmitt, Messerschmitt BF109 Taifun*

Tip de avion după numele ing. german Wilhelm E. Messerschmitt (1898-1978). Din 1933 industria germană de aviație se revigorează. Monoplanul sport Me 37,cunoscut sub numele Bf 108 Taifun, este un model de mare viteză, pentru acele timpuri, care relansează compania. De acest avion, comandat la firma omonimă din Germania (vezi și Augsburg), obținut cu mari eforturi, cu Prima de la stat, din nou cu colecte publice, S. Brăescu nu va beneficia, el este atribuit abuziv pentru un Raid de mare distanță în Asia lui Bâzu Cantacuzino, iar în timpul raidului avionul este compromis. Campioana crede că defecțiunea s-ar fi putut datora supraîncărcării aparatului de zbor cu tot felul de utilaje, dorite de renumitul aviator, care a realizat astfel un “dezrecord” cu “Taifun.” Smaranda reia demersurile la Autorități pentru recuperarea Primei și acordul de cumpărare al unui alt avion, coroborate cu contactarea prin

corespondență a unor Fabrici constructoare din America , Anglia și Italia. În Italia are un sejur de circa o lună în toamna anului 1939. Toate aceste tensionante demersuri sunt descrise de S. Brăescu în Jurnalul al doilea.

### *Meteorul*

Buletinul meteorologic, atât de necesar zborurilor aviatice.

### *Miercurea-Ciuc*

Oraș capitală a județului Harghita, în Transilvania, fondat în sec.al XVI-lea, numele provenind de la Târgurile săptămânale de miercuri. În anii 30 ai sec XX, avea circa 5000 de locuitori. S. Brăescu descrie în Jurnal vizita de la 6 martie 1939, la invitația Autorităților orașului, primirea triumfală făcută ei, cu drapele, fanfară, cu un neuitat “covor de brad verde”, vizite la Biserica ortodoxă, cea Romano-catolică, la Orfelinat, precum și reacțiile admirative la alocuțiunile ei despre recorduri și despre progresul aviației. A impresionat-o foarte plăcut buna înțelegere interetnică, între români, unguri, germani și evrei.

### *Milă marină*

1852 m.

### *Milă terestră*

1610 m.

### *Miles Frederik George*

Renumit constructor, inginer englez, fiul unui mic proprietar din Portland. A proiectat noul tip de avion Miles Hawk, avioane ușoare din lemn, de școală, turism și agrement. S-a asociat cu Charles Powis și au fondat în 1932 „Phillips & Powis and Miles Aircraft Companies”; fabrică la care Smaranda Brăescu a comandat avionul „Aurel Vlaicu” cu care în 1935 a realizat spectaculosul raid – Londra – Paris – Munchen – Viena – Budapesta – București. Amintit cu

calificative deloc agreabile de Smaranda în primul Jurnal, din motivele precizate în Introducere.

### *Miles Hawk*

Tip de avion construit în anii 1930 – cu două locuri (sau monoloc), viteză 185 km/h (maxim), arie 4880 m. Cu același avion S. Brăescu a realizat raiduri în premieră, ca Roma-Tripoli în 1936.

### *Ministrul Aerului, Ministerul Aerului*

Sunt invocate în penultima filă, la 3 nov. 1935, cu care se încheie primul Jurnal. Smaranda Brăescu, de abia reîntoarsă din lungul Raid din Anglia, vroia să înceapă demersuri la Autoritățile aviatice pentru un nou Raid, probabil în Turcia și Asia Mică. În fapt este vorba de Subsecretariatul de Stat al Aeronauticii, subsecretarul având rang de Ministru. În 1931 era Subsecretar de Stat Radu Irimescu. Din 1935 a fost numit Subsecretar cu rang de ministru Caranfil Nicolae- vezi la litera C- Ministerul Aerului și Marinei a luat ființă la 13 nov .1936, vezi mai jos.

### *Ministerul Aerului și Marinei, M.A.M.*

Este înființat la 13 noiembrie 1936. Include și Comandamentul Forțelor aeriene. Miniștri au fost: ing. Radu Irimescu 1937-38, apoi între 1938-40 Paul Teodorescu, ambii cu merite în progresul aviației militare. Din 4 iulie-4 sept. este ministru amiralul Nicolae Păiș, care va fi arestat după 1946 și va muri în închisoarea de la Aiud în sept. 1952. Până în 1936 au fost ca Autorități Aeronautice: din 1920 – Direcția Aviațiunii din Ministerul Comunicațiilor. Din 1923 Inspectoratul General al Aeronauticii. Din 1931 Subsecretariatul de Stat al Aeronauticii, din care face parte și aviația civilă, în urma Legii Aeronautice. Din sept. 1940 Ministerul Aerului și Marinei devine din nou Subsecretariatul de Stat al Aerului (SSA), în cadrul Ministerului Apărării Naționale. Din ian. 1945 sunt desființate, din ordinul sovieticilor "aliați", cele mai multe școli de aviație, batalioanele de parașutiști, uzinele IAR, și aerocluburi ca cele din Brașov sau Prahova, iar



programul de distrugere a aviației române este continuat din 1946 de guvernul Petru Groza. Direcția Aviației Civile trece de la Ministerul Apărării Naționale la Ministerul Comunicațiilor și Lucrărilor publice.

### *Ministerul Înzestrării Armatei*

Ființează în cadrul Ministerului de Război. În 1939 era Ministru Victor Slăvescu.

### *Ministrul meu*

Ministrul Paul Teodorescu, între 1937-1940 la Ministerul Aerului și al Marinei, numit astfel de S.Brăescu la mitingul tradițional dela 6 iunie 1939. Este descris în Jurnalul 1939-1940, ca un demnitar favorabil achiziționării aparaturii de zbor de la fabrici din Germania, dispoziție neacceptată de Smaranda Brăescu, în audiența avută în iunie 1939, ca urmare a depozitării ei de avionul Messerschmitt "Taifun".

### *Muscan Elena*

Profesoară a Smarandei Brăescu.. A împrumutat-o pe eleva sa pentru plecarea și școala de parașutism în Germania. Smaranda Brăescu nu o uită, îi este recunoscătoare, o amintește în alocuțiuni, iar în 1939 o caută în spitalul unde era internată, lângă băile Burnas.

### *Nancy*

Oraș în nord-estul Franței, în regiunea Lorena, la 100 km de Germania. Escală scurtă a S. Brăescu în raidul din 1935. Aerodromul este lăudat ca "bun și neted", spre deosebire de cel de la Orly, "avec de trous", cu denivelări.

### *Negrescu Gheorghe*

n. 26 ianuarie 1888, Frunțișani, jud. Tutova – m. 27 noiembrie 1977. A fost al doilea pilot militar al României, luându-și brevetul la 17 iulie 1911 pe aerodromul de la Chitila. Împreună cu Ștefan

Protopopescu (deținătorul brevetului de pilot nr.1), a plecat la studii la Paris, cei doi devenind, în vara anului 1914, primii ingineri militari de aviație ai Armatei române. În timpul Primului Război Mondial a fost comandant de escadrilă (1916), iar după reorganizarea din iarna 1916/1917 a fost repartizat la biroul de informații al Corpului 6 Armată, mare unitate care a avut un rol vital în obținerea victoriei de la Mărășești. După conflict s-a implicat în înființarea primului batalion românesc de tancuri. A revenit în aeronautică în 1920 și, pentru următoarele două decenii, a îndeplinit în special funcții militare tehnice, fiind, printre altele, președintele unor comisii de recepție de material volant din Franța și Anglia. A trecut în rezervă în februarie 1941, cu gradul de general de escadră aeriană. Este "inspiratorul-model" al dragostei de zbor al S. Brăescu, mai târziu îi este susținător pentru marile recorduri. *Vezi biografie.*

### *Orly*

Oraș în Franța, în departamentul Val-de-Marne, cu circa 20000 locuitori, cunoscut pentru aeroportul sau, al doilea aeroport al Parisului. Aerodromul era inospitalier, neamenajat profesional în 1935. Acum este aeroport internațional.

### *Parașută*

Aparat pentru frânarea căderii unui corp în atmosferă prin frecarea cu aerul. Cuvântul provine din cuvântul compus din lb. franceză, para- protecție și chute-cădere. Parașutismul intră în categoria sporturilor periculoase, care necesită instruire practică și teoretică, o foarte bună condiție fizică și calități psihice cultivate îndelung: voință, stăpânire de sine, abilități de orientare în spațiu, reacție adecvată în condiții limită. Pliajul și manevrarea parașutei trebuie îndelung exersate, cu meticulozitate, pentru prevenirea accidentelor. La început parașutele erau confecționate din in, apoi mătase; erau renumite parașutele elegante și rezistente din mătase albă ale firmei germane Schroeder, folosite și de S. Brăescu pentru recordurile mondiale. În România, până în 1931 parașuta era considerată mijloc

de salvare a piloților, în situații limită. Smaranda Brăescu impune lansările cu parașuta ca performanțe sportive, prin recordurile ei contribuind la dezvoltarea parașutismului național și mondial ca domeniu sportiv.

### *Pădurea Neagră*

Regiune muntoasă în Baden-Württemberg, Germania, lungă de 160 km, cu vârfuri de circa 1500 m, mărginită de munții Vosgi și de fluviul Rin. De aici izvorăște fluviul Dunărea. În 1935 oct., S. Brăescu, după ce decolează de la Strasbourg, alege traseul “renumit ca periculos pentru aviatori” pe valea munților Pădurea Neagră, apoi aterizează forțat la Ludwigsburg.

### *Peninsula Hel(a)*

Situată la Marea Baltică, în nordul Poloniei, aproape de “coridorul polonez”, considerată de armata lui Hitler obiectiv strategic spre Prusia orientală. S.Brăescu o amintește în Jurnalul 2 în contextul condamnării politicii expansioniste, de ocupare militară a Poloniei și a altor țări europene.

### *Percival Gull*

Fabrică engleză de avioane fondată în 1932 de Edgar Percival. Percival Aircraft Companie a creat prototipul “Gull” în 1932 pentru transport rapid, de succes, un aeroplan cu aripa joasă construită din lemn, după patentul Henderson (inginer Basil Hendersn); alt tip a fost Gipsy Major, motoare cu patru cilindri, apoi – Gull Four și Gull Major S.B în Jurnalul din 1939 duce prin scrisori tratative cu această Fabrică, primește o bună ofertă de avion, dar condițiile războiului o împiedică să meargă în Anglia pentru avionul performant, care ar fi tentat-o cel mai mult în Raidul transoceanic proiectat, în afară de alt avion din Italia sau din America.

### *Phillips & Powis and Miles Aircraft Companies*

Fabrică de avioane fondată în 1933 la Reading, la care se construiesc celebrele avioane ușoare „Miles Hawk”, aeroplan construite între 1929 – 1946, pentru proprietari, cluburi aviatice. Este deseori amintită cu amărăciune de S.B în Jurnalul din 1935, pentru multele neplăceri cauzate de întârzierea eliberării avionului ei și pentru timpul și banii “mâncați” la Reading.

### *Potez 56*

Avion bimotor monoplan multiloc, produs de renumita firmă franceză Potez. A fost destinat transportului de călători, fiind construite aproximativ 70 de aparate.

### *Potez 58*

Avion monomotor monoplan triloc realizat în Franța în anii “30 de una dintre cele mai cunoscute fabrici de avioane din perioada interbelică. A fost produs în serie, dar nu a constituit un succes comercial important.

### *Powis Charles*

Inginer constructor de avioane (specializat în motoare de avion) fondează în anul 1929 Fabrica de avioane Phillips & Powis – reunită apoi cu inginerul Miles în orașul Reading – comitatul Berkshire. Este, alături de Miles, “responsabil” pentru “fuga” Smarandei din Reading și din Anglia, din cauzele descrise pe larg în primul jurnal și în “Introducere” și de aceea ținta unor invective în confesiunile intime din jurnalul întâi, împreună cu partenerul său precum: “fals, ticălos, parvenit”...

### *Prima de cumpărare*

Revine des în Jurnalul al doilea al S.B. Prima de cumpărare a unui avion personal era atribuită de către Stat prin Structurile aeronautice românești de resort, era o sumă substanțială, circa ½ din costul total al avionului și era menită de a încuraja progresul aviației

și al pilotajului: era o frumoasă, benefică inițiativă, de susținere și a celor pasionați de zbor cu posibilități financiare reduse, în afara castei aristocratice aviatice. S.B. se zbate, în al doilea Jurnal să reobțină prima de cumpărare a avionului Messerschmitt "Taifun", pe care nu îl folosise, atribuit și defectat de celebrul Bâzu Cantacuzino, pentru a-și cumpăra un nou avion (vezi mai sus nota de la M).

### ***Ralanti***

Zbor lent pentru economisirea carburantului.

### ***Rădulescu Florin***

Atașat militar la Legația Română din Grecia în 1939, e binevoitor, generos, și o ajută pe Smaranda Brăescu, care îl gratulează în confesiunile din Jurnalul 2.

### ***Reading***

În limba engleză, substantiv cu sensul: *lectură, citire, cultură* sau *interpretare*. În jurnalul 1, oraș în sudul Angliei situat în comitatul Berkshire, unul dintre cele 62 de comitate (districte) ale Angliei. În Royal Berkshire este și reședința principală a monarhiei. Castelul Windsor Reading, pe fluviul Thames (Tamisa). La Woodley, parte a ariei urbane din Reading se află un muzeu al Aviației, "Berkshire Museum of Aviation", pe locul fostului aerodrom. Cele mai multe exponate sunt de la Miles Aircraft Ltd, care a produs avioanele de tip Miles Hawk. La Reading a fost fabrica Phillips & Powis and Miles Aircraft – aici a comandat Smaranda Brăescu și s-a fabricat avionul monoloc, monomotor Miles Hawk, numit de campioană „Aurel Vlaicu”. Cu el face raiduri celebre ca cel descris în Jurnalul din 1935, apoi raidul Roma – Tripoli – 19 mai 1936 – care a făcut senzație în presa vremii.

### ***Russo Nadia-Bossie***

Renumită aviatoare, absolventă a Academiei de Arte Frumoase, decorată în 1936 cu Virtutea aeronautică de Pace. A făcut parte din

Escadrila Albă, un membru foarte activ, prietenă bună cu Mariana Drăgescu.

### *R.W.D*

Fabrică de avioane, din Varșovia, după inițialele a 3 designeri polonezi, care au început să colaboreze ca studenți la Universitatea de Tehnologie. Din 1928 proiectează RWD-1 avion sportiv. RWD 13 dorit de S.B. la un moment dat, a fost creat în 1938, avion performant pentru raiduri. Sportsplane RWD-5 a fost, în 1933, cel mai ușor avion care a zburat peste Oceanul Atlantic, de aici interesul S.B. pentru acest tip de avion, din Jurnalul al doilea, scris în 1939.

### *Saiman*

Fabrică de avioane din Italia unde Smaranda B. intenționa să comande avionul cu motor Gipsy – Alpha Romeo 115HP185 cu o viteză de 250 km/h. Fabrica Saiman era situată la Ostia, localitate în sudul Romei, la Marea Tireniană, azi o frumoasă și modernă stațiune marină cu un luxos port de nave mici și elegante – iahturi, vizitată , în 1939 de S.B.-vizită descrisă în jurnalul 2 din Carte.

### *Securitatea*

A început să activeze în România după 23 august 1944, creată de o divizie a NKVD-ului – temuta poliție secretă sovietică, prin infiltrarea activiștilor comuniști în Ministerul de Interne. A fost condusă la noi de sinistrul Alexandru Nicolschi, până la 30 aug. 1948, când a fost înființată oficial. Principalul obiectiv a fost instaurarea în România prin forță, teroare, șantaj, intimidare, torturare fizică, psihică, morală și chiar exterminare fizică, a regimului comunist de tip sovietic. Domeniul aeronautic românesc a fost printre primele “obiective” vizate în acest sens, datorită profesionalismului și autorității dobândite la nivel național, european și chiar mondial, a spiritului liber, neconformist, a curajului, demnității și solidarității care guverna breasla aeronauților români-vezi și *Studiul biografic*.

### *Strasbourg*

Oraș din Franța, pe malul stâng al fluviului Rin, capitala regiunii Alsacia. Actualmente găzduiește Parlamentul european. De numele lui este legat primul document al limbii franceze, cunoscut sub numele de "Jurămintele de la Strasbourg".Obiectiv al zborului Smarandei spre Germania în 1935.

### *Teodorescu Paul*

A fost șef de Stat Major al Aviației între 1924-1925. Ministru al Ministerului Aerului și Marinei, după Radu Irimescu, din 1938 până în 1940, când M.A.N se desființează, devenind din nou Secretariat de Stat al Aerului.vezi și M.A.M, precum și Ministrul Meu.

### *Tanc*

Rezervor din tablă sau din oțel folosit la vechile avioane pentru depozitarea lichidelor, combustibilului. În ziua dinaintea "evadării", la 20 aug.1935, Smaranda face, în văzul „inamicilor”, manevre cu combustibilul necesar unui pretins zbor la Croydon, pe o distanță scurtă, cu scopul de a arăta celor de la Legația română avionul de la Fabrică. Pretinsul scurt zbor, măgulitor pentru Miles și Powis - doar aviatoarea vroia să se fălească cu avionul construit de ei – este acceptat de cei doi. În dimineața fugii, la 21 august, mai primește benzină, necesară celor 110 km survolului peste Canalul Mânecii, pe ascuns, de la complicele ei, mecanicul Whatley, de care nu își poate lua un bun rămas călduros, pentru a nu trezi eventuale suspiciuni.Un episod emoționant, viu descris, cu stilul laconic,dar expresiv ale caietelor de însemnări.

### *Tunis*

Capitala Tunisiei, azi Republica Tunsiană, țară din nordul Africii, cu granițe Marea Mediterană, Libia Algeria. Regimul fascist italian renunță în urma Tratatului de la Roma, 1935, la pretențiile coloniale asupra Tunisiei, dar are "mână liberă" pentru ocuparea Etiopiei care are loc în mai 1936 – vezi și Abisinia. Pretențiile

coloniale ale Italiei fasciste se manifestă și prin invadarea Albaniei și a înglobării ei în Italia, în martie 1939.

### *Van Saanen, Adolf și Didina*

Familie cunoscută de Smaranda Brăescu înainte de lansarea cu parașuta, considerată prietenă și protectoare. O sprijină pentru a pleca la Berlin în 1928, o găzduiește la București, unde stăteau pe strada Popa Tatu. O elogiază pentru recorduri, în telegrame, în corespondență. Din nefericire în octombrie 1935, la întoarcerea în țară, Smaranda Brăescu constată cu durere că doamna Didina Van Saanen, veche prietenă, se îndepărtează de ea, chiar îi este potrivnică în urma unor întregi.

### *U.S. galon*

3.78 litri.

### *Whatley*

Mecanic la firma engleză “Phillips & Powis and Miles Aircraft Companies” de la Reading, M.Britanie. Știa de planul de evadare al S. Brăescu și chiar o ajută. M.T. Sireteanu îl invoca în amintirile ei pe mecanicul englez care a ajutat-o pe Măndița cu benzină, fiind complice la noua ei „ispravă”, fapt pentru care i-a purtat recunoștință mult timp, conform frumoseilor ei trăsături de caracter care reies din emoționantele Jurnale.



## **BIBLIOGRAFIE**

### **MONOGRAFII**

Constantin C. Gheorghiu – *Îndrăgostitele Aerului*, Ed. Dacia, Cluj-Napoca 1984.

Firoiu Vasile – *Amazoanele Cerului*, Ed. Albatros, București 1960

Iacobescu Gheorghe și Negru Mihail – *Zburătorii Noștri*, Ed. Cultura Națională, București, 1929

Negrescu Gh. Ioan – *Din amintirile unui vechi aviator*, Ed. Militară, București 1977

Neculai I. Staicu-Buciumeni – *Anii de glorie ai Smarandei Brăescu*, Ed. Vasile Cârlova, București 1998

Neculai I. Staicu-Buciumeni – *Regina Aerului – O viață închinată patriei* – Ed. Sinteze, 2008

Popescu Stelian – *Memorii*, Editura Majadahonda, București 1994

Șenchea – Popescu, Elena – *Femina Celesta*, Ed. Sport -Turism, București 1983

Ștefan I. M., Vasile Firoiu – *Sub Semnul Minervei – Femei de seamă din trecutul românesc*, Ed. Politică, Buc. 1975

ISTORII, ENCICLOPEDII, GHIDURI

*ISTORIA AVIAȚIEI ROMÂNE* – Ed. Științifică și Enciclopedică, Buc. 1984 – colectiv de autori

*ISTORIA LUMII ÎN DATE* – Ed. Enciclopedică Română, Buc. 1972.

*ENCICLOPEDIA ROMÂNIEI* on-line <http://enciclopediaromaniei.ro>

## PERIODICE

### COLECȚII de la BIBLIOTECA ACADEMIEI ROMÂNE PRESĂ INTERBELICĂ

*ADEVĂRUL* – cotidian de informație cu suplimente literare, București, 1888. Fondatori: Al. V. Beldiman și C. Mille. Nume ilustre ale presei și literaturii române semnează rubrici ale ziarului în perioada interbelică, precum: C. Bacalbașa, I. Vinea, B. Fundoianu, Camil Petrescu, Paul Zarifopol, E. Lovinescu, Felix Aderca, Adrian Maniu, Mihail Sadoveanu. Colecțiile din 1928, 1931, 1932, 1935, 1936

*AMERICA* – Cotidian al românilor de pretutindeni, Organul oficial al Uniunii și Ligii Societăților românești din America Cleveland – Ohio, S.U.A, colecțiile din 1931, 1932, 1933, 1935

*ARIPA* – organ săptămânal de propagandă aeronautică, fondat la 15 martie 1925, București, director lt. col. aviator Andrei Popovici. Colecția martie 1925, oct. 1928. În nr.din 29 martie 1925 este anunțată înființarea Aeroclubului Regal Român

*CURRENTUL* – cotidian politic, social, de informație, cultural, București, între 1928-20 aug.1944. Director fondator: reputatul jurnalist, Pamfil Șeciaru. Ziar de forță, declanșează celebre campanii de presă, temute de politicieni și oameni de afaceri. Editează și suplimentele: Curentul Magazin, Curentul pentru copii și tineret- o inițiativă novativă în presa română, precum și Almanahul ziarului Curentul.Colaborează susținut cu pamflete, foiletoane, cronică, scriitori consacrați ca: Cezar Petrescu sau Gib I. Mihăescu. Colecțiile din oct.1928, 1931,1932, 1935, 1936, 1939

*CUVÂNTUL* – cotidian politic, București, 1924 – 1941, cu intermitențe. Fondator: Titus Enacovici. Editează suplimentul Cuvântul literar – artistic. Colectiv din scriitori și ziariști de renume, exp: Nichifor Crainic, Nae Ionescu, Lucian Blaga. Colecții din 1928, 1931, 1932, 1940

*DIMINEAȚA* – cotidian de informații, București, din 1904 –1937 (cu o auză între1916-1919) Director – Constantin Mille. Democrația,

libertatea cuvântului și a presei sunt suporturi ale programului acestui ziar. Editează Almanahul ziarelor Adevărul și Dimineața. Colecția din mai 1930, sept. – oct. 1931, mai 1933

*ILUSTRĂȚIUNEA ROMÂNĂ*, 1884 – 1953 Supliment literar-artistic, științific al ziarului Universul. Magazin „în larga și occidentală accepțiune a cuvântului”, revistă de reportaj fotografic și documentare ilustrată”, săptămânal care precede revistele de tip “glamour”. O revistă a vedetelor din teatru, cinema, literatură, cu ample interviuri și reportaje, cu fotografii atractive. Colecția oct. 1931, 1932, 1935, 1936

*UNIVERSUL* – cotidian de informație, fondat în 1877 de ziaristul italian Luigi Cazavillan. Între 1916 – 1943 este director Stelian Popescu, jurist de profesie, reputat jurnalist. A fost timp de câteva decenii cel mai citit și mai bine vândut cotidian din România. Jurnaliști și scriitori notorii au colaborat frecvent la acest cotidian. A publicat între anii 1928 – 1936 cele mai multe reportaje și interviuri despre și cu Smaranda Brăescu, din toată presa interbelică românească. Au fost studiate colecțiile din iulie – oct. 1928, oct. 1931, mai 1932, oct. – nov. 1935, 1936, 1939, 1940, 1942

**CARTEA și REVISTA ANIVERSARĂ  
au fost realizate cu sprijinul**



**și al Domnului Căpitan de aviație r.  
Romeo Bocănescu**

# CUPRINS

<i>AȘA A FOST POSIBIL</i> .....	
CAPITOLUL I – ÎNCEPUTURI .....	
Mugure de lumină.....	
Scânteii pe mătasea cerului .....	
Labirintul .....	
CAPITOLUL II - ACOLO SUS E LOCUL MEU .....	
O candelă prin neguri.....	
Visul berlinez.....	
Salturile consacării – extaz și agonie .....	
Întâiul record.....	
CAPITOLUL III - AMERICA RECORDURILOR, RECORDUL AMERICII .....	
Plonjon în Univers .....	
Suma tuturor posibilităților .....	
CAPITOLUL IV - „AVION CU MOTOR, IA-MĂ ȘI PE MINE-N ZBOR” .....	
Pe aripi de șoim.....	
Caznele Albionului .....	
1936 – zbor spre Africa .....	
CAPITOLUL V - ÎN FURTUNĂ: RĂZBOIUL ȘI TIMPUL VRĂJMAȘ .....	
Pentru Patrie .....	
Un act de prietenie .....	
Ultimul zbor spre eternul albastru.....	
UN DRUM SPINOS SPRE RECUNOAȘTERE .....	
Un monument pentru Smaranda.....	
Interzisă în cimitirul cu 390 de monumente.....	
O mare personalitate a României și a Clujului.....	
BATALIONUL 53 COMANDO „SMARANDA BRĂESCU” BACĂU .....	
IN MEMORIAM .....	
<i>GLOSAR</i> .....	
<i>BIBLIOGRAFIE</i> .....	

