

MATEI GHICA CANTACUZINO

# Un aviator pe Frontul de Est și pe frontul secret

Memorii (1939–1947)

Traducere din limba engleză, note și prefață de

SORIN TURTURICĂ

Cuvânt-înainte de IRINA GHICA CANTACUZINO

**CORINT**  
**ISTORIE**  
AUTORI ROMÂNI

—2026—

pună lucrurile cap la cap, ceea ce mă neliniștea. Nu puteam să risc să-mi ghicesc planurile.

Decolarea era planificată pentru ora 13.30. Apoi, după vreo patru ore și jumătate de zbor, planificasem să aterizez la Alep – undeva în jurul orei locale 19.00.

La 12.30 am luat șoferul și am plecat la aerodrom. Pe drum i-am dat instrucțiuni detaliate: va merge până la proprietatea amicului Soutzo, de unde va veni cu câțiva prieteni cărora voiam să le arăt avionul meu. Ei aveau propria mașină, dar șoferul meu trebuia să vină înaintea lor, să le arate drumul până vor ajunge la avionul meu, în spatele căruia vor parca mașinile. I-am atras atenția să conducă încet și cu grijă, pentru că ei nu cunoșteau nici drumul, nici locul unde se aflau avioanele. Am încheiat astfel: „Asta e tot! Până nu ne revedem la avioane, să nu faci nimic altceva!”

Am coborât din mașină în apropierea aerodromului și m-am îndreptat spre cortul tehnic al mecanicilor. Erau acolo doi militari în termen, ambii de treabă. Așa cum îmi imaginasem, mecanicii se odihneau în corturile personale, ceva mai departe. Foarte bine, pentru că erau genul în care nu aveam încredere. În primul rând, nu le-ar fi plăcut să li se întrerupă siesta; în al doilea rând, erau prea curioși. I-am chemat pe cei doi militari și am mormăit ceva despre motorul din dreapta al avionului meu. Să mergem și să aruncăm o privire!

Sincronizarea era esențială. Totul trebuia să fie gata la sosirea pasagerilor. Apoi, nu trebuia să existe nici timpi morți, pentru că soldații ar fi putut intra la bănuială. Pasagerii ar fi trebuit să ajungă la aerodrom la 13.20. La 13.15, m-am urcat în scaunul pilotului și am pornit motoarele. Încet, fără să le țin (în acea dimineață de vară, combustibilul era suficient de cald). Soldații-mecanici stăteau în fața avionului, așteptând

să le fac vreun semn. Eu însă eram cu ochii pe ceas, nu pe cadranele din bord.

Iată că văd un nor de praf ridicându-se pe drumul pe care așteptam să vină cele două mașini! Nu văd încă mașinile, dar ele trebuie să fie! Este ora 13.19 și apar acum, venind spre mine, pe drumeagul din păduricea din apropiere. Le-am făcut semn soldaților să scoată capacele de la roți și să îndepărteze calele. De-acum, nu mai exista cale de întoarcere!

Mașinile au oprit. Pasagerii au coborât și au început să se plimbe prin fața avionului, admirându-l, așa cum îi instruisem. Le-am făcut semn cu mâna, invitându-i la bord. Apoi i-am făcut semn șoferului meu să-mi aducă bagajele din BMW. Și pasagerii aveau bagaje, din fericire câte o valiză fiecare. Hurmuzescu a intrat primul – așa cum era planificat – și a venit, prin compartimentul bombelor, în cabina pilotului. Între timp, Racotă îl trăgea pe Max Auschnitt în avion, apoi a tras și bagajele.

L-am trimis pe Hurmuzescu în spate, să închidă trapa de la cupola trăgătorului ventral, prin care intraseră. Era o placă grea, blindată și am respirat ușurat când am simțit cum a trântit-o. Acum le-am făcut semn celor doi soldați-mecanici, care se aflau încă în fața avionului și priveau cu ochii holbați, să se dea la o parte. Dacă încă nu realizaseră ce se întâmpla, o vor face acum, când vor auzi motoarele turate.

Este ora 13.34, 17 iunie 1944. Am decolat!

Nu știam absolut nimic despre radare, cu excepția faptului că acestea existau. BBC nu mă lămurise deloc asupra lor, iar germanii, nici atât! Știam doar – sau credeam că știu – că, în apropierea solului, ținta se estompa. Cel puțin, așa speram!

Prin urmare, mi-am planificat ruta astfel: să iau un curs de  $115^{\circ 1}$  care să mă scoată la Marea Neagră pe la Portița, în zona

---

<sup>1</sup> Direcția aproximativă este est-sud-est.

marilor lacuri. Era un traseu care-mi permitea să zbor foarte jos, cu excepția unor mici zone deluroase, în Dobrogea, nu mai înalte de 70 de metri. De asemenea, ruta era în direcția Crimeii, dar cine ar vrea să dezerteze la ruși? Odată ajuns deasupra Mării Negre, voi fi mult la nord față de stațiile radar de la Constanța și voi menține direcția, zburând efectiv la nivelul valurilor. Nu-mi va permite o viteză grozavă – poate 310 km/h –, dar va evita detecția radar. În plus, din câte știam, nu existau baze de vânătoare în jurul Constanței<sup>1</sup>.

Următorul lucru pe care trebuia să-l fac era să scap de bombele de la bord. Erau opt, de câte 250 de kilograme fiecare. Aceste bombe germane se dovediseră foarte fiabile în sute de misiuni și nu auzisem pe cineva că avusese neplăceri cu ele. Aveau sistem electric de armare dublu. Primul circuit, acționat de la postul ofițerului-bombardier (aflat lângă cel al pilotului), trimitea impuls electric către un condensator atașat bombei. Impulsul ajungea efectiv la bombă numai când aceasta era lansată și se afla în cădere. Abia în acel moment se făcea contactul, iar sarcina electrică din primul condensator era transmisă condensatorului atașat de bombă. În acest punct, se trimitea impuls electric din condensatorul bombeii către dispozitivul de temporizare, setat înainte de decolare. Dacă, din diferite motive, bomba nu primea impuls, nu mai exploda, cu excepția situației în care ar fi fost lansată sub 50 de metri. Nu-mi mai amintesc exact cum funcționa, dar, în acest caz, devenea bombă cu întârziere și exploda după zece-cincisprezece

---

<sup>1</sup> În realitate, au existat escadrile de vânătoare românești și germane în Dobrogea, în perioada respectivă. Acestea au fost alarmate, dar au căutat avionul în zona de sud a Dobrogei și în zona de sud-est a Munteniei. Dacă l-ar fi găsit, aveau ordin să doboare avionul lui Matei Ghica Cantacuzino.

secunde. Avuseserăm rezultate foarte bune „semănând” șiruri de bombe de acest tip, zburând foarte jos, de-a lungul coloanelor rusești din Cotul Donului.

Cum consideram că zilele mele ca pilot de bombardament se încheiaseră și cum nu voiam să-mi ucid din greșeală vreun compatriot, am hotărât să arunc bombele în timp ce survolam mlaștinile Dunării, la 18 minute după decolare. L-am avertizat pe Hurmuzescu și am apăsat butonul de lansare. Intervalul de cădere fusese reglat la 0,5 secunde (aproximativ 50 de metri) între bombe. Le-am simțit părăsind avionul, care imediat a început să ia înălțime. Am reglat compensatoarele, iar avionul s-a stabilizat, mulțumindu-mi printr-o ușoară îmbunătățire a vitezei: 330 km/h. Apoi, am apăsat pe comutatorul pentru închiderea trapelor la cala bombelor.

Un anume șuierat al aerului continua să persiste surprinzător în avion și l-am trimis pe Hurmuzescu să vadă despre ce era vorba. S-a întors palid la față: „O bombă a rămas blocată și trapele nu se mai închid complet!” Am comandat din nou deschiderea trapelor și l-am rugat pe Hurmuzescu să se întoarcă și să încerce să împingă bomba afară. N-a reușit. În fine, cele opt sau zece secunde care precedau o eventuală explozie trecuseră de multe ori, așa că aveam motive serioase să sper că bomba nu s-a armat. Singura problemă rămasă era aceea a trapelor care nu se închiseseră decât la 90% și provocau un curent îngrozitor în partea din spate a fuzelajului, acolo unde erau Auschnitt și Racotă. În fine, s-ar fi putut mult mai rău...

În vreme ce toate cele povestite de mine se derulau, avionul înghițea kilometri după kilometri. Portița a apărut la 34 de minute de la decolare, cu două minute înainte de cum planificasem. Marea Neagră, minunat de albastră în acea zi,

fără niciun nor, era atât de primitoare! Însă zborul pe deasupra ei, la zece metri sau chiar mai puțin, mă obliga să-mi folosesc toată atenția: cea mai mică distragerea ne-ar fi trimis pe toți într-un mormânt subacvatic. Auzisem de un fel de amețeală, sau de orbire temporară, care s-ar produce când zbori foarte jos și pentru mai mult timp peste o întindere de apă. Din fericire, nu credeam în astfel de efecte. Nu simțisem niciodată așa ceva în orele lungi în care zburasem peste aceste ape, în anul precedent. Eram convins că poveștile erau scornite numai din dorința unor piloți de a face pe interesanții.

La ora 14.20 eram la 80 de kilometri în larg. Nu observasem niciun indiciu că eram urmăriți de aviația de vânătoare. De-acum însă, toate speranțele mele se legau de exactitatea calculurilor. Până voi atinge țărnul turcesc nu voi avea niciun fel de reper vizual și nici radio, bineînțeles.

Cum până atunci zburasem foarte aproape de sol, deviația de la curs fusese nulă. Pe ultima hartă meteo pe care o văzusem era indicat un anticiclon deasupra României, ceea ce ar fi trebuit să însemne vânt din spate în prima parte a rutei. Coroborat cu informația firavă pe care o oferea ajungerea noastră mai devreme la malul mării, am decis să aplic o corecție de cca 15 km/h.

Era timpul să încep ascensiunea. Am conectat pilotul automat, am reglat compensatoarele, iar suprapresiunea motoarelor și pasul elicei le-am ajustat pentru o urcare de 3 m/s, până la vreo 3 800 de metri.

În sfârșit, mă puteam relaxa. Trecuse prima oră, dar fusese foarte solicitantă. M-am ridicat de pe scaun, sub privirea dezaprobată a lui Hurmuzescu. Nu era deloc încântat să rămână singur, cu o mulțime de cadrane și butoane, în vreme

ce hărțile pe care le ținea în mâini nu arătau nimic decât apă, o imensitate de apă, care devenea, cu fiecare minut, mai încețoșată și mai lăptoasă. Ajungând în cala bombelor, am aruncat o privire la bomba care rămăsese blocată. Mi s-a părut că bomba coborâse numai câțiva centimetri, iar cablul electric nu se întinsese suficient pentru a face contact. Bomba era încă inofensivă și acesta era singurul motiv pentru care noi nu părăsisem lumea aceasta.

În legătură cu această bombă, trebuie să povestesc aici un incident care a avut loc câteva zile mai târziu: am aterizat în siguranță la Alep. Britanicii ne-au urcat într-un avion de legătură și ne-au dus la Cairo. De acolo, eu m-am întors la Alep, însoțit de un maior al Aviației Regale Britanice, pentru a aduce Heinkelul în zbor, la Cairo. Bomba era încă blocată în cală. Britanicii m-au asigurat că nu încercaseră s-o scoată cu forța, ceea ce-mi asigura încă o aterizare destul de sigură cu ea la bord.

Eu și maiorul am zburat la Cairo, la altitudinea de 1 300 de metri. A fost unul dintre cele mai neplăcute zboruri, prin turbulențele semideșertului sirian, palestinian și egiptean, care aruncau avionul în toate direcțiile. În cele din urmă, am aterizat pe aerodromul vechi de la Cairo. Am fost dirijat să rulez peste nisipul tare spre un punct aflat la vreo doi kilometri de pistă. Maiorul britanic m-a întrebat despre motoarele DB, apoi mi-a spus că vor intra în revizie și că, probabil, vor încerca și să monteze niște motoare Rolls-Royce pe Heinkel, și să vadă cum funcționează. Pe mine nu prea mă interesa acest subiect.

Trei zile mai târziu, el a apărut la vila noastră: „Vino cu mine la aerodrom!” Când am ajuns acolo, am văzut că deja reușiseră să scoată bomba din cală, iar acum zăcea în nisip,

la câțiva metri de avion. Câțiva oameni în salopete – mecanici, mi-am zis – stăteau lângă ea și se scărpinau în cap. Când am ajuns la ei, m-au întrebat dacă aveam acea unealtă specială pentru a deșuruba cele două circuite de armare încastrate în corpul bombei, de o parte și de alta a ei. Bineînțeles că nu aveam, era ceva ce numai armurierii dețineau, în bază, la un loc cu celelalte unelte. Și atunci, ce-mi fac cei doi amici mecanici? S-au așezat deasupra ei, cu picioarele de-o parte și de alta, și-i văd cum încep s-o izbească cu ciocanul și cu dalta. Circuitele de armare erau greu de scos, dar oamenii erau puși pe treabă. Dintr-odată, m-a apucat o nevoie bruscă să ud deșertul și mi se părea că cel mai bun loc pentru a face asta se afla la vreo 200 de metri de avion. Maiorul din R.A.F. a avut aceeași nevoie și, nu știu cum, s-a îndepărtat înaintea mea. Ne-a luat mult, mult timp să udăm deșertul. De fapt, n-am terminat decât atunci când n-am mai auzit bocăniturile în bombă. Am privit și am văzut că fiecare mecanic ținea în mână câte un dispozitiv care strălucea în soare, uitându-se la el cu admirație. Jos pălăria pentru echipele britanice de dezamorsare a bombelor!

Revin acum la zborul peste Marea Neagră. Mi-am părăsit postul de pilotaj și am mers la cei doi aflați în spate. Stăteau ghemuiți, îmbrăcați în jachetele de zbor pe care membrii echipajului meu de luptă le lăsaseră, din fericire, în fuzelaj. Curentul care intra prin trapele incomplet închise era tăios. Nu puteam face absolut nimic. Mi-au făcut semn că erau în regulă. Speram că erau, dar știam și că li se va face mult mai frig: urma să urc cu încă 600 de metri și să mai zburăm câteva ore.

M-am întors la locul meu. Venise vremea să virez la  $165^{\circ 1}$ , adăugând și o corecție estimată pentru vânt de încă

---

<sup>1</sup> Aproximativ sud-sud-est.

5°. Eram chiar în mijlocul Mării Negre, la sud de Sevastopol, îndreptându-ne spre coasta Turciei, la Sinop. Încă în urcare, dar numai cu un metru pe secundă. Zumzetul motoarelor D.B. este o încântare. Totul este o încântare, chiar și consumul de combustibil, care este sub limita normală. „Bineînțeles, fraiere, doar nu mai ai bombe la bord!”, mi-am spus.

La 40 de minute după ce am schimbat cursul, am văzut coasta Turciei. Era acolo, la 4 000 de metri dedesubt, clară ca o hartă. Ora era 15.49; trecuseră două ore și 15 minute de când decolaserăm. Capul Înce și, imediat la est, micul port Sinop erau imposibil de confundat. Eram chiar deasupra portului, la vreo 13 kilometri în afara cursului planificat, pentru că vântul se dovedise mai puternic decât estimasem. Am corectat cu încă două grade traseul, stabilind cursul pe 173°.

A doua treaptă a compresoarelor<sup>1</sup> intrase deja în funcțiune, când am atins altitudinea de 4 000 de metri. Viteza și încadrarea în timp erau excelente. Am comparat cu harta încă o dată. Totul se vedea așa cum trebuia. Mai ales fluviul Kizil Irmak ieșea în evidență, având, se pare, și o mărime semnificativă<sup>2</sup>.

În rest, aproape nicio așezare urbană, nicio cale ferată vizibilă, iar drumurile, probabil neasfaltate, nu se distingeau de câmpurile pe care le delimitau, câmpuri uscate și arse de soarele verii. Dar iată și o problemă: în față văd nori mari, negri, de tip cumulonimbus<sup>3</sup>, care pot ascunde lucruri primejdioase: curenți

---

<sup>1</sup> Motoarele bombardierului Heinkel 111 aveau compresoare cu două trepte, pentru putere constantă la schimbarea altitudinii.

<sup>2</sup> Kizil Irmak este cel mai lung fluviu care curge în întregime pe teritoriul Turciei. Are 1 355 de kilometri.

<sup>3</sup> Nori de furtună, de dezvoltare verticală, foarte periculoși pentru aviație. Produc fulgere, ploi torențiale, grindină și curenți foarte puternici, ascendenți și descendenți. Evitarea lor este obligatorie.

descendenți violenți, fulgere și, uneori, grindină. Traseul nostru ocolea ușor masa principală de nori prin stânga. Estimam că norii se aflau deasupra Tarsului, situat dincolo de vârfuri montane care se ridicau, pe alocuri, până la 4 000 de metri. Și chiar acum mai apare o problemă! Zburam la peste 3 600 de metri de vreo oră și Racotă l-a anunțat pe Hurmuzescu că Max era pe punctul de a leșina. Îl afectase frigul, combinat cu altitudinea. Sincer, nu prevăzusem această situație. Cam pe la 5 000 de metri ar fi fost limita care ar fi aprins în mintea mea un beculeț roșu. Și iată că noi nu ajunseserăm nici măcar la 4 500 de metri. Totuși omul avea aproape 55 de ani, iar eu, cu siguranță, nu voiam să-l omor. Așa că am coborât, cu viraje largi ca să rămânem pe traseu. Acum, vedeam norii de jos. Nu se zărea nicio spărtură prin ei.

Se întindeau cât vedeai cu ochii, în față, spre est și spre vest. De jos păreau și mai amenințători, văzând cum fulgerele brăzdau decorul închis la culoare. Platoul anatolian era destul de înalt în regiunea în care ne aflam. Văile erau la 1 200 de metri deasupra nivelului mării, iar cele mai mici dealuri ajungeau pe la 2 000 de metri, poate chiar mai mult. Cum avionul nostru coborâse chiar sub 2 200 de metri, am decis că mai jos nu se mai putea, așa că nu aveam altă soluție decât să atac orbește norii. La o altitudine corespunzătoare, bineînțeles! M-am gândi că cel mai bun lucru pe care puteam să-l fac pentru Max era să ajungem cât mai repede la destinație.

Cu gândul la siguranța avionului, am considerat că cel mai bine ar fi să fac un ocol ușor spre est, ca să mă îndepărtez de ceea ce părea a fi centrul furtunii. Am pus motoarele în plin și am început urcarea, în direcția est. La început am câștigat ușor altitudine, dar când am intrat în nori, am fost loviți de curenți

descendenți violenți. De la o rată de urcare de 10 m/s, am coborât spre zero și, desigur, vârfurile cele mai înalte ale munților se apropiau. În cele din urmă, am reușit să depășim zona curenților și am început din nou să urcăm, de data aceasta pe direcția sud, pentru a reveni la traseu. Da, nu mai erau curenți descendenți, în schimb erau multe fulgere și nicio deschidere vizibilă în nori.

Ploua torențial, iar eu îmi țineam degetele încrucișate ca ploaia să nu se transforme în grindină. La un moment dat, ploaia se oprește, dar încă rămâne întuneric în masa de nori, de parcă era noapte. În orice caz, am ajuns iarăși la altitudinea de 4 000 de metri și, cel puțin, suntem siguri că nu ne vom izbi de vreun munte. Cer vești despre Max și mi se spune că respiră greu. Nu pot să-l ajut cu nimic, motoarele funcționau la putere maximă de când începuserăm să urcăm. Acum zburam orizontal, cu 310 km/h indicați de bord, dar n-am reușit să mențin acești parametri mai mult de zece minute. Câteva fulgere au fost prea aproape pentru a rămâne liniștit. Apoi, încă un curent descendent și am pierdut 150 de metri instantaneu. Au mai trecut câteva minute. Ceasul meu părea să se fi oprit, dar nu, era numai nerăbdarea.

Deodată, fără niciun avertisment, am ieșit din nori. Mai ieșisem de multe ori din masele noroase, dar eram avertizat întotdeauna când se întâmpla: deveneau mai subțiri, apoi se fragmentau, după care le lăsam în urmă. Nu însă în cazul de față. Am ieșit dintr-un zid negru direct sub un cer albastru și strălucitor. Uimitor! Minunat!

Am redus motoarele la ralanti, cu pas mare la elice. Bordul îmi indica 420 km/h, iar eu am început să pompez combustibil din rezervorul auxiliar în cel principal. După asta, am privit harta. Specific Siriei este faptul că toate detaliile pe care harta

## Cuprins

<i>Cuvânt-înainte</i> de Irina Ghica Cantacuzino . . . . .	5
<i>Prefață</i> de Sorin Turturică . . . . .	9
<i>Memorii de război</i> . . . . .	17
<i>Maniu (partea întâi)</i> . . . . .	17
<i>Maniu (partea a doua)</i> . . . . .	49
<i>Intermezzo rusesc – participant la Bătălia Stalingradului</i> . . .	64
<i>Maniu (partea a treia)</i> . . . . .	113
<i>Maniu (partea a patra – evadare spre Cairo)</i> . . . . .	140
<i>Un epilog pentru „Chestiunea Maniu”</i> . . . . .	186
<i>A doua evadare</i> . . . . .	191
<i>Epilog – tristul sfârșit al lui Maniu</i> . . . . .	223
<i>Anexa 1 – Jurnal de război (1941)</i> . . . . .	231
<i>Anexa 2 – Copilăria</i> . . . . .	315
<i>Anexa 3 – O coincidență extraordinară</i> . . . . .	371
<i>Arbore genealogic</i> . . . . .	374
<i>Indice de nume</i> . . . . .	377

„Matei Ghica Cantacuzino a fost un aviator român care a colaborat cu serviciile secrete britanice în anii celui de-Al Doilea Război Mondial. Lui i-a fost încredințată misiunea de a-l scoate din țară pe Iuliu Maniu, pentru ca liderul politic național-țărănist să formeze la Londra un guvern român în exil. Ca ofițer aviator, a îndeplinit misiuni de bombardament pe Frontul de Est, luptând în Basarabia, la Odessa și la Stalingrad. A fost artizanul a două fugi spectaculoase pe calea aerului, în 1944 și în 1947, când a scos din țară persoane amenințate de regimurile politice de la București. Matei provenea din două familii ilustre în istoria modernă a României. Bunicul dinspre tată, Ion Ghica, și bunicul dinspre mamă, Gheorghe Grigore Cantacuzino, au fost prim-miniștri.”

SORIN ȚURTURICĂ

„Tati era convins că locul României ar fi fost lângă Aliți (Europa de Vest). În aprilie 1943, îi încredințase mamei o scrisoare pentru noi; plicul nu trebuia deschis decât într-un «caz grav»... Mama l-a pus într-o cutie metalică – un cadou de la regele Ferdinand – și l-a ascuns în imensul tufiș de mahonia, plin de țepi, din fața casei. În iunie 1944, eram la masă când radioul ne-a anunțat «dezertarea căpitanului Matei Ghica Cantacuzino cu bombardierul Heinkel, de la Ianca, spre dușmanii noștri englezi». La puțină vreme după aceea, am aflat și de condamnarea sa la moarte, ca «dezertor». În scrisoare, tata ne explica gestul lui și intențiile sale patriotice. Evident, am plâns cu hohote când am auzit știrea. Cum era posibil ca un om atât de curajos pe front să fie condamnat de țara lui? Când îl vom revedea? Unde? Am mai avut vești de la el doar după 23 august 1944.”

IRINA GHICA CANTACUZINO



Parteneri media:



Carte recomandată de

**Historia**

**OBSERVATOR  
CULTURAL**