

Libris .RO

Alexandru Armă

Dan Antoniu

Respect pentru oameni și cărți

CONSTANTIN BĂZU CANTACUZINO

prințul înălțimilor



EDITURA VREMEA

BUCUREȘTI

2017

Constantin M. Cantacuzino, îndeobște cunoscut sub numele de Bâzu Cantacuzino, s-a născut la 11 noiembrie 1905, într-o familie din vechea aristocrație românească. Era descendent al Cantacuzinilor, boieri cu origini bizantine, care au dat țării române pe domnitorii Șerban și Ștefan Cantacuzino, pe stolnicul Constantin Cantacuzino dar și pe marele spătar Mihai Cantacuzino. Tatăl lui Bâzu era Mihail G. Cantacuzino, fiul cel mare a lui Gheorghe Grigore Cantacuzino – „Nababul”, unul dintre cei mai bogați oameni din țară, fost ministru și prim-ministru în guvernele din perioada domniei regelui Carol I. Educat la Paris, unde a obținut un doctorat în Drept și Litere, Mihail G. Cantacuzino s-a întors în țară unde, la fel ca și tatăl său, și-a construit o carieră publică și politică de succes, ajungând membru de marcă al Partidului Conservator. A fost deputat, primar al Capitalei, ministru de Justiție și membru al Guvernului de Uniune Națională condus de Ion I.C. Brătianu între 1910-1913 și între decembrie 1916 - ianuarie 1918. A murit în august 1928, în urma unui accident de automobil în timp ce se deplasa de la Călimănești spre mănăstirea Cornetu. Mama lui Constantin M. Cantacuzino era Maria Rosetti-Tescani, născută la 1878, fiica boierului Dimitrie Rosetti și a lui Alice Jora, nepoata lui Costache Negri. Inteligentă, cultă, cu o frumusețe și un farmec personal care-i confereau o distincție și o eleganță aparte, Maria – cunoscută îndeosebi sub faimosul diminutiv Maruca – a fost unul dintre personajele „en vogue” al vremii, devenind o apropiată a Reginei Maria. Căsătoria cu Mihail G. Cantacuzino a fost o una nereușită, dar i-a oferit Marucăi șansa de a purta numele Cantacuzino, la care nu a mai renunțat până la moartea sa în 1969. Mama lui Bâzu, personalitate a societății bucureștene, s-a recăsătorit în 1936 cu compozitorul George Enescu.

Constantin „Bâzu” Cantacuzino s-a născut la București, însă primele veri ale copilăriei și le-a petrecut la conacul familiei aflat în comuna Jilavele din județul Ialomița, unde tatăl său avea o moșie de circa 1100 hectare. Deseori micul Cantacuzino era văzut de sătenii din vechea așezare din mijlocul Bărăganului pedalând nebunește pe bicicleta sa prin câmpurile galbene de rapiță, îndreptându-se către moară sau spre bălțile din jurul comunei. La vârsta de

12 ani a condus pentru prima dată un automobil și tot atunci a fost inițiat în vânătoare de către unchiul său, care i-a dăruit o pușcă. Pe măsură ce a crescut, Constantin Cantacuzino a fost atras tot mai des de locurile de la Tescani-Bacău, unde se afla conacul mamei sale. Acolo, alături de sora lui, Alice¹, și de alți tineri apropiați familiei, și-a petrecut vacanțele, conacul familiei Rosetti fiind adesea vizitat de multe celebrități din protipendada vremii.

După ce și-a făcut studiile primare la București, Băzu Cantacuzino a plecat în Elveția, unde a urmat liceul. În anul 1923 și-a luat bacalaureatul la liceul de stat din Geneva, la „categoria real”. În același an a revenit în România pentru a-și efectua stagiul militar. La 1 septembrie 1923 era soldat, iar la 1 iulie 1924 ajunsese sergent. După terminarea stagiului militar a fost trimis la Școala Militară de Artilerie de la Timișoara, pe care a absolvit-o cu gradul de sublocotenent în rezervă. A plecat apoi în Franța, unde, între 1924 și 1927, a studiat mai întâi comerțul la Universitatea din Strasbourg, iar apoi dreptul la Paris. Și-a întrerupt însă studiile, revenind în țară, unde a rămas pentru a administra patrimoniul familiei după moartea tatălui său.

În anul 1928 Constantin Cantacuzino s-a căsătorit cu nepoata ambasadorului României de la Paris, Georgeta Ana Diamandi, care avea 24 ani. Căsătoria nu a fost văzută cu ochi buni de familia Cantacuzino, întrucât viitoarea mireasă era divorțată de un deputat liberal foarte în vârstă, pe nume Stoianovici. Cu toate acestea, Constantin Cantacuzino și-a unit oficial destinul cu cel al Georgetei Ana Diamandi în luna decembrie a anului 1928, actul de căsătorie fiind înregistrat la Primăria Sectorului I din Capitală. Fericirea conjugală a fost însă de scurtă durată, mariajul fiind încheiat în anul următor. Au urmat mai multe certuri și împăcări, iar în mai 1933 cei doi au divorțat.

Anii tinereții lui Constantin Cantacuzino au fost marcați de pasiunea sa pentru sport. Fiind dotat cu o constituție athletică deosebit de armonioasă și cu o capacitate de efort dincolo de limite, s-a dovedit foarte talentat în mai multe discipline, pe toate practicându-le cu deosebit succes. Astfel, încă din timpul liceului, tânărul s-a îndrăgostit de hocheiul pe gheață, pe care a început să-l practice din timpul șederii sale în Elveția. Și-a început cariera de hocheist în stațiunea de iarnă de la Gstaad, în anul 1922. Acolo a jucat timp de doi ani înainte de a se întoarce în România, unde cu

¹ Alice M. Cantacuzino, născută pe 30 mai 1899. S-a căsătorit în 1923 cu Mihail Sturza de care a divorțat ulterior, recăsătorindu-se cu ofițerul Ion Lupoaiie, cu care a fugit în Franța în anul 1947. Sora lui Băzu a trăit 80 de ani, trecând în neființă la 21 ianuarie 1979.

echipele Tenis Club Român și Bragadiru a câștigat campionate naționale între 1930 și 1936. De notorietate a rămas participarea lui Bâzu Cantacuzino cu echipa națională de hochei a României, al cărei căpitan era, la campionatele mondiale de la Praga (1933), Milano (1934) și Davos (1935), când reprezentativa țării noastre a obținut mai multe succese notabile. În paralel a practicat și tenisul de câmp, devenind campion al României la acest sport în anul 1932. Pe lângă sporturile atletice, a fost atras și de cele mecanice, practicând cu aceeași pasiune motociclismul și automobilismul. A participat mai mulți ani de-a rândul la cursele de motocros, devenind idolul admirat și aplaudat de numerosul public amator de sporturi mecanice. Atras în aceeași măsură și de automobilism, Constantin Cantacuzino a obținut un succes notabil în anul 1930, când la raliul Paris – București a realizat un record de distanță împreună cu dr. Dinopol, după ce a parcurs 2750 km în 44 ore, cu un automobil Buick special pregătit de inginerul Jean Calcianu.

În ciuda numeroaselor succese obținute în sport, Bâzu – pseudonimul sub care a fost cunoscut în lumea sportului și mai târziu în cea a aviației – simțea că poate să facă mai mult. Astfel, începând cu anul 1932, a început fie atras iremediabil de lumea aviației, fascinant fiind de acrobațiile executate la mitingurile aeriene și de încercările aviatorilor români de a depăși recordurile de distanță în marile raiduri. În vara anului 1933, Bâzu s-a înscris la Școala de Aviație „Mircea Cantacuzino”, care avea sediul pe aeroportul Băneasa. Dovedind reale calități și multă determinare, a obținut brevetul de pilot de turism gradul I pe 22 iulie 1933. În luna august a aceluiași an, a obținut și gradul II la brevetul de pilot de turism, după ce a efectuat raidurile București – Tecuci – Buzău – Tescani – București și București – Florești și retur. Cu ocazia acestor raiduri își vizitase rudele din partea mamei de la Tescani și moșia din partea tatălui de la Florești.

În anul 1934, Bâzu Cantacuzino și-a achiziționat propriul avion – un Fleet F10 G² cu motor „Kinner” în stea de 160 CP – cu ajutorul unei subvenții venite de la statul român, care i-a acordat o primă de cumpărare de 449 150 lei din Fondul Național Aviatic.

² Era un biplan de construcție mixtă cu fuzelaj compus din tuburi de oțel, aripi cu lonjeroane din lemn, nervuri din duraluminu și acoperit cu pânză, produs de firmele nord-americane Consolidated și Fleet Aircraft. Viteza maximă era de 180 km/h și cea minimă de 80 km/h. Avionul, care era foarte bun pentru zborurile de antrenament, a fost prezentat în pentru prima dată în România în anul 1931.

În primăvara anului 1934, Bâzu Cantacuzino s-a recăsătorit cu Anca Diamandi, care era sora mai mică a primei soții. Pentru a-și putea uni oficial destinele, cei doi au obținut o dispensă regală, întrucât biserica ortodoxă se opunea mariajului din cauza gradului de rudenie care exista între miresele succesive. Bâzu și-a adus mireasa în zbor de la Botoșani cu aparatul Fleet pe care abia îl cumpăraseră (înmatriculat YR-ABY), și ca totul să fie atipic, a fost însoțit și de alte avioane, ca într-un adevărat alai aerian. Luna de miere și-a petrecut-o tot în avion, zburând împreună cu tânăra lui soție pe ruta București – Belgrad – Veneția – Roma – Neapole – Nisa – Lyon – Paris. S-au întors după 10 zile, trecând Alpii prin Italia și Yugoslavia. Zborul de întoarcere a fost unul plin de peripeții: furtuna întâlnită la Porțile de Fier și ploaia care i-a însoțit aproape tot drumul parcurs în țară au impus o întârziere neprevăzută. Bâzu a ajuns noaptea la Băneasa, unde a aterizat pe întuneric, dând mari emoții responsabililor de la aeroport. Nu era o întâmplare, pentru că în același an avea să obțină brevetul de pilot de război și pe cel de zbor fără vizibilitate.

La sfârșitul lunii mai 1934, Bâzu a participat la Cupa „Ionel Ghica”, un circuit aerian de viteză și regularitate de peste 1500 km, ce unea orașele București – Constanța – Galați – Iași – Cernăuți – Cluj – Arad – Turnu Severin – București. Concurând cu alte 14 echipe selecționate din aviația militară, Bâzu a câștigat cupa oferită de familia Ghica, însoțită de un premiu substanțial. Timpul obținut de el a fost cel mai bun, învingând – după cum avea să scrie în „Gazeta sporturilor” din 2 iunie 1934 – pe cei mai consacrați ași ai aviației militare române.

Succesul obținut în Cupa „Ionel Ghica” nu avea să rămână neremarcant, iar pe 7 iunie 1934, Constantin Cantacuzino a fost decorat de regele Carol al II-lea cu Crucea de Aur a Ordinului Virtutea Aeronautică. La sfârșitul aceluiași an a primit, alături de alți sportivi din țara noastră, și medalia de onoare a Uniunii Federațiilor Sportive din România, întrucât era *căpitan al echipei naționale de hochei pe gheață, campion al Balcaniadei de motociclism, fost campion de tenis și recent câștigător al raidului aviatic împrejurul României.*

Câștigarea Cupei „Ionel Ghica” i-a adus lui Bâzu și o colaborare cu firma Fleet Aircraft, care i-a propus să prezinte avionul produs de ea la Varșovia, în vederea achiziționării acestuia de către aeronautica poloneză. Vizita în Polonia s-a soldat însă cu un eveniment nefericit. Pe 15 iunie 1934, în timp ce efectua un zbor demonstrativ, având la bord o pasageră poloneză, Fleet-ul pilotat de Bâzu a suferit o pană la motor, aterizând forțat pe o insulă de pe râul

Vistula. Din cauza nisipului, avionul a capotat, accidentând mortal pasagera. Ca prin minune, Bâzu a scăpat numai cu câteva răni ușoare, fiind externat din spital după patru zile.

Accidentul din Polonia l-a marcat, dar nu l-a descurajat. Revenit în țară, Bâzu a început antrenamentele pentru zborul acrobatic, încurajat fiind de reputații piloți Constantin Abeles și Max Manolescu. În primăvara anului 1935, a acceptat propunerea firmei nord-americane de a prezenta avionul Fleet în Turcia, la Eskişehir. De această dată programul a fost un succes, evoluțiile sale aeriene fiind foarte apreciate de către oficialitățile turce.

În iunie 1935, Bâzu Cantacuzino l-a însoțit pe George Valentin Bibescu, care era președintele Federației Aeronautice Internaționale (FAI)³, în vizita pe care acesta a întreprins-o în premieră în Uniunea Sovietică. Bâzu a fost cel care a pilotat avionul Potez 56 care a dus delegația română mai întâi la Kiev și apoi la Moscova. Vizita a fost un succes, iar peste numai câteva zile URSS a fost primită în FAI.

Tot în același an, Bâzu s-a înscris la concursul Cupa „Bibescu” pentru a doborî recordul de viteză pe distanța București-Paris. După două încercări a stabilit un nou record, unind cele două capitale în 6 ore și 24 de minute cu un avion tip Caudron C.430 „Rafale” pus la dispoziția de firma franceză, pe lângă care intervenise chiar Valentin Bibescu.

Consecvent, Constantin Cantacuzino a participat și la a doua ediție a Cupei „Ionel Ghica” cu avionul Caudron „Rafale”, dar termină pe locul al doilea, fiind devansat de celebrul aviator Alex Papană, care a zburat pe un prototip construit la uzinele IAR Brașov.

La sfârșitul lunii iunie 1935, Bâzu Cantacuzino urmează cursurile Școlii de perfecționare pentru piloți de război de la Buzău. Calitățile sale extraordinare sunt repede remarcate de aviatorii militari, fiind caracterizat de instructorii școlii ca foarte fin și precis la manevrele făcute în aer și la aterizare, folosind mișcări corecte și gândite, iar acrobația o executa bine și cu mult calm. Pe 24 iulie 1935 trece examenul de brevet, iar în certificatul de aptitudini sunt înscrise următoarele mențiuni: *Pilot cu frumoase calități, bine antrenat în zborul acrobatic, dacă i se va menține antrenamentul pe avioanele din dotarea aviației militare, pilotul va dovedi o mare capacitate de luptă.*

³ A fost președinte al Federației Aeronautice Internaționale din 1930 până la moartea sa, survenită la 2 iulie 1941.

După ce a fost brevetat ca pilot de vânătoare, Bâzu Cantacuzino a fost trecut din rezerva artileriei în cea a aviației, la Flotila de Luptă și apoi în Flotila 1 Vânătoare. Tot în aceeași lună a obținut și brevetul de pilot pentru avioanele de transport public, cu nr. 9/31 iulie 1935.

Conștient de calitățile sale și încurajat de prieteni, Bâzu începe pregătirea în vederea participării la reprezentațiile aeriene, care erau foarte populare la aceea vreme. Astfel, pe 29 septembrie 1935 participă la mitingul organizat de ARPA⁴ la Craiova, unde au mai evoluat Mișu Pantazi, Nicolae Gherasim și Max Manolescu, care alcătuiau celebra formație acrobatică „Dracii Roșii”, dar și alți aviatori militari și civili. Cu avionul Fleet, el a executat un program cu elemente de înaltă acrobație aeriană, cu care a avut mare succes la public. Din cotidianul „Universul” apărut pe 1 octombrie 1935, aflăm că *lupingurile⁵ inversate, tonourile⁶ lente și vriile⁷ pe spate executate cu o deosebită dexteritate au entuziasmat pe spectatori.*

Pe 27 octombrie 1935 participă la mitingul aviatic internațional organizat la Băneasa, unde au evoluat aviatori militari și civili din România, Uniunea Sovietică și Cehoslovacia, precum și celebrii deja „Draci Roșii”. Surpriza zilei a fost însă Bâzu Cantacuzino, care, zburând cu un avion ICAR „Acrobatic”⁸, a produs *momente de profundă emoție*, după cum avea să scrie în cotidianul „Jurnalul Național” din 30 octombrie 1935. De notorietate a rămas însă

⁴ Asociația Română pentru Propaganda Aviației, înființată în anul 1926 la inițiativa unui comitet în frunte cu colonelul Gheorghe Rujinski.

⁵ Looping – evoluție acrobatică prin care avionul execută o buclă în plan vertical.

⁶ Tonou – rotație comandată a avionului în jurul axei longitudinale, în general fără schimbarea direcției de zbor. Tonoul poate fi lent sau rapid, executat la orizontală sau în urcare, cu schimbarea comandată a direcției de zbor.

⁷ Vrie – coborârea avionului în pierdere de viteză pe o traictorie verticală, în răsucire foarte strânsă în jurul axei longitudinale a aparatului.

⁸ Acesta a devenit cel de-al doilea avion personal al lui Bâzu, fiind înmatriculat cu inițialele YR-ADN, iar din anul 1940 cu YR-BÎZ. Construit sub licență la Întreprinderea pentru Construcții Aeronautice Române după cunoscutul avion german de acrobație Raab-Katzenstein RK-26 Tigerschwalbe, ICAR „Acrobatic” era un biplan capabil să execute orice fel de evoluție în zbor normal și pe spate. Era echipat cu un motor de 225 CP și putea atinge o viteză maximă de 225 km/oră, ajungând la 1000 metri în două minute. Constantin „Bâzu” Cantacuzino participase la construcția acestui avion, urmărind fazele principale și solicitând uzinelor IAR-Brașov un motor „IAR-7K” pentru a putea să i se construiască batiu și să centreze avionul.

o întâmplare petrecută cu câteva zile înainte de miting. Principele Nicolae, aflându-se pe Băneasa, l-a văzut pe Bâzu în zbor pe spate, cu avionul său la câțiva metri de pământ. Îngrozit, fratele regelui Carol al II-lea, care nu era străin de aviație, a cerut celor de la Subsecretariatul de Stat al Aerului să *aplice imediat o pedeapsă exemplară aceluia pilot*. Întrucât nu existau pedepse majore pentru asemenea situații, lui Bâzu i s-a interzis accesul pe aeroport timp de 15 zile, începând din 27 octombrie 1935 ora 13, adică fix după ce avea să se termine mitingul aviatic de la Băneasa.

Tot din anul 1935, sub auspiciile Aeroclubului Regal Român, Bâzu Cantacuzino s-a angajat în realizarea marelui său proiect: un raid aerian în jurul lumii. Astfel, demonstrațiile aeriene la care a participat până în vara anului 1936 au avut drept scop strângerea de fonduri pentru a-și cumpăra un avion performant cu care să bată recordul deținut de americanul Wiley Post, care în anul 1933 înconjurase pământul, într-un zbor solo pe durata a 7 zile, 18 ore și 49 de minute.

Proiectul lui Bâzu a fost sprijinit de viitorul ministru al Aerului și Marinei, Radu Irimescu, pe atunci director la societatea „Reșița”, care, împreună cu Grigore Gafencu și George Cretzianu, director la „Banca Românească”, au constituit în primăvara anului 1936 un comitet pentru strângerea unui fond de 3 500 000 lei în vederea acoperirii parțiale a sumei necesare pentru construcția avionului. Acestui comitet li s-a alăturat regele Carol al II-lea, care a acordat proiectului înaltul său patronaj. În iunie 1936, s-a format un al doilea comitet în vederea strângerii restului de fonduri, al cărui buget a fost evaluat la circa 12 000 000 lei, și din care făceau parte: Victor Antonescu, G.V. Bibescu, George Cretzianu, Alexandru Donescu, Grigore Gafencu, I.P. Gigurtu, Ion Inuleț, Marcel Manolovici, Gabriel Marinescu, G.G. Mironescu și Nicolae Titulescu.

La 31 martie 1936, Bâzu Cantacuzino s-a înțeles cu Uzinele Renault pentru achiziționarea unui avion Caudron C.640 „Typhon”⁹, care era echipat cu două motoare de 220 CP. Conform contractului, avionul trebuia să fie livrat la 1 iulie 1936. Raidul a fost anunțat cu tot fastul pentru luna august a aceluiași an.

⁹ Fiind conceput ca un avion de legătură poștală între Europa și America de Nord, acesta era un monoplan cu aripă joasă, ce poseda volecși la intrados și tren de aterizare escamotabil. Avionul putea încărca 1220 litri de combustibil, având o autonomie de zbor de 5100 km (circa 16 ore de zbor) la o viteză de 320 km/oră.

Până la anunțatul raid în jurul lumii, Bâzu a întreprins mai multe zboruri în interesul Federației Aeronautice Internaționale. În martie 1936, în calitate de pilot personal al lui George Valentin Bibescu, președintele FAI, l-a transportat pe acesta cu un avion Potez-56¹⁰ de la București la Paris, iar de acolo la Marsilia, Tunis și Tripoli, unde s-a întâlnit cu Italo Balbo, ministrul Aeronauticii italiene. A doua zi delegația românească a ajuns la Cairo, unde a rămas numai Bibescu. Bâzu s-a întors în țară cu telegrafistul de bord, parcurgând itinerarul Cairo – Atena – București într-o singură zi. Pe 21 mai, o are pasageră pe Martha Bibescu, pe care o preia de la Istanbul, aceasta venind de la Roma, unde se întâlnise cu Mussolini.

Pe 31 mai, Bâzu Cantacuzino a încântat publicul cu o altă demonstrație aeriană organizată pe aerodromul Băneasa, unde a avut loc un miting aerian cu participare internațională, alături de el evoluând piloți acrobați vestiți ca germanul Willi Stör, cehoslovacul František Novák, francezul Michel Détroyat și românii Alex Papană, Nicolae Gherasim și Max Manolescu.

Drept recunoștință pentru tot ce realizase până atunci, la 6 iunie 1936, regele Carol al II-lea i-a conferit prima baretă la Crucea de Aur a Ordinului Virtutea Aeronautică.

În vara anului 1936, cu ocazia raliului organizat de ziarul „Tempo”, primul de acest fel care avea loc în țara noastră, Bâzu Cantacuzino, împreună cu George Valentin Bibescu și Vasile Canarache, directorul cotidianului, i-a însoțit pe concurenți cu un avion Caudron „Simoun” pe toate aerodromurile unde a avut loc primirea concurenților. Competiția a fost câștigată în cele din urmă de aviatoarea Marina Știrbei, iar Bâzu l-a felicitat în presă pe organizator pentru succesul obținut și pentru marea propagandă pe care o făcea aviației.

¹⁰ Aflat în serviciu pe liniile companiei aeriene SARTA (Societatea Anonimă Română de Transporturi Aeriene), avionul era folosit de George Valentin Bibescu, în conformitate cu uzanțele din perioada interbelică, când țara din care provenea președintele FAI avea obligația să-i procure acestuia un avion multiloc pentru a-și exercita funcția. Aparatul Potez 56 era un bimotor de construcție lemnoasă cu tren de aterizare escamotabil. În partea din față a fuzelajului avea un compartiment destinat poștei, după care urma cabina pilotului cu un singur post de pilotaj, șase locuri pentru pasageri și un spațiu pentru depozitarea bagajelor. Avionul avea două motoare care dezvoltau o putere de aproape 400 CP, putând atinge o viteză maximă de 270 km/oră.