

PARAȘUTISMUL ROMÂNESC ÎN PERIOADA INTERBELICĂ PREOCUPĂRI, DIFICULTĂȚI, REALIZĂRI ȘI PERFORMANȚE ÎN CONSTRUCȚIA ȘI SALTUL CU PARAȘUTA

Mircea TĂNASE*

Cuvinte cheie: *parașutism românesc, perioada interbelică, realizări, performanțe, saltul cu parașuta*

Keywords: *Romanian parachutism, interwar period, achievements, performances, parachute jump*

Abstract: *The interwar period was also marked by the fact that aviation became a matter of considerable public concern. The impetuous development of aviation triggered a legitimate concern for parachuting. Romanians were among those who essentially contributed to the technical achievements in the field, certifying the aeronautical vocation and tradition of the Romanian people. Romanian genius got manifest not only in the construction of parachutes, some achievements being very important for the further development of this means of rescuing pilots, but also in sports competitions, as the courage and skill of our compatriots made Romania the recipient of a series of skydiving world records.*

Precursorii

Dorința de zbor, de desprindere de pământ, de înălțare spre aștri este oglindită în legendele și miturile tuturor popoarelor, la fel ca ideea de plutire și de revenire pe pământ. Povestea covorului fermecat, mitul lui Dedal și Icar, legenda meșterului Manole își au corespondenți pe toate meridianele lumii: regele indian Hanuman s-a ridicat până la soare, scandinavii Wieland și fratele său, Egil, prizonieri ai regelui danez Nidung, și-au făurit aripi și au evadat, omul-zeu Tawhaki al maorilor din Noua Zeelandă s-a ridicat în înaltul cerului, dar, rupându-i-se aripile, s-a prăbușit, la fel ca regele Bladud al celților. Pe tăblițele de argilă, descoperite în ruinele de la Ninive, în antica Asirie, este consemnată ascensiunea din anul 3200 î.H. a regelui Etam, iar într-un manuscris chinezesc se arată că împăratul Sun (2258-2208 î.H.) a evadat dintr-o fortăreață sărind cu două umbrele mari. Părăsind spațiul legendei și intrând în realitatea consemnată istoric, trebuie menționate manuscrisele lui Leonardo da Vinci, în care, alături de studiile aprofundate asupra zborului



Smaranda Brăescu - prima
femeie parașutist din România

* Colonel, Statul Major General - Ministerul Apărării Naționale

păsărilor, proiectul unui elicopter sau al unor interesante „*ornitoptere*” (aparate de zbor cu aripi batante), s-a descoperit, în lucrarea „*Atlantic Codex*”, din 1495⁶³³, și un desen al unei parașute. Secolele următoare îl consemnează pe italianul Lavin, evadat în 1591 dintr-o închisoare din Franța cu ajutorul unei parașute improvizate, la fel ca și un alt prizonier, Melinte, evadat în 1693.

Mai trebuie menționați venețianul Faustus Veranzio da Sebenico, în 1617, și fiul popii Simeon, din Rusia, în 1745, care au anticipat, prin formă și principii de funcționare, în prototipuri experimentate cu succes, parașutele tip „*aripă*”, aflate astăzi în dotarea forțelor speciale ale armatelor moderne⁶³⁴.

La 5 iunie 1783, în orașul Annonay, frații Joseph-Michael și Jacques-Etienne Montgolfier au făcut o demonstrație cu un balon umplut cu aer cald, care s-a înălțat aproximativ 1 000 m, urmându-i alte câteva experimente în același an, prilej cu care, la 21 octombrie, fizicianul francez Jean François Pilâtre de Rozier și ofițerul de infanterie François Laurent, marchiz d'Arlandes, au fost primii oameni care au zburat cu un balon liber⁶³⁵.

Tot în același an, francezul Sebastien Lenormand, lansând obiecte mici cu parașute construite după o concepție proprie, s-a lansat el însuși de pe turnul observatorului astronomic din Montpellier, consacrand termenul **parachute**, provenit din „*parer*” = a feri (sau „*para*” = contra, din greacă) și „*chute*” = cădere⁶³⁶.



Smaranda Brăescu după saltul de record național și mondial, 1931

Paternitatea ideii transportului trupelor pe calea aerului este greu de stabilit în sarcina vreunei persoane anume, dar putem să acceptăm că ea i-a preocupat pe marii comandanți militari, chiar și numai ca un vis prea frumos.

În 1784, Benjamin Franklin, spirit vizionar, dar extrem de pragmatic în același timp, scria: „*Unde este prințul care să-și poată permite să acopere teritoriul țării sale cu atâtea trupe, în vederea apărării, încât să împiedice 10000 de oameni care coboară din cer, în diverse locuri, să provoace prejudicii enorme înainte de a putea fi grupate forțele necesare pentru a-i respinge?*”⁶³⁷

Primul salt cu parașuta dintr-un balon a fost făcut de către aeronautul francez André Jacques Garnerin, la 22 octombrie 1797, de la înălțimea de aproximativ 600 m,

⁶³³ Vasile Soare, *Forțele speciale – comandouri aeropurtate în acțiune*, Editura Ziua, București, 2002, p. 49.

⁶³⁴ *Ibidem*, p. 50.

⁶³⁵ Gheorghe Rado, *Priorități și recorduri mondiale în aviație*, Editura Tehnoprod, București, 1993, pp. 6,7.

⁶³⁶ *Ibidem*, p. 137.

⁶³⁷ Cornelius Ryan, *Un pod prea îndepărtat*, Editura Politică, București, 1977, pp. 108-109.

iar la 10 noiembrie 1798, Jeanne Geneviève Garnerin, soția sa, născută Labrosse, a devenit prima femeie care a sărit cu parașuta dintr-un balon.

La 25 august 1815, Elisa Garnerin, nepoata sa, la numai 12 ani, a fost cel mai tânăr parașutist al tuturor timpurilor⁶³⁸. În anul 1808, bucovineanul Iordache Cuparencu, din Călinești, Suceava, aflat într-un balon care a luat foc deasupra Varșoviei, s-a salvat sărind cu parașuta⁶³⁹.

La 1830, John Wise a deschis seria parașutărilor pe pământ american, mai târziu utilizând balonul în cadrul războiului de secesiune (1861-1865), pentru observarea și reglarea tirului artileriei.

În 1852, Elsa Poitevin a dat startul marilor performanțe în parașutism, efectuând un salt de la 2 000 m altitudine, record care a rezistat peste 50 de ani. Între 1890 și 1895, germanii Latterman și Käthe Paulus s-au gândit să-și plieze parașutele sub forma unui pachet pe care să-l lege sub cercul de susținere al balonului.

Rusul Gleb Evghenievici Kotelnikov a inventat în 1911 „*ranița de salvare R.K.-I*” – parașută cu deschidere automată, destinată aviatorilor. Deși manifestase o preocupare constantă pentru noutățile din aeronautică, Rusia s-a arătat totuși sceptică în privința viitorului parașutei, marele duce Alexandr Mihailovici, comandantul Forțelor Aeriene, afirmând că, „...în general, parașuta dăunează aviației, deoarece piloții, în fața unei primejdii oricât de mici din partea inamicului, se vor salva cu parașuta, lăsând aparatele să se distrugă”⁶⁴⁰.

Pe plan mondial, primul salt cu parașuta dintr-un avion a fost făcut în SUA, la Saint Louis (Missouri), la 1 martie 1912, de căpitanul Albert Berry, de la aproape 500 m, dintr-un avion „*Benoist XIV*”, pilotat de Anthony Jannus. La 19 august 1913, francezul Adolphe Pegoud a devenit primul pilot aviator care s-a salvat din avion cu ajutorul parașutei⁶⁴¹.

În preajma Primului Război Mondial, concepția de construire a parașutelor era deja cristalizată într-o manieră apropiată de principiul de funcționare utilizat astăzi pentru parașutele cu voalură rotundă.

În 1913, Germania a trecut la fabricarea parașutelor „*Heinecke*”; în anii următori, în Franța s-au fabricat parașutele „*Blanchire*”, „*Juquemesse*”, „*Ors*”, „*Tinssonier*”, „*Robert*”, „*Calthrop*”, în Anglia parașutele „*Taylor*” și „*Spencer*”, în Italia parașuta „*Maddaluna*”, în America parașutele „*John*”, „*C-ie Scott & Stevens*”, „*Sperary*”, „*Martin*”, iar în Suedia parașuta „*Thörnblad*”. Parașuta „*Irvin*” – de



Smaranda Brăescu și constructorul german de parașute ing. Otto Heinecke.

⁶³⁸ Gheorghe Rado, *op. cit.*, p. 137.

⁶³⁹ Ion Vasile Buiu, *Românul Iordache Cuparencu – un pionier al aeronauticii mondiale redat istoriei naționale*, în revista *Parașutistii*, nr. 23(32)/decembrie, 2007, p. 46.

⁶⁴⁰ Constantin Sabin Ioan, Grigore Baștan, *Parașutismul*, Editura Militară, București, 1963, p. 30.

⁶⁴¹ Gheorghe Rado, *op. cit.*, pp. 137, 138.

concepție americană –, realizată în 1919⁶⁴², a făcut o lungă carieră în trupele aeropurtate ale lumii.

Priorități românești în saltul cu parașuta

Nu puțini sunt cei care, de-a lungul timpului, s-au dedicat, cu mai multă sau mai puțină consecvență, cu mai mult sau mai puțin succes, dar, desigur, cu multă pasiune, cercetării istoriei aripilor românești, din dorința de a argumenta, pe baza unor dovezi incontestabile, că și românii au fost deschizători de drumuri în aeronautica mondială. Rezultatele cercetărilor lor, nu întotdeauna auzite de cei care ar trebui să le consemneze definitiv și irevocabil în clasamente, în cronici, în dicționare și enciclopedii, sunt cunoscute pasionaților domeniului și nu de puține ori fac obiectul unor dezbateri și dispute științifice, cu adevărat profesionale.

1. Preocupări pentru restabilirea adevărului istoric

Inginerul Ioan Vasile Buiu, un pasionat cercetător al începuturilor aeronauticii în România, după o temeinică și judicioasă activitate de documentare științifică, derulată pe parcursul a mai multor decenii, într-un domeniu deosebit de interesant, dar mai puțin abordat de istoriografia românească, ne convinge că și la noi fenomenul aeronautic a cunoscut o ascendență cantitativă și calitativă similară cu ceea ce s-a întâmplat în alte țări. Domnia sa ne aduce în atenție o perioadă asupra căreia, până în prezent, cercetarea istorică a manifestat o anumită reținere sau chiar totală indiferență, motivate, în mare parte, de inexistența unor informații bazate pe surse documentare certe sau cel puțin plauzibile, ceea ce crease impresia, dacă nu convingerea, că lipsesc cu desăvârșire. Relevante pentru noi sunt, în acest sens, câteva momente majore ale începutului istoriei aeronautice române, rămase total inedite până acum, dintre care se disting figurile a doi români care, departe de țara de origine, prin realizările lor de excepție, i-au înscris pe drept numele în istoria mondială a aeronauticii. Este vorba despre românul bucovinean Iordache Cuparencu (aprox. 1780-1844), cunoscut până acum ca *aeronautul polonez Kuparenko (Kuparanto)*, cel care în 1806 și 1808 a conceput, construit și ridicat în aer, în demonstrații publice la Varșovia și Vilnius, baloane cu aer cald, și despre mult mai celebrul român bănățean Traian Vuia, plecat în Franța în 1902 spre a deveni, la scurt timp, unul dintre pionierii zborului mecanic, și pe care autorul îl aduce în prim-plan, prin relevarea adevăratului text al memoriului și proiectului său de aeroplan automobil, cu toate experimentările, teste



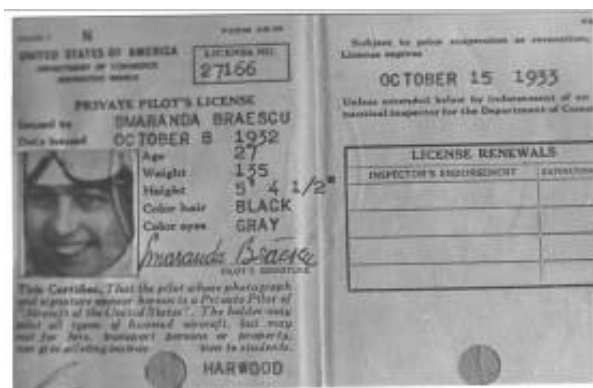
Smaranda Brăescu înaintea unui salt cu parașuta

⁶⁴² Revista *Aripa*, fond Muzeul Aviației, București, nr. 9/10.05.1925.

tentative și zboruri efectuate între anii 1905 și 1908, consolidându-i astfel poziția de lider mondial în acest domeniu. În plus, autorul aduce în atenție și alte episoade care au marcat evoluția aeronauticii în România: primul balon ridicat în Țara Românească, la 1818, pe vremea domnitorului Caragea („Bășica lui Caragea”), lansările de baloane de către Ioan Nicolini, în 1837, 1844 și 1847, considerat de autor drept primul constructor profesionist de baloane pe teritoriul de astăzi al României, turneul din 1873 al aeronautului francez Henri Beudet, care va marca primele ascensiuni aeronautice cu om la bord – bucureșteanul Ion Petrescu – în spațiul aerian actual al României, ascensiunile balonului „Mihai Bravu”, o primă navă aeriană „înmatriculată” la București, în 1874, proiectul de balon dirijabil lenticular al căpitanului George Ferichide (1881-1885), ascensiunile de la București, din 1891, ale căpitanului suedez Feller, ascensiunile cu balonul din cadrul turneului la București al căpitanului Spelterini și al acrobatei Leona Dare în 1889, activitățile aeronautice ale locotenentului Eugen Assaky, primul aeronaut român cu diplomă în domeniu (școlarizat 2 ani la Viena) și contribuția sa și a principelui George Valentin Bibescu la achiziționarea, ascensiunile și călătoriile balonului „România” între anii 1905 și 1907⁶⁴³.

2. Iordache Cuparencu – primul român aeronaut

În ceea ce-l privește pe românul bucovinean Iordache Cuparencu, Ion Vasile Buiu corectează o eroare care a persistat până acum, și anume că era polonez de origine, înscriindu-și numele în istoria aeronauticii poloneze. Printr-o cercetare asiduă, din care nu lipsesc elemente de etimologie și toponimie, autorul stabilește ascendența și originea etnic românească a acestui pionier al aeronauticii mondiale, care, de



Brevetul de pilot al SUA

acum, trebuie înscris în adevărata istorie națională a aeronauticii române. Ceea ce ne interesează pe noi în mod special în cazul acestui autentic Icar, dotat cu o deosebită inteligență și simț practic, confirmate atât prin concepția sa, cât și prin aspectele tehnologice adoptate, este faptul că, la una dintre aceste demonstrații, din cauza unor probleme tehnice, nacela balonului luând foc, fundul acesteia i-a servit drept parașută, cu ajutorul căreia a reușit să se salveze, înscriindu-și astfel numele și printre pionierii parașutismului mondial, ca primul om care s-a salvat sărind cu parașuta dintr-un aparat de zbor aflat în pericol. Se poate astfel afirma că **Iordache Cuparencu**, din Călineștii lui Cuparencu (astăzi Călineștii de Sus, arondat, după 1969 – comunei Calafindești, iar din 2003 – comunei Șerbăuți, județul Suceava), **a efectuat, în 1806 – la Varșovia și la Vilnius, precum și în 1808 – la Varșovia, ascensiuni publice cu baloane de**

⁶⁴³ Ion Vasile Buiu, *Contribuții la istoria aeronauticii în România*, teza de doctorat, București, 2007.

concepție proprie, construite de el însuși, și poate fi considerat astfel primul român aeronaut care a conceput, construit și a efectuat ascensiuni cu baloane cu aer cald⁶⁴⁴.

A urmat o serie de „aeronauți”, care au înscris definitiv România în plutonul țărilor fruntașe în domeniul aeronauticii. La 27 mai 1874, ziaristul Grigore Ventura, redactor la ziarul „Adevărul”, împreună cu francezul Willemont, au zburat la 4 000 m deasupra Bucureștiului, în balonul „Mihai Bravu”⁶⁴⁵. La 11 iunie 1910, când s-a inaugurat la Chitila primul aerodrom al aviației române, a fost executată, de către un aeronaut francez, prima lansare cu parașuta în România, dintr-un balon cu aer cald, de la înălțimea de 500 m⁶⁴⁶. Primul salt cu parașuta dintr-un avion avea să aibă loc mult mai târziu, în anul 1925.

3. Aerostațierii – primii parașutiști români

După intrarea României în Primul Război Mondial, în anul 1916, alături de statele Antantei, în materialele de război pe care Franța le-a trimis în România au fost inclus și cele necesare înzestrării și modernizării baloanelor captive. Din completul de bord al baloanelor făceau parte și parașutele, confecționate din pânză de bumbac și cu suspante din in. Dacă avem în vedere că



Smaranda Brăescu a fost decorată de regele Carol al II-lea

aerostațierii au utilizat parașuta în timpul unor misiuni de luptă pentru a se salva din baloanele avariate, îi putem considera ca fiind primii parașutiști militari români. Astfel, la 2 iulie 1917, locotenentul aviator Gheorghe Demostene Rally, care se afla în nacela unui balon captiv la înălțimea de 1 200 m ca observator aerian în timpul luptelor de pe aliniamentul Mărăști – Mărășești – Nămolosa, a fost atacat de o formație de avioane inamice și a sărit cu parașuta, salvându-se, împreună cu documentele de la bord⁶⁴⁷. În același an avea să se salveze a doua oară cu parașuta în timpul unei furtuni, când a fost aruncat afară din nacela balonului. Au mai sărit din nacelele baloanelor, pentru a se salva, locotenenții Dan Bădărau – care mai târziu se va remarca ca un mare filozof –, Mihai Mihalcea și Aurel Secărescu⁶⁴⁸. Acestor aerostațieri li se pot adăuga membrii echipajelor

⁶⁴⁴ *Ibidem*.

⁶⁴⁵ Gheorghe Rado, *op. cit.*, p. 13.

⁶⁴⁶ *Ibidem*, p. 137.

⁶⁴⁷ Valeriu Avram, *Crucile negre - Aviația Puterilor Centrale deasupra României (1916-1917)*, Editura Pro Historia, București, 2001, p. 124.

⁶⁴⁸ *Ibidem*, pp. 126, 130, 140.

avioanelor care, din diferite motive, au fost nevoiți să părăsească bordul aeronavelor aflate în zbor și să se salveze cu ajutorul parașutelor.

4. Parașuta – mijloc de salvare a piloților

După încheierea Primului Război Mondial, folosirea parașutei ca mijloc de implantare a unei forțe militare într-un dispozitiv de luptă (al trupelor proprii sau al inamicului) părea încă de domeniul utopiei, astfel încât singura preocupare majoră a celor care erau îndreptățiți să decidă în acest domeniu a fost perfecționarea parașutei ca mijloc de salvare a piloților și observatorilor aerieni din avioanele sau baloanele aflate în pericol.

Între 1919 și 1925, aviația română s-a confruntat cu 62 de cazuri de prăbușire a avioanelor, în condițiile în care războiul se terminase. În această situație, o serie de ingineri și specialiști români au trecut la adaptarea sau realizarea unor parașute de salvare pentru avioane⁶⁴⁹.

În anul 1925, aviația militară română a fost înzestrată cu parașute *Heinecke*, motiv pentru care, la 19 septembrie același an, constructorul acestei parașute, germanul Otto Heinecke, a executat două salturi cu acest tip de parașută dintr-un avion *Potez XV* pilotat de locotenentul aviator Paul Dumitrescu, consemnând astfel executarea primului salt cu parașuta dintr-un avion în România⁶⁵⁰. Peste numai trei săptămâni, la 12 octombrie 1925, locotenentul aviator Jean Nicolescu a devenit primul aviator român care a sărit cu parașuta dintr-un avion, la un miting de aviație desfășurat la Tecuci⁶⁵¹. În același an, mecanicul de marină Eugen Sziklay din Sânnicolau Mare, la un miting de aviație la Băneasa, a sărit de la 1 000 m dintr-un avion al Companiei Franco-Române, cu o parașută de construcție proprie⁶⁵².

Preocupări pentru construirea unor parașute de concepție românească au existat însă mai dinainte, în anul 1922 fiind realizat un prototip, după un model francez, în atelierele Grupului de Aerostație de la Pantelimon – București. Tot aici, în anul 1924, a fost realizat primul balon captiv din România, prin contribuția maiorului Scarlat Rădulescu și a maistrului militar C. Iliescu. În anul 1925, C. T. Grigorescu, Eugen Sziklay și ing. Aurel Biju au construit parașute de concepție proprie, pe care le-au încercat în zbor și cu care au participat la mitinguri aeriene. S-au făcut experiențe de lansare cu parașuta la Constanța (pentru subunitățile de hidroaviație) și la Centrul de Instrucție al Aeronauticii de la Tecuci, unde Aurel Biju a stabilit și primul record național în domeniu, la 10 octombrie 1925, printr-un salt de la 2 000 m. Deși au executat mai multe salturi reușite, încercând să-și promoveze propriile parașute, cei doi au sfârșit în mod tragic. Eugen Sziklay a murit în Polonia, în cadrul unui miting aerian desfășurat la Varșovia, la 25

⁶⁴⁹ Colonel Mihai Pîrlog, *O istorie a parașutei în armata română*, în *Școala de Aplicație a Forțelor pentru Operații Speciale – Tradiția ca argument al viitorului*, Simpozion de comunicări științifice, Buzău, 2006, p. 138.

⁶⁵⁰ Gheorghe Rado, *op. cit.*, p. 138.

⁶⁵¹ *Ibidem*.

⁶⁵² *Ibidem*.

septembrie 1925, când, după o lansare de la 2 000 m, nu i s-a deschis parașuta⁶⁵³. În același an, în cadrul unui spectacol aerian desfășurat la Constanța, Aurel Biju s-a parașutat de la 3000 metri deasupra Mării Negre, la Mamaia, stabilind în acest fel și un record mondial de înălțime, fiind prima lansare din hidroavion și amerizare, totodată. Din nefericire, s-a înecat după ce amerizase cu bine în Marea Neagră, la o distanță de aproape 9 mile de țărm⁶⁵⁴.

Ion Popa-Kiuța a depus, la 15 iunie 1925, dosarul pentru obținerea brevetului de invenție pentru două parașute: „PARAȘUTA” de avion cu funcționare automată, folosind principiul „gonflarea a trei camere de cauciuc cu aer comprimat din trei butelii”, care a fost încercată la 3 septembrie 1925, prin lansarea unui manechin din balon și parașuta sistem „KIUTA” universală (avion-balon), care folosea ca principiu de funcționare un sistem de arcuri



Parașutiști militari la îmbarcare pentru saltul din avion.

plasate sub voalură sub presiune, care, la deschiderea capotei, aruncau voalura în afară pentru a se umple cu aer. Parașuta mai avea acroșată de sistemul de suspensie o ancoră de aluminiu, legată cu un cablu de trei metri pentru a împiedica târârea după aterizare.

A. I. Popescu și N. Ghedeon au obținut brevetul de invenție cu nr. 12039/1925 pentru „Pneumo-parașuta PROMETEU”, concepută pentru a fi folosită atât pentru balon, cât și pentru avion. Principiul de funcționare se baza pe declanșarea automată cu aer comprimat la 8 atmosfere⁶⁵⁵.

La 3 septembrie 1925, tehnicienii Grupului de Aerostație de la Pantelimon au experimentat o parașută de formă sferică, cu lest (greutatea echivalentă a unui om), concluzionând că, în caz de forță majoră, observatorii aerieni se pot salva din balon cu ajutorul acesteia⁶⁵⁶.

Pentru că piloții ezitau să folosească parașutele pentru a se salva în caz de nevoie, conducerea aviației române a hotărât, la începutul anului 1926, să organizeze o serie de mitinguri aeriene cu parașutări demonstrative. Din nefericire însă, la un astfel de demonstrativ, organizat la Galați în ziua de 27 august 1926, căpitanul aviator Carol Hinescu și-a pierdut viața, executând un salt de la 1 000 m, cu parașuta *Heineke*, de producție germană⁶⁵⁷.

În 1926, Gheorghe Popoiu a conceput și realizat parașuta „Gep”, cu care a executat lansări experimentale și demonstrative cu manechine din balon, dar nici

⁶⁵³ Revista *Aripa*, fond Muzeul Aviației, București, Anul I, nr. 26/04 octombrie 1925.

⁶⁵⁴ *Ibidem*, nr. 32/15 noiembrie 1925.

⁶⁵⁵ Colonel Mihai Pîrlog, *op. cit.*

⁶⁵⁶ Revista *Aripa*, nr. 27/11 octombrie 1925.

⁶⁵⁷ Colonel Mihai Pîrlog, *op. cit.*

aceasta și nici celelalte 5 proiecte de parașute și sisteme de deschidere a acestora pe care Popoiu le-a realizat ulterior nu au fost introduse în fabricație⁶⁵⁸.

Accidentele de aviație au continuat să producă victime și pe parcursul anilor următori. Între ianuarie 1926 și septembrie 1928 și-au pierdut viața, în astfel de accidente, 19 piloți, 3 observatori și 5 elevi telegrafiști și maiștri. Au fost însă și cazuri în care, folosită cu încredere și pricepere, parașuta a salvat viața celor care au apelat la ea.

La 1 octombrie 1928, pe timpul unui zbor de instrucție, plutonierul-pilot Florea Chifulescu s-a salvat cu parașuta, fiind astfel primul aviator român care și-a salvat viața sărind cu parașuta din avionul avariât. Evenimentul avea să producă o schimbare radicală în opinia aviatorilor privind utilizarea parașutelor ca mijloc de salvare.

În iunie 1929, colonelul aviator Andrei Popovici și căpitanul Gheorghe Bănciulescu, pilotul cu proteze la picioare, zburau de la București la Constanța. În apropierea Bucureștiului, fiind surprinși de o furtună și un curent puternic descendent, au fost aruncați de o rafală de vânt din carlinga avionului. Fiind echipați cu parașutele, acestea s-au deschis automat și cei doi piloți au aterizat cu bine. Astfel, Gheorghe Bănciulescu a devenit primul pilot din lume, cu proteze la picioare, care a aterizat cu parașuta.

La 13 august 1929, într-un zbor de antrenament la Buzău, plutonierul Gheorghe Necula a intrat în vrie cu avionul și a reușit să se desprindă de aeronavă și să aterizeze fără probleme⁶⁵⁹.

În 1929, Anastase Dragomir a realizat în Franța un „sistem rapid de parașutare din aparatele de locomoție aeriană”. Invenția, constând dintr-un ansamblu format din scaunul pilotului și parașută (celulă parașută) ce se putea lansa la comanda pilotului printr-o trapă situată în partea de jos a cabinei, a fost experimentată cu succes la 28 august 1928 pe un aeroport de lângă Orly, Paris, dintr-un avion *Farman*, pilotat de aviatorul Lucien Bossoutrot. Inventatorul a obținut brevetul de invenție nr. 678.566 la 2 aprilie 1930, sistemul fiind perfecționat în 1960, când s-a obținut Brevetul românesc de invenție nr. 32.323 pentru cabine catapultabile. Acestea stau astăzi la baza confecționării capsulelor vehiculelor spațiale pentru readucerea echipajelor pe Terra⁶⁶⁰.

În anul 1931, constructorii Traian Manițiu și Ilie Nicolescu au obținut brevete de invenție pentru parașutele lor, dar nici acestea nu au fost fabricate în serie, ca de altfel nici parașutele concepute de către Cornel Masticu (Brevet de



Saltul cu parașuta

⁶⁵⁸ Constantin C. Gheorghiu, *Invenții și priorități românești în aviație*, Editura Albatros, București, 1979, p. 124.

⁶⁵⁹ Colonel Mihai Pîrlog, *op. cit.*

⁶⁶⁰ Constantin C. Gheorghiu, *op. cit.*, p. 124.

invenție nr. 211.82/1932) și Ștefan Șoverth (Brevet de invenție nr. 34.249/1943)⁶⁶¹.

În scopul pregătirii piloților pentru a se salva cu parașuta în caz de nevoie, în anul 1937 a fost creată prima școală de parașutiști din România. În acel an, firma *IRVIN AIRCHUTE, Co.* din Bufallo, SUA, a câștigat licitația pentru fabricarea parașutelor ce urmau să intre în dotarea Aeronauticii române. Fabrica de parașute *IRVIN* a fost montată pe Șoseaua Măgurele, iar la Flotila 1 Aerostație de la Pantelimon aceeași firmă a montat și un turn de parașutare de 80 m, pentru pregătirea piloților. Turnul a fost dat în folosință la 6 decembrie 1937, dar, în 1939, avea să fie dăruit de o furtună puternică. În prima serie de elevi, instruiți de americanul Robert Kokrill, s-a aflat și sublocotenentul mecanic de aviație Ștefan Șoverth, rămas în continuare instructor în cadrul școlii.

5. Parașutismul sportiv – precursor al parașutismului militar

Concomitent cu perfecționarea parașutei ca mijloc de salvare a piloților aflați în dificultate la bordul avioanelor sau baloanelor a apărut și preocuparea de stabilire a unor recorduri în domeniul saltului cu parașuta, astfel încât s-a conturat o nouă ramură a sporturilor aeronautice: **parașutismul sportiv**.

România, aflată în plutonul frunțaș al țărilor interesate de dezvoltarea aeronauticii, deținând câteva priorități remarcabile, legate de numele pionierilor aviației mondiale Traian Vuia, Aurel Vlaicu, Henri Coandă, nu putea lipsi nici de pe podiumul performanțelor sportive în domeniu.

Smaranda Brăescu a executat la 5 iulie 1928, în Germania, primul salt cu parașuta, împreună cu inginerul Otto Heinecke (inventatorul parașutei cu același nume), devenind a patra parașutistă brevetată din lume și înscriind numele României pe lista priorităților mondiale în acest domeniu, alături de Franța, Cehoslovacia și Elveția.

La 21 octombrie 1931, Smaranda Brăescu a executat un salt de la 6000 m, dintr-un avion pilotat de asul aviației românești Alexandru Papană, și a aterizat la 28 km vest de Slobozia, lângă gara Sărăținca. Saltul a fost omologat ca record mondial de către Federația Aeronautică Internațională, iar regele Carol al II-lea a decorat-o cu ordinul „*Virtutea Aeronautică*”, clasa *Crucea de Aur*.

La 19 mai 1932, Smaranda Brăescu a executat, la Sacramento, California, un salt de record mondial, de la 7 223 m, rezultat omologat de Aeroclubul din Washington (depășit abia în 1951, tot de un român, Traian Dumitrescu-Popa, care a sărit de la 7 250 m). Tot de numele ei sunt legate alte câteva priorități în domeniu: în



Coborârea cu parașuta

⁶⁶¹ *Ibidem*, p. 128.

octombrie 1932, a fost primul european care a primit brevetul de pilot al SUA, urmând o școală de pilotaj din armata americană, la 27 aprilie 1936 a traversat cu avionul personal zona montană a Iugoslaviei, pentru ca, la 19 mai același an, să traverseze Marea Mediterană de la Roma la Tripoli (1 100 km), după un zbor de 6 ore și 10 minute⁶⁶². Alături de Traian Dumitrescu-Popa, Smaranda Brăescu a fost angajată în 1941 ca instructor de parașutism în cadrul primei subunități de parașutiști militari din armata română, contribuind activ la formarea acestora.

Pentru a rămâne tot în domeniul sportiv, trebuie să amintim că șirul performanțelor românești nu s-a oprit la Smaranda Brăescu. După ce, în 1951, Traian Dumitrescu-Popa îi doboră recordul de înălțime, cu un salt de la 7250 m, un alt parașutist român avea să-și înscrie pentru totdeauna numele în galeria marilor recorduri mondiale. La 31 mai 1961, la Strejnic, lângă Ploiești, pe aerodromul „Gheorghe Bănciulescu” – pilotul român care a zburat cu proteze la ambele picioare! –, parașutistul



Aterizarea

Gheorghe Iancu avea să cucerească titlul de campion mondial absolut la precizia aterizării, cu două aterizări consecutive la 0,00 m. Recordul său a fost mai târziu egalat, dar nu va putea fi niciodată depășit! Prestația românească în domeniul parașutismului este la fel de onorantă ca în multe alte domenii!

⁶⁶² Nicolae Staicu, *O eroină a aviației române: Smaranda Brăescu*, în *Revista de Istorie Militară*, nr. 2/1997, p. 45.