

## MIHAIL PANTAZI



La nașterea lui Mihail Pantazi la București în ziua de 4 mai 1897, Clotho, Lachesis și Atropos<sup>1</sup> și-au dat mâinile și au hotărât să fie generoase. Astfel a apărut un om deosebit, în care se concentrau o mulțime de calități. Sensibil la frumos, posedând o distincție și o finețe nativă, Mihail Pantazi și-a însușit tot ce putea înnobila un om. Bunătatea, manierele, omenia, spiritul de înțelegere și firea de artist nu-i știrbeau cu nimic bărbăția; hotărârea i se citeau pe față.

Nu împlinise douăzeci de ani când primește prima tresă de sublocotenent aviator în 1917. După un an este trimis în Franța, unde obține brevetul de pilot de vânătoare. Se înapoiază în țară și ia parte la campania de la Budapesta. În același an este avansat locotenent. În anul 1923, din nou în Franța, se specializează în motoare de avion, la școlile din Bordeaux și Versailles. Revine în țară și între anii 1924 – 1929 organizează Catedra de motoare de avion de la Școala de Moare de Aviație, în calitate de profesor și inspector de studii. Ajutorul său a fost Gruia Constantin<sup>2</sup>, veteran al războiului din 1916 – 1918.

Când lucrezi cu un motor, trebuie să-l cunoști în toate amănuntele sale. Pantazi știa acest lucru mai bine decât toți camarazii lui. În acest scop a înființat un cabinet cu motoare de avion, piese și accesorii, pe care elevii lui l-au denumit „muzeul Pantazi”.

În anul 1927, un grup de iubitori ai zborului mecanic înființează “Asociația Română pentru Propaganda Aviației” – A.R.P.A. – având sediul central în București și filiale în câteva orașe. Pantazi a activat și în această asociație ca profesor de motoare și, mai târziu, ca director al Școlii de pilotaj.

<sup>1</sup> Cele trei Parce, surori, care hotărâu destinul omului la naștere

<sup>2</sup> Gruia Constantin a ajuns comandant al Aeroportului Arad

În acest timp scrie cartea „Motoare cu explozie pentru automobile și avioane”, care apare în anul 1928 și prin care toți zburătorii de atunci au făcut cunoștință cu „inima” avionului.

Pantazi a îndrumat câteva generații de zburători, iar metodele sale au fost folosite mulți ani în școlile de pilotaj.

În limita posibilităților i-a ajutat pe toți cei care făceau apel la el ca să devină zburători, motiv pentru care a fost iubit, ascultat și respectat. Autorul acestei cărți își amintește cu emoție de ziua de 12 septembrie 1935 în care și-a luat brevetul de pilot aviator și a plecat din București împreună cu colegul și prietenul său Emil Dâmboiu, nu înainte de a trece pe la locotenent-comandorul Pantazi pentru a-i mulțumi pentru tot ce a făcut pentru ei. El ne spunea „băieții mei”. Ne-a felicitat, dar ne-a vorbit și despre răspunderea mare a comandantului unei școli de pilotaj, unde era în joc viața oamenilor, pentru a scuza, poate, clipele în care a fost nevoit să fie sever cu noi. Cuvintele sale emanau atâta dragoste și prietenie pentru zbor și pentru noi, care deveniserăm tineri piloți, grijă pentru fragilele noastre aripi, încât am plecat cu sufletul plin de respect și admirație pentru acest om și pentru sfaturile pe care ni le-a dat.

Finețea și măiestria cu care zbura nu pot fi spuse în cuvinte. În acrobația aeriană a fost un artist desăvârșit, atât în zbor individual cât și în formație. Cu inițiativa sa neobosită a înființat și a condus „Dracii roșii”, o formație de trei avioane denumită care a devenit curând celebră. Avioanele erau vopsite în roșu sângerieu, purtând inițialele A.R.P.A.. Erau avioane monoloc fabricate de ICAR București, după licență Messerschmidt, echipate cu motoare Siemens-Halske cu șapte cilindri în stea, răcite cu aer și având 150 de cai putere. Ceilalți doi „draci” erau Petre Ivanovici și Max Manolescu. Această formație a stârnit admirația tuturor spectatorilor care au participat la mitingurile aeriene organizate în multe din orașele țării.

Printre zburătorii formați de Pantazi la Școala de pilotaj A.R.P.A. s-a numărat și talentatul Gică Grozea din Deva, prieten cu autorul acestor rânduri. În anul 1932, Grozea, împreună cu inginerul Ionel Cociășu, pe o avionetă Klemm 25 echipată cu un motor de 40 de cai putere, a stabilit recordul internațional de durată, zburând în jurul Bucureștilor 8 ore, 16 minute și 42 de secunde.

La 1 octombrie 1932, Mihai Pantazi și tânărul pilot Grozea, cu un avion ICAR tip M – 23 – TW, zboară de la București la Mamaia. Acolo și-au schimbat roțile cu flotoare. Avionul era amenajat cu rezervoare suplimentare pentru benzină, în scopul stabilirii unui record de durată pe acest tip de avion. După un zbor de încercare, rezervoarele au fost umplute. Cu avionul supraîncărcat, în zorii zilei de 2 octombrie au decolat de pe lacul Siutghiol, au pilotat cu schimbul până la apusul soarelui, când mai aveau în rezervor doar șapte litri de benzină. La categoria respectivă de hidroavioane ușoare vechiul record mondial de durată (11 ore și 6 minute) fusese stabilit de regretatul aviator francez Lalonette. Pantazi și Grozea au zburat 12 ore și 2 minute, nou record mondial care a fost omologat de Federația Aeronautică Internațională (F.A.I.). [...]

În entuziasmul său nestăvilit pentru aviație și dorința de popularizare a acesteia, Mihail Pantazi a inițiat, a pregătit și a realizat împreună cu o serie de piloți cel mai important raid intercontinental al aviației românești.

Anterior s-au mai efectuat raiduri demne de menționat. Amintim aici doar două. Primul raid românesc a avut loc la data de 21 septembrie 1911. Cu ocazia manevrelor militare din acel an, tânărul și ambițiosul pilot de 18 ani Poli Vacas, care își luase brevetul la Școala de la Chitila, s-a oferit să ducă pe calea aerului la Roman un avion ce nu ieșise încă din fabrică. (Primele două avioane care urmau să participe la manevre plecaseră cu trenul și urmau să fie pilotate de sublocotenentii Ștefan Protopopescu și Gheorghe Negrescu.) După insistențe i s-a acordat favoarea „de a-și rupe gâtul în chip ales”, cum ziceau unii în timpul acela, cu condiția ca Cerchez (un avocat din Brăila, care a deschis prima școală de aviație din țară la Chitila, unde s-au fabricat aceste avioane) să-l urmărească din automobil ca să-l poată „culege” la nevoie. Poli Vacas a ajuns însă cu bine întâi la Buzău, unde a fost primit cu entuziasm de către ofițerii din garnizoană. Câți zburau pe timpul acela? De acolo a decolat și a ajuns cu bine la Roman, unde a fost primit ca erou. Primul raid românesc fusese realizat! După douăzeci de ani, în 1931, Ionel Ghica a realizat un temerar zbor în Africa, de la București la Khartoum și s-a înapoiat pe același traseu, nu lipsit de peripeții. După o aterizare forțată în deșert, epuizat și deshidratat, după ce-a mers pe jos două zile și două nopți, spre final târându-se pe coate și genunchi, a ajuns la o cale ferată. Știa

că dacă va rupe linia telefonică, depanatorii vor veni în scurt timp să o repare. Cu cele din urmă puteri, a reușit să rupă sârmele și a fost salvat. Robustețea sa l-a ajutat să-și revină repede, avionul a fost depanat și și-a continuat raidul. În fine, a ajuns la București. Rezistența sa fizică și tenacitatea au învins!

În 1933 Mihail Pantazi a inițiat un nou zbor al Africii, împreună cu locotenent-comandorul Alexandru Cernescu și căpitanul George Davidescu. Raidurile de mare anvergură constituiau pe atunci visele multor aviatori români și din întreaga lume. După multe discuții, cei trei au stabilit de comun acord să aleagă traseul București – Capetown – București, totalizând 24000 de kilometri. Scopul raidului era afirmarea aviației românești de turism, iar zborul se efectua pe avioane de turism fabricate în România. Au fost alese avioane pe care se zbura la școala de pilotaj A.R.P.A. de la București – Băneasa, ICAR – M – 23 b, cu motor Siemens-Halske SH 13 b, de 80 de cai putere, cu cinci cilindri în stea, răciți cu aer, fabricate în licență după tipul Messerschmidt M 23 de ICAR București. A.R.P.A. a aprobat zborul cu cele trei avioane, a dat tot sprijinul necesar și s-a angajat să patroneze raidul. Problema alimentării avioanelor pe traseu a fost rezolvată cu ajutorul Subsecretariatului de Stat al Aerului care, prin societatea Astra-Română, urma să livreze benzina necesară prin firma engleză Shell. Aceeași firmă le pune la dispoziție și o bogată documentație asupra Africii. Pe lângă cei trei ofițeri, în formația echipajelor au mai intrat cunoscuții piloți Petre Ivanovici și Max Manolescu, precum și mecanicul Dumitru Ploieșteanu.

Avioanele luate de la școala de pilotaj au fost complet revizuite, echipate cu rezervoare suplimentare pentru benzină, radiatoare de ulei cu suprafața mărită și filtre de praf la carburatoare, în scopul de a le mări raza de acțiune și pentru a face față condițiilor climaterice specifice Africii. Astfel pregătite avioanele erau supraîncărcate, ceea ce a contribuit la diminuarea performanțelor lor normale. Cu toții s-au pregătit temeinic, studiind hărțile, zonele pe care urmau să le survoleze, climatul regiunilor din cuprinsul traseului și tot ce le-ar fi putut fi de folos atât în condiții perfecte de zbor cât și în caz de aterizare forțată. Continentul negru era încă plin de surprize și nu dintre cele plăcute.

Anotimpurile cele mai favorabile zborului erau primăvara și toamna, când se puteau evita ploile ecuatoriale care cădeau cu o regularitate matematică.

În cele din urmă s-au obținut toate autorizațiile de zbor, s-a marcat traseul pe culoare impuse, punctele de intrare și ieșire din fiecare stat, s-au înregistrat zonele interzise unde apărarea antiaeriană avea un cuvânt greu de spus și alte multe detalii necesare executării raidului în condiții de siguranță și deplină legalitate.

Navigatorul formației era căpitanul George Davidescu. Înaintea plecării stabilite pentru ziua de 22 octombrie 1933, Subsecretarul de Stat al Aerului, Radu Irimescu<sup>3</sup>, le-a spus:

„Veți duce culorile naționale peste terenuri și meleaguri unde ele nu au fâlfâit încă. Este, deci, cu atât mai necesar ca în orice decizie ce veți lua, să căutați cu luare aminte circumstanțele pentru ca, pe cât omește posibil, să vă asigurați victoria.”

Mihail Pantazi, animatorul raidului, zbura cu mecanicul Dumitru Ploieșteanu pe avionul cu inițialele YR-ABO, locotenent-comandorul Alexandru Cernescu cu ofițerul de echipaj Max Manolescu pe avionul YR-AAP și căpitanul George Davidescu cu ofițerul de echipaj Petre Ivanovici pe avionul YR-ABL.

Traseul stabilit era: București – Istanbul – Eskişehir – Konya – Adana – Alep – Gaza – Cairo – Assiut – Assuan – Wadi Halfa – Stația nr. 6 (teren de ajutor) – Atbara – Khartoum – Kosti – Malakal. Deși ziua decolării a fost posomorâtă, până la Cairo s-a zburat în cele mai bune condiții. De la Cairo la Malakal au apărut monotonia peisajului, căldura și umezeala de nesuportat. La Malakal, în timp ce avioanele erau alimentate, cerul s-a acoperit cu nori negri. Furtuna s-a dezlănțuit brusc, fulgerele cu ramificații fantastice biciuiau cupola întunecată a cerului în toate direcțiile. O ploaie torențială a început să se reverse în valuri, voind parcă să înece totul. Aerodromul a fost în întregime acoperit cu apă, iar Nilul revărsat s-a transformat într-o mare întinsă, cât puteai cuprinde cu ochii. Până să prindă de veste, au fost udați cu toții până la piele. Mantalele de ploaie și căștile coloniale puse cu câteva

---

<sup>3</sup> În iulie 1932 s-a înființat Subsecretariatul de Stat al Aerului care a fost pus sub conducerea inginerului Radu Irimescu. În primul război mondial acesta a fost comandantul escadrilei F5, apoi S5. În 1917, la terminarea campaniei, a fost numit comandant al Grupului I Aviație de pe lângă Armata I-a. Și-a luat brevetul de pilot în 1916. Pentru curajul său a fost decorat cu „Crucea de război” franceză. În anul 1935 a demisionat.

clipe prea târziu nu le-au mai fost de folos. Ploaia a străbătut și husele de protecție, pătrunzând în carlingi și udând totul. Placajul aripilor și al ampenajelor, dilatat de soare și umezit puternic, se deformată pe multe porțiuni ireversibil. Acest fapt, alături de prezența reliefului muntos din ce în ce mai înalt de la Lacul Victoria până la Capetown, cu aerodromuri la altitudini cuprinse între 1200 – 1800 metri, i-a determinat să se întoarcă în țară. S-au înapoiat pe același traseu, dar au făcut o escală în plus, ca să poată vizita celebrele vestigii ale templului de la Luxor.

Înainte de a ajunge deasupra Bucureștilor, i-a întâmpinat o escadrilă de avioane POTEZ XXV care i-a însoțit până la Aeroportul Băneasa. Era ziua de 17 noiembrie. Un numeros public, prieteni și aviatori, i-au întâmpinat cu entuziasm, sosirea lor fiind anunțată prin presă.

În acest raid din păcate nefinalizat conform planului inițial s-a parcurs totuși în formație distanța de 12000 km în 12 zile, fără nici o defecțiune cu excepția deformării placajului de pe aripi și ampenaj.

O noua încercare de a efectua raidul București – Capetown urma să se facă în anul 1933 cu un avion de turism de mare raid, I.A.R. 24, cu motor I.A.R. 7 Kd de 350 cai putere, având ca echipaj pe inginerul pilot Alexandru Frim și pilotul Ion Dumitrescu. Înainte de a se înscrie pe traseu, ei au vrut însă să facă un zbor experimental până la Paris. După o escală la Viena și-au luat zborul spre Strasbourg în condiții meteorologice periculoase și deasupra Bavariei avionul s-a prăbușit. Inginerul Frim a reușit să se salveze cu parașuta, dar Dumitrescu nu a mai putut sări.

Un raid sondă deasupra Africii a fost realizat în 1935 de către ofițerul de echipaj Petre Ivanovici însoțit de fosta sa elevă, aviatoarea Irina Burnaia, raid pe care îl vom descrie la capitolul dedicat acestui mare zburător.

Tot în anul 1935, Mihail Pantazi a efectuat, împreună cu locotenent-comandorul Alexandru Cernescu și cu locotenent-comandorul aviator George Davidescu, cel mai mare și mai important raid al aripilor românești de până atunci: între 14 aprilie și 25 mai, trei avioane au străbătut 23000 km în 149 de ore și 10 minute efective de zbor. Avioanele au fost de tipul ICAR-Universal, derivat din avionul M – 23 – b, cunoscut la școlile de pilotaj și turism aerian A.R.P.A. Au fost fabricate în licență la București, echipate cu motoare I.A.R. 4 GI cu 4 cilindri în linie, inversați,

răcirea cu aer, puterea 130 de cai, viteza maximă 150 de km /oră, aterizarea la 75 km /oră. Se puteau ridica la 3000 metri în 12 minute și 30 de secunde. Plafon maxim 5500 metri. Câteva din caracteristicile mai importante erau: monoplan cu aripa joasă, biloc în tandem, anvergura 11,8 m, lungimea 6,9 m, înălțimea 2 m, suprafața portantă 14,3mp, greutatea maximă 900 kg, încărcat cu 260 litri benzină și 20 litri ulei. Au fost amenajate pentru o rază de acțiune de 1200 km la viteza de 150 – 160 km /oră, având în vedere supraîncărcarea lor.

Pentru raidul african avioanele au fost echipate suplimentar cu un rezervor de apă potabilă, termosuri, o trusă farmaceutică de tip colonial, o bombă fumigenă pentru aterizări neprevăzute, un pistol cu 20 cartușe fuzee, piese de schimb, scule, o carabină și o valiză de avion pentru bagajele echipajului.

Succesul raidului s-a datorat în bună parte pregătirii sale în cele mai mici amănunte, informațiilor și bogatei documentații primită de la firma Shell.

Municipiul București, sub auspiciul căruia s-a realizat raidul, a onorat zborul cu fondurile necesare, avioanele fiind puse la dispoziție de Subsecretariatul de Stat al Aerului. În condițiile unei pregătiri perfecte și a obținerii tuturor aprobărilor necesare, s-au format următoarele echipaje:

Căpitan-comandorul aviator Gheorghe Jienescu, comandantul Flotilei de luptă din București, cu locotenent-comandorul aviator George Davidescu, pe avionul Înmatriculat YR-ACK,

Locotenent-comandorul aviator Alexandru Cernescu cu Căpitanul aviator Gheorghe Olteanu<sup>4</sup>, pe avionul înmatriculat YR-ACL și

Locotenent-comandorul aviator Mihail Pantazi, cu maestrul mecanic Anton Stengher<sup>5</sup>, pe avionul înmatriculat YR-ACM.

---

<sup>4</sup> Căpitanul Gheorghe Olteanu, brevetat pilot în anul 1923, de un calm proverbial, valoros pilot de cursă lungă, a ținut cu tenacitate capul la compas pe porțiunile cele mai grele ale traseului, lipsite de orice repere. Originar din Sebeș-Alba, de o modestie rară, talentat instructor de zbor, a dispărut prea devreme într-un accident unic în felul său. A plecat de pe Aerodromul Pipera în ziua de 30 iulie 1936 însoțit de doi mecanici cu avion de pasageri, pentru a-l duce la Băneasa. Pe panta de aterizare, în apropiere de pământ, avionul se înfundă brusc și lovește gardul dinspre șosea al aeroportului. Cei doi mecanici au scăpat neatinși, dar cel care a străbătut 23000 km pe traseul african și a pilotat cu atâta măiestrie, a căzut victimă acestui accident banal, într-o zi însorită de vară. În orașul său natal, familia l-a ridicat un frumos monument funerar, pentru perpetuarea memoriei acestui zburător de înaltă clasă și om deosebit.

## DIN FAPTELE UNOR AVIATORI ROMÂNI

Se știe că lungimea escalelor pentru alimentarea avioanelor este subordonată razei de acțiune a acestora. De asemenea, acestea sunt subordonate formalităților de graniță și coridoarelor interzise pentru zbor. Respectând acestea, la ducere s-au realizat următoarele etape:

Etapa	Data	Ruta	Km	Ore zbor
1	14.04	București-Istanbul-Eskişehir-Adana	1450	9,25
2	15.04	Adana-Alep-Cairo	1200	8,15
3	16.04	Cairo-Luxor-Assuan	800	4,25
4	17.04	Assuan-WadiHalfa-Khartoum	1150	6,10
5	18.04	Khartoum-Malakal-Juba	1300	7,40
6	19.04	Juba-Kisumu-Nairobi	950	6,45
7	20.04	Nairobi-Dodoma-Mbeya	950	6,00
8	21.04	Mbeya-Broken Hill-Salisbury	1300	8,35
	22.04	Nu s-a zburat		
9	23.04	Salisbury-Bulawayo-Pietersburg	800	5,15
10	24.04	Pietersburg-Johannesburg-Kimberley	750	4,35
11	25.04	Kimberley-Victoria West-Capetown	850	5,00

Deci în 11 zile de zbor s-au parcurs 11530 km în 73,05 ore efective de zbor.

Decolarea în acest raid s-a făcut de pe aerodromul militar Pipera spre zori, la lumina farurilor. O mulțime imensă de oameni anunțați prin presă ocupa o parte din aerodrom. Erau de față și oficialități ale Subsecretariatului de Stat al Aerului în frunte cu inginerul Radu Irimescu, subsecretarul de stat.

Zborul până la Cairo s-a desfășurat potrivit planului. Locotenent comandorul Pantazi, responsabil cu problemele tehnice

---

<sup>5</sup> Anton Stengher a fost unul dintre cei mai buni maiștri din aviația militară. Conștiincios și meticulos, dorea ca motoarele văzute de el să funcționeze impecabil, iar celulele să permanenț în perfectă stare. Pe tot parcursul raidului a asigurat întreținerea avioanelor și reparațiile acestora, lucrând cu dragoste deosebită, ani de zile pe aerodrom, admirând zborurile la care a contribuit și el prin întreținere, control și până la supravegherea alimentării avioanelor, nu a putut rezista tentației de a zbura singur un avion și, după pregătirea necesară, și-a luat brevetul de pilot. În acest mod a realizat cea mai arzătoare dorință a vieții sale.



împreună cu maistrul mecanic Stengher, a efectuat controlul tehnic al avioanelor pe Aerodromul Almaza de lângă Cairo. În acest timp, ceilalți participanți la raid s-au ocupat de completarea și adaptarea echipamentului impus de condițiile africane.

În dimineața plecării din Cairo, maistrul Stengher a văzut într-un hangar câteva elice metalice. Pantazi, as și în problemele de tehnică ale aviației și-a dat seama imediat că acestea puteau înlocui elicele din lemn ale avioanelor lor, care prezentau mici fisuri. După o scurtă încercare făcută cu unul din avioane, constatând că noile elici erau superioare celor pe care le aveau, au cumpărat trei dintre ele, le-au montat, obținând o ușoară reducere a greutății și o viteză mai mare.

De la Cairo începe specificul african ... pentru zburători. Nilul constituie un reper excepțional. De la Luxor detaliile devin mai rare, valea Nilului se îngustează, luând aspectul unei panglici verzi strălucitoare pe fondul gălbui monoton al deșertului nisipos.

La Assuan, decolarea a pus la încercare mâna de pilot iscusit a lui Pantazi, al cărui avion, în rulaj, și-a schimbat brusc direcția. Dar nu s-a întâmplat nimic. Avionul a fost repus repede pe direcție și totul a decurs normal până la aterizarea la Wadi-Halfa. Aici Pantazi a aterizat ultimul, numai pe roata stângă, tot așa de bine ca pe două roți. Pneul drept fusese perforat la decolarea pe întuneric și dacă nu ar fi pilotat asul Pantazi atât decolarea cât și aterizarea ar fi putut fi fatale. Pneul perforat de la avionul lui Pantazi a fost înlocuit și după două ore și-au reluat zborul spre Khartoum.

Cea mai riscantă zonă de zbor a fost cuprinsă între Dodoma și Broken Hill. Timpul a prezentat variații bruște, ploi în rafale scurte, jocuri fantastice de lumină provocate de golurile dintre nori iar sub aripile avioanelor, pădurea ecuatorială și subecuatorială nesfârșită, fără terenuri de ajutor nu existau. Zborul a decurs deci în condițiile unei tensiuni continue și ridicate, orice defecțiune putând fi ultima.

La Nairobi au avut norocul de a face cunoștință cu căpitanul aviator Caspareuthus care făcea cursa regulată Nairobi-Johannesburg pe un cvadrimotor Atalanta, și care le-a dat o mulțime de indicații extrem de utile.

Înainte de a ajunge la Salisbury echipajul Pantazi - Stengher s-a pierdut de celelalte două echipaje. Emoțiile acelora au fost mari, dar încrederea pe care o aveau în camaradul lor era și mai mare. A doua zi dimineață, în liniștea de pe aerodrom a început să

se audă un zumzet slab care în câteva minute s-a transformat în duduitul avionului lui Pantazi și care nu a aterizat cuminte și pocăit după rătăcirea sa, ci, ca un as, executând câteva evoluții de înaltă tehnică de pilotaj înțelese și savurate de prea puțini admiratori! Într-adevăr, el pierduse din ochi celelalte două avioane care au coborât în picaj unul după altul și, după un timp de căutare aterizase pe un teren de ajutor de lângă fluviul Zambezi, unde au înnoptat lângă avion, înconjurați de focuri, de indigeni, de insecte cunoscute și necunoscute, de țipete și croncănituri de păsări nocturne și un concert de răgete înfiorătoare. După o astfel de noapte „odihnitoare”, numai unui Pantazi îi mai putea arde de acrobație.

Până la Capetown, surprizele și noutățile s-au ținut lanț, iar necazurile au fost mai puține. Ce ușor ți se pare un lucru după ce l-ai realizat, dar cât de greu pare înainte de aceasta!

Cam la o oră după decolarea din Salisbury, în avionul lui Davidescu s-a simțit miros de benzină. Prin semne, căci nu aveau aparate radio pentru a comunica între avioane au înțeles că este ceva în neregulă și au aterizat cu toții la Bulawayo.

„Fiți bineveniți!” au auzit ei după ce au coborât din avioane.

La o astfel de surpriză extrem de plăcută, datorată unui român din Vaslui care se stabilise acolo, nu se așteptau. Ospitalitatea românească, chiar departe de patrie, a fost la înălțime. Rezervorul a fost demontat de Stengher și dus la reparat în oraș, la atelierul unui olandez. Aici, altă surpriză. Un cehoslovac, muncitor la acesta, le-a adus repede de acasă o fotografie făcută de el la Vysoka Hole în munții Tatra, în anul 1926, cu accidentul lui Gheorghe Bănciulescu, celebrul aviator care a continuat să zboare cu proteze la ambele picioarele! Bănciulescu murise de gripă tropicală la Cairo, la 12 aprilie 1935, în decursul unui raid - cu numai trei zile înainte de a trece cele trei echipaje pe acolo. Cei șase zburători au aflat la plecarea din țară trista veste și au adus cu ei mănunchiuri de flori, pe care, legate cu o panglică tricoloră, le-au depus pe sicriul lui Bănciulescu.

Orașul de la capătul Africii este modern, cu străzi perpendiculare, așezat într-un înșorit peisaj de basm, la poalele muntelui Table, în jurul golfului cu același nume. Echipajele românești l-au onorat zburând în formație strânsă de-a lungul munților denumiți „Cei 12 Apostoli”, peste „Capul Bunei Speranțe” și au aterizat pe aeroportul numit “Wing Field”. Erau așteptați de

consulul general al României, de consulul Elveției, de comandantul aeroportului, de un ziarist și de un fotograf.

S-a ajuns la țintă, dar aceasta însemna numai jumătate din drum. S-a parcurs totuși o distanță mai mare de un sfert din lungimea ecuatorului.

Înapoierea celor trei echipaje s-a realizat pe ruta inversă, astfel:

Etapa	Data	Ruta	Km	Ore zbor
1	30.04	Capetown-Kimberley	850	5,40
2	1.05	Kimberley-Johannesburg	450	2,50
3	2.05	Johannesburg-Pietersburg	300	3,35
	3.05	Nu s-a zburat		
4	4.05	Pietersburg-Salisbury	800	4,55
5	5.05	Salisbury-Mpika	900	7,05
6	6.05	Mpika-Dodoma	850	5,50
7	7.05	Dodoma-Nairobi	500	3,35
	8-12.05	Nu s-a zburat		
8	13.05	Nairobi-Kisumu	300	1,40
9	14.05	Kisumu-Juba	650	4,10
10	15.05	Juba-Kosti	1000	6,05
11	16.05	Kosti-Khartum	300	2,00
12	17.05	Khartum-Wadi Halfa	900	
13	18.05	Wadi Halfa-Cairo	1050	
	19-21.05	Nu s-a zburat		
14	22.05	Cairo-Adana	1200	7,00
15	23.05	Nu s-a zburat		
16	24.05	Adana-Eskişehir	700	4,10
17	25-05	Eskişehir-București	700	5,00

După decolarea din Pietersburg, avionul Jienescu-Davidescu începe să piardă din nou benzină. După 20 de minute se înapoiază pe același aerodrom. Nu se putea zbura mai departe iar sudarea unui rezervor de aluminiu constituia o problemă de nerezolvat în acel oraș. Rezervorul trebuia dus la Johannesburg, deci înapoi 300 de km!

Prin riscul și frumusețea meseriei, zburătorii erau legați între ei, indiferent de naționalitate. Generosul căpitan Caspareuthus a aterizat cu cvadrimotorul Atalanta tocmai când Davidescu era gata de plecare la Johannesburg, cu trenul de noapte, încărcat cu rezervorul de benzină. L-a invitat în avion alături de el. Pe aerodromul Germiston din Johannesburg un sudor anunțat prin radio de căpitanul Caspareuthus de la bordul avionului aștepta să ia în primire rezervorul fisurat. După o zi cât a durat repararea rezervorului în atelierele companiei Imperial Airways, același căpitan l-a adus pe Davidescu înapoi la Pietesburg. Ce minunat este spiritul de camaraderie! Nu i-au putut mulțumi altfel decât invitându-l împreună cu logodnica lui la un dejun la Nairobi.

La aterizarea la Dodoma au văzut că Stengher era bolnav, cel mai doctor dintre toți fiind Mișu Pantazi care avea un unchi farmacist! Cum frisoanele se datorau probabil malariei, a fost necesar să fie transportat la Nairobi, capitala Kenyei. Cei cinci zburători au stat pe rând lângă bolnav, timp de cinci zile, în care nu s-a zburat.

În ziua de 13 mai și-au reluat zborul spre țară. Incidente fără însemnătate i-au mai supărat din când în când, dar marele raid care a însumat 23000 km, cu o viteză medie de 154,2 km /oră, în 149,10 ore de zbor, a rămas în istoria aviației.

La trecerea graniței României, în ziua de 25 mai 1935, formația a fost așteptată de nouă avioane ale Flotei de Luptă care i-a însoțit până la aeroportul Băneasa. Erau de față Ministrul Apărării Naționale, Subsecretarul de Stat al Aerului, președintele FAI, primarul capitalei, comandantul aviației militare și alte personalități. O mulțime imensă aștepta în ordine, după cordoane, ca să nu împiedice aterizarea. Autorul acestor rânduri, tânăr aviator îndrăgostit de aviație, era și el de față. Când s-a terminat rulajul avioanelor, mulțimea a rupt cordoanele și și-a ridicat eroii pe brațe. Abia au putut ajunge în fața miniștrilor unde și-au prezentat raportul. Îmbarcați în mașini, au fost conduși la Palatul Regal, unde li s-a decernat pe loc ordinul „Virtutea aeronautică” de către capul Statului.

În sala arhiplină a Ateneului Român, în seara zilei de 20 iulie 1935, în fața unui public select, au fost prezentate comunicări despre acest raid:

„Africa” – de locotenent comandorul George Davidescu

„Scopul Raidului – date de execuții și concluzii” – de căpitan comandorul Jienescu

„Zborul formației române de trei avioane de la București la Capetown” – de locotenent comandorul Mihail Pantazi și locotenent comandorul Alexandru Cernescu.

În expunerea sa, Pantazi a subliniat că „având în vedere zborul în formație și categoria avioanelor cu care s-au realizat zborurile africane românești, se consideră că aceste zboruri, în perioada respectivă, au avut o valoare internațională”.

Mihail Pantazi, mare animator al turismului aerian, a studiat organizarea aviației civile în Franța. Apoi a făcut o propagandă intensă pentru dezvoltarea aviației în țara noastră, bazată pe legătura ce trebuie să se formeze între Subsecretariatul de Stat al Aerului și aerocluburi, diversele formații particulare cu caracter aeronautic. Din aceasta aveau numai de câștigat toate domeniile de activitate aeronautică: tehnic, transport, turism și sanitar. De asemenea, susținea că un pilot de turism trebuie să cunoască foarte bine navigația aeriană și zborul fără vizibilitate exterioară.

Mihail Pantazi poate fi socotit ca un zburător „complet”, nelipsindu-i nici una din calități. Datorită acestora a fost folosit și ca „eseior” și trimis în Polonia împreună cu căpitanul Inginer Roman Popescu pentru încercarea unui avion bimotor produs de fabrica PZL. Încercarea unui prototip prezintă totdeauna un risc. Orice neglijență în construcție, în asamblare, eroare de calcul sau fabricație pot duce la un sfârșit tragic.

Avionul polonez supus la încercare era pilotat de un polonez iar Pantazi și Popescu zburau ca observatori tehnici, urmând să-l zboare și ei personal după instructajul făcut în zbor. Era nefericita zi de 7 noiembrie 1936 când, în apropiere de Varșovia, o aripă a avionului s-a rupt în zbor. În câteva clipe avionul s-a izbit de pământ, zdrobindu-se și strivind pe toți ocupanții. Aviația română și cea polonă au fost îndoliate de această catastrofă. În ziarul „Universul” din 9 septembrie 1936, autorul acestor rânduri a scris un articol în memoria celor doi zburători căzuți.

Pe pământul Poloniei, o troiță sculptată în stil românesc, singuratică, perpetuează memoria celor doi eroi.

Pe monumentul „Eroilor Aerului” din București<sup>6</sup> numele lor se găsește imortalizat pe una din plăcile de bronz, alături de alți 296 de zburători căzuți la datorie, al căror șir începe cu Gheorghe Caranda, căzut la 20 aprilie 1912 și Aurel Vlaicu, prăbușit la 30 august 1913 (13 septembrie 1913, stil nou).

Mihail Pantazi ar fi putut trăi încă mulți ani. Defectuoasa construcție a unui avion a făcut ca el să dispară la cea mai frumoasă vârstă, când mâna lui măiastră vrăjea avionul, când stăpânea toate tainele zborului și ale motoarelor și când sute de elevi erau dornici să învețe de la el tot ce le putea da. Dar nici acum nu e prea târziu. Mihail Pantazi, prin exemplul realizărilor sale, al dăruirii totale aripilor românești, oferă încă foarte mult tinerilor zburători, ale căror aripi se oțlesc abia acum.

---

<sup>6</sup> Monumentul Eroilor Aerului a fost inaugurat la 21 iulie 1935 într-un cadru solemn, în prezența unor veterani ai aviației românești (comandorii Andrei Popovici, Gheorghe Negrescu, Constantin Beroniade, Athanasie Enescu, Ramiro Enescu, Victor Atanasiu și mulți alții), a multor tineri zburători militari și civili, elevii Școlii de Ofițeri de Aviație, personalități din conducerea statului și armatei, armată, (trupe din aviație) și un imens public. Monumentul este opera sculptoriței Lidia Kotzebue și este una dintre cele mai reușite opere de acest gen din lume. Contribuția directă a aviatorilor a asigurat cea mai mare parte a fondurilor necesare. Monumentul are înălțimea de 20 metri, soclul și obeliscul fiind din piatră adusă de la Banpotoc, figurile din bronz care înconjoară obeliscul în forma unei spirale ascendente, simbolizând „năzuința de a se înălța în zbor” și „sacrificiul eroilor aerului”, iar figura înaripată din vârful „victoria aviației”. Pe plăcile de bronz de pe pedestal sunt scrise numele a 127 de eroi aviatori căzuți până la data de 13 iunie 1935. La data de 20 iulie 1936, din inițiativa generalului Paul Teodorescu, ministrul Aerului și Marinei, au fost fixate încă 7 plăci din bronz, cu numele a 99 de aviatori căzuți în următorii cinci ani, adică până la data de 18 mai 1939. Pe plăcile de bronz figurează și numele aviatorilor aliați francezi căzuți pentru apărarea patriei noastre.



*Foto: colecția C. Gheorghiu*

## DIN FAPTELE UNOR AVIATORI ROMANI



*Mihai Pantazi împreună cu Gh. Grozea*