

Textul 1

Pe o noapte-ntunecoasă,
Pe o mare furtunoasă,
Trece-un vas necunoscut.
Care geniu îl conduce
Printr-a mărilor năluce
Către malul nevăzut?

Valul vine cu urgie
Din întinderea pustie
Ca un dușman tăinuit.
El s-aruncă să înece
Vasul gingaș care trece
C-un lung gemet obosit!

Nu e stea, nu e nici lună!
Vântul suflă, cerul tună,
Apa saltă clocotind,
Și în neagra depărtare
De lumină nicio zare
Nu se vede strălucind!

Călătorii, visând moarte,
Sub asprimea relei soarte
Au plecat frunțile lor.
Înlăuntru toți grămadă
Ei s-așteaptă a fi pradă
Unui val omorâtor,

Căci sub crâncena rafală
Munți de spumă dau năvală
Peste podul răsturnat,
Și-n a mării crunte larguri
Arunc pânze și catarguri,
Tot ce vântul a dărâmat!

Un om singur se zărește
Și la moarte nu gândește
În acel minut cumplit.
Lupta vasului e mare,
Iar pilotu-n nepăsare
Stă la cârmă neclintit,

Și-n furtuna-ngrozitoare
Mâna lui mântuitoare
Poartă cârma până-n zori,
Când limanul vesel pare
Îmbătând de fermecare
Pe sărmanii călători.

Iată vasul în ferire!
Călătorii cu grăbire
Sar pe malul înverzit.
Viața lor este scăpată;
Ei se duc! dar cine cată
La pilotul* ostenit?

Vasile Alecsandri, *Pilotul*

*liman – mal

*nălucă – fantomă, vedenie

*pilot – persoană calificată care manevrează cârma unei nave (mai ales în regiunile în care navigația este dificilă)

Textul 2

Aviația românească a apărut pe la 1910-1911 prin mintea și efortul a trei bărbați: Aurel Vlaicu, Mihail Cerkez și George Valentin Bibescu. [...]

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 locomotiei aeriene. Clienți erau însă puțini... [...]

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. [...] 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 testele pe dealul Cotrocenilor. [...] La 17 iunie 1910, Aurel Vlaicu a zburat și a intrat în istorie. Data a rămas memorabilă [...]. Alceva 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. Absolvisese, 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. 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”.

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 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 ținea întinse fără clintire... Apoi am văzut că se apropie iarba și... gata, iar o zdruncinătură zdravănă 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.”

Sorin Turturică, Aviatoarele României

*pragmatism – atitudine a celui care se adaptează la orice situație, care ia în considerație (numai) eficacitatea, utilitatea practică

*a se dăina – a se balansa, a se legăna