

Abdicarea regelui Carol al II-lea în favoarea fiului său Mihai, venirea guvernului legionar la putere, preluarea conducerii statului de către generalul Ion Antonescu sunt tot atâtea evenimente care s-au succedat vertiginos tocmai în perioada când se organiza în mare grabă festivitatea de brevetare a noilor piloți de vânătoare care urmau să fie trimiși unităților combatante. Un mănunchi de ofițeri (puțini activi și cei mai mulți rezerviști), subofițeri activi și de rezervă am fost repartizați primei flotile de vânătoare a țării la București-Pipera.

Despre generalul Antonescu știam – ca toată lumea de altfel – destul de puține: știam că e cavalerist, că era un ofițer de stat major de mare valoare, care-și făcuse dovezile, ca maior, în războiul din 1916-1918, la statul major al armatei mareșalului Prezan; mai știam că, fiind foarte curajos și plin de personalitate, făcuse opoziție fățișă lui Carol al II-lea și amantei lui, doamna Lupescu, motiv pentru care suportase consecințele cele mai grave și în ultimul timp era cu domiciliu obligatoriu la Bistrița. Știam că era un naționalist convins – știam că, deși simpatizant, nu fusese niciodată legionar –, că era un om foarte auster și autoritar, nu râdea niciodată și avea părul roșcat. Cam asta știa lumea despre el și-și punea speranța în patriotismul și inteligența lui, de care nimeni nu se îndoia.

Pe regele Mihai I îl cunoșteam, fusesem colegi la Școala Pregătitoare de Ofițeri, de pe atunci manifesta un viu interes pentru motoare și aviație.

Odată cu intrarea României în tabăra naționalistă patronată de axa Roma-Berlin – de fapt, Germania hitleristă –, conflictul posibil cu Ungaria devenea momentan imposibil; în schimb, se contura din ce în ce mai precis eventuala noastră participare cu toate mijloacele economice și militare la conflictul armat ce se vedea iminent între Germania și Uniunea Sovietică.

Se crease, încet-încet, un curent de opinie care devenea din ce în ce mai puternic în favoarea acestei participări, pe de-o parte pentru a cuceri Basarabia, pe de altă parte

Respect pentru a participa la lupta dusă de forțele ordinii și civilizației împotriva terorismului comunist și insidios.

Asistasem, ca proaspăt sublocotenent, în 1939, la venirea pe aerodromul Otopeni a fugarilor aviatori polonezi cu avioane foarte moderne.

Îi văzusem, perfect echipați, pe avioane de primă mână, găurite de gloanțe și schije, și fusesem impresionată de calitățile lor profesionale. Când însă ne-am exprimat în fața lor mirarea că o astfel de aviație a fugit așa de ușor din fața luptei, ei ne-au explicat că „noi habar n-avem ce înseamnă Messerschmitt 109 și că nu doresc vreodată să aflăm, căci abia atunci vom înțelege”.

Am constatat cu surprindere că, vorbind despre Messerschmitt⁴, păreau cuprinși de un tremur involuntar ca o panică mistică, de ai fi spus că se găsiseră în fața fulgerelor lui Jupiter și am presupus că această psihoză colectivă trebuia să aibă o bază obiectivă, așa încât auzisem despre Messerschmitt multe minciuni înainte de a-l vedea efectiv.

Păstrasem totuși pentru polonezi o stimă mare, căci, în felul lor, bine sau prost, dăduseră ochii cu inamicul puternic, se bătuseră, găurile din avioane o dovedeau, supraviețuiseră și, cu avioanele avariate, ajunseseră totuși până la Otopeni. Dar noi?... În cazul unui război cu rușii, acest colos necunoscut, sălbatic și înspăimântător, după prima întâlnire și luptă aeriană, câți și cine vor supraviețui?...

Și apoi războiul e lung și „ulciorul nu merge de multe ori la apă”...

⁴Messerschmitt 109 – avion de vânătoare (30 000 exemplare între 1937 și 1945) realizat de inginerul german Willy Messerschmitt (Frankfurt am Main, 1898 – München, 1978), specialist în aeronautică, care a condus o uzină de producție de avioane foarte importantă (Augsburg). Messerschmitt a realizat și primul avion de vânătoare cu reacție (Me 262), care, conceput în 1938, a fost utilizat în lupte abia în noiembrie 1944. La terminarea războiului, Messerschmitt și-a continuat cariera în Spania, în Germania și în Egipt.