

# Un refugiu ideal

✉ Locotenent Constantin PIȘTEA  
constantinpistea@presamil.ro

Fiecare dintre noi știe cât de nebună este lumea în care trăim. Toți aleargă, toți vor să primească, să aibă, să fie proprietari. Din fericire, rămâne un loc pe care nu îl poate controla nimeni: istoria. Care se repetă, care nu poate fi cumpărată sau răstălmăcită. Adevărul iese întotdeauna la iveală, iar pentru a scoate în evidență adevărul istoric, există, printre altele, muzeul. Din intersecții aglomerate, praf și mizerie cotidiană, vă rugăm, „pofțiți în vagoane”. Urmează stația: Muzeul Aviației.

## O modă complicată de oameni

Dacă ajungeți prin București și vreți să vizitați Muzeul Aviației, este recomandabil să vă informați temeinic despre modalitățile de a ajunge la poarta instituției. Pentru că, întotdeauna, înainte ca lucrurile să fie simple, ele sunt complicate, destul de complicate încât să vă facă să renunțați. Dacă nu sunteți la volanul propriei mașini, varianta ideală ar fi să luați metrour până la

Noua lume nu seamănă cu cea pe care C.S. Lewis o descrie în „Cronicile din Narnia”, nu e nimic magic, dar e multă verdețea, liniște și, ce e mai important, foarte multă istorie.

Sunt patru hangare pe care se bazează Muzeul Aviației, în care anii sunt calculați ținând cont de invenții deosebite, de oameni speciali și momente care au marcat aeronautica mondială. Deocamdată, este pregătit pentru vizite hangarul numărul 1, denumit „Traian Vuia”, și în care este grupată istoria



stația cea mai apropiată de muzeu, Aurel Vlaicu. Acolo, odată ieșiți din gura de metrou și străini de zonă, veți întreba: „Șoseaua Fabrica de Glucoză? Muzeul Aviației?”. Nu luați în seamă privirile nedumerite, chiar dacă vin din partea taximetriștilor, cei care ar trebui să aibă în buzunar „enciclopedia străzilor”. Inevitabil, o să gândiți că muzeele nu mai sunt la modă. S-ar putea să aveți dreptate, dar, într-un fel, moda e impusă de oameni, nu? Așa că, tot înainte, spre muzeu!

## „Trăiască Vlaicu! Și sus! Tot mai sus!”

Sunt două lumi distincte. Pulsul și nebunia de afară, cu claxoanele și salata de cuvinte grele aferente, rămân departe, închise fără ecou într-un pahar lipit de poartă. Treceți de punctul de control și intrați, fără sfială,

aeronauticii românești de la origini până la 1958. Hangarul este terminat în proporție de 90 la sută, după cum afirmă Sorin Turturică, un muzeograf care parcă și în somn ar fi în stare să vorbească despre fiecare fotografie pe care vă invită să o priviți. Pune pasiune și își anesteziază auditoriul cu informații care mai de care mai interesante. Servește verbal un bufet suedez de istorie, cu Vuia, Vlaicu, Coandă și Smaranda Brăescu, încât orice vizitator are senzația că ziua este prea scurtă. Istoria aviației se digeră încet și numai ca să cuprindeți cu ochiul tot universul expus, ați avea nevoie de cel puțin un zbor imaginar cu compania franco-română, cea care, prin 1920, dezvoltase prima linie intercontinentală din lume, legând Parisul de București, via Praga, Viena și Budapesta.



Turul muzeului se face greu pentru că picioarele se împleticesc de uimire. Oare chiar a sărit Smaranda de la 7.200 de metri cu parașuta? Documentele și fotografiile așa spun, dar cum o fi respirat așa de sus? Nu este timp. Nu este, deși ai vrea să meditezi puțin. Vine povestea primelor școli de zbor, cu Boiangiu, Druțu, Protopopescu și Negrescu, primii aspiranți la brevetul de pilot, amintirea locotenentului Caranda, primul pilot căzut, și masca mortuară a lui Aurel Vlaicu. Lângă o bucată din pala avionului, prăbușit la 13 septembrie 1913, ceasul lui Vlaicu se odihnește „înghetat” la ora impactului: 15.20. Câteva cuvinte scrise de maestrul Caragiale, pline de semnificație istorică, privesc de după sticla impasibilă a vitrinei: „Trăiască Vlaicu! și sus! Tot mai sus!” În momentul acesta, vă mai gândiți la traficul din București?

## Mai multe perechi de ochi și urechi

Dintre avioane, afișe, documente și manechine îmbrăcate în costume de aviator, profesorul doctor universitar Valeriu Avram apare în ajutorul muzeografului Sorin Turturică. Nu că ar fi avut

nevoie de așa ceva, dar poveștile nou-sositului aduc o altă culoare evenimentelor, culoarea cercetătorului și a autorului de cărți istorice. Se prea poate ca anestezia de mai devreme să-și fi atenuat efectul, dar, nu vă faceți probleme, vă reveniți imediat ce profesorul Avram alege din paginile cărților sale cel puțin o relatare despre piloții români și germani, despre industria aeronautică română, despre tunuri, IAK-uri și MiG-uri, sau despre orice altceva care nici prin gând nu vă trece. Nu, nu-l întrebați care este obiectul cel mai valoros din muzeu. Nu ați face decât să vă dați pe față arama de novice în ale aviației. „Este foarte greu de ales”, mărturisește profesorul Avram, „tot ce vedeți aici face parte din istoria noastră. Uitați, de exemplu, MiG-ul 15... Când veneau americanii să-l vadă, vroiau să pună mâna pe el. Știau ce pășiseră în Vietnam!” Exemplele continuă. Ați putea auzi de MiG-ul 21 MRF supranumit „Bătrâna Doamnă”, elicopterul din escadrila lui Ceaușescu sau de tablourile semnate Ion Țarălungă. Concluzia este una singură: vizitatorul ar trebui să aibă mai multe perechi de ochi și urechi. Poate din cauza asta nu au habar taximetriștii unde se află Muzeul Aviației?

## Proiecte

„La ora actuală, muzeele, cu mici excepții, suferă de lipsă de vizitatori”, punctează realitatea comandantul Muzeului, comandorul Paul Sandachi. „De aceea, ne gândim să aducem ceva nou, să oferim niște facilități vizitatorilor. Aceștia trebuie să știe că venind aici își pot lăsa mașina la o spălătorie din apropiere, au posibilitatea de a servi masa și de a le face pe plac copiilor cu un loc de joacă special creat pentru ei. Avem în vedere toate acestea pentru că, din câte se pare, omul caută un refugiu din fața aglomerației și a ritmului alert. Refugiul acesta se găsește în istorie”.

Se intenționează ca, în linii mari, toate cele patru hangare să fie amenajate până la 20 iulie 2009, iar legătura dintre primele două să reprezinte unul dintre punctele de atracție ale vizitatorilor: un tunel care va fi copia unei străzi din perioada interbelică – cafele, terase, afișe de epocă – totul cu iz de trecut. Se au în vedere și broșurile de prezentare, precum și un site. Cum se susțin financiar toate acestea? „Sponsorizări peste sponsorizări și ne descurcăm”, mărturisește comandorul Sandachi. Cu ajutor și din partea SMFA, cu piedici ce țin mai degrabă de politic – legea pe patrimoniu încă nu a fost armonizată pe armată – dar și cu multă pasiune, după ce, de-a lungul timpului, și-a schimbat de patru ori locația, Muzeul Aviației și-a găsit, în sfârșit, zona potrivită. Nu se plătește taxă de intrare și puteți merge chiar și în weekend. Iar dacă ajungeți la stația de metrou Aurel Vlaicu, nu întrebați taximetriștii unde e Șoseaua Fabrica de Glucoză. Nici măcar cât e ceasul. E sigur 15.20.

