

BOGDAN ȘERBAN-IANCU

ULTIMELE
CONVORBIRI

CU
Regele Mihai I

Cuvânt-înainte de EMIL HUREZEANU

Prefață de gen. de flotilă aeriană (r) IOAN DOBRAN

Postfață de ALEXANDRU MURARU

CORINT
BOOKS

—2019—

Cuprins

Cuvânt-înainte – <i>Regele trăiește</i> de Emil Hurezeanu	5
Prefață – <i>Jurământ pe viață</i> de gen. de flotilă aeriană (r) Ioan Dobran . .	9
<i>Introducere</i> de Bogdan Șerban-Iancu	11
<i>Fake news neocomunist</i>	15
<i>Învățăturile reginei-mamă Elena către principesa Margareta</i>	17
<i>Vacanțele unui Rege pribeag</i>	26
<i>Amintiri din România dispărută</i>	43
<i>Colecționar de jeepuri</i>	53
<i>Tainele din garajul Regelui</i>	69
<i>Călătorie într-o istorie dureroasă</i>	73
<i>„Am rămas, în fond, militar”</i>	86
Postfață – <i>Despre făurirea istoriei și de vorbă cu povestea ei</i> de Alexandru Muraru.	119

Vacanțele unui Rege pribeag

Aubonne, Elveția, 2009

Majestate, la 6 ani erați Rege, conduceți o țară. Când ați condus prima dată o mașină?

Foarte greu de spus exact când. Prima dată în 1927, atunci am început. Cu o mică mașină electrică pe care o aveam de la mama mea și cu asta mă jucăm puțin în parcul de la Cotroceni.

Așa că știam cu volanul, cu diferite lucruri. Mai târziu, principele Nicolae mi-a făcut cadou – nu mai știu bine anul, tot cam pe atunci – o mică mașină pe care a avut-o el și era deja uzată, și de care nu mai avea nevoie, și mi-a dat-o mie, un mic Morris, nu mai știu tipul. Și cu asta, cum să spun așa, perfecționat e greu de spus, am progresat, tot la Cotroceni. Și din când în când, când mergeam cu câte o mașină mare, stăteam totdeauna în spațele șoferului să văd cum se întâmplă, cum se face, una și alta.

Și după ce a murit regele Ferdinand¹, atunci am moștenit tot parcul de automobile care era la palat pe vremea aceea. Umblam cu unul dintre

¹ Ferdinand I (1865–1927), rege al României în perioada 1914–1927. A devenit Principe de Coroană al Regatului României în 1889, iar după trei ani s-a căsătorit cu prințesa Maria, nepoată a reginei Victoria. Cuplul princiar a avut 6 copii: Carol al II-lea (1893–1953, rege al României în perioada 1930–1940), regina Elisabeta a Greciei (1894–1956), regina

Rolls Royce-urile pe care le avea el, un model din '25, așa se pare să fi fost, și la un moment dat m-am apucat să încerc să o conduc. Însă nu ajungeam cu picioarele la pedale. Așa că, până la urmă, [șofam] cu șoferul meu, stăteam pe genunchii lui, el făcea tot ce trebuie cu pedalele și eu schimbam viteza.

Și ieșeam din când în când lângă București, pe un câmp prin Băneasa, care acum nu mai există.

Și Rolls-ul, pe vreme aceea, lângă volan avea doar manete; una era pentru acceleratorul de mână, și când el nu apăsa destul, eu trăgeam așa și mergeam mai repede până își dădea seama și închidea de tot. Așa că de acolo înainte am progresat tot timpul.

Așa ați început. În mod normal un rege ar trebui să stea pe bancheta din spate, știu că Majestății Voastre vă place la volan.

Acuma sigur, chiar după anii de la început, după ce s-a întors tatăl meu, atuncea conduceam chiar singur complet și era foarte bine, bineînțeles cu cineva sau cu un șofer lângă mine, ca să fiu sigur. Și așa am mers din an în an tot timpul. Și nici nu mă gândesc, a devenit pentru mine a doua natură.

Să știți că v-am citat de multe ori în emisiunea noastră când ați spus că mașinile noi parcă nu mai au suflet.

Nu atâta suflet, că asta e cam mult spus, dar din punct de vedere tehnic, mașina asta a progresat enorm. Dar lipsește caracterul. Aveau ceva mașinile mai vechi, trebuia să știi să le conduci. Te împrieteneai cu un anumit model, marcă și conduceai cum trebuie. Acuma toate mașinile moderne parcă merg singure aproape și nu mai e același lucru. Asta câteodată îmi lipsește.

Maria a Iugoslaviei (1900–1961), principele Nicolae al României (1903–1978), principesa Ileana a României (1909–1991) și principele Mircea al României (1913–1916).

Vă place mult să vă implicați și la partea de mecanică.

Asta e o pasiune de-a mea ce am avut-o împreună cu alte lucruri, și mie puțin îmi pasă dacă îmi murdăresc mâinile. La multă lume nu-i place asta. Pentru mine este egal. Și mecanica, întâi de curiozitate, cum se spune, în multe locuri îmi bag nasul unde chiar nu trebuie.

Dar, în fine, în spatele palatului era pe lângă un garaj și un atelier mecanic. Și mergeam foarte des acolo, vedeam ce se întâmplă, vorbeam cu mecanicii, de ce una, de ce alta și așa mai departe, așa că încet, încet am învățat. Nu cu profesori am învățat, singur. Și câteodată mai puneam și eu mâna pe acolo în atelier și când mai greșeam... Așa se învață.

Greșeli care nu erau grave, fiindcă erau mici piese puțin importante și mecanicul respectiv îmi arăta exact ce nu trebuie făcut sau ce am greșit eu.

Și așa am început să învăț.

Știu că ați pilotat și avioane, ați fost multă vreme pilot de încercare cu avioanele când ați început?

Pasiunea avioanelor iarăși a fost o... Nu știu de ce a venit așa, dar nu puteam să zbor atunci, că eram în anii '30.

S-a întâmplat totuși, nu știu cum, cu avionul lui Bibescu¹. Era un Junkers 52², modificat când a umblat el în diferite părți ale lumii, și pilotul lui, Mugurescu mi se pare, a aranjat să facem un zbor cu toți colegii din școală. Și m-a lăsat în față să stau acolo, lângă el, care pilota, că eram prea mic ca să încap acolo, și am văzut fel de fel de lucruri fără să fac nimic. Și asta a fost tot.

Partea care mi-a dat pasiunea și mai mare a fost în timpul războiului. E o poveste un pic mai lungă. O să ți-o spun puțin mai scurt.

¹ George-Valentin Bibescu (1880–1941), fondator al Automobil Clubului Român, al Clubului Aviatic Român, s-a afirmat drept unul dintre marii piloți de avioane din România. În 1930, a devenit chiar președinte al Federației Aeronautice Internaționale.

² Junkers Ju 52, avion german de transport, produs între anii 1931 și 1952, folosit atât în misiuni civile, cât și militare.

Antonescu insista, la un moment dat, și pe bună dreptate, că ar trebui să mă duc pe front ca să văd trupele românești. El voia ca să meargă la Odessa. Acolo era un centru românesc.

Și am refuzat. Eu am zis că în Transnistria, cum era pe vremea aceea, eu nu am ce să caut. Că nu era sub administrația noastră. Așa că am luat un avion și am plecat de la București și am mers direct peste front până în Crimeea. După ce am stat acolo, ne-am întors, și zburam ceva mai jos, și era o vreme foarte frumoasă, dar bătea vântul. Și a început să scuture serios [avionul]. Și eu eram în spate, pasager, cum se spune. Până la urmă, am început să mă simt foarte rău și m-am dus în față la pilot. Și el, când m-a văzut că eram cam albit la față, l-a dat afară pe copilul lui și m-a pus să stau acolo, să pun mâna pe comenzi. Nu știam să fac nimic, m-a obligat să fac asta și mi-a trecut imediat răul. Și de atunci m-a lăsat să zbor tot drumul înapoi la București. Nefiind propriu-zis pilot, dar de acolo mi-a venit asta, interesul și mai mare. Și am vorbit cu el că vreau să zbor și eu cum trebuie. De la una la alta, la Săvârșin, am făcut un mic aerodrom. Au venit trupe de la aviație care au netezit locul frumos, cu pilotul meu, care pe urmă a devenit aghiotantul meu – era pilot instructor, m-a dus la avionetă acolo și am început să învăț să zbor. În '43.

Și după câteva ore – pentru că mergeam de la București, ca să nu mergem tot timpul cu mașina, zburam de la București direct la Arad, cu un avion de linie românesc, pilotat tot de acest instructor al meu – stăteam totdeauna în dreapta și eu zburam avionul în aer. Asta, cum se numește, dublă comandă, am învățat-o destul de repede de la celălalt și mi-a dat drumul să merg singur vreo 10 ore, nu mai știu exact. Și de atunci asta a fost.

Sire, haideți să revenim puțin la mașini. Din ce vă amintiți, nu era puțin ciudat ca lumea să vadă în trafic un rege la volan? Vi s-a întâmplat să fiți recunoscut?

Nu cred că se sinchisea nimeni. Era aproape normal. Tatăl meu conducea, principele Nicolae conducea, mătușile mele conduceau în oraș, în afară

asta era [ceva] obișnuit. Așa că eu, când am venit acolo, am spus că eu conduc și gata. Nu le-a plăcut multora, dar asta a fost.

Abia aștept să îmi arătați colecția de mașini, știu că aveți câteva mașini pe care le-ați restaurat cu propria mână. Majestate, cât de atent ați fost la detaliu, ați folosit numai piese originale sau ce ați găsit pe piață?

Un colecționar trebuie să fie cât se poate mai precis. Dar în chestiunea mașinilor foarte vechi, e foarte greu câteodată, așa că mai trebuie mers puțin pe de lături, dar cel puțin piesele – 90, 95 la sută – să fie toate originale.

Și dacă e vorba de mașinile astea militare, pot să spun un lucru, că primul Jeep militar american l-am primit de la cineva de pe front. Din Rusia. Și l-a adus la Sinaia. Era prima dată când am întâlnit un Jeep. Și văzând performanțele unei mașini de felul ăsta, m-am legat complet de mașina asta militară, fiindcă este relativ simplă.

După aceea, americanii, când au sosit în '44, sfârșitul lui '44, aveau la misiunea lor două jeepuri. Și căpitanul, care era la masă cu noi, spunea că știe că-mi plac Jeepurile, că au două și dacă vreau să le văd.

Bine, cu plăcere! Și a doua zi, a venit cu cele două jeepuri la Palatul Elisabeta, m-am uitat, toate [erau] cu înscrisuri americane și m-a întrebat dacă vreau una din ele. Și zic, cu plăcere. Și am ales una fără să știu ce era.

El a avut un bucluc, fiindcă nu avea dreptul să dea cadou proprietatea statului. Și a aranjat în felul ăsta: de la Washington a venit un document ca acest jeep să fie considerat ca un cadou din partea guvernului american. Și ăsta îl am aicea acuma. Și o să vedeți că nu vreau să fiu prea tehnic pentru toată lumea, pentru că sunt Ford și Willis. Toată lumea vorbește de Willis. Dar nu știe că și Ford a făcut peste 400 000 de jeepuri. Și eu am un Ford și ăsta e al meu.

Dacă vă e dor de o mașină din trecut pe care ați condus-o și de care v-a fost drag, care ar fi aceea?

A fost un Jaguar din 1937, SS 100, așa se chema și a fost un cadou din partea Ministerului Aerului și Marinei când am devenit ofițer.

În 25 octombrie 1937, la Sinaia. Și mi l-a adus în hol acolo, ca o surpriză. Și am rămas cu el până puțin înainte de a pleca, l-a luat cineva, nu mai știu [cine], mai există undeva, dar nu mai știu unde.

Ce v-a plăcut la mașina asta?

Întâi de toate era bine așezată, nasul foarte lung, avea performanțe de mașină... Nu de curse propriu-zis, dar făcea raliuri și mergea cu peste 160 [kilometri] la oră, atunci.

Vă place viteza?

Aici, dacă vorbim de viteză, eu am niște idei destul de diferite de toată lumea. Viteza e una și ce-i în capul oamenilor e altceva. N-o să le placă dacă le spun asta. Toata lumea are mania de a spune că viteza omoară. Bine, dacă faci prostii și accidente și mergi repede, sigur că e mai grav decât dacă mergi cu 30, 40 [kilometri] la oră. Și dacă faci prostii, tot acolo ești. Dar dacă cineva nu are conștiință, aicea se schimbă lucrurile.

Și este o diferență mare cu mentalitățile care sunt acuma. Vă dau un exemplu. În '41, când am fost cu mama mea în Italia, la Florența, să vedem ceva acolo, ne-am oprit la Milano, la fabrica Alfa Romeo, și am vizitat fabrica și atuncea unul dintre directori a propus să conduc o mașină care era, de fapt, o mașină de antrenament pentru piloții de curse de Formula 1. Era ca o tavă, dichisită. Zic, cu plăcere!

Și am plecat pe autostradă. În '41, bineînțeles că nu era mare circulație. Și eu aveam obiceiul de a merge tare; cu coada ochilor am văzut că am făcut 160 la oră, imediat, și am început să împing din ce în ce mai mult, mai mult, mai mult, până am ajuns la 220. Mai mult nu putea. Și am remarcat atunci ceva. Când ajungeam pe autostradă la un viraj, nu trebuia să aștepti să fie în viraj, dacă nu, plecai prin decor. Când virajul vine la 220 de kilometri la oră, trebuie să începi să iei virajul înainte. Și atunci ești bine. Altfel, bineînțeles, oprești. Și așa am învățat eu o grămadă de lucruri.