



Maria Cristina Țilică

IACĂRII ACROBAȚI

ARIPĂ ROMÂNĂȘTI





Cuprins

Cine sunt Iacării Acrobați? / 11

Începuturile! TOTUL PENTRU ZBOR / 13

Înființarea formației de acrobație aeriană Iacării Acrobați / 69

Motorul și elicea avioanelor Iacării Acrobați / 87

Zborul acrobatic în formație / 95

Ce înseamnă să fii pilot? Ce înseamnă să fii pilot acrobat? / 119

Zboruri deosebite / 141

În timpul liber / 149





*Noi, piloții, avem un altfel de sentiment unul față de altul...
Este o chestiune de onoare și de morală în special.*

Milutin





PHOTO
M
E

Cine sunt Iacării Acrobați?

Piloții Ioan Postolache, Dan Ștefănescu și Dan Conderman formează Iacării Acrobați, singura echipă de acrobație aeriană din România care își susține activitatea din fonduri proprii și cu ajutorul sponsorilor.

Formația poartă pe fuzelaje însemnele Forțelor Aeriene Regale Române din perioada 1941-1944, în forma Crucii Regelui Mihai. Iacării Acrobați și-au stabilit baza la Aerodromul Bănești, loc legat de numele lui Aurel Vlaicu.

Echipa de acrobație aeriană Iacării Acrobați este compusă din piloți cu foarte multă experiență. Iată cine sunt cei trei aviatori temerari:

Cap formație Iacării Acrobați: IOAN POSTOLACHE

Este fost component al Lotului Național de Acrobație al României. Tenacitatea, talentul și devotamentul față de zbor fac din el unul dintre cei mai apreciați piloți instructori din România. Are 52 de ani și peste 6 000 de ore de zbor. A obținut locul al treilea la AERO GP, Mamaia, 2007.

În prezent, Ioan Postolache este pilot și instructor de zbor la Școala de Zbor și Acrobație Aeriană de la Regional Air Services, Aeroportul Tuzla.

Coechipier dreapta Iacării Acrobați: DAN ȘTEFĂNESCU

Dan Ștefănescu este aripa dreaptă și managerul formației. Are 49 ani și peste 14 000 de ore de zbor. Este pilot comandant pe Boeing 737 în cadrul companiei TAROM. De asemenea, este component al Lotului Național de Acrobație, campion național la acrobație în 1997 și 1998, campion la Raliul Internațional „Dunăre-Tisa-Mureș“, în 1998, vicecampion european pe echipe la acrobație, categoria avansați, în 2015. Este și Maestru al Sportului.

A pilotat următoarele tipuri de avioane:

Monomotoare – pilot comandant și instructor: Zlin-526/726, Zlin-142, Zlin-50, Extra 300L, Extra 330SC, Yak-52 TW, Yak-50, Suhoi-31, Pzl Wilga, Cessna-172, Cessna-210.

Avioane transport pasageri: Bac 1-11 – copilot, Jetstream 32 – pilot comandant,



DC-9 – pilot comandant, MD 81, 82, 83 – pilot comandant, instructor, Boeing 737 200 – pilot comandant, Boeing 737 300, 400, 500, 700, 800 – pilot comandant și instructor, Airbus 310 – pilot comandant.

Coechipier stânga Iacării Acrobați:

DAN CONDERMAN

Are 47 ani și peste 12 000 ore de zbor. Este pilot instructor Boeing 737 la Blue Air și fost component al Lotului Național de Acrobație.

Începuturile! TOTUL PENTRU ZBOR



IOAN POSTOLACHE

Am venit pe lume pentru că mai erau locuri libere în România.

Când vedeam un avion pe cer, cântam și eu: „Avion cu motor, ia-mă și pe mine-n zbor“. N-aș putea să spun de la cine l-am învățat. Acum cred că a avut o mare influență asupra devenirii mele, atunci însă nu eram conștient de asta.

Existau drone și în copilăria mea, dar nu li se spunea așa, erau aeromodele din lemn și din hârtie. Cele mai evolute aveau și metal, și motoare, erau câteva avioane în miniatură care zburau, comandate de la sol, exact ca dronele de azi, doar că erau și sunt mult mai performante și mai ușor de pilotat. Ca să le faci să zboare, trebuie, cumva, să le pilotezi. Chiar dacă nu e avion, poți să-ți dezvolti

deprinderile de bază pentru a deveni mai târziu pilot.

În copilăria mea, aeromodelele, cele radiocomandate, erau o pasiune destul de costisitoare, pentru că exista la bord o stație de telecomandă, care era foarte scumpă. La fel ca dronele de astăzi, aeromodelele de atunci puteau fi o armă, așa că tovarășii erau foarte grijulii. Astăzi sunt drone simple, ușor de pilotat, pentru că electronica a evoluat foarte mult. Există dronele cu decolare și aterizare verticală, ca la elicoptere, și care sunt extraordinar de ușor de pilotat. Ai un *joystick* care se mișcă în toate direcțiile, îl miști spre tine, urcă, îl miști spre dreapta, merge în dreapta, îl miști în stânga, merge în stânga. Aeromodelele erau avioane în miniatură care aveau suprafețe de comandă exact ca la avion și, până învățai să le pilotezi, rupeai câteva.

Prin 1999, 2000, eram la Ploiești, la Aeroclubul României, iar lângă aerodrom erau niște oameni care făceau aeromodele. La un moment dat, au construit un avion destul de mare și unde puteau să îl testeze?! Pe aerodrom. Așa că au venit să îi facă proba,





să vadă dacă zboară. Pe vremea aceea, eram instructor și responsabil administrativ la lotul de acrobație. A venit șeful lor la mine să mă întrebe când poate să facă o probă cu aeromodelul lor. Am întrebat de cât timp ar avea nevoie și a estimat cam jumătate de oră. Le-am permis să facă testele în pauza noastră de masă și, știind că trebuie să ai experiență cu așa ceva, să ai cunoștințe la fel ca un pilot, l-am întrebat:

— Ați mai zburat vreodată cu el?

— Nu, mi-a răspuns uitându-se mirat la mine.

— În cazul acesta, zborul o să dureze foarte puțin!

M-a privit, a întrebat de ce și i-am răspuns:

— O să-l rupeți la decolare!

S-a uitat iar la mine cu un aer neîncrezător și a plecat să pregătească aeromodelul de zbor. Și chiar așa s-a întâmplat. Când am făcut pauza de prânz, el și colegii lui au dus aeromodelul la start și, folosind radiocomanda, au turat motorul, avionul a început să ia viteză, iar când aceasta a fost suficientă, a decolat, a urcat un pic, apoi s-a înclinat pe o aripă, a luat-o la vale și buf! Au strâns resturile în tăcere, le-au urcat în camion și au plecat fără a spune „la revedere“.

Am văzut primul avion adevărat la Boboc, la examenul de admitere în Școala Militară. Eram în clasa a XI-a când a început să mă bată gândul să mă fac pilot. Am făcut primul zbor pe aerodromul Focșani, în anul I de școală, cu instructorul Gheorghe Antonesei, poreclit „Suchi“. Unii colegi au fost extaziați, alții, de-a dreptul exaltați, pe mine m-a durut capul. Prima simplă tot acolo am făcut-o, pe avionul IAR-823. Am fost în culmea fericirii când am luat licența. Nu am spus însă cuvinte memorabile. Eram 56 de copii entuziasmați în primul an de școală militară, cu vârste între nici 18 ani (eu) și 27 ani, din toată țara. Unii urmaseră licee de aviație sau mai zburaseră la aerocluburi cu avionul, planorul sau săriseră cu parașuta. Alții erau novici. La fel eram și eu. Singurul meu contact cu domeniul acesta era tabără UTC de parașutism din turn.

Azi e cam la fel. Bărbați și femei cu vârste între 16 și 60 de ani din toată țara vin la Tuzla să devină piloți. Diferența este că ei plătesc să învețe să piloteze, nu statul român.

Provin dintr-o familie cu șapte copii din Puiști, Vaslui. După ce am terminat clasa a VII-a la mine în sat, Bărtăluș-Mocani (nu mai există alt sat în România care să se numească astfel), m-am mutat cu familia la Brăila, unde am făcut clasa a VIII-a, și acolo m-a prins cutremurul din 1977. Am devenit



un vizitator obișnuit al bibliotecii municipale, iar lecturile mi-au deschis dorința de a vedea lumea. Tatăl meu, odihnească-se-n pace, l-a blestemat de multe ori pe cel care a inventat biblioteca. „Dacă citești așa multe cărți, nu mai ai timp să înveți“, zicea el.

Când a venit vremea să dau admitere la liceu, am realizat că aveam o singură opțiune: Liceul de Marină din Brăila. În clasa a X-a, dirigintele, profesorul de sport Eugen Roșca, ne-a întrebat la ce secție am vrea să ne înscriem la treaptă: navigație (marinari) sau electromecanică (motoriști, adică „șobolanii“). S-a uitat la mine foarte mirat când am ales navigație. La examen m-am trezit înscris la electromecanici. Firește că am protestat, dar mi s-a spus că, în cazul în care voi fi admis, exista posibilitatea să mă transfer. Am luat examenul, dar cu două săptămâni înainte de începerea anului școlar, clasa noastră a fost trimisă la Canal, ca să fim brigadieri timp de trei luni și apoi electromecanic am rămas!

Lecturile mi-au deschis gustul pentru cosmos, pământul a devenit dintr-odată prea mic, am început să visez planete și spații infinite, iar aviația era primul pas.

După liceu, am intrat la Școala Militară de Aviație și nu mi-a mai trebuit nimic altceva. Sunt singurul aviator din familie. Părinții m-au susținut pentru că nu mai era necesar

să plătească pentru pasiunea mea. Acasă, ar trebui să știți, mai aveam șase frați și surori. Când am făcut eu școala, puteai deveni pilot dacă te înscriai la Aeroclubul României. Cu timpul, dacă îți plăcea, dacă învățai, dacă te ajutau ceilalți, ajungeai să profesezi. Înainte de 1990, totul era gratuit, părinții nu plăteau școlarizarea. După ce terminai liceul, dacă voiai să te faci pilot, trebuia să mergi la Centrul Militar și să te înscrii la Școala Militară. Trebuia să treci de un examen medical foarte riguros. Făceai și acolo o vizită medicală, îți testau auzul, văzul, apoi mergeai la secția Aeronautică de la Spitalul Militar din București, unde erai testat timp de o săptămână. Jumătate din această perioadă era dedicată examenului psihologic. Exista o scară de evaluare. Te supuneau la câteva probe, apoi spuneau dacă ești apt sau nu. Paisprezece liceeni din Brăila am plecat la vizita medicală inițială și doar trei am trecut examenul. Era o selecție riguroasă. Inițial, consideram că școala de aviație nu era foarte serioasă, fiindcă absoluteazău toți cei care erau admiși. Aproape că nu erau piedici pe parcurs. În vremea comunismului, până și absolvirea era un pic forțată, fiindcă fiecare școală trebuia să se mândrească la darea de seamă în fața dictatorului Nicolae Ceaușescu cu un număr mare de absolvenți. După ce intrau în pâine, însă,



mulți dintre tinerii aceia se lăsau de aviație și se apucau de alte meserii. Examenul psihologic îi tria sever pe piloți. Apoi, oricine își învingea spaima de zbor inițială ajungea pilot. Foarte puțini renunțau la pilotaj, iar cei care făceau asta ajungeau la navigație, la centrele de comandă etc.

Cei care întreabă ce calități trebuie să aibă un tânăr ca să ajungă pilot așteaptă răspunsuri de genul: trebuie să fii supraom sau superdeștept. Dar nu, trebuie doar să vrei să zbori și să ai posibilitatea asta. Trebuie să îți învingi spaima inițială de zbor. Am avut

colegi care după prima experiență păreau transfigurați de plăcere și spuneau că au făcut nu știu ce figură de acrobație. Eu, unul, n-am simțit cine știe ce entuziasm, ba chiar m-a durut capul, după cum am spus. Sărisem într-un alt mediu, eram într-un spațiu tridimensional, iar corpul meu așa a reacționat. Pe toți oamenii îi afectează zborul, într-un fel sau altul. Unora li se face rău. Din acest motiv, întotdeauna găsești în buzunarele noastre o pungă. Noi, piloții, avem o oglindă și putem să verificăm ce se întâmplă în avion. Din fericire, până acum nu s-a întâmplat ca pasagerilor

mei să li se facă rău. Totuși, dacă observ că nu e în regulă ceva, aterizez și gata. Aș vrea să fac o precizare: pentru a fi pilot acrobat, nu trebuie calități speciale. Orice om obișnuit poate să ajungă pilot, chiar și să facă acrobații. Unii renunță după primele încercări dacă văd că nu se simt bine. Conform statisticilor, doar 3 la sută din piloți vor să facă acrobații. Eu am făcut pentru că acesta era mersul lucrurilor la Aeroclubul României, asta era evoluția, ieșea pilot comandant din școală.

Chiar dacă ai licența de pilot, fiecare avion are o particularitate pe care trebuie să o înveți. Ai la dispoziție între cinci și zece ore de zbor ca să te adaptezi la fiecare avion pe care vrei să zbori. Tu știi să zbori, dar trebuie să înveți mecanismele fiecărui aparat în parte.

Am absolvit Școala Militară în 1984 și am primit repartiție la Aeroclubul din Iași, unde am rămas până în 1989. Acolo am zburat cu planorul (300 de ore în cinci ani), am făcut 50 de ore cu Wilga și multe ore de plimbat cercul cu Monseur. Cred că am adus ghinion aviației sportive din Iași. În ziua în care am venit la Aeroclubul din Iași, s-a primit un telex de la Departamentul Aviației Civile, semnat de generalul Puiu, un tip corect și pitoresc, prin care se oprea activitatea de zbor până la noi ordine. În plus, tot personalul navigant era chemat la București a doua zi.

Am întrebat ce am de făcut, iar comandantul Adrian Totolici s-a uitat când la mine, când la telex, când la mine, când la telex și a decis:

— Aici scrie tot personalul navigant, ești pilot, deci mergi și tu.

Ordinul de reluare a activității de zbor a venit abia în anul următor, începând cu 1 mai. În 1989 am plecat spre Aeroclubul Ghimbav, unde am început să deprind acrobația cu instructorii Alexandru Popovici, Nicolae Moise, Marcel Moraru, Iosif Erdos, Mihai Dimcea și Mihai Pal. După un timp, au avut curajul să mă lase singur, de fapt singur și corectat de la sol. Este esențial să se uite cineva priceput la tine și să-ți spună ce trebuie să faci.

După reînființarea Lotului Național de Acrobație, domnul Constantin Manolache a fost pentru noi mentorul fără de care nu am fi existat.

Îmi amintesc de o întâmplare: în anii 1996 și 1997, federațiile aeronautice din România, Serbia și Ungaria au organizat Raliul Aerian „Dunăre-Mureș-Tisa“. A fost cea mai frumoasă acțiune la care am participat. Zburam pe un avion Zlin-726, înmatriculat YR-ZBM, și îl aveam în echipaj ca navigator pe elevul meu, Vlad (Mișu) Borzea (ulterior a ajuns instructor de zbor ATR la TAROM, iar acum este comandant pe Boeing 737 la Blue Air).

În cea de-a doua zi de concurs decolam de la Deva și, după două ore de zbor pe traiect de precizie, urma să aterizăm la Vârșeț (în limba sârbă, Vršac), în Serbia. Zborul se încheia cu proba de aterizare de precizie. Eram concentrat la maximum pentru că trebuia să aterizez într-un spațiu de doi metri pentru a nu fi penalizat. M-am apropiat, am scos flapsul mic, apoi pe cel mare, am redus turația motorului, am ajuns în careu, trebuia să ating, dar nu... am trecut prin careu. Am coborât, mi-am dat seama că sunt prea jos și nu am atins pista, și aaaa, am avut o sclipire ... Trenul, nu am scos trenul de aterizare!!! Mi-am amintit în ultima clipă, motor în plin, n-am mișcat, n-am respirat, n-am tras de manșă de teamă să nu ating cu bechia. În sfârșit motorul și-a făcut treaba, iar avionul a început să urce. M-am întors spre Mișu, care ridica nedumerit din umeri.

— Lache, de ce nu l-ai așezat, că îl puneai la ZERO?

— Știi tu, Mișule, ce era să facem? am întrebat.

— Ce? a venit rândul lui să mă chestioneze.

— Să aterizăm pe burtă!

— Vai, Lache, cineva acolo sus ne iubește, a venit replica lui.

— Da, dar cineva acolo jos nu, iar ăștia sunt arbitrii!

Greșeala noastră a fost penalizată cu 200 de puncte. Am fost fericit că ne-au lăsat să continuăm și nu ne-au trimis acasă cu rata sau cu trenul. Dacă rămâneam la aeroclub până acum, ajungeam să tractăm planoare sau să pilotăm avioane care lansează parașutiști. În general, după Revoluție, dacă aveai experiență de zbor, dacă aveai și ceva relații, ajungeai la TAROM. Mie, în schimb, nu mi-a plăcut să pilotez avioane mari.

Odată, am zburat cu Yak-ul cu soția unui prieten, Titi Constantin Alexandru – pilot instructor, fostul comandant al Aerobazei Tuzla. Mă rugase „să-i dau nevasta peste cap“, să-i fac figuri acrobatice dificile, să-i scot din cap fanteziile legate de aviație. Mi-am dat toată silința și, după zbor, m-am dus la el și i-am spus:

— Titi, soția ta este indestructibilă.

Hmmm! În general, femeile rezistă mai bine la acrobație aeriană.

În 2005, am ajuns la concluzia că pentru mine nu mai era de stat la Aeroclubul României. Am plecat pentru început la Școala Superioară de Aviație, dar după trei luni mi-au spus că nu corespund cu standardul lor, așa că l-am sunat pe Adrian Vasilache, directorul Aeroportului din Tuzla. Tocmai deschisese Școala de Zbor la Tuzla și avea nevoie de un instructor. Norocul meu!

