

REMEMBER



„Biruit-au gândul” (cum spunea odată cronicarul) să mă apuc a scrie despre promoția de C.T.A. care în acest an, în luna septembrie, a implinit treizeci de ani de la absolvire. Promoția de C.T.A. '74- '75 este, dacă nu gresesc, cea mai numeroasă promoție din istoria aviației civile române. Am fost 60 de elevi/studenti la cursurile organizate de „Centrul de Instruire a Personalului Aeronautic” (C.I.P.A.) devenită în timp „Academia Română de Aviație” (A.R.A.), actualmente „Școala Superioară de Aviație Civilă” (S.S.A.C.). Treizeci de ani reprezintă o perioadă de timp care te pune puțin pe gânduri, te face să privești înapoi, în urmă, nu cu mânie... ci detașat, cu seninătate, cu nostalgie. Această cifră rotundă este un prilej, o ocazie sau „o oportunitate” (cum se spune astăzi, în noua limbă de lemn ce ne agrează mai ales pe calea undelor TV! – iată în treizeci de ani am devenit sau am rămas un conservator, sunt împotriva progresului!) de a trage linie, de a face o trecere în revistă a devenirii noastre în această frumoasă profesie care se cheamă „Controlor de Trafic Aerian”. Îndrăznesc să spun că „Promoția '74 – '75, sau „Seventy four – Seventy five” a fost nu doar cea mai numeroasă promoție din istoria aviației civile, dar și cea mai bună. Iată proba: englezii/zii (cum o fi corect !?) au aflat de NOI și ne-au dedicat acea frumoasă și tândră melodie „Seventy four – Seventy five” însoțită și de un videoclip pe măsura... Hai să fim serioși! Englezii n-au aflat nimic despre promoția noastră și nici nu e bine să afle! În 30 de ani de profesie am înțeles faptul că noi, controlorii,

reprezentăm partea nevăzută, discretă a activităților aviatice. Și cred că este bine astfel! („No news is good news”). Revenind la „Seventy four – seventy five” să recunoaștem, totuși, ca atât melodia cât și videoclipul sunt foarte reușite.

Înainte de toate se cuvine să ne amintim de cei cinci cologi ai noștri care nu mai răspund la apel, ei nemaifiind printre noi, cei materialmente vii. Acești cinci colegi ai noștri sunt, în ordine alfabetică, următorii: **CALIGARI Alexandru** (TWR Baneasa) care a fost cel mai pasionat, în studiu și în asimilarea deprinderilor practice necesare profesiei noastre, dintre toți cei nouă absolvenți ai cursului care au fost repartizați la Aeroportul Baneasa; **CONSTANTIN Vasilica** (TWR Constanța, apoi APP/ACC Constanța) sau „STAVROS”, cum îi spuneau colegii, motivul fiind acela că avea un păr negru, cârlionțat care îl făcea să semene cu un polițist din echipa locotenentului „KOJAK” din serialul TV de succes din acei ani. Era un om deosebit de calm, de blând. Altfel spus, un om bun!; **MIJA Adrian** (TWR Otopeni, apoi APP București) un foarte bun coleg, un om cu un deosebit simț al umorului care chiar când era supărat avea puterea să glumească. A fost un bun profesionist; **NEGREANU Gheorghe** (TWR Satu Mare) un om în aparență aspru, un maramureșan tipic, un bun coleg; ultimul om lipsa la apel (în ordine alfabetică) este colega noastră de la TWR Baneasa pe nume **RADU Valeria**, o fată isteată, energică, voluntară și generoasă. A fost un bun controlor și ar fi devenit un foarte bun

controlor dacă nu ar fi plecat prea devreme (26 de ani) la cele veșnice. Dumnezeu să-i odihnească, în pace! Iată componența celor două clase de elevi/studenti care se pregăteau să devină controlori de trafic aerian (C.T.A.):

Clasa „CTA 1”:

1. ARDELEANU Marica(a lucrat la ARO Otp);
2. BARDI Cristina(ARO Const.);
3. BLANARU MIOARA(ARO Otp);
4. BOZONC Rodica(ACC Buc.);
5. BUZOIANU Stefan(a lucrat la APP Buc.);
6. CALIGARI Alexandru(a lucrat la TWR Bsa);
7. CASZALI Victor(TWR Otp);
8. CASU Nicolae(ACC Const.);
9. CHIPER Ioan(a lucrat la ACC Buc);
10. CIUREA Mariana(ARO Const);
11. CURELEA Aura(a lucrat la TWR Bsa);
12. DRAGHITA Teodora(a lucrat la ARO Const.);
13. DUMITRIU Aurel(a lucrat la ACC Buc);
14. ENACHE Gilbert(TWR Bsa);
15. GALBANUT Vasile(ACC Const.);
16. HUTANU (Crăcea) Mariana(APP Buc);
17. JUGAN Rodica(ARO Otp);
18. LISETKY Mihai(a lucrat la TWR Tsr);
19. MARITOIU Amalia (TWR Bsa);
20. MICLEA Ion(ACC Bacau/Const.);
21. MIJA Adrian(a lucrat la APP Buc);
22. POPESCU Viorel(TWR Bsa);
23. PETRESCU Cornelia(a lucrat la TWR Otp);
24. PETROI Ion(TWR Tsr);
25. REMESCU Nicolae(ACC Const);
26. RUSU George(ACC Buc);
27. SETI Gabriel(a lucrat la TWR Otp);
28. SEVACOV Dan(TWR Bsa);
29. STRAMBEANU Gheorghe(Cdt. Adj. A/P. Tsr);
30. WOSNESENSKY Nona(Expert CDZ).

14. IONESCU Teodor(a lucrat la TWR OTP)
15. IONICHI Stefan(TWR Sibiu)
16. IOJA Ovidiu(ARO Arad)
17. MARIN Mircea(TWR Iasi)
18. MICLOS Claudiu(TWR Sibiu)
19. MIHAI Gheorghe(a lucrat la Disp.Sol Bsa)
20. MOISOIU Gheorghe(ACC Const.)
- 21 .NEGREANU Gheorghe(a lucrat la TWR Satu Mare)
22. PATONE Gheorghe(TWR Bsa)
23. POPESCU Mihaela(APP Buc)
24. PRUTEANU Emil(a lucrat la TWR Const)
25. RADU Valeria(a lucrat la TWR Bsa)
26. SIMNICEANU Alin(a lucrat la TWR Craiova)
27. STAN Gelu(TWR Satu Mare)
28. STEFAN Zoe(TWR Const.)
- 29.TIMARIU Horia(ACC Buc/Arad) .
- 30.TOBI Angela(ARO Bsa).

Și acum să trecem la „copilaria” carierei noastre de C.T.A. Acest lucru nu se poate face fără să evocăm pe oamenii care au avut un rol special în traiectoria noastră profesională, fără să evocăm pe profesorii/lectorii/instructorii noștri de la C.I.P.A. și de la locurile de munca:

• *Domnul Gheorghe ILIESCU*, responsabilul cursului de C.T.A., a fost un fel de diriginte al celor două clase de CTA, un fel de „tată al nostru” (cum îi plăcea să se numească), având obiceiul să ne spună „vin’ la tata și spune-i ce te preocupă, care e problema?” atunci când careva dintre noi avea probleme cu studiul, cu disciplina sau avea o problemă de suflet. Ne-a fost „baci” în ultima parte a cursului la disciplina „Simulator” (având un background controlor la TWR Băneasa și de pilot) „jucându-ne” de-a controlorii și avioanele la simulatorul existent la acea dată în CIPA. Domnia sa răspundea de organizarea unor bilanțuri bilunare care aveau menirea de a „fotografia” rezultatele la învățătura și starea

TREIZECI DE ANI DE LA ABSOLVIRE!

Clasa „CTA 2”:

1. ANTONESCU Viorica(Buc. INF);
2. BADEA Constantin(ACC Buc) ;
3. BADOI Rodica(Buc. INF.)
4. BARBU Eduard(TWR Const.)
5. BUBOSU Luciana(a lucrat la Buc. INF.)
6. BUHOCI Adrian(ACC Bacau/Const.)
7. CIOBANU Ovidiu(ACC Bacau/Const)
8. CONSTANTIN Vasilica(a lucrat la ACC Const.)
9. COSMA Carmen(a lucrat la TWR Otp)
10. DOBRE Florin(TWR Tsr)
11. GEORGESCU Alexandru(APP Buc)
12. HUIDAN Gheorghe(ACC Bacau/Const.)
13. IEROMOS Gavril(a lucrat la TWR Satu Mare)

diciplinară (minute de întârziere, absențe, etc.) ale celor două clase de CTA, umplând tabla cu tot felul de statistici. Ce mai!... Curat „management”;

• *Domnul Daniel MĂLĂESCU*, profesorul nostru la disciplinele „radar/simulator radar” și la „reglementări aeronautice”, fost pilot și controlor de trafic aerian, un om pe care foarte mulți piloți și controlori de trafic din România l-au cunoscut și la a căror formare profesională a contribuit. Domnul Daniel MĂLĂESCU a fost un om pe care cu toții l-am respectat și prețuit pentru cunoștințele sale profesionale, pentru pedagogia sa specială, pentru faptul că a fost un mare autodidact, pentru puterea pe care a avut-o în lupta cu destinul potrivit, pentru felul colegial în care ne trata;



• **Domnul Gheorghe IORGU**, cu care am studiat „RCA” și „Aerodromuri” și care ne delecta, uneori, cu povestiri frumoase și palpitate despre unele zboruri speciale din anii când fusese pilot;

• **Domnul Ing. EREMIA**, (îmi cer scuze pentru numele incomplet), la disciplina radio-radar, un om care s-a străduit să ne dea explicații cât mai clare în privința aportului electronicii la progresul sistemelor de radionavigație din aviație;

• **Domnul Ioan COMAN**, omul de la care am învățat „Navigație aeriană”, atât cât știu! Și cred că știu câte ceva pentru că la examenul de autorizare am trecut cu brio la testul scris pe care noi l-am suținut cu Domnul Eusebiu HLADIUC (ce sa fac..., mi-au murit laudatorii!) Îmi amintesc și ne amintim cu toții, cred, câtă dăruire, cât suflet punea Domnul COMAN în explicațiile pe care ni le dădea la lecțiile sale. Uneori nu-i ajungeau două mâini pentru a manevra, la tabla, echerul, raportorul și compasul didactic (vă mai amintiți acele obiecte, erau mari, confecționate din lemn) în explicațiile privind capul, drumul, gisementul, relevmentul, triumghiul de navigație, etc.,etc.;

• **Doamna Violeta ALDEA**, profesoara noastră de limba engleză, la orele căreia nu existau timpi morți. Se distingea prin explicațiile sistematizate la tabla și în caietele noastre (păstrez și acum acele caiete); eficiența maximă, eficiența anglo-saxonă extrem de importantă în acel stadiu incipient al pregătirii noastre dacă ținem seama de faptul că limba engleză este principalul instrument de lucru în profesiunea noastră;

• **Domnul IVAN**, (aceleași scuze pentru numele incomplet), profesorul nostru de „Meteorologie aeronautică”, un om nu mare la stat, dar cu o iuțea verbală de-a dreptul oltenească punea, de asemenea, mult suflet în explicațiile sale. Ritmul alert al predării era determinat și de faptul că programa noastră era destul de voluminoasă (cartea de meteorologie aeronautică/ autor: N. TOPOR, plus codurile mesajelor meteo METAR, TAF, etc.);

• **Domnul Nicolae DROC**, magistrul nostru la disciplina „Cinematică aeriană” avea un stil foarte clar și concis în predare, materia putându-se – în final- concentra în nu

foarte multe pagini, dar în foarte multe scheme și formule mari, „supraetajate” care concentrau situații concrete de cinematică aeriană (aeronaive zburând în același sens/ în sens contrar, traversări de nivele de zbor, etc. etc.) La Domnul DROC testările se făceau doar prin lucrări scrise, dar, ceea ce ne amintim cu toții este că pe timpul orelor de testare toate cărțile, caietele, notițele trebuia să fie așezate jos, pe podea; Domnul DROC „patrula” printre noi, care eram în priză gândind la probleme și făcând calcule, iar în clasă era o liniște de nu se auzea nici o insectă zburând, fie ea chiar și un fluture...;

• **Domnul ing. Traian COSTACHESCU**, profesorul nostru la disciplina „Aerodinamică”, pe care l-am perceput ca pe un profesionist al științei zborului, un excelent pedagog ; deși de multe ori era nemulțumit de numărul mic al orelor repartizate (în programă aveam doar 10 ore de aerodinamică alocate) a reușit să ne facă să înțelegem cum este cu portanța, virajul, viteza limită, vria, etc.. Datorită calităților sale de bun povestitor, având un ușor accent moldovenesc, de multe ori gândul mă ducea la marele Ion CREANGĂ. În orele sale comenta, ne explica și analiza cauzele producerii unor catastrofe aeriene și punea accentul pe faptul că cele mai multe astfel de evenimente au ca origine eroarea umană. Îmi amintesc explicațiile pe care ni le dădea în legătură cu producerea unor evenimente aviatice în care era implicat tipul de avion „TU-134”, avion care nu excela prin calități aerodinamice, cu referire la portanța și manevrabilitate. În urmă cu 4-5 ani mi-am amintit de spusele Domnului COSTACHESCU atunci când un avion, tipul „TU – 134”, a decolat de la Băneasa pe direcția 25; am asistat în acea zi la un rulaj în decolare foarte, foarte lung și părea că avionului nu-i mai ajunge pista.

Mergând mai departe cu amintirile formării noastre profesionale, noi, cei nouă tineri absolvenți care am fost repartizați la Aeroportul Băneasa am constatat că nu-i atât de simplu să aplici „live” cunoștințele acumulate la CIPA și că aceste cunoștințe trebuia să fie completate de un supliment de informații și deprinderi specifice locului de muncă TWR Băneasa și zonei de responsabilitate CTR Baneasă. Am avut de învățat de la toți șefii de tură/instructorii de atunci: Gheorghe NEGRESCU, Victor BARBIERU, Anton CALUGARITOIU, Adrian IOAN, Florea NEDELEA, Ștefan TOBI, Mihai TOBI, Vergil POPESCU și Doru TRUIA; primii patru fuseseră zburători, piloți militari. Doi dintre acești foști piloți au sintetizat în câteva „formule verbale” inspirate esența profesiunii noastre. Astfel Domnul Adrian IOAN (fost pilot de MIG-15, cu experiența unei aterizări forțate reușite, pe o arătură, refuzând să se salveze prin catapultare – lucru pe care aveam să-l aflăm după mulți ani, deoarece a fost un om căruia nu-i plăcea să se umfle în pene!) ne spunea și ne repeta următoarele: „*Dirijarea și controlul este cunoașterea, în orice moment, a poziției avionului*”

eșalonat, în spațiu!”. Mai clar, mai concis de-atât nu cred ca se poate! Iar despre condițiile în care trebuie să lucreze un controlor de trafic aerian, același coleg al nostru, repet- fost pilot pe MIG-15, spunea textual că „atunci când un controlor se așează la masa de dirijare acesta trebuie să fie odihnit, bine hrănit, să lase orice grijă la poarta aeroportului și, în plus, pe controlor - când acesta se așează la masa de dirijare -, nu trebuie să-l strângă nici șireturile de la pantofi!”. Trebuie să recunoaștem în această formulare o definiție *sui-generis* a ceea ce savant se cheamă știința ergonomică. În același spirit vreau să amintesc o altă formulare memorabilă – din punctul meu de vedere – a ceea ce este profesiunea noastră. Aceasta aparține Domnului Gheorghe NEGRESCU (fiul Generalului Gheorghe NEGRESCU,



pionier al aviației române, brevetul de pilot Nr.1 Bis; familia Generalului NEGRESCU a dat țării 7 aviatori, caz unic în istoria aviației române) fost pilot de vânătoare în al doilea război mondial (a pilotat „Messerschmitt”) care ne atenționa - atunci când unii dintre noi eram puțin prea agresivi în tonalitatea vocii și apăreau uneori mici dispute verbale între TWR și piloți, spunându-ne că „rolul nostru în turnul de control este să-i servim pe acești oameni cât putem de bine, pentru ca zborul să se desfășoare în condiții normale și să nu facem discuții în contradictoriu pe frecvența radio”; și, în plus, accentua: „meseria asta se face cu nerv, NU cu nervi!”.

Sunt sigur că astfel de întâmplări, amintiri despre înaintașii noștri au și ceilalți colegi ai mei de la TWR Otopeni, APP București de la ACC-uri și de la celelalte TWR-uri din țară. Pe unii dintre ei i-am cunoscut și cred că este potrivit să le amintesc, aici, măcar numele: Dna Maria Cijevsky (prima femeie deținătoare a brevetului de CTA din ROMÂNIA), Domnii Gheorghe LAZA, Virgil IONESCU, Dumitru MACIUCA (toti acestia de la APP Bucuresti), Dnii CRISTOLOVEANU, BEJAN, NICOLAE (de la ACC – București) etc., etc..

De remarcat că mulți dintre cei menționați au fost piloți militari, unii dintre ei luptând în al II-lea război mondial. Acest amănunt mă duce cu gândul la unele filme americane

de calitate, unde, după război astfel de oameni cu bună pregătire își continuau activitatea în aviația civilă devenind piloți de linie, conducători ai aviației civile, etc. Ceea ce, în parte, s-a întâmplat și la noi!

Cred că sunt în asentimentul colegilor mei că acestor oameni, care și-au pus pecetea pe cariera noastră profesională, să le adresăm un simplu și sincer: „MULȚUMESC !”.

În final doresc să revin orele de curs pe care le aveam cu Domnul Nicolae DROC. Spre sfârșitul cursului am simțit ca Domnul DROC, în aparență distant (în fond raporturile dintre noi erau cele dintre profesor și elev) începuse să ne trateze altfel, începuse să ne trateze ca pe niște colegi de breaslă mai tineri. Mai trebuie spus că la timpul acela Domnul DROC era posesorul „Brevetul galben de CTA” (acest tip de brevet avea - cum auzisem noi pentru prima data atunci -, recunoaștere OACI) lucru care ne făcea, odată în plus, să-l privim pe Domnul DROC cu mult respect. În ultimile ore de curs, după ce materia fusese parcursă, profesorul nostru a ieșit din tiparul lecțiilor obișnuite și ne-a purtat prin Egiptul antic proiectându-ne pe un ecran fotografii - diapozitive și vorbindu-ne despre istoria, viața și specificul acelor locuri încărcate de istorie multimilenară pe care le văzuse cu ocazia participării la un curs OACI, la Cairo. Totodată a încercat să ne cultive sentimentul că ne pregătim pentru o profesiune deosebit de frumoasă, de mare responsabilitate, o profesiune care solicită aptitudini psiho-fizice și intelectuale deosebite iar profesiunea de controlor de trafic aerian este apreciată și respectată peste tot în lume; și mai mult, noi avem privilegiul de a aparține unei elite a aviației civile.

Întrebarea pe care mi-o pun și pe care o pun colegilor mei de toate generațiile este următoarea: Ne putem considera noi ca făcând parte din elita aviației civile române? Am în vedere - fără intenția de a fi moralist - totalitatea însușirilor socio-profesionale ale unui individ/grup de indivizi pentru ca acesta (individul sau grupul) să aibă un status înalt, altfel spus o recunoaștere/prețuire/respect din partea celorlalte categorii profesionale din aviația civilă ca și din partea societății în general. Răspunsul meu la aceasta chestiune este: „În bună parte, DA!”, sau, cum vorbim noi în aviație, „AFIRMATIV!”

Gheorghe PATONE
CTA- TWR BANEASA

P.S.: Aceste rânduri se vor a fi un simplu remember al acelor ani de început ai promotiei '74-'75 și un omagiu adus profesorilor noștri, fără pretenții de a fi o analiza, ori altceva... Atât, și nimic mai mult!