

Aviația românească a apărut pe la 1910-1911 prin mintea și efortul a trei bărbați: Aurel Vlaicu, Mihail Cerkez și George Valentin Bibescu. De numele fiecăruia se leagă, într-un fel sau altul, și începuturile feminine ale zborului românesc.

Cei trei nu au colaborat pentru a crea – cu mijloacele modeste ale fiecăruia – ceva solid; dimpotrivă, s-au concurat. Faptul este explicabil: erau trei oameni încăpățânați și fiecare își dorea să fie *el* cel care pune bazele locomoției aeriene. Clienți erau însă puțini... Sigur, lucrurile s-ar fi schimbat dacă armata română putea fi convinsă că zborul mecanic are viitor pe câmpul de luptă.

La început, Aurel Vlaicu părea a fi marele câștigător. Sosise la București în toamna anului 1909, venind de la Bințiți, satul natal de lângă Orăștie. Cu ajutorul lui Octavian Goga, devenit un poet respectat în Vechiul Regat, a fost primit în lumea bună. Avea calitățile pe care chiar și musafirii zilnici ai cafenelelor – cusurgii de felul lor – le idealizau: era inteligent, harnic și cinstit. În plus, era transilvănean. Destul de repede a obținut promisiunea guvernului că va fi sprijinit să realizeze un avion, pe banii și în beneficiul Ministerului de Război. Urma să fie primul aparat de zbor construit în România.

Vlaicu și echipa pe care și-a format-o au muncit la aeroplan vreo șase luni. La începutul verii anului 1910 au început teste pe dealul Cotrocenilor. Chibiții, veniți în număr mare, s-au împărțit atunci în două tabere. Unii, pe considerentul că românii nu pot crea lucruri sofisticate, jurau că avionul nu va zbură niciodată. Traian Vuia, care în martie 1906, lângă Paris, devenise primul european care zburase cu un avion creat de el – și al

treilea în lume, după cei doi frați Wright – era încă un necunoscut pentru bucureșteni... Alții susțineau că aeroplanul lui Vlaicu va zbura, tocmai pentru că era românesc. Și, pentru ca peisajul să fie complet, pe câmpul de încercări de la Cotroceni se învârtea pe post de arbitru un june inteligent de șaptesprezece ani care cerea o groază de informații și căruia i se răspundea cu deferență: principele Carol, fiul lui Ferdinand, moștenitor al tronului regal.

La 17 iunie 1910 Aurel Vlaicu a zburat și a intrat în istorie. Data a rămas memorabilă, fiind și astăzi considerată ziua neoficială a aviației române (în anii comunismului a fost, de fapt, ziua oficială). Altceva însă, legat de trecutul lui Vlaicu, este important pentru cartea de față. Sora lui, Valeria, zburase deja!

Se întâmpla cu un an în urmă, pe izlazul de lângă satul transilvănean Bințiți, lipit de apa Mureșului. Aurel – căruia cei din familie îi spuneau Orel – avea douăzeci și șapte de ani și era inginer mecanic. Absolvise, în 1908, cursurile Universității Tehnice din München și se angajase la uzina de automobile *Opel* din Rüsselsheim. Ar fi putut avea acolo o carieră strălucită, destul de repede remarcându-se prin câteva invenții care au îmbunătățit performanțele motoarelor<sup>1</sup>. Era însă obsedat de zbor și era convins că îi poate concura, de la egal la egal, pe marii pionieri ai aviației universale. Era un entuziast, dar îi lipsea pragmatismul. Pur și simplu a pierdut din vedere faptul că tatăl său, Dumitru Vlaicu, se înglodase în datorii la o bancă din Orăștie pentru ca fiul să-și poată face studiile în străinătate. Speranța bătrânului că Orel va achita creditul s-a năruit când el a venit acasă și l-a anunțat că nu mai pleacă până când „nu va da gata mașina de zburat”<sup>2</sup>.

Cu ajutorul lui Ion, fratele său, a meșterit un planor din lemn, lung de unsprezece metri. Bineînțeles, *pasărea* – cum îl numeau sătenii, în lipsa unui cuvânt mai sofisticat – a stârnit senzație. Plini de mândrie, frații Vlaicu au scos mașinăria la marginea satului pentru încercări, în văzul tuturor. Pentru a o ridica, era

---

<sup>1</sup> Valeriu Avram, *Drumul unui cuceritor al cerului. Inginerul aviator Aurel Vlaicu*, București, Editura SCRIB, 2010, pp. 22-24.

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 26.

nevoie ca aceasta să prindă mai întâi viteză. Neavând motor, au legat-o cu funii și mai mulți tineri (mai târziu au apelat la cai) au alergat, trăgând-o după ei. A fost un succes, planorul ridicându-se la vreo douăzeci de metri. Iar Valeria, care avea cam cinci ani, a asistat la aceste zboruri...

Mult mai târziu, când Valeria Vlaicu avea aproape șapte decenii, harnicul jurnalist și autor de cărți de aviație V. Firoiu a mers în satul ei și a înregistrat pe bandă magnetică povestea:

„... Într-o zi am ajuns, plângând și zbenguindu-mă, chiar lângă fratele meu, badea Orel, și l-am rugat să mă lase să zbor și eu. El m-a prins cu amândouă mâinile și, înălțându-mă până la fața sa, m-a sărutat și m-a așezat pe scăunelul din mijlocul trupului păsării [...] M-a legat fedeleș, să nu cad cumva, mi-a strâns băsmăluța, înnodându-i capetele sub bărbie [...] Și s-au pus pe alergat flăcăii, iar eu, zgâlțâită, m-am simțit de parcă m-aș fi aflat într-o luntre pe apa Mureșului. Pluteam. Jos îi vedeam pe ai mei mici, așa cum nu-i mai văzusem niciodată până atunci! Eram pe deasupra pomilor și mă legăna pasărea aceea, în fuga ei fără picioare, și fără ca măcar să dea din aripile pe care le ține întinse fără clintire... Apoi am văzut că se apropie iarba și... gata, iar o zdruncinătură zdra-vână și m-am simțit trasă pe roți...

A venit în goană badea Orel și m-a dezlegat, m-a sărutat și m-a întrebat de mi-a fost frică cumva. Eu i-am răspuns că *de ce să-mi fi fost teamă?* Iar el, punându-mă din nou, m-a mai întrebat: *dar tu ce ai simțit, Valerică, acolo sus, în văzduh?*

– *D-apăi, m-a dăinat, bade Orele!*, i-am răspuns eu, râzând, că era bine... *Dar eu mai vreau, mai vreau sus, că-i bine acolo!*, am strigat.

Atunci s-a apropiat tata care, cu biciul în mână, a dat să-i lovească fie pe Ion, fie pe Orel, pe care apuca să-l nimerească, strigându-le de parcă-l aud și acum: *Fugiți, nebunilor, că-mi uci-deți copila!*<sup>3</sup>

<sup>3</sup> V. Firoiu, *Amazoanele cerului*, București, Editura Albatros, 1980, pp. 49-50.

Așadar, primul zbor al unei românce – și, posibil, primul zbor din lume al unei fetițe<sup>4</sup> – s-a încheiat cu lovituri de bici. Pe bătrânul Dumitru prea puțin îl interesau statisticile. El era supărat că-și vedea fiul școlit îndeletnicindu-se cu lucruri pe care le considera neserioase. Peste câțiva ani însă, în septembrie 1913, după ce va fi asistat la înmormântarea lui Aurel la București, aviatorii militari l-au invitat să zboare ca pasager cu unul dintre ei. A acceptat și a fost impresionat de călătoria făcută pe cerul Capitalei. La aterizare, părintele, amărât, a murmurat: „Acum îl înțeleg pe Orel”<sup>5</sup>.

De dragul adevărului trebuie spus că, de fapt, nu este sigur dacă Valeria este prima dintre românce care a zburat. Nu știm astăzi dacă nu cumva o făcuse vreo altă fiică a acestor locuri, în nacela vreunui balon. Baloanele – umplute cu aer cald sau cu hidrogen – apăruseră în Franța prerevoluționară și franțuzoaicele se desprinseseră de la sol cu ajutorul lor încă din 1794<sup>6</sup>.

În sfârșit, a mai fost și Aurelia August. Ea era soția unuia dintre pionierii necunoscuți – dar mulți! – ai aeronauticii române. Soțul ei, Henri, a realizat un planor pe care l-a testat cu ajutorul unui automobil lângă București în primăvara anului 1909. Planorul s-a desprins de pământ în timp ce Aurelia era la bord, dar nu se poate stabili dacă acest lucru s-a întâmplat înainte sau după ce Valeria Vlaicu a zburat.

Al doilea întemeietor al aviației române a fost avocatul bârlădean Mihail Cerkez. Ca și Vlaicu, Cerkez a fost un lup singuratic. Umblase prin țările Apusului, cunoscuse noutățile progresului și a decis că avionul poate fi o afacere de succes. Revenit în țară, a creat, în noiembrie 1909, o societate comercială cu profil aeronautic la care deținea pachetul majoritar de acțiuni și, cu gândul de a scoate bani frumoși, s-a pus pe treabă. A dezvoltat în margine

---

<sup>4</sup>Primul băiat a zburat cu un planor în Anglia, în 1849, în timpul unor încercări aeronautice realizate de George Cayley.

<sup>5</sup> V. Firoiu, *op.cit.*, p.51.

<sup>6</sup> La 20 mai 1794 nu mai puțin de patru femei, împreună cu doi bărbați, au urcat într-un balon captiv: Marchiza și contesa de Montalembert, contesa de Podenas și domnișoara de Lagarde.

de București, la Chitila, un complex care pentru acele vremuri era formidabil: teren de zbor, hangare, ateliere, clădiri administrative și tribune pentru public. A creat astfel, primul aerodrom românesc, prima școală de zbor, primul sediu al industriei aeronautice particulare și primul loc de întâlnire al publicului amator de spectacol aerian. Destul de mult pentru cineva despre care astăzi nu-și mai amintește nimeni...

Complexul de la Chitila a fost gata în primăvara anului 1910. Cerkez a adus un instructor, un mecanic și mai multe avioane din Franța, toate având în comun fragilitatea. Dar, cu toată publicitatea făcută, clienții nu s-au înghesuit.

De altfel, a apărut concurența. Sâmbătă, 1 mai 1910, cu o lună și jumătate înainte ca Aurel Vlaicu să realizeze primul său zbor, pe câmpia de la Cotroceni era gata de decolare un avion *Farman III* pilotat de Georges Osmont, pilot al Atelierelor Farman de la Châlons. Proprietarii acestuia, domnii G. Dumitriu și C. Wisotszki, au făcut cunoscut faptul că se vor organiza și zboruri demonstrative cu pasageri. Bucureștenii s-au adunat în număr mare, dar norocoși au fost doar trei: inginerul Wisotszki, principele Schönburg-Hartenstein, ambasadorul Austro-Ungariei la București și Yvonne Cămărășescu, fiica lui Camille Blondel, ambasadorul Franței.

Cei trei pasageri au zburat pe rând, urcați în spatele postului de pilotaj. În centrul atenției a fost doamna Cămărășescu, care a făcut două ture mai mari de zece kilometri fiecare. La coborârea din avion a fost luată cu asalt de prieteni și de presă, iar impresiile ei au fost consemnate:

„M-am simțit atât de bine încât n-aș putea să lămuresc senzațiile mele. Am pornit cu inima strânsă de teama necunoscutului într-un mers lin și repede. Deodată, mă uitai în jos și văzui pământul la vreo zece metri sub noi. De atunci încolo prinsei curaj și-mi dădui seama de lipsa pericolului. Nicio zguditură, niciuna din înclinările ce publicul vede de jos. Pare că aparatul nu mișcă și că pământul fuge de dedesubtul nostru. Mișcam încontinuu mâinile, căci degetele îmi înghetaseră de frig.