

LBRIS

We know
books

DAN-SILVIU BOERESCU

**SMARANDA BRĂESCU,
„REGINA AERULUI“**

**Docu-drame și mituri urbane reanalizate,
însoțite de consemnări din presă și din alte
surse legate de istoria parașutismului și de
povestea femeii române care a surclasat
înălțimile și timpurile**



Unica Regină a Aerului, „suspendată în nemărginire“	7
O fetiță își flutură batista pe Câmpul Iarmarocului din Bârlad... ..	9
De la Hânțești la Sărățuica, o epopee aeriană în ciuda tuturor misoginilor. Pleiada aviatoarelor epocii: Elena Caragiani, Raymonde de Laroche, Harriet Quimby, Amelia Earhart.....	18
Recordul de la Sacramento care a uimit lumea întreagă, obținut în condiții incredibile, după ce se presupusese că și-ar fi pierdut viața	65
Escadrila Albă, eroinele de pe cerul celui de Al Doilea Război Mondial	83
Procesul Sumanelor Negre și rezistența anticomunistă – pagini controversate.....	130
Plonjeu neverosimil în uitare.....	179
Bibliografia ca un salt în gol din văzduh.....	188

Unica Regină a Aerului, „suspendată în nemărginire“

„...Ești curios să știi ce senzații stranii am când mă aflu suspendată în nemărginire, între cer și pământ? Ar trebui o atentă 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 de metri deasupra pământului, trec prin al doilea sbucium. Simt că vin prea repede. S-ar putea să cad sdrobotită în țărână. Nu mi-e teamă de

moarte, m-ar durea o invaliditate, dar m-ar chinui mai greu insuccesul...”

...Sunt români și românce despre care, din păcate, se vorbește atât de puțin! Personalități fascinante ale istoriei moderne care au forjat în timp caractere unice, surclasând limitele umane convenționale dar și, adesea, puterea de înțelegere a contemporanilor.

Fără echivalent în România, Smaranda Brăescu (1897–1948) a fost una dintre cele mai mari personalități mondiale ale aerului din perioada interbelică. A fost prima femeie-pilot a României, în 1932 realizând, cu aeroplanul personal, un record de traversare a Mediteranei, între Roma și Tripoli.

Dar cele mai mari performanțe le-a obținut în domeniul parașutismului, stabilind recorduri europene și mondiale succesive, cu salturi între 6.000 și 7.400 de metri, surclasând toți bărbații cu care a concurat! Practic, Smaranda Brăescu a modificat definitiv semnificația expresiei „fata cu capul în nori”, care, citită la propriu, devine o rară emblemă a nobleței!

Eroină a celui de Al Doilea Război Mondial, ca pilot voluntar în Escadrila Albă, a fost condamnată de comuniști în contumacie în cadrul procesului Sumanele Negre (detașament postbelic din cadrul fostelor Gărzi „Iuliu Maniu”), ca făcând parte din Mișcarea Națională de Rezistență. Ascunsă de prieteni și de călugărițele greco-catolice, a fost operată fără succes de o maladie necruțătoare și, apoi, îngropată la Cluj sub o identitate falsă convențională („Maria Popescu”).

...Ultimul ei record mondial la parașutism a rezistat vreme de 20 de ani.

O fetiță își flutură batista pe Câmpul Iarmarocului din Bârlad...

Iarmarocul nu a fost doar un simplu târg organizat periodic, ci și un indicator al dezvoltării vieții social-economice a așezărilor moldave mai răsărite din secolele trecute. (Domnitorul Mihai Șuțu, confirma, de pildă, la 1821, dreptul lui Iordache Roset-Roznovanu să țină 21 de iarmaroace pe an, numai pe moșia Pașcaniului ș.a.m.d.) Cine și-ar fi putut închipui însă că un eveniment-curiozitate petrecut pe Câmpul Iarmarocului de lângă Grădina Publică din Bârlad (...dar repetat itinerant și în alte locuri din Moldova începutului de veac XX) va reprezenta, dincolo de multiple alte conexiuni culturale, artistice și sociale, și un reper unic al emancipării femeii române și universale?

Grădina Publică din Bârlad este recunoscută drept unul dintre cele mai frumoase parcuri naturale din zona Moldovei. În trecut, era asaltată aproape zilnic de îndrăgostiți, elevi, muzicieni, scriitori, pictori. Au scris despre mirajul acestui loc oameni de calibru ai culturii românești: George Călinescu, Garabet Ibrăileanu, Victor Ion Popa, Alexandru Vla-huță, Vasile Voiculescu etc.

Scriitorul bârlădean G.G. Ursu scria, în *Bârladul, odinioară și astăzi*, că originea grădinii „e frumoasă ca o legendă“. În 1834, Mihail Sturdza, domnul Moldovei, venind de la Constantinopol, cunoscuse la Bârlad o cucoană frumoasă. O chema Marghiolița și era soția boierului Iordachi Iamandi. De dragul ei, domnul Sturdza a dat poruncă proprietarilor din Tutova să trimită, cu care de beilic, pui de copaci din esența cea mai bună, pentru a înfiripa o grădină, oferindu-i-o ca omagiu. Peste ani, în jur, s-a format o adevărată pădure care se întinde, astăzi, pe câteva hectare. Au apărut alei mai multe și mai lungi, bănci, felinare, flori.

Paul Bujor, profesor la Universitatea din Iași, coleg cu Alexandru Vlahuță la Liceul „Gheorghe Roșca Codreanu“, povestește că, prin 1875, elevii nu cunoșteau altă distracție „decât cititul cărților, în afară de manualele școlare, și plimbările pe aleile din grădina publică și pe dealul Țuguietei“. Elevii de la „Codreanu“ erau grupați în jurul lui Vlahuță, atunci când era vorba să facă asemenea isprăvi: „Viața lor era dominată de un romantism feciorelnic, datorat lecturilor de poezii, în special ale celor publicate de Eminescu prima oară în *Convorbiri Literare* care corespundeau cu aspirațiile vârstei, nevoii firești de idealizare“.

Aproape de a termina liceul, Vlahuță s-a refugiat în grădină o zi întreagă pentru a scrie poemul *Dormi în pace*. A corectat-o și a rescris-o de zeci de ori. Poezia vorbea despre moartea unei fete din Bârlad, *duduia Leanța*, adorată de toți liceenii de atunci.

G.G. Ursu povestește că Vlahuță și Bujor s-au întâlnit peste ani, chinuți de nostalgie, la Bârlad. Era în vara lui 1905: „Au coborât din tren cu febrilitate, au trecut pe la gazda lor de altădată, de pe ulița Gării, au alergat spre mahalaua Cotu Negru, unde a stat Vlahuță ca elev, au urcat pe dealul Țuguietei, coborând în Grădina Publică“.

După ce Vlahuță a terminat liceul, a venit rândul unui alt tânăr să se îndrăgostească de grădină: Garabet Ibrăileanu. El a învățat la același liceu (1887–1890) și, ca și Vlahuță, își petrecea timpul liber mai mult pe alei, la umbra arbuștilor. El spunea că Grădina Publică din Bârlad este mai frumoasă decât cea din Roman (oraș unde a învățat în timpul gimnaziului). Iată ce a scris, depănând amintiri despre Bârlad: „O altă fericire era Grădina Publică, mare și misterioasă ca o pădure, în care am auzit, într-o seară cu lună, după o zi cu ploaie, un flaut dintre niște copaci, iar în iunie, când preparam examenele, ne duceam să învățăm în pădure, la patru dimineața. Niciodată ca la Bârlad nu am dus o asemenea viață de idei“.

În grupul lui Ibrăileanu se numărau viitorul critic Radu Ionescu-Rion și Constantin Hamangiu, strălucitul jurist de mai târziu.

Tot grădina a fost cea care i-a inspirat pe Emil Gârleanu, George Tutoveanu și Dimitrie Nanu, atunci când au întemeiat revista

Făt-Frumos. „Am hotărât după nesfârșite preumblări și discuții, pe sub bolțile aprinse de fior ale grădinii publice, într-o primăvară timpurie, scaldată în viorele și senin“, își amintea Tutoveanu, într-un interviu apărut în 1929, în revista *Scrisul nostru*.

Puțini știu că, prin 1917, generalul Eremia Grigorescu, eroul de la Mărășești, care își avea Cartierul general al armatei la Bârlad, făcea, seara, plimbări lungi prin grădină.

„Era în anii când, copil fiind, cu tovarăși de zbgeng și de hoinăreală, pe câmpiile Bârladului ne jucam de-a războiul, având în loc de sabie câte un hluj de păpușoi și când puneam urechea la pământ să auzim bubuitul tunurilor din triumghiul de foc Oituz, Mărăști, Mărășești“, își amintește G.G. Ursu.

Grădina a fost un refugiu temporar și pentru marele George Enescu. Aici, el susținea, uneori, spectacole pentru răniți. Ambianța muzicală bârlădeană, marcată, mai ales de formația Armonia întemeiată de Eugen Bulbuc, îl atrăgeau deseori pe Enescu la Bârlad. Dintr-o scrisoare pe care i-a trimis-o profesorului Gheorghe Neșțian, aflăm că marele muzician se gândea cu mare nostalgie la acest oraș și în special la Grădina Publică. Simpatia pe care le-o purta i-au convins pe bârlădeni să-i ridice o statuie exact în centrul grădinii.

Dintr-o asemenea istorie și pleiadă de personalități care și-au legat sufletul de Grădina Publică nu putea lipsi nici spiritul Academiei Bârlădene. Parte din activitatea membrilor s-a desfășurat sub bolțile copacilor, mai ales pe timp de noapte. La ședințele de joi, care se țineau în casa profesorului Bulbuc, „academiștii“, la semnalul lui Tutoveanu, de la o anumită oră, veneau în grădină, organizând așa-zisele „ședințe de sub felinar“. Romulus Dianu scria că, în timpul refugiului național din Primul Război Mondial „lipsa de combustibil făcuse din gardurile și copacii grădinii publice un jaf licit“. Chiar și așa, „ședințele de sub felinar“ nu au fost întrerupte, fiind frecventate de nume mari ale literaturii române: Victor Ion Popa, Mihail Lungeanu, Vasile Voiculescu, Tudor Pamfile, Alexandru Vlahuță (care se bucura de o adâncă venerație și profundă afecțiune din partea tuturor) etc.

Într-o evocare din 1932, Victor Ion Popa nota: „Bârladul dragostelor noastre. Raiul și iadul. Era grădina publică unde ne hârjoneam cu gloria altora și visurile noastre. Era școala primară unde, înlocuindu-mi tatăl, învățam țâncii să numere până la cinci“. Scriitorul se mândrea cu prietenia dintre el și Vlahuță. De altfel, erau văzuți plimbându-se deseori prin grădină, unde Vlahuță mergea însoțit de soția sa. În amintirea vremurilor de atunci, bustul lui Vlahuță, executat de sculptorul Ioan Dimitriu-Bârlad, străjuiește una dintre aleile atât de mult iubitei sale Grădini Publice.

Constantin Chiriță, autorul *Cireșarilor*, s-a confesat cu emoție: „Bârladul îmi e și-mi va rămâne orașul primelor lecturi, primelor prietenii, orașul primelor poezii și fantezii scrise, orașul primelor plimbări trecute și sufocante pe Bulevardul Epureanu, cu dialogurile șoptite din Grădina Publică, orașul unor fântâni și locuri misterioase, încărcate de legende și istorie“. (<http://estnews.ro>)

Memorabilă pentru bârlădenii strănși în Grădina Publică va fi fost însă ziua de 27 mai 1912, când au văzut pentru prima dată un aeroplan zburând impetuos deasupra orașului lor, în cadrul celui de al cincilea raid din istoria aviației românești. Aparatul de zbor era pilotat de Gheorghe Negrescu (viitorul general și personaj de legendă), care a devenit, cu acest prilej, eroul lor favorit. Iată ce povestea aviatorul despre acel eveniment nemaiîntâlnit în istoria micii urbe moldave: „...La ora 18, Câmpul Iarmarocului de la Grădina Publică gema de lume. Cred că în oraș nu mai rămăsese nimeni decât copiii și bătrânii. Când am pus motorul în mișcare, nimeni nu mai mișca. Lumea în delir flutura batiste, umbrele, arunca în sus cu pălării, iar uralele nu mai încetau. De sus, priveam acel spectacol măreț și, cum pluteam deasupra orașului, eram mândru că putusem arăta bârlădenilor mei ultima născocire a omului“. În aceeași seară, orașul i-a oferit aviatorului o petrecere de zile mari, fiind organizat un banchet la restaurantul Manzavinatos. „Aici, toată intelectualitatea orașului, cu profesorii mei de la Codreanu în frunte, toți fruntașii politici de toate nuanțele, toți foștii colegi aflați în oraș, adunați

în jurul meu, au ținut să mă cinstească alături de părinții mei, pentru activitatea nouă, interesantă, dar atât de riscantă. Cu această ocazie, un ceas de aur cu inscripția zilei, oferit de profesorii mei, mi-a fost dăruit și a fost pentru mine un talisman sfânt de care nu m-am despărți toată cariera mea și care mi-a purtat noroc. Pentru că, până la pensionarea mea în 1941, după o carieră de 30 de ani de zbor efectiv, cu participarea la două războaie mondiale, am rămas sănătos, fără cel puțin o zgârietură“. Gheorghe Negrescu a fost instructor și comandant al Școlii de Ofițeri de Aviație și a ocupat funcții înalte pe scara ierarhiei militare, fiind decorat cu ordine naționale și străine pentru merite deosebite în organizarea aviației românești.

În mulțimea care se afla pe Câmpul Iarmarocului în ziua când bărlădenii au văzut pentru prima oară un avion zburând deasupra urbei, se afla și o fetiță cu ochii gri-albaștri. Gâtuită de emoție, își flutura batista albă, țipând de bucurie odată cu mulțimea entuziastă. Era Smaranda Brăescu, viitoarea primă femeie parașutist din România. Zborul executat de Gheorghe Negrescu reprezintă momentul când mirajul înălțimilor a câștigat-o definitiv. Când, mai târziu, ajunsese curșantă la Școala de Belle Arte (!), ea se hotărâse deja: avea să devină aviatoare și, mai ales, după ce a aflat despre miracolul plutirii libere în aer, parașutistă. Nu a ținut cont de strâmbăturile din nas ale celor conșternați că ea, o femeie a epocii ei, într-o societate încă patriarhală, dominate de bărbați, îndrăznește să viseze că va ajunge parașutist. A făcut cereri după cereri adresate autorităților militare. Răpunsul a fost același din urmă cu 15 ani, când alte câteva femei, Elena Stoescu Caragiani și Stela Dima (posibil și Elena Plagino), au îndrăznit să ceară același lucru: „Nu se poate, fiind femeie“.

Smaranda nu s-a lăsat învinsă de tratamentul discriminatoriu. A părăsit studiile de artă și a urmat cursurile de parașutism. A ajutat-o fratele său, Tache Brăescu, fost observator aerian într-un balon în timpul Primului Război Mondial. Într-un final, chiar a obținut brevetul internațional de parașutistă. În 1930, îndrăznește să trimită o nouă scrisoare. Era

adresată Comandamentului Superior al Aviației și în ea, nici mai mult, nici mai puțin, solicita să „bată” recordul mondial feminin la parașutism (în Europa fusese stabilit la 4.000 de metri, dar în America ajunsese deja la 5.384 de metri). Acum, era mai ușor să vină cu asemenea cerere, fiindcă devenise cunoscută și experimentată. Un an mai târziu, Smaranda a efectuat un salt de la 6.000 m, cu care a doborât recordul feminin mondial, iar în 1932 îl doboară și pe cel masculin. În urma acestor succese, a fost decorată cu Ordinul Virtutea Aeronautică – clasa Crucea de Aur. Recordul a dăinuit nedoborât vreme de 20 de ani. Au urmat ani încărcăți de glorie și noi succese, în care a fost adulată și medaliată.

Proprietară a două avioane, un biplan de tip Pevuez și un bimotor de tip Milles Hawk, cu cel de-al doilea, în 1932, a stabilit primul record de traversare a Mării Mediterane în 6 ore și 10 minute, străbătând distanța de 1.100 km, între Roma și Tripoli. În același an, 1932, la 19 mai, devine campioană mondială la parașutism, în urma unui salt realizat cu o parașută de construcție românească, de la înălțimea de 7.400 de metri, cu durata de 25 de minute, acest record fiind depășit cu doar câțiva metri, abia peste 20 de ani. Recordul său a fost omologat de aeroclubul din Washington. Recordul precedent, deținut de un american, fusese de 7.233 de metri.

A fost unul dintre pușinii instructori de parașutiști militari, activând la Batalionul 1 Parașutiști de la Băneasa. În timpul războiului a fost activă ca pilot în celebra Escadrilă Albă de avioane sanitare, pe Frontul de Răsărit.

Dar viața ei nu a însemnat doar adulație și medalii. După Al Doilea Război Mondial, comuniștii au pus ochii pe ea fiindcă Smaranda Brăescu „nu voia să tacă”. Simțindu-se urmărită de Securitate, a fugit de acasă, stând refugiată în diferite localități. În 1946, este condamnată la doi ani de închisoare corecțională și o amendă de 50.000 de lei cheltuieli de judecată sub motivul că nu ar fi denunțat un presupus complot. I se imputa, de fapt, că nu a „turnat” activitatea unor grupuri armate anticomuniste. De asemenea, a fost acuzată că, împreună cu profesorul

universitar Grigore Popa, actorul Constantin Tănase și alții, a semnat un memoriu în care se denunța falsificarea alegerilor din noiembrie 1946, document înaintat Comisiei Aliate de Control, de fapt, delegatului american, care însă l-a predat... celui sovietic. Depistându-i-se un cancer mamar, a fost internată, sub un nume fals („Maria Popescu”), la spitalul din Roman, unde a fost operată. (După alte surse, ar fi fost operată sau, măcar, și-ar fi petrecut convalescența la Cluj.) Fiind recunoscută de un politruc comunist, fuge din spital și ia iarăși calea pribegiei. Fuge dintr-un loc în altul prigonită de noile autorități și sfâșiată de cumplita boală. A fost condamnată la închisoare în contumacie, nefiind găsită pentru a fi târâtă pentru procesul „Sumanele Negre”, ca făcând parte din Mișcarea Națională de Rezistență, organizația „HAI”, împreună cu comandantul Companiei de Misiuni Speciale din cadrul Batalionului Parașutiști, căpitanul Mihai Țanțu și Victor-Ionel Sassu (ofițer parașutist). Ascunsă de oameni de suflet – prof. univ. Ion I. Gheorghiu din Iași și preotul Matei Dumitru, apoi de călugărițele greco-catolice din Cluj –, nu a mai fost găsită niciodată. A fost căutată însă și de oficialitățile sovietice, care și-ar fi dorit să o determine „să schimbe steagul” și să treacă la instruirea militarilor sovietici din trupele de aviație.

O versiune acceptată în general este că a decedat pe data de 2 februarie 1948. Potrivit cercetărilor întreprinse de prof. Neculai Staicu – dar încă neconfirmate –, mormântul ei s-ar afla în Cimitirul Central din Cluj, unde ar fi fost îngropată sub numele de „Maria Popescu” la o poziție concesionată în anul 1970 unei alte persoane...

Visul Smarandei Brăescu a prins aripi la primul zbor al lui Gheorghe Negrescu, iar acesta din urmă i-a fost elev unui alt bărlădean – Mihail Cerchez. Este întemeietorul aviației militare românești, cel care a înființat primul aerodrom din țară, prima fabrică de avioane românești și prima revistă de aviație. Celebritatea lui începe cu 1910, când a înființat la Chitila un aerodrom „model” (cuvânt citat din actul constitutiv înregistrat la Tribunalul Ilfov). Înainte de asta, era un distins avocat care-și făcea meseria în Brăila. Tainele zborului l-au atras ca un magnet. „Își

părăsește meseria pe care și-o făcuse cu studii strălucite și se dedică trup și suflet aviației. Nu era nici tehnician, nici un adevărat sportiv, dar era un entuziast. Începe un plan măreț, plin de clarviziune, un plan prea înaintat pentru a fi priceput de guvernanții români, un plan pe care dorea să-l aplice cu un ceas mai devreme în țara sa și înaintea altor națiuni europene care, cu asiduitate, se interesau de noile descoperiri“, povestea despre el Maria Iosefina Teianu-Negrescu în *Bârladul, odinioară și astăzi*.

Mihail Cerchez credea cu tărie că aviația va deveni un mijloc de transport la îndemâna oricui, dar, mai ales, va avea un rol important în viața militară a lumii. Așa că a înființat aerodromul de la Chitila, cu tribune pentru public, aeroport înzestrat cu instalații și hangare pentru avioane. Aici veneau pentru demonstrație avioane celebre pe atunci, precum și biplanul Farman, deținătorul celor mai mari recorduri de până atunci. Martorii timpului spun că numai aerodromul lui Bleriot de la Paris era mai mare, însă nu mai frumos și mai complex ca al lui Cechez. Avocatul-aviator nu vrea să se oprească aici. Își dorea cu ardoare introducerea aviației în serviciul armatei. Trimite Ministerului de Război un memoriu în care arată importanța militară a acestor avioane. Își oferă aerodromul pentru ca militarii să învețe să piloteze, pentru pregătirea unor mecanici, pentru construirea unor avioane românești. Nicu Filipescu, ministrul de război, înțelege importanța acestei chestiuni și aprobă repartizarea unor ofițeri pentru aviație. În plus, comandă patru avioane biplane. Acesta reprezintă momentul înființării aviației militare din România. Școala de la Chitila progresa cu pași repezi. În scurt timp, sub ochiul atent al bârlădeanului Mihail Cerchez, primii elevi și-au căpătat brevetele de piloți. Acum, planurile lui deveniseră mai progresiste: școală de pilotaj în țară pe avioane construite în țară; fabrici de avioane în România.

Ideile lui de viitor nu sunt înțelese. Invidia și intriga politică își spun cuvântul. Succesele școlii și ale avioanelor sale treceau ca neobservate. Lipsit de comenzi, aerodromul de la Chitila începe să se stingă,

deopotrivă cu cariera directorului său, care, pradă entuziasmului, cheltuisese zadarnic tot ce avea pentru a-l ține în viață: 200.000 de lei-aur. În 1913, atât aerodromul, cât și fabrica sunt închise. Martorii vremii spun că, dacă guvernanții ar fi înțeles, acestea ar fi fost de un real folos țării, mai ales atunci, când prima conflagrație mondială începuse să bată la ușă. Mihail Cerchez s-a reîntors la avocatură, iar mai târziu a plecat definitiv în Franța. Maria Iosefina Teianu-Negrescu spune că, în 1922, l-a întâlnit în Paris: „Era cu câteva săptămâni înaintea morții sale. Era îmbătrânit de timpuriu, doar ochii lui mari și inteligenți mai păstrau flacăra veche, iar bâzâitul unui Farman ce trecea deasupra noastră l-a făcut să deschidă ochii mari, dar se vedea cât de mult sângera rana lui veche”. (<http://estnews.ro>)

Smaranda Brăescu nu a renunțat însă niciodată la visurile sale, chiar dacă a avut de înfruntat opreliști mult mai mari, precum și o serie de prejudecăți bine înrădăcinate în mentalul colectiv...