

TOTUL DESPRE ESCADRILA ÎNTĂI



VICTOR DONCIU

TOTUL DESPRE ESCADRILA ÎNTĂI

VICTOR DONCIU

București 2014

VICTOR DONCIU

TOTUL DESPRE ESCADRILA ÎNTÂI

Autor: lt. cdor. av. Victor Donciu

Coordonator proiect: Ionuț Riteș

Toate drepturile de autor rezervate Ionuț Riteș
Orice reproducere, fie ea și parțială, fără acordul dat
în scris, se pedepsește conform legii

ISBN 978-973-0-17115-0

VICTOR DONCIU

TOTUL DESPRE ESCADRILA ÎNTÂI

Ediția a doua revăzută și completată

București, 2014

Ediție îngrijită de Asociația Centrul de Strategii Aplicate
www.strategiiaplicate.ro



Dedicăm această carte tuturor celor care au servit cu credință destinele aeronauticii românești – piloți și tehnici – pe aerodromurile militare ale țării, în perioada de început a zborului reactiv în România..

Motto:

... de la urcarea în aeronavă, până la coborâre, tot ce întreprinde un pilot presupune mare atenție, încordare totală, concentrare maximă, disponibilitate psiho-fizică și, nu în ultimul rând multă seriozitate și responsabilitate. Cea mai mică neatenție, obișnuința cu semnalele, încrederea și uneori neîncrederea în indicațiile aparatelor de bord, ignorarea avertizărilor, relaxarea sau abandonarea atenției, abordarea altor preocupări sunt la fel de periculoase pentru siguranța zborului...

CUVÂNT ÎNAINTE

Cu ani de zile în urmă, în 1990, apărea pe piață prima ediție a cărții *Totul despre escadrila întâi*, scrisă de Victor Donciu.

Autorul, pilot și scriitor în același timp, face trimitere la întâmplări din viața piloților supersoniști de la începutul anilor '60. Găsim în carte piloți foarte tineri care riscă până dincolo de absurd, care sunt foarte aproape de moarte, dar care nu ar face nimic să renunțe la această meserie.

Totodată aflăm lucruri inedite care nu se regăsesc în altă parte, precum aspecte legate de tehnica de pilotaj, comunicații radio, sentimente trăite de piloți în zboruri foarte grele, cum ar fi cele de noapte, de joasă altitudine, ori în condiții meteo foarte grele, și, de asemenea, găsim senzațiile oferite de la lansarea cu parașuta.

Citind această carte la 16 ani, dintr-o dată mi-am dat seama că doresc să zbor. După nici un an am făcut marele pas, marele pas în gol. Este vorba de primul salt cu parașuta. De atunci au urmat mai bine de 2.300 de lansări. Este un drum care mi s-a deschis atunci, și pe care merg și astăzi, fără să mă plictisesc.

După ani de zile, am dorit să aflu mai multe aspecte legate de rezolvarea impecabilă a unui incident de zbor

relatat în cartea *Totul despre escadrila întâi*, motivul principal fiind unchiul și nașul meu de botez, Stratu Constantin, unul dintre protagoniștii evenimentului cu final fericit.

Procedura declasificării documentelor raportului incidentului de aviație, clasificat *secret*, a fost una anevoioasă. Cu toate acestea, s-a găsit înțelegere și implicare pentru punerea în lumină a unui eveniment ascuns opiniei publice vreme de 50 de ani. Acest lucru s-a întâmplat în anul 2011.

Tot la sfârșitul lui 2011, primesc un telefon de la colegul meu de zbor Adrian Buzan, care m-a întrebat dacă doresc să particip la o filmare pentru emisiunea *BookMark – Oameni despre cărți memorabile*. În scurt timp mă contactează Mirela Dimofte din partea producătorului emisiunii, ocazie cu care îmi transmite că pot vorbi despre orice carte, dar ar fi interesant să vorbesc despre o carte care mi-a schimbat viața.

Aleg fără ezitare cartea *Totul despre escadrila întâi*, realizăm filmarea, fiind difuzată pe majoritatea posturilor importante de televiziune în luna martie 2012.

După difuzarea emisiunii, Laura, soția mea, mă întreabă:

– Auzi Ionuț, ce mai face scriitorul Victor Donciu? I-am răspuns că nu știu, că l-am tot căutat pentru completarea datelor subiectului cu incidentul de zbor, dar nimeni nu mai știe nimic de el. Din moment ce e pilot generație '50-'60, probabil a că murit de mult. Așa s-a încheiat discuția din acea seară.

În ziua următoare difuzării emisiunii, primesc un telefon, ocazie cu care are loc următoarea discuție:

– Alo, domnu’ Ionuț?

– Da – răspund. Eu sunt.

– Sunt Victor Donciu. Ceva nu era în regulă, auzeam un om care plângea la telefon, abia reușeam să înțeleg ce spunea.

– Cine? – întreb spre confirmare. Simțeam cum ochii mi se umezesc instantaneu și un nod care mi se instalează în gât. Laura mă vede transfigurat și mă întreabă ce am, cu cine vorbesc. I-am răspuns gătuțit că m-a sunat „mortul”.

– Victor Donciu sunt. A urmat o pauză de vreo jumătate de minut timp în care nu mai știam ce să zic. După care reia discuția – din 1990 de când am scris această carte, nu m-a lăudat nimeni, nu m-a felicitat nimeni, nu m-a bătut nimeni pe umăr, iar acum, după mai bine de 20 de ani, vine un străin și vorbește frumos de mine și de cartea mea. Aș vrea să ne întâlnim să vă dau ceva în dar...

Discuția a durat mai bine de 30 de minute, dar ce dorea să îmi dea tot nu mi-a zis, deși eram foarte curios.

Am aflat însă pe data de 5 iulie, de ziua mea, cu ocazia lansării cărții *Cu capul în nori*, când, pe lângă prietenia dânsului, mi-a dăruit cu dedicație toate cărțile ale căror autor este, iar pentru două dintre acestea, *Dicționar de aeronautică* și *Totul despre escadrila întâi*, drepturile de autor.

Acest gest incredibil al unui pilot și scriitor deosebit, care a înțeles că istoria trebuie să meargă mai departe, să nu fie dată uitării, m-a făcut să realizez că lucrurile

nu ne aparțin, că memoria trecutului trebuie să ajungă și la generațiile următoare, mi-a dat curajul de a-mi asuma responsabilitatea retipării acestei cărți de aviație, care, la vremea ei, m-a determinat să aleg zborul, devenit ulterior marea mea pasiune.

Mulțumesc, domnule Victor, pentru acest dar, cum rar mai poate fi văzut printre oamenii din ziua de azi.

*Mastru al sportului, antrenor de parașutism,
profesor Ionuț Riteș*

PREFAȚĂ

Totul despre escadrila întâi, un titlu ales nu la voia întâmplării, în dorința de a atrage atenția cititorului, ci pentru că, nu numai în viziunea autorului dar și unanimă, similitudinea dintre zborul vulturilor și „viața” unei escadrile de aviație, nu poate fi contestată.

A fi pilot civil sau militar, a zbura un deltaplan, planor, avion clasic ori supersonic, este o îndeletnicire deloc ușoară. Cel de la manșă, ființă umană, zboară cu mașina sa, mânuind-o cu încredere și dibăcie, înălțimile nu-l sperie și, asemănător unui condor, caută să ajungă în lumea celestă. Ușor, greu, aprecierea rămâne nu numai a piloților escadrilelor de aviație, dar și a celor care-i privesc de jos, îi admiră la justa lor valoare.

De multe ori, un roman cu temă aeronautică, pare, la o primă impresie ca fiind ceva de domeniul fantasticului, dar în realitate nu este așa.

Ca și-n lucrarea de față, subiectul este inspirat din viața de toate zilele a uneia dintre unitățile de aviație supersonică, cea care a dăinuit ani de-a rândul pe aerodromul Deveselu, minunatul câmp de zbor...

Întâmplări adevărate, fără tentă de ficțiune, te pun în fața realității, a unor evenimente sau situații, spre aducere aminte și neuitare.

Ghemul amintirilor, la care se referă autorul, reliefează personaje care au trăit un timp pe acest aerodrom,

respectiv Regimentul 91 Aviație Vânătoare Deveselu-Caracal, feeric atât vara, cât și iarna, piloți sau tehnicieni de avion, care n-au precupețit nimic în realizarea unui anumit deziderat, cel al desăvârșirii profesionale în toată plenitudinea sa.

Întâmplări, fel și chip, poate tipice în viața de aerodrom, te fac pe tine, cel care ai trăit un timp în lumea mirifică a zburătorilor, să retrăiești nostalgic clipe de neuitat, fie ele roze sau sumbre, atunci când soarta a decis altfel.

Și așa mereu înainte, căci altfel nu se poate!

Pilot și scriitor, lt. cdor. av. Victor Donciu

În așteptare

Toată suflarea era pe aerodrom. Evenimentul zilei îl constituia sosirea avioanelor supersonice.

„MIG”-19 P.M., care urmau să îmbogățească zestrea Regimentului 91 Aviație Vânătoare Deveselu-Caracal.

Așteptasem și cu o zi înainte apariția păsărilor de oțel, dar, din cauze necunoscute, venirea escadrilei se amânase cu 24 de ore. Ne-am făcut fel de fel de probleme: unii au dat vina pe timpul nefavorabil, undeva pe traiect, alții, defecțiuni tehnice, mă rog, fiecare dintre cei care așteptam avea câte ceva de spus.

Zborurile de antrenament din unitate s-au întrerupt pentru toată dimineața, spre nu a stingheri trecerea la verticală și apoi aterizarea întregii formații.

Dacă, de regulă, personalul navigant își desfășura activitatea pe escadrile, de data aceasta fiecare pilot își găsisse de lucru într-un loc anume, unde se stabilise parcare a noilor reactoare.

După aterizare, toți piloții au vrut să fie primii care să le vadă îndeaproape și, de ce nu, să le simtă pulsul înaintea răcirii motoarelor.

Comandantul unității, ce era cunoscut că ținea la disciplină nu numai la zbor, dar și la sol, înțelegându-și zburătorii, s-a făcut că nu-i observă. De fapt, el însuși a dorit să dirijeze aterizarea avioanelor, așa că, atunci când și-a făcut apariția la pistă și s-a îndreptat spre „zebră”, am înțeles că nu mai avem mult de așteptat.

Deodată, cineva a strigat:

– Vine, vine întreaga escadrilă! Fiți atenți spre est!

Și, la câteva secunde, nu mai mult, liniștea ce dănuia pe aerodrom, a fost perturbată de un tumult puternic al motoarelor avioanelor care treceau la verticală în șir indian.

Nu am reușit atunci să le disting decât în parte, deoarece înălțimea era prea mare, iar siluetele argintii de-abia se distingeau printre norii alto-stratus în formare.

A intrat în acțiune conducătorul zborului din „zebră”, care, prin radio, a indicat direcția de aterizare și eșalonarea avioanelor în tur de pistă. Abia când aparatele au trecut la 500 metri înălțime, în tema indicată, le-am văzut bine, reușind să le număr.

Dacă survolarea spațiului aerian al zonei noastre s-a făcut instantaneu, aterizările perfecte ne-au impresionat pur și simplu, iar ieșirea parașutei de frânare, în timp ce avionul era încă pe două roți, ne-a scos câte un „ah!” de admirație și mirare, cu atât mai mult cu cât unii dintre noi asistam pentru prima dată la un asemenea spectacol, căci, ceea ce vedeam în momentele acelea, constituia, într-adevăr un spectacol de o rară frumusețe.

Pista de beton contrasta cu fondul verde al câmpului de zbor, iar profilurile avioanelor nou sosite, străluceau feeric în bătaia soarelui de dimineață.

Toate privirile urmăreau rulajul aeronavelor spre locul de parcare și, pe măsură ce se apropiau de noi, simțeam o emoție și curiozitate rar întâlnite. Mirosul caracteristic de petrol ars și căldura jetului de la motoare invadaseră locul în care ne aflam, dar nimeni nu se gândea să plece în altă parte.

Una după alta, uriașele păsări s-au oprit la semnalul starterului, contactele au fost tăiate, capotele culisante

ale cabinelor de pilotaj trase spre înapoi, iar personalul de deservire și-a intrat în atribuțiuni.

Piloții au coborât din carlingă, și-au scos căștile costumelor de suprasarcină, fiind imediat înconjuțați cu simpatie, de cei care îi așteptau.

Nu mică ne-a fost mirarea, când am descoperit în persoana comandantului de escadrilă, cu grad de ofițer superior, o femeie frumoasă, blondă, cu trăsături fine, dar foarte autoritară.

Prezentările de rigoare au fost făcute fără niciun intermediar, de parcă ne-am fi cunoscut de când lumea, în care se menționa, printre altele, că între aviatori și, mai ales, între piloți, nu există niciun fel de opreliști, chiar dacă se cunosc, ori nu.

În grupuri restrânse, oaspeți și gazde întrețineau conversații axate pe tema zborului executat, a traiectului, a stării vremii, a comportamentului avioanelor și câte și mai câte.

Cu greu ne-am lăsat chemați la treburile cotidiene în timp ce musafirii au fost însoțiți de comandant și alți șefi, pentru a se odihni și servi masa, așa cum se obișnuiește într-o asemenea împrejurare. Comandanta escadrilei era punctul de atracție și se vedea că place tuturor.

Și, fără alte invitații sau recomandări speciale, dornici de a lua contact cu noua tehnică, tinerii piloți, cât și cei cu state de plată mai vechi, au asaltat pur și simplu supersonicele.

Au fost cercetate postul de pilotaj, cu multitudinea aparatelor de bord, pârghiile de comandă, diferitele instalații, agregate și organe intermediare, turbinele celor două motoare, într-un cuvânt, întreaga uzină zburătoare,

fiecare în sinea lui dorind să fie trecut pe noul avion, mai devreme ori mai târziu.

Și astfel, în ziua aceea, nici nu știu cum ne-a trecut timpul. Tocmai când ne simțeam în elementul nostru în jurul aparatelor de zburat nou sosite, pe aerodrom a aterizat un avion de transport, venit pentru a lua piloții ce ne-au adus avioanele supersonice.

Aceștia ar fi dorit să mai zăbovească la noi, să se plimbe, să se destindă, să bea o votcă tare, însă comandanta escadrilei, avea probabil ordine clare și precise. Ca urmare, ducându-se în punctul de comandă, a luat legătura cu forul ierarhic, obținând aprobarea pentru întoarcere cu avionul ce aterizase cu puțin timp înainte. Iată, însă, că decolarea acestuia a fost contramandată în ultimul moment, până la noi ordine, musafirii având astfel la dispoziție, pentru relaxare, câteva ore bune.

La invitația piloților escadrilei întâi, de a vizita localitatea din vecinătatea aerodromului, oaspeții au răspuns cu plăcere, acceptând bucuroși.

Cu o mașină pusă la dispoziție de comandantul unității de deservire, am plecat toți în oraș.

Pe drum, i-am pus în temă că vom ajunge la insulă, lucru care i-a mirat foarte mult, neînțelegând ce fel de insulă poate fi la șes. Până la urmă s-au lămurit și au râs cu poftă, văzând că, de fapt, era vorba de „o insulă” în centrul orașului, un sens giratoriu pentru vehicule, pe care localnicii o numeau „farfurie”, și-n mijlocul căreia trona un anume monument. La vremea aceea, prea multe nu se puteau admira în oraș, însă clădirea teatrului și parcul, le-au lăsat prietenilor noștri, o plăcută impresie.

Plimbarea a avut punct final cochetul restaurant din parc unde (culmea) am găsit mici proaspeți și bere la gheață, dar nu am putut scăpa fără câteva „votci-mari”.

Colegii noștri în ale aripilor au fost mai mult decât impresionați. A fost o după amiază plăcută, mult gustată de toată lumea, care s-a depănat în ghemul amintirilor de neuitat.

Întorși la aerodrom, ne-am însoțit oaspeții până la avionul care urma să-i transporte la unitatea lor, le-am urat drum bun, oferindu-le câte o amintire și strângându-ne mâinile cu căldură.

Încep pregătirile

A doua zi a început pregătirea.

Piloții au mers la sală, unde, sub directa îndrumare a locțiitorului pentru zbor și comandantul escadrilei, au început studiul sistematic, în vederea cunoașterii „MIG”-ului 19 P.M. După ce s-a studiat succint părțile componente ale acestui tip de avion, și-n special noile dotări de la bord, accentul s-a pus pe însușirea caracteristicilor tehnico-tactice ale aparatului în general, cât și pe specialități, apoi școala carlingii. Pentru acest ultim capitol, comandantul a apelat la inginerii specialiști ai regimentului, care erau bine documentați teoretic și aveau practică de aerodrom.

Ofițerii și subofițerii tehnici au constituit o altă grupă, destul de numeroasă, ce pe ramuri de specialități și înarmați cu nenumărate documentații, desene, scheme, cărți tehnice și altele, au organizat cursuri în toată puterea cuvântului. Acești oameni erau conștienți de rostul lor, pe

linia asigurării asistenței tehnice a avioanelor. Ulterior, i-am văzut lucrând la linie, nu numai pe timp bun, ci și pe vreme ploioasă sau ger, de multe ori peste orele de program. Dar nu s-a plâns nimeni, niciodată. Mulți dintre ei sunt acum cu tâmplele cărunte și, probabil, citind aceste rânduri, își vor aminti cu nostalgie de „vremurile de demult”.

Programul de teorie al ambelor grupe – naviganți și tehnici – menit să ducă la cunoașterea cât mai amănunțită a noului avion, ce s-a desfășurat inițial în sală, a continuat, spre bucuria tuturor, la linia de avioane a escadrilei, unde era altă atmosferă, altă viață.

Zilnic îi vedeam pe ofițerii tehnici de patrulare intrându-și în atribuțiuni, cu zelul lor caracteristic, secondați de tehnicii de avioane, care formau majoritatea. Acolo unde se iveau probleme ce impuneau măsuri speciale și hotărâri complexe, își făcea apariția căpitanul Ilie Dumitrescu, „Biciul lui Dumnezeu”, cum i se spunea, inginerul escadrilei. Acesta era un om dârz, autoritar, exigent cu el însuși, deci și cu subordonații, cărora le acorda încrederea cuvenită și le cerea în schimb respectarea instrucțiunilor de exploatare „întocmită și la timp”.

– Suntem nu numai militari, dar și tehnicieni, tehnicieni cu mâini de aur. De noi, de felul cum știm să dăm avioanele la zbor depind multe, chiar viața prietenului nostru din carlingă. Este nevoie să cunoaștem avionul în totalitatea lui, ca atare, fraților, mâna pe carte, se adresa el celor, ce-i drept puțini, ce nu cunoșteau zicala românească „Cine are carte, are parte”.

În fiecare zi, inginerul, șef de regiment, însoțit de specialiști, venea la escadrila întâia pentru control și

sprijin. Era vorba așadar, de o acțiune serioasă, fiind necesare multe analize de factură tehnică, iar hotărârile luate trebuiau să contribuie din plin la asigurarea securității zborurilor în toate condițiile meteorologice.

O bună organizare, pregătire, control profilactic și simț de răspundere au drept urmare (mai ales în meseria nobilă, cum este aviația) eliminarea evenimentelor de zbor, dorită de toți cei care muncesc în acest domeniu.

Dacă asta era optica personalului tehnic din subunitate, să vedem ce-și spuneau piloții, în orele de pregătire la sală, în timp ce studiau schemele puternicelor motoare ale „MIG”-ului 19 P.M.

– Ce zici Grig, ai mai văzut așa ceva? se adresă căpitanul Gheorghe Brișcă, căpitanului Nicolae Grigorescu.

– Dom’le, cai putere nu glumă! Dar cu forțăjul cât ia?

– Mult peste așteptările noastre. Uite, stai puțin să fac un mic calcul.

– De ce te interesează neapărat forțăjul? Vrei cumva să spargi geamurile locuințelor cu unda de șoc? Întrebă în glumă căpitanul Anghel Dorobanțu.

– Lasă Lache, geamurile ca geamurile, le plătesc și gata, dar vreau să știu în câte minute pot fi la 10.000 metri înălțime, fără probleme.

– Fără probleme! Te gândești probabil la ceea ce îl obsedează pe fiecare pilot; siguranța decolării.

– Da și la asta, tu nu?

– Ei bine, află, băiatule, că poți fi liniștit. Uiți că ai două motoare? Dacă te lasă unul, tragi de-al doilea și tot rezolvi ceva.

– Da, da, ca la parașutiști: dacă nu se deschide o parașută, tragi mânerul la a doua, iar dacă nici aceasta nu merge, faci reclamație la fabrică, ori tragi de...

Comandantul escadrilei, căpitanul Alexandru Olteanu, care știa el ce știa, interveni în discuție:

– Eu nu am auzit până acum că „MIG”-ul ăsta să fi dat cumva bătaie de cap la decolare, pentru că despre asta e vorba, nu?

– Da, da, răspund câteva voci.

– Nici băieții care zboară mai demult pe ele, nu au avut ceva negativ la adresa lor. Nu vă faceți griji pe tema asta!

Asemenea discuții erau firești. Ele se datorau faptului că un material nou, necunoscut celor care-l vor exploata în aer, mai ales în condiții meteo grele, ridică totdeauna probleme, chiar unele îndoieli. Dar pe măsură ce tehnica este stăpânită la sol și în zbor, îndoiala dispare, lăsând loc, treptat, treptat, încrederii și certitudinii.

Nimeni nu era la prima confruntare cu asemenea subiecte. Fiecare, încă din școala militară, făcuse cunoștință cu date tehnico-tactice sau cu particularitățile unui tip de avion ori altul. Însă de data aceasta, apăreau elemente noi: viteză mare, dotări tehnice cu parametrii deosebiți și echipamente nemaîntâlnite. Toate cereau studiu și cunoașterea în totalitate, nu numai din partea personalului tehnic, dar și a celui navigator.

La început s-au auzit voci, într-adevăr fără ecou, care sunau cam așa: „Ce ne trebuie nouă atâta teorie despre structura fuzelajului ori a aripei?” sau „Ce mă interesează pe mine, pilot, sistemul hidraulic și de avarii, pentru cutare instalație?”.

Dar, cei care priveau problema unilateral, ulterior au întâmpinat mari greutăți, ajungând până acolo încât, într-o situație critică, necunoscând principiul de funcționare al

unui agregat, nu au fost în măsură să intervină prompt și mai ales, eficient pentru rezolvare și ieșire din impas.

Pe linia de avioane de la pistă, după cum am spus, alta era viața. Au dispărut tristețea și ridurile, buna dispoziție câștigând mereu teren, de la o zi la alta. Dacă stăteai deoparte și-l priveai pe cel urcat în avion la postul de pilotaj, îi citeai pe față bucuria. Se știe că școala carlingii a jucat și joacă un rol însemnat, nu numai pentru viitorul pilot dintr-o școală de pilotaj, dar și atunci când se face trecerea pe un nou tip de avion, în cazul nostru, supersonicul „MIG”-19 P.M.

Ce poate fi mai interesant, dacă nu atractiv, decât să-ți confrunți cunoștințele de la sală, cu situația la teren, să identifiți aparatele pe tabloul de bord și pupitre, să te întrebi la un moment dat „ce-i ăsta, dar ăsta?” și singur să-ți răspunzi.

Apoi, împreună cu tehnicul, fiecare pilot era văzut nu numai pe lângă, dar și sub avion, desfăcând trape, capace, fără a mai pune la socoteală satisfacția depistării amplasării diferitelor dispozitive și subansamble.

În etapa cunoașterii avionului nu se mai sta sub plan la umbră și nici nu aveau loc discuții banale, pentru că nu era timp de așa ceva. Orele de program ale escadrilei erau dedicate uneia din cele mai importante acțiuni și anume, cunoașterea în scurt timp a noului tip de aeronavă.

Au urmat testele de verificare, în cadrul cărora, cursanții, trebuiau să susțină un examen teoretic care să justifice participarea la cursurile în cauză. Spre satisfacția generală, nu au existat situații datorită cărora cineva să fi fost declarat respins și implicit mutat în altă subunitate.

Personalul navigant al escadrilei, cât era ziua de lungă își desfășura activitatea în continuare între sală și pistă,

adică ce se studia, se aplica la avion. Dar pregătirea aceasta teoretică, nu totdeauna primită cu aplauze, a luat sfârșit. Tot ce trebuia studiat și însușit, a fost îndeplinit. Acum nerăbdarea piloților de a începe zborul își spunea cuvântul.

Chemările spre zărilor albastre nu cunoșteau nici un fel de reținere, iar cei ce nu înțelegeau aceasta nu făceau altceva decât să-i frustreze pe zburători de un drept a lor, câștigat poate nu numai cu sudoarea frunții dar și cu riscul sacrificiului suprem.

Toți piloții din escadrilă aveau la activ un număr însemnat de ore zburate pe avioane „MIG”-15, „MIG”-17 și „MIG”-19, deci nu se puneau decât problema trecerii pe noul tip de avion.

Iată-i așadar pe nerăbdătorii piloți aliniați pentru raportul de dimineață din incinta escadrilei, alături de ofițerii și subofițerii tehnici și restul militarilor în termen, ce asigurau deservirea.

Era o dimineață senină de vară, aerul primenit, zarea limpede, roua din iarbă strălucea ca perlele în soare, mireasma câmpului te îmbăta, iar cântecul pitpalacilor îți făcea impresia că ești în luncă, nicidecum pe un aerodrom.

Raportul a fost prezentat comandantului de unitate, care a ținut să fie de față la deschiderea oficială a zborului pe „MIG”-19 P.M.

Mr. Gheorghe Pătru, care era și instructor, s-a echipat pentru un zbor demonstrativ cu „MIG”-19 P.M. nr. „016”, pe care-l prefera, iar din „zebră” urma să fie dirijat de colegul său, căpitan Ioan Baba, din partea comenzii regimentului de aviație.

– 101, sunt 102, permiteți pornirea motoarelor, se auzi în difuzorul de control al conducătorului zborului.

– 102, permit pornirea motoarelor; sună răspunsul.

Un zumzet surd indică pornirea, iar tumultul sonor al turbinelor marcă încercarea avionului la cale.

– Sunt 102, permiteți rulajul la start!

– Permit rulajul!

După câteva minute de liniște în difuzor, dar nu și pe linia de rulaj pe care se deplasa „016”, cu motoarele la turație minimă, se auzi:

– Permiteți decolarea!

– Permit decolarea!

Cu botul în vânt, pe direcția axului pistei, vedem cum avionul „MIG”-19 P.M. nr. „016”, pornește din loc, intră treptat în viteză, se desprinde de la sol cu multă ușurință, înscriindu-se într-o pantă de urcare accentuată.

Privim toți cu respirația tăiată această impetuoasă decolare, unii cu mâinile la urechi să atenueze zgomotul motoarelor în plin, alții ferindu-se de jetul de căldură lăsat de puternicele turbine. Odată cu dispariția în înaltul cerului a aeronavei, liniștea a revenit peste aerodrom, fiecare intrându-și în atribuțiuni, dar așteptând ca dintr-o clipă într-alta, colosul de foc să-și facă apariția. Și într-adevăr, nu peste multă vreme, silueta argintie trece la verticală într-un exces de viteză, apoi avionul cabrează pronunțat, executând un tonou în urcare, neasemuit de bine realizat, care, pur și simplu, ne-a entuziasmat.

– 102, sunt 101, răspunde unde te afli? Întrebă, la un moment dat, conducătorul zborului.

– Sunt în vestul aerodromului, la cca. 10 kilometri, înălțimea 2000 de metri, mă pregătesc de aterizare.

– Aprob trecerea în tur de pistă și apoi aterizarea. Atenție la vânt, s-a intensificat.

În tur de pistă, cu motoarele în regim normal, avionul părea ceva mai „liniștit”, spre deosebire de trecerea aceea vijelioasă la verticală.

Urmărim în continuare evoluția, așteptând aterizarea. Aceasta a fost executată corect, parașuta de frânare fiind scoasă abia în ultima parte a rulării avionului pe pistă, aproape de breteaua a doua.

În acea zi, activitatea de zbor a escadrilei, s-a desfășurat din plin, realizându-se câte o ieșire pe „MIG”-19 P.M. pentru fiecare pilot, ba unii câte două, spre invidia celorlalți.

Cu toate că piloții au avut o întrerupere de zbor destul de lungă, nu s-a înregistrat nici un incident de zbor, în ciuda scepticilor.

Unele zboruri, la aterizare, au necesitat intervenția conducătorului de zbor din „zebră”, care, prin radio, indica celor împtricinați, procedura într-o situație ori alta.

– 110, vezi că vii prea scurt, pune motor până la apropiată, apoi redu treptat, se auzi vocea plăcută a căpitanului Baba, adresându-se căpitanului Vasile Adămiță, care executase un zbor frumos cu noul avion.

– Cum pui roțile, 106, scoți parașuta de frânare, ești cam în viteză; iar 106, respectiv căpitanul Gheorghe Brișcă, s-a executat întocmai.

– Unde te afli, 107?

Trec câteva secunde, și, cum nu a răspuns nimeni, conducătorul zborului, repetă întrebarea:

– 107, unde ești?

– Sunt la Olt și înscriu pentru a veni acasă, comunică căpitanul Vasile Vasilescu.

– Păi ce cauți acolo, vrei să prinzi ceva? Nu te știam „pescar”.

– De azi, sunt!

– Ai grijă să nu afle nevastă-ta!

Zborul de antrenament C.M.N.Z.

Gheața a fost spartă. S-a executat întocmai trecerea pe noul material.

Acum se punea problema intrării în fondul temelor, al instruirii. Se făceau mai întâi, zboruri de antrenament în condiții meteorologice normale ziua (CMNZ) și apoi restul. Acest rest cuprindea zboruri în condiții meteo normale noaptea (CMNN), condiții meteo grele ziua (CMGZ) și condiții meteo grele noaptea, (CMGN).

Ziua, în condiții meteo normale, fără nori, pe o vreme frumoasă, piloților le era mai mare dragul să zboare. Noaptea, în CMN, orientarea le era facilitată de sutele, miile de lumini ale așezărilor urbane și rurale, șantiere, farurile trenurilor sau automobilelor în mers, iar pe bolta cerească le sunt de folos stelele, nu toate căci ar fi imposibil, unele, dar mai ales Steaua Polară, luminița care arată încotro se află miazănoapte.

Dar în condiții grele ziua și, mai ales, noaptea, când decolarea, zborul în sine și aterizarea sunt mult îngreunate de prezența ceții ori a norilor la joasă, medie și mare înălțime, altfel apare totul, iar singurul ajutor îl oferă aparatura modernă de navigație de la bordul avionului și stațiilor terestre.

Pe umerii comandantului de escadrilă, a loțiitorului lui, apăsa o mare răspundere. Trebuiau găsite soluții

pentru fiecare situație ivită pe parcursul antrenamentelor, aplicată formula cea mai adecvată atunci când amprenta îndoielii nu se lăsa așteptată și de aici rezolvarea „ecuatiei” cum se obișnuia să se spună în subunitate.

Greutățile trebuiau și până la urmă au fost depășite, deoarece, în fond asta era meseria: să te antrenezi ziua și noaptea, să-ți însușești la perfecție arta zborului pe supersonice, sfidând neprevăzutul, dar acordând circumstanțe pregătirii anterioare.

Încetul cu încetul, respectând riguros prevederile ce reglementau problemele de zbor, comandantul a reușit, nu numai să definitiveze aspectele de mai sus, dar să tempereze și unele tendințe de superficialitate, ivite la sală în pregătirea teoretică a temelor de zbor pentru a doua zi. (Se mai întâmplau și din astea, oameni suntem)

Așadar, ne aflăm în faza de pregătire premergătoare începerii evoluțiilor în condiții meteo-normale ziua, program bine întocmit, axat în principal pe un anumit număr de ore de zbor ce trebuiau executate pe o durată determinată.

Să zbori ziua în normale, nu este greu, s-ar grăbi să spună unii, mai mult sau mai puțin cunoscători. Da, așa ar fi, dar cu un aeroplan clasic, de școală ori antrenament, nicidecum pilotând un avion de talie supersonică.

„MIG”-19 P.M. a dat rezultate bune din toate punctele de vedere, dar trebuia bine strunit. Cel care a zburat pe un astfel de aparat ar putea reda starea de fapt, fără drept de apel, deci, în pregătirea fiecărui pilot, pentru început, s-a pus accent deosebit pe zborul în CMNZ.

Se decola de dimineață, piloții știind de la pregătirea anterioară ceea ce trebuie să facă și unde le este zona în care să-și desfășoare lucrul aerian.

Într-o astfel de situație, conducătorul zborului, avea de lucru, nu glumă.

– 104, sunt 102, control!

– 102, te aud bine, dă-mi plafonul norilor din zona ta!

– Baza la 4000 m., Cumuluși în formare, cu deplasare spre est.

– Bine, vino acasă!

– 102, sunt 108, permiteți începerea temei în careul stabilit.

– Permit!

– Sunt 109, dacă mă auzi 104?

– Te aud foarte slab și cu întreruperi. Raportează-mi unde ești?

– Sunt între 34 și 36 (conform codificației) și execut exercițiul dat.

– Bine, confirm!

– Nici n-apucă 102 să bea un pahar cu apă, că trebuie să răspundă altui apel.

– Permiteți trecerea la verticală, sunt 103.

– Aprob...

M-am dat jos din „zebră” pentru a-l privi pe căpitanul Adalbert Bodiș, care își anunțase trecerea la verticală. Știindu-l bun pilot, dar și ambițios trecerea urma să fie subliniată de ceva. Și într-adevăr uitându-mă spre stația îndepărtată, disting prin binoclu și apoi cu ochiul liber, o siluetă argintie, care scliffea în razele jucăușe ale soarelui. Se apropia în viteză mare; cred că terminase o figură acrobatică, care-i imprimase un exces, fapt ce-l determină pe 104, să-i zică:

– 103, las-o mai domol, vrei să-ți sară penele?

– Ce draci să-mi sară? se lamentă cel în cauză, neînțelegând aluzia.

Nu primi răspuns și nici nu insistă, pentru că, fiind pe pantă, era preocupat cu alte manevre printre care scoaterea trenului de aterizare.

– Tren, flaps normal, raportă ostașul care avea misiunea să comunice ceea ce vedea prin binoclu, atunci când avionul se găsea pe panta de coborâre și când obligatoriu trebuia să aibă scoase roțile și elementele de frânare aerodinamică.

– 104, sunt 110, permiteți rulajul la start, cere îngăduință căpitanul Vasile Adămiță, care, după echipare și încercarea motoarelor, era gata de zbor.

– 110, rulezi și te oprești la marginea bretelei, căci am avion în priza de aterizare.

– Am înțeles, răspunde disciplinat 110.

Între timp a aterizat 102 și intră în virajul patru, avionul pilotat de indicativul 103, cel cu trecerea năprasnică la verticală, de-a crezut conducătorul zborului că rămâne șoimul fără penaj.

Aterizează și acesta, dar nu scoate parașuta de frânare, ci ține avionul din frâne – prilej de critică ulterioară – degajează pe stânga și trage la alimentare. Pilotul s-a dus apoi la „zebră” pentru a-l înlocui pe 104, ce urma la zbor.

– 110, poți intra pe ax și decola cu forțaj.

– Cu forțaj, să trăiți!

Decolarea cu forțaj atrage atenția prin spectaculos, dar în paralel solicită efort suplimentar din partea pilotului și a avionului. După desprindere, 110 a tras de manșă atât cât se cere, iar noi, cei de jos vedeam cum „MIG”-19 P.M., cu numărul 020 urcă și urcă, până se pierde în înaltul cerului. Odată cu avionul dispar și cercurile de foc ale celor două turbine ale motoarelor.

Înainte aterizării trece la verticală și 108, dar de undeva din eter, cere prioritate 109, motivând întreruperi repetate la radio pe canalul de comunicare cu startul.

– 108, sunt 103! Cedează-i aterizarea lui 109, care are un defect la radio.

– Înțeles, patrulez în zonă.

– Cum stai cu gazul?

– Îmi ajunge.

Nu peste multă vreme au aterizat și aceste două avioane. Piloții sunt chemați de comandantul escadrilei, echipa de alimentare își intră în rol, iar avionul cu aparatul de radio stricat, este luat în primire de grupa IERAB, ce deservește subunitatea. Defectul este depistat și înlăturat într-un timp record de către oameni competenți ai grupei, iar după controlul radio cu startul și punctul de comandă, avionul este disponibil pentru zbor.

La „zebră”, activitatea se desfășoară într-un ritm ceva mai puțin intens.

– 103, sunt 111, permiteți pornirea motoarelor și rularea.

– Permit.

Apoi, după un timp, conducătorul zborului, amintindu-și de 110, care se găsea în aer, întreabă alarmat:

– 110, 110, unde ești?

– Sunt pe sus!

– Sper. Dar de ce nu spui nimic?

– Spun acum: Fac tonouri pe ambele părți!

– Da, am văzut și noi, însă pleacă din zona ta. Cine ți-a permis să faci acrobație deasupra aerodromului?

O clipă de liniște, după care:

– 111, intră pentru decolare.

Și căpitanul Nicolae Grigorescu, Grig, un tip simpat, fără complexe, ce aștepta pe bretea intrarea pe pistă, pune pe axul acesteia, bagă maneta de gaze în plin, motoarele trag nebunește, face un palier lung peste măsură și avionul urcă aproape vertical.

Conducătorul de zbor nu-i spune nimic, dar notează ceva pentru critică în carnet, apoi se adresează celorlalți:

– Îl vedeți pe Grig, face vedetism. Eu, era s-o pățesc odată, cât pe ce să mă angajez, am scos-o la limită, draci (avea o vorbă a lui).

– 104 poate intra pe ax?

– Poate!

Eram sigur că voi vedea o desprindere lentă, un cabraaj frumos, în limita baremurilor de exploatare, urmat de o degajare pe stânga în regim școlastic, cum scrie la carte.

– Iată un pilot disciplinat, luați exemplul de la el, nu ne creează surprize, ca alții...

– Dar ce face când nu-l vede nimeni, printre nori, știți?

– Lasă bârfa, unde vrei să ajungi? Dar... 110, iar nu spui nimic?

– Terminat zona, vin spre casă.

– Vezi să nu vii, tot în tonouri.

– 103, sunt 111, permiteți începerea temei.

– Aprob. Ai grijă, viteza la scoatere, să nu te angajezi, fără complicații, știi ce vreau să spun.

Momente de răgaz. Fiind ora de gustare, se servește câte ceva bun de la popotă. Stela, Crenguța, Adriana, curățele, binevoitoare, servesc gustările și nelipsitul ceai cu lămâie. Sunt păstrate porțiile celor aflați în aer.

Cer aprobarea, vin la aterizare eşalonat, acei care, cu puțin înainte se aflau în aer, făcându-și zonele. Unul din

ei aterizează pe o roată, apoi pe alta, cam trântit, dar nu se sparge nimic.

Trei „MIG”-uri la alimentare, dau de furcă echipei de deservire, ce nu-și iese din ritm, fiecare servant se mișcă agale (a se citi alene) aspect observat de inginerul escadrilei, căruia nu-i scapă nimic.

Acesta, enervat pentru că la rândul lui a fost admonestat de șefii ierarhici, ridică tonul și munca se impulsionează.

Căldură mare! Asfaltul s-a încins, totul dogorește pe fondul unui soare arzător de august. Aproape toți sunt în ținută degajată. Mecanicii care au avioanele în zbor, așteaptă. Se dă o luptă pentru fiecare colțișor umbros. Dulăii escadrilei – adevăratele santinele pe timpul nopții – nu mai stau de mult în cuști, căutând acum răcoarea lanurilor de lângă barăci.

Dar ce se întâmplă?

Toropeala, mersul greoi al tuturor, apatia, sunt înlocuite cu agilitate și forfotă. Undeva, pe drum se vede mașina albastră a comandantului de regiment, a lui „Dumnezeu”, care știe când să vină la pistă.

I se prezintă raportul de către comandantul escadrilei, toți în poziție de drepti, ținută decentă. Autoritatea acestuia este incontestabilă. Se interesează de program, cine a terminat, câți mai trebuie să zboare; atenționează cu degetul pe Grig și Vasile, primul pentru decolarea aceea la verticală, celălalt vinovat de tonourile la joasă înălțime, peste aerodrom. Cei vizați, se uită în pământ, promit că vor renunța (nici pomeneală, doar sunt vânători-interceptor) apoi, după plecarea lui „Dumnezeu” totul reintră în normal. Viața la pistă își are cursul ei, nimeni și nimic n-o poate schimba, fie ger, ploaie sau căldură.

Ale tinereții valuri

Locuințele cadrelor, indiferent de specialitate, erau amplasate aproape de aerodrom, într-o pădure nu prea deasă și nici prea mare, în care creșteau în sălbăticie stejari, salcâmi, arțari și, mai ales plopi.

Nu lipseau, așadar, „escadrilele” de țânțari, formați pentru zborul de noapte și vai de aceia care nu aveau la fereastră vreo împletitură fină sau alte mijloace de protecție, căci, a doua zi dimineața, nu se puteau prezenta în fața frontului, la program în unitate, ori la câte o întâlnire galantă, seara în oraș.

Blocurile, frumos rânduite pe o parte și alta a arterei principale, ofereau ochilor o priveliște plăcută, atunci când, oboșiți, ne întorceam acasă pentru odihnă și recreere.

Familiștii, în marea majoritate, se bucurau de multe privilegii, spre deosebire de burlacii nehotărâți sau cavalerii tomnatici, căci era și din aceștia. Pe cei din prima categorie îi aștepta o masă caldă și un șpriț rece, vin negru de buturugă, procurat pe mai nimic, de la țărani din Deveselu ori Comanca. Apoi, momente de destindere conjugală, sau la club, unde se juca de regulă biliard, pariindu-se pe câte o bere, două, trei... Partidele se prelungeau până când șeful amintitului centru, „de cultură”, el însuși prieten bun cu Bachus, anunța „ora închiderii”.

Nu-mi plăcea la club, practic nu aveam ce face. Nu jucam biliard, iar puținele mese de șah erau monopolizate, fără drept de apel, de către unii veterani, ce pretindeau felurite competiții cu cupe câștigate, dar pe care nu le văzuse nimeni niciodată.

Îmi luam motocicletă – o amărâtă de K-175, cu doi iepurași montați pe rezervor – și plecam în oraș. Mulți făceau la fel, mai ales celibatarii, „plictisiți de moarte” la blocul și camera unde erau nevoiți să trăiască izolați, datorită unor anumite prejudecăți, ce sălășluiau în mica colonie.

În orașul învecinat Caracal, găseai câte ceva de făcut vizionarea unui film, uneori a unui spectacol de teatru, cum-părături, plimbări în centru „pe farfurie” învârtindu-te până ameteai și, pentru revenire la normal, *per-pedes* pe strada Îngustă cunoscută de localnici drept strada Largă. Mai erau și alte minuni, la acea vreme, în oraș: morga pe strada Învierii, cimitirul pe Drumului Viilor (în înțelesul celor vii), pușcăria pe strada Libertății, pompierii pe strada Focului. Unii – cei mai recent veniți în unitate – mergeau prin gară, unde „domnișoare” fel și chip, sperau, mai devreme ori mai târziu, la un mariaj, în cel mai fericit caz. Principalul era să treacă timpul, care, de multe ori, mai ales toamna, era monoton și fără vreo perspectivă.

– Ce-ai făcut în târg? auzei la coborârea din autobuzul local, cu cap de linie la blocuri.

– Mai nimic!

– Atunci de ce te-ai dus?

– Așa, poate se întâmpla minunea cea mare!

– ?!

Vara, pădurea din jurul locuințelor, rezerva locuri destul de pitorești, unde puteai sta la umbra unui stejar rămuros, ori culege ciuperci comestibile, ce creșteau în voie după ploaie, sau împușca ciori, dacă aveai cu ce. Din păcate, alt vânat nu-ți sărea în cale.

Dar, vânătorii tot vânători, fie în zbor, fie la sol. La un moment dat, bieții iepurași părăseau liniștea pădurii, aventurându-se peste aerodrom. Atât le-a trebuit. Aici pândeau ochii atenți ai „braconierilor”, care, ademeneau cu farurile „trăgaciurilor” (autocamioane speciale folosite la tractarea avioanelor) și-i goneau pe pistă până le ieșea sufletul și de aici sfârșitul în frigări confecționate ad-hoc.

De bine, de rău, familiștii aveau de lucru pe lângă casă, sau pe lângă neveste, dar ce făceau cei ce locuiau în blocul burlacilor?

Ei, aici e aici! În camere suficient de „spațioase”, dar nu și confortabile, își duceau traiul și piloții ori tehnici de avion, celibatari. Majoritatea în serile ploioase de toamnă, citeau ori încercau s-o facă, în cazul că nu erau doborâți de Moș Ene, organizau câte o partidă în patru, pe sunători, iar alții, dormeau.

Erau mulți restanțieri la somn, din vară, când făceau pe trubadurii pe sub ferestre dosnice, iar dimineața nu mai dădeau pe acasă, ci „aterizau” direct pe aerodrom.

Câțiva, certați cu lenevia, în ciuda ploilor negre, mohorâte, se deplasau tainic în oraș, găsindu-și refugiu în locuri numai de ei știute, la câte „o piatră”, cum se obișnuia să se spună. Se mai schimba o vorbă de duh, se bea o cafea-două, se asculta muzică bună, la modă fiind Gloria Lasso, Rita Pavone, Harry Belafonte, și timpul trecea. Cei norocoși acceptau, fără a fi mofturoși, invitația gazdei de a rămâne peste noapte acolo „ca să nu-i ude ploaia pe piloți”.

Dar prea puțini erau acești privilegiați, invidiați de grosul trupelor, care-și trăiau veacul în bârlogul

lupilor, alias blocul burlacilor din cartierul cu locuințele aviatorilor.

De necrezut, însă existau în rândul acestor locatari și băieți „cuminți”, ce-și procurau cărți interesante și citeau pe rupte. Nici tu biliard la club, nici tu un raid prin oraș sau o șuetă blondă, ci retrași, chiar misterioși. Amatori care să facă pe detectivii particulari, au apărut.

– Ce-o fi cu Mitică?

– Citește și stă acasă, răspunde cel interpelat.

– Bine, bine, dar nici după cărți nu se duce, întrebarea e, cine i le procură?

– Ei, aici e aici, vom vedea noi ce-i cu enigma asta!

Și s-au pus frații pe treabă. Prin nu știu ce mijloace, în orice caz nu din arsenalul lui Sherlock Holmes, au aflat că pustnicul nu era chiar așa de retras cum înșelau aparențelor. Bietul de el, nu reușea să citească toate cărțile pe care i le aduce, sub formă de împrumut, o fată brună, ce sosea cu autobuzul gară-blocuri, la vremea cinei.

„Detectivii” au depistat-o cât ai bate din palme, i-au luat urma și au văzut-o coborând printre primele din mașină. Apoi, fuga-fuga pe o potecă direct din șosea până la ușa secundară a blocului cu pricina. De aici, ia-o de unde nu-i! Neavând câine polițist la îndemână, au renunțat la urmărire, dar, analizând probabilitățile, au dedus că intrusa a dispărut în camera lui Mitică, care a luat-o sub aripa lui ocrotitoare de zburător.

Până la urmă, căsătoria cu bibliotecara voluntară a pus capăt acestui anonim și nimeni nu-și mai pierdea timpul pe la ușa altuia.

Ită că, într-una din zile un afiș cât roata carului, a fost fixat pe ușa clubului de la blocuri. Ce-o fi? Se dă ceva?

Ne cheamă la lecții politice? se întrebau alarmate soțiile. Nimic din toate acestea! „Mare bal, mare, veniți cu mic cu mare, e mare sărbătoare!”. Așa suna afișul, scris cu litere de-o șchioapă.

Ce s-a întâmplat de era invitată toată lumea? Până atunci, se mai organizaseră baluri la club, având acces numai familiștii, cel mult o cumnată-două, fete mari, venite la rude, de la țară, în speranța unei căsătorii cu vreun aviator burlac, tolerat în sala de dans.

De obicei, burlacii se adunau la bufet, unde puteau bea în tihnă o bere sau „Cabernetul” acela, câștigat „cinstit”, pe pocher, la celula de alarmă. Dacă vreunul, ceva mai îndrăzneț, deschidea ușa și se furișa în sală, era imediat reperat, fixat de ochii soților geloși, urmărit în toate mișcărilor, până ce bietul om simțea că-i în colimator și ieșea pe unde intrase. Celibatarii, erau suspectați pentru anumite motive de către cei însurați, date fiind unele precedente, care au fost viu comentate atunci, nu acum, după atâția ani.

Afișul în cauză a fost scris frumos, în culori vii, tipătoare, încadrat de perechi de dansatori în ținută de gală, partenerile fiind blonde, asta așa, pentru a fi în ton cu moda zilei.

Când se organiza dans la blocuri, aceasta se realiza fără reclame prelabile, prin metoda „de la om la om”, ceva restrâns, sui generis: „noi, familiștii”.

Bastionul, era bine apărat, bărbații stăteau la creneluri și încă de departe cei necăsătoriți erau hăituiți, fără a putea careva să se laude cu vreo cucerire. Își apărau oamenii feuda, temându-se să nu se repete istoria, privind tendințele de infidelitate pe ici, pe colo.

De aceea, tinerii piloți și tehnici, administrativi și alții, citind afișul, au fost, dacă nu stupefiați, cel puțin mirați la cota cea mai înaltă.

Toată lumea aștepta ziua sau, mai precis, seara marelui „bal mare”, ca pe nu știu ce eveniment: se vorbea despre o surpriză, bufet bine asortat, tombolă... „Auzi dom’le, tombolă, ce-i aia?” se întrebau unii. Apoi, dansul inimioarelor, al domnișoarelor... „de unde domnișoare?” se întrebau alții, în feudă nu existau trufandale. Ce se întâmplă, s-a întors lumea cu dosul în sus?

– Ce-o fi cu balul ăsta, în ziua respectivă nu-i nici o aniversare, nici o sărbătoare, e o sâmbătă obișnuită și atât.

– O fi vreun sfânt, veni o părere.

– Doar Sfântul Sisoe.

– E balul tineretului, după cum scrie în afiș.

– Care tineret?

– Cum care tineret? Al nostru, din unitate. De când sunt eu aici, observ că-i primul bal organizat de tineri. Până acum clubul era monopolizat de familiști, ca să nu spun „bătrâni”. Tinerii în oraș, la

„Casa Armatei”, parcă așa s-a spus, nu?

– A fost de mult.

– Da, atunci de ce nici un tânăr nu este văzut la celebrele serate dansante, sau, mai bine zis, dansante sărate.

– Măi, în fond, tu de partea cui ești? A noastră, ori a burlacilor?

– Eu sunt divorțat, deci neutru.

– Las’ că te însor eu!

– C-o cumnată, nu?

– Ai ghicit, am trei, așa că poți să-ți alegi ce-ți place. Marfa a-ntâia, neamule!

– Vin toate trei la „Mare bal, mare?

– Știi că-i o idee? Dau un telefon la Videle și dacă le spun despre ce-i vorba, le avem aici cu patru zile înainte.

– Vreo soră n-ai? făcu o anumită aluzie un psișicher.

– Fii atent, că imediat miroși a mort, îți aplic una... îl aduse la tăcere pe infam, cel cu multe rubedenii la Videle.

În sfârșit, sosi, sâmbăta mare, (nu aceea dinaintea Paștelui, ci sâmbăta mult așteptată, cea cu balul). Programul, în unitate, s-a terminat cu câteva ore mai devreme, acei ce locuiau la blocuri plecând fără a mai servi masa, iar cei din oraș au intervenit la șeful spatelui, pentru un autobuz, cu plecarea de pe „farfurie”, din centru.

Erau deja orele înaintate, bufetul pe poziții, grătarul idem, orchestra își intrase în rol, băieții – amatori dintre militarii în termen – cântau cât puteau de frumos, stația de amplificare fiind dată la maximum, de se auzea cale de șapte sate, luminile ardeau în regim neeconomic... (avea balta pește). Nimeni nu-și semnalase însă prezența, dar se știa că doamnele erau pe după perdele să vadă ce trebuie văzut, adică cine trece, cum este îmbrăcată Eleneasca, ce coafură și-a făcut Mazileasca, dacă are pantofi cui Protopopeasca... probleme feminine de când lumea!

Gheața au spart-o, cei sosiți cu autobuzul din oraș, de pe „farfurie”, un amestec de celibatari și însurăței fără copii, raport de forțe „jumi-juma”. Cei de după perdele și-au dat coate, bărbații au luat una mică, ca să-și facă curaj, iar doamnele, fierbându-și câte o cafea naturală, ca să prevină starea de somn, ce le-ar fi putut cuprinde la un moment dat, în timpul balului.

Încet, încet, ocolind pe după blocuri, veteranii clubului se deplasează, simandicoși și gravi, spre sediul cultural, pentru a-și face rost de locuri, bineînțeles, lângă orchestră, sau cât mai departe, cum se cuvenea, după grade și funcții.

Dar ce făceau cei de la blocul burlacilor, care lansaseră cuvântul de ordine „dunga va fi dungă” la pantaloni? Nici o mișcare... tocmai ei să nu participe? Doar n-or fi stând și ei pe la geamuri? (unii nu aveau perdele) sau își lustruiau nasturii la uniforme; asta se practica în școala militară!

Claxonul unei mașini, mult prea strident, atrage atenția și privirea tuturor burlacilor, spre artera principală; un al doilea autobuz, despre care nu se dețineau informații, trece, mergând încet, spre stația terminus: „Clubul Aviatorilor”.

Se disting chipuri de fete blonde, brune, ondulate, tunse scurt, în uniforme școlare sau rochițe de împrumut, fete tinere, drăgălașe, suave, dulci, eleve de la Liceul Agricol, dintre cele ce ne ovaționaseră când sărisem cu parașuta, astă-primăvară.

Burlacii și cavalerii tomnatici le-au reperat, când autobuzul a trecut prin dreptul blocului lor și, ca la comandă, izolat ori în grupuri, au ieșit din bârlog, luând cap-compas clubul.

Aceasta era, deci, surpriza marelui bal, mare. O treabă gândită în cadrul unui comitet de organizare, urmărindu-se bifarea, undeva, a unei inițiative tinerești.

Nici n-au apucat fetele și corpul didactic să coboare, că tinerii zburători și nezburători, dar toți aviatori, au început să-și facă de lucru prin imediata apropiere a domnișoarelor, fiecare încercând să depisteze vreo

cunoștință, sau, galanți, să ajute la coborârea din mijlocul de transport în comun.

Burlacii, cei tineri dădeau târcoale frumoaselor de vârsta lor, iar cavalerii tomnatici atacau pe flancuri și la joasă înălțime escorta fetelor, în persoana distinselor profesoare, respectiv sfiioaselor văduvioare.

Dar, aproape toți, stăteau pe afară și mai nimeni înăuntrul sălii de dans, frumos gătită, cu ghirlande din hârtie colorată, lampioane chinezești, crenguțe proaspete de stejar, mă rog, după gustul membrilor comitetului. Noroc de o aversă locală de ploaie, de care în acel an n-am dus lipsă, ce i-a determinat să intre în clădire, iar cei întârziați să grăbească pasul.

Lumini, muzică, antren, bună dispoziție; tineretul predomina, schimbându-se raportul de forțe – perechile dansau în acordurile prelungitelor tangouri, iar obișnuiții sălii de dans de la club, nu mai aveau temeri și nu-și aținteau privirile suspicioase, în stânga și în dreapta, nemaifiind cazul.

Buna dispoziție s-a extins atunci când solistul vocal al orchestrei, la terminarea primului dans ce ținuse cam o oră, a anunțat: „Toată lumea la bufet, la o bere și-un cotlet”.

O aventură neplanificată

Am fost invitat de ziua ei. Era spre seară. O vreme destul de rece pentru anotimpul în care ne aflam.

Florile și cadoul oferit au făcut o bună impresie, fiind acceptate cu mare plăcere.

Ne-am reîntâlnit întâmplător, într-un compartiment de tren și după discuții banale am înțeles că undeva, cândva, drumurile noastre s-au intersectat.

Era firesc să depănăm câteva gheme cu amintiri. Eu, nu prea am avut ce și-i înșir despre mine, doar că nu mai eram în aviația civilă, unde mă știa, tot albastru, dar în aviația militară.

Despre ea, în plus, față de anii precedenți, am aflat că divorțase, că nu s-au înțeles, mai mult nu a spus, nici nu era cazul să aflu.

Am cunoscut-o cu ceva ani în urmă pe un aerodrom, unde aterizasem, iar ea lucra acolo, la stația meteorologică. Apoi, fiecare cu destinul său, mai mult ori mai puțin fericit.

Revederile sunt și ele plăcute, își au farmecul lor, mai ales atunci când sunt întâmplătoare, fără aranjamente prealabile.

Acum ne simțeam bine împreună, gândindu-ne că vom petrece o seară în doi, liniștiți și departe de lumea dezlănțuită.

Privirile ei nu au strălucirea primei tinereți; ochii sunt tulburători și triști, ochii unui om căruia viața nu i-a oferit totul pe tavă.

Cinăm frugal. Bem câte un pahar de vin bun, dulceag, de casă, și-mi zic că poate ar fi fost normal „să fi ieșit și eu pe ring”, cum spun prietenii mei, cu vreun spumos, sau asemănător, dar în micul orășel, în vremea aceea, așa ceva nu se prea găsea.

Discutăm despre una, despre alta și amintirile din aviație se derulează firesc. Apoi, nu știu cine dintre noi, a adus vorba despre cunoștințe comune: aviatori, care nu mai sunt în viață. Nu era momentul, cred, și ca urmare,

buna dispoziție ne-a părăsit. Am tăcut amândoi. Căutam o ieșire, nu găseam nimic, ori am crezut că nu găsim, dar am propus să ieșim în oraș, invitație acceptată fără reținere.

Ne-am plimbat prin parcul aproape pustiu la ora aceea. Rar întâlneam pe câte cineva zgribulit de frig.

Am intrat să luăm un întăritor la localul micuț, cochet, de lângă lac. N-am găsit decât Ness, care nu ne plăcea, iar ea, a propus la rându-i, o cafea naturală, acasă...

Înțelegând ce înseamnă aceasta dat fiind ora înaintată, nu era cazul să fac nazuri, așa că am plecat în pas vioi, ținându-ne strâns de mâini.

De la singura cofetărie întâlnită în drum, am procurat „5 stele”, considerând că ceva combustibil suplimentar la bord, nu strică, mai ales că se preconiza un „zbor de noapte, în condiții meteo-grele”.

Am intrat împreună în blocul în care locuia ea. Pe scări întuneric beznă, căci automatul electric nu funcționa, motiv ca mâinile noastre să se caute din nou.

Căldura din casă, intimitatea ce dănuia, tăcerea, un gram de afecțiune și bucuria revederii a două ființe, ce cândva s-au plăcut, a dus la încolțirea chemării dragostei.

De fapt, pentru asta ne aflam acolo. Am prins-o în brațe, i-am găsit gura fără greutate, simțindu-i fierbințeala buzelor vii, cărnose.

„Ai răbdare” a șoptit, apoi a dispărut în încăperea alăturată.

Mi-am turnat din sticla de „5 stele”, am umplut iarăși paharele, deși știam că vor rămâne pline până dimineață.

Apariția ei după un timp, m-a copleșit. A îmbrăcat ceva transparent, prin care i se întrezăreau umerii, sânii provocatori, linia coapselor... și restul.

S-a apropiat de mine cu brațele întinse; ochi radiau o anume căutare, se citea în ei dorința, acea dorință rar întâlnită a femeii care vrea, poate, dar mai ales știe să domine simțurile unui bărbat.

„Vino”, mi-a spus... și totul a fost frumos.

Alarmă de exercițiu

Fiind unitate operativă, în alarmă, făceau de serviciu, piloții de pe avioane subsonice „Mig”-15, împreună cu toată deservirea. Se intra în tură, de regulă, la ora 6,00 până la ora 18,00 și apoi între 18,00 până dimineața. După ritualul verificării mijloacelor, plictiseala își spunea cuvântul.

Intervalul de timp era încordat pentru piloți și oarecum mai degajat la tehnici. Aparent și piloții erau calmi, liniștiți, dar, în realitate, gândul că dintr-un moment într-altul se putea da alarma și trece în gradul I sau chiar decolarea, le încorda nervii și trăiau, practic, într-o tensiune de neînvidiat.

Deci, nu mică le-a fost bucuria celor de pe „Mig”-15, când au aflat, nu se știe de unde, că vor începe serviciul în alarmă noaptea piloții de pe „Mig”-19. Aceasta, deoarece s-a constatat – pe drept cuvânt – că vechea tehnică de luptă trebuie înlocuită cu cea nouă, pentru a se asigura interceptarea eventualelor ținte aeriene și distrugerea lor în aer, indiferent de condițiile meteorologice.

Zvonul, ca orice zvon, a avut un nucleu de adevăr și, mai curând decât lumea se aștepta, s-a ordonat intrarea în alarmă a Escadrilei întâi. Această măsură a implicat planificări, organizări, consfătuiri, discuții, hotărâri, într-un

cuvânt, executarea serviciului în condiții ireproșabile, fără cusur.

Când suna soneria strident, toți cei din alarmă săreau din locul în care se aflau, cineva striga „la avioane”, în fuga mare își luau echipamentul, paralel cu luarea legăturii cu startul, cuplau contactele, ajutați de tehnici, care, cu un picior pe scară și altul în vânt, făceau ce trebuie făcut și, apoi, se cerea aprobarea pentru pornirea motoarelor.

Se auzeau voci:

– Unde mi-e casca, casca?

– Pe cap!

– Aoleu!

– Șoferul de la „APA-2”, să vină repede, unde-i?

– Vin, vin imediat! Și apare cu pantalonii pe vine (era omul acolo unde se duce și regele pe jos).

– Fugi după scară, leat, ordonă un tehnic, ajutorului său, văzând că avionul nu are scară.

– N-o avem.

– Cum așa?

– A luat-o maestrul Ionescu.

– Fir-ar să fie!

– Fixează mă, fișa, ce stai!

– N-am mânuși, să trăiți!

– Bag-o cu mâna goală, că te ia mama dracului!

Dacă nu se dădea „gaz”, adică decolare, se tăiau contactele, mijloacele erau reduse la tăcere, personalul se retrăgea la baraca de alarmă, totul reintra în normal. Apoi, liniște, multă liniște, de multe ori apăsătoare, mai ales în zilele ploioase de toamnă.

Masa era adusă de la popotă, cale de câțiva kilometri, de fete

– Stela, Adriana, Coca, Crenguța – în „trăgaci”, trimis din alarmă fără știrea șefilor, pe barba sau mustața comandantului de patrulă.

– Ce avem azi la masă?

– Friptură, cotlete sau șnițele, i se răspunse.

– Noi ce mâncăm? se impacientă un tehnic gurmand.

– Fasole sau cartofi, cartofi sau fasole!

– Numai atât?

– Nu, cu murături...

– Blestem pe capul lui Ciovică (referire la șeful popotei). Siesta, după masa de prânz, era o problemă, dat fiind lipsa de paturi pentru toată lumea, așa că băieții erau nevoiți să se așeze câte doi într-un pat și, bineînțeles, cel mai mare în grad, după un timp, dădea comanda de întoarcere cu fața la perete! Chinul dracului!

Unii îi trăgeau cu somnul. Dar nu se putea dormi tot timpul, trebuia să se găsească câte ceva distractiv. În urma unor îndelungi căutări, isteții, categorie ce nu putea lipsi, au început cu amenajarea curselor pentru iepuri. Deși urechiații mișunau prin împrejurimi, nu se lăsau prinși. Într-o seară, un norocos a găsit în laț un nevinovat pui de vulpe, care nu apucase să-și roadă lăbuța, ci numai jumătate din sfoară.

S-a încercat domesticirea, care a reușit în bună parte. Devenise un răsfățat, crescuse mare, era excelent hrănit, cu peste 5500 de calorii, mânca pungașul și ciocolată, nu se gândea la fugă, trăia ca în sânul lui Avram și avea o blană atrăgătoare.

Vulpoiul, era mascota celulei de alarmă, nu se mai ascundea, la pornirea motoarelor ieșea și el afară și-și ținea botul și coada stufoasă în bătaia vântului. Se juca,

lăsându-se prins și mângâiat de toți. Se împăca până și cu dulăii pripășiți pe acolo.

Ne-a părut nespus de rău când, într-o dimineață, Jorj a fost dat lipsă la apel. Toți au făcut poliție, căutări peste tot, și-n pod, deși era fără rost.

Dar, un investigator l-a bănuț pe camaradul, sergent-major, căruia, din anumite motive, i se spunea „Tuciuriul”. Bănuția a devenit certitudine, când, în iarnă, nevastă-sa a plimbat o vulpe, prin oraș, pe „farfurie”, fălindu-se cu ea la gât. O fi dus-o și prin Giulești, de unde era de loc!

Imprudență, ghinion? Pentru că, ziceau gurile rele, câtă asemănare cu blănița bietului Jorjică!

Se citea la alarmă, când apărea câte o carte bună, căci se mai întâmpla și minunea asta. Lucrarea circula din mână în mână și o frunzăreau toți, cu mic, cu mare, începând cu gradele superioare; până o citea și ultimul soldat, cartea era tocmai bună de dat pe foc.

Încet, încet, s-au epuizat volumele mult căutate de însetații de cultură și, practic, nu mai apărea nimic nou. Ca urmare, creierul isteților a început din nou să fiarbă și tot ei au propus, iar restul a aprobat, introducerea jocului de cărți, în ciuda interdicțiilor frumos înrămate din camera piloților.

În felul lor, cei care executau serviciul de alarmă, trebuiau să-și omoare timpul cu ceva. De lucrat nu se putea lucra la avioane, acestea erau pregătite, beletristica lipsea, prinderea șoșoilor nu dădea rezultate, braconajul la farurile „trăgaciului”, nu renta fără riscuri evidente, muzica la difuzor era mediocră, așa că ideea mânăuirii cartonașelor viu colorate rămăsese salvarea timpilor morți.

Zile în șir și nopți fără șir se succedau prin practicarea jocurilor: tabinet (pe Cabernet, la bufetul de la blocuri),

canasta, „66”, „21”, nevinovatul șeptic și altele, scoase de comandant în afara legii.

Totul, până când cineva „a dat cu piciorul și s-a spart ulciorul”, adică atmosfera cam de cafenea din baraca de alarmă, a ajuns la urechea lui „Dumnezeu” – porecla comandantului – ce fără milă a făcut un control inopinat și i-a găsit în flagrant delict pe unii, care nefiind diletanți, au știut să iasă basma curată.

– V-am interzis odată pentru totdeauna jocul de cărți, vă bag la arest!

– ?!

– Ce jucați, șeptic?

– Nu, optic, răspunse, laconic, un isteț.

– Atunci, continuați, zise, făcând cu ochiul.

Decolează un singuratic

Avionul, un „MIG”– 19 având la manșă o mână sigură, decolează în zgomotul asurzitor al motoarelor, caracteristic supersonicului, dispărând treptat în norii plumburii, care acopereau cerul.

În cabină nu se distinge decât fosforescența aparatelor de bord, întunericul fiind de nepătruns. Se executa un zbor instrumental, cu interceptarea unei ținte, în condiții meteo grele, ziua.

Solicitarea pilotului, deocamdată anonim, era la maximum, deoarece, o clipă de neatenție în panta de urcare și-n timpul virajului ascendent, se putea solda cu o angajare, care constituia preludivul evenimentului de zbor. Limita de viteză este o noțiune teoretică de neconceput în activitatea practică, evitată totdeauna de

omul de la manșa planorului, avionului clasic, sau cu reacție (cu excepția cazului când se execută voit o astfel de temă). Câte nenorociri nu s-au întâmplat, atunci când unii, au ignorat regulile stricte, ce trebuiesc aplicate în zborul fără vizibilitate.

Cândva, întunericul norilor era de temut, azi însă, aparatura ce echipează avioanele mici ori mari, constituie un ajutor prețios în realizarea celor mai îndrăznețe pătrunderi în neant. Cu o condiție: să le cunoști, urmărești și să le simți ca propriu-ți puls.

Pe măsură ce altitudinea crește, în cabină se luminează treptat, scăzând și încordarea pilotului. Acesta se relaxează în scaun, odată cu lumina, mai întâi opacă, apoi din ce în ce mai clară și strălucitoare a soarelui. Norii denși, negricioși, turbulenți, prin care avionul a trecut, sunt acum undeva, în urmă. Altimetrul indică 5000 metri și urcarea continuă. Un viraj de 90° la orizontală cu revenire în panta de urcare, apoi avionul intră din nou în nori. Niște vălătuci imenși, albicioși, apoi negricioși. O pală de lumină, întunecime, iar lumină, după culoarea norilor, prin care încearcă să pătrundă palid raza soarelui.

Acele fosforescente, familiare, alb-verzui, ale cadranelor sunt stinghere, nesigure pentru pilot, care în nori resimte singurătatea. Aprinde luminile de poziție, care-i dau o certitudine, farul incertitudine.

Înălțimea a crescut cu 1000 de metri, deci în curând va fi la 6000 metri. Încet, pilotul verifică cordonul de la tubul de oxigen, un gest involuntar, constatând că este bine pus la locul său. Zborul în general este o delectare, în nori, nu! Abia aștepti să-i străbați, să ajungi la liman, în vizibilitate, fie și la 15.000 de metri.

Lumina își face loc aproape instantaneu, norii sunt înlocuiți de o ceață albăstruie, apoi strălucirea soarelui în toată splendoarea sa.

Sus, un albastru infinit, jos straturi de vată nemișcate, imaculate. În depărtare – dreapta, castele uriașe. Totul în jur este o lume de basm, nu poți rămâne nepăsător. Pilotul știe că se află acolo, nu pentru a admira feericul, ci cu totul altul este rostul cu un „MIG”- 19, în înaltul cerului. Legătura radio cu P.C. „de acasă” îi cer câteva secunde, confirmă poziția și înălțimea, lăsându-se dirijat spre țintă, care nu este departe.

Aparatele de bord își spun cuvântul la precizie despre funcționarea motoarelor, viteza de zbor, înălțime și multe altele, la precizie, pentru că nu se poate altfel.

Dirijarea spre țintă a navigatorului din punctul de comandă este sigură; pilotul nu trebuie decât să urmărească aparatele din tablou și să confrunte datele primite prin radio, cu cele scrise cu grijă pe „tăbliță” la pregătirea anterioară, privitor la timpul când trebuie să zărească „inamicul”, înălțimea la care zboară, folosirea forțajului dacă va fi cazul, prinderea țintei din urmă, și-n final, „doborârea” acestuia și raportarea victoriei.

Da, a victoriei, pentru că un interceptor, atunci când încadrează ținta și o prinde în instalația de la bord, câștigă o nouă izbândă în formarea sa ca pilot de vânătoare, formare ce se îmbunătățește zi cu zi.

Trec minute de căutări – pentru că nici pilotul din avionul țintă nu stă cu mâinile în sân – și iat-o! Mai întâi vizibilă pe cadranul radar de la bord și peste puțin ochii vulturului o distinge printre norii aceia fantastici, dar sus, mult mai sus. Este nevoie de forțaj pentru a o ajunge din urmă. Cuplează forțajul, se mărește viteza,

ținta devine din ce în ce mai clară, iar când distanța este cea convenabilă, pilotul, cu un calm desăvârșit, execută operațiile de încadrare în colimator și apasă butonul de pe manșă. Este sigur că ținta a căzut și se mândrește cu asta, atunci când comunică prin radio „țintă doborâtă”.

Urmează o degajare spectaculoasă pe o aripă într-un unghi pronunțat, pe care n-are cine s-o vadă; apoi pilotul luând capul compas spre casă, calculat dinainte la sală, începe reintrarea în nori. verifică înălțimea, combustibilul și cronometrul – știe el, de ce.

Ca și anterior, la urcare și de data aceasta, în coborâre, radiocompasul acordat pe stațiile terestre, radiogoniometrul automat de bord, busola și alte aparate de orientare ori navigație aeriană, contribuie la menținerea traiectului și spargerea plafonului, cu ieșire pe direcția de aterizare.

Întoarcerea spre aerodrom este precedată de dispariția luminii strălucitoare a astrului atotcuprinzător. Trecerea prin vâlătucii de vată îl impresionează, mai ales contrastul alb-cenușiu-negru pregnant în cabina de pilotaj. Din nou întuneric! Acele indicatoare ale aparatelor radiază o slabă lumină, gradațiile devenind vizibile. Pilotul simte din nou singurătatea și aprinde lămpile de poziție. Așa e mai bine!

Minutele se succed..., acum avionul va trebui să iasă iarăși la lumină, primul val de nori fiind depășit.

A ieșit pe nesimțite, are lumină suficientă ca să verifice poziția, timpul, combustibilul, turajul motoarelor; cel de la manșă știind că după reintrarea în al doilea strat de nori și ultimul, urmează ieșirea la verticala aerodromului.

Stațiile terestre transmit datele absolut necesare. Pilotul cunoaște în permanență unde se află și ce are de

făcut; totul se desfășoară sigur. Bineînțeles, că încordarea, nervii, tensiunea nu întârzie să reapară – este o reacție firească de altfel – dar pentru un scurt interval de timp, întrucât la 600 de metri de sol avionul iese definitiv din nori, lumina atât de dorită reintră în drepturi.

Se fac unele corecții, apoi o trecere triumfală la verticala aerodromului cu motoarele în plin, impune respect celor care privesc de jos.

Turul de pistă se execută regulamentar și avionul vine apoi la aterizare.

La linia de avioane se oprește; turbinele se liniștesc, tehnicul pune scara, îl ajută pe pilot să se dezlege și să coboare...

Căpitanul Tache Dumitru este mulțumit de rezultatele muncii sale, îl trădează zâmbetul ce i se citește pe față.

Reîntâlnirea

Într-una din zile, a venit un ofițer superior, cu funcție de răspundere de la eșalonul superior, cu care eram prieten. L-am dus cu „K”-ul meu spre unitate, deoarece l-am găsit la gară, așteptând un mijloc de transport în comun.

După salutul de rigoare, l-am întrebat:

– De ce stai de unul singur, pe aici, prin gară, se vede de la o poștă că ești străin de oraș?

– Nu-i nici o problemă.

– Ba este. Vezi dacă nu cunoști obiceiurile locului?

– Zău? Și, mă rog, despre ce-i vorba?

– Păi, noroc c-am venit eu. Ia uită-te pe peron, la fetele alea două, alea cu fustițe, „rezervoare suplimentare” și „șanuri” pe măsură, le vezi?

– Da, par de calitate.

– Știi ce-i cu ele, aici, la ora asta?

– Așteaptă vreun tren, probabil.

– Pe naiba! Vreun fraier, căruia să-i ofere găzduire, nu la oricine, numai la aviatori, noi sosiți în garnizoană, ofițeri superiori, așa ca tine...

– Auzi, dom'le?!

– Da, da, e întocmai cum îți spun. Vrei să te convingi, hai spre ele.

– Nu, mulțumesc, nu fumez țigări străine. Dar că veni vorba care-i povestea?

– De ani de zile, domnișoarele din oraș, poate unele văduvioare, direct interesate în realizarea unui mariaj, pentru a nu le lua altele înainte, dat fiind concurența, când se află de sosirea vreunui aviator la gară, sar ca iepurii în bătaia puștii, pentru a face cunoștință, oferind mai întâi spațiu locativ, după aia știi și tu ce. Apoi, de aici și până la ofițerul stării civile, nu-i decât un pas. Cam așa s-au însurat unii, pe la noi. Apropos, te-ai căsătorit?

– Nu, încă nu, mai am timp, sunt tânăr.

– Păi, ce-ar fi să atacăm la rasul solului; dacă n-ai naș, mă ofer voluntar.

– Fugi de aici. Eu îs însurat cu aviația!

– Bună și asta, dar nu-i de-ajuns. Dar dacă ești celibatar convins, n-am ce-ți face. Hai la unitate!

Am oprit în centrul orașului.

Pe „farfurie”, lume multă, fiind zi de iarmaroc. Oltenii, oameni cu cap, își valorificau produsele de câteva ori pe

an, fără să-și dea haina de pe ei, cum fac semenii mei de pe meleagurile natale.

– Șoseaua către aerodrom e blocată; un timp vom aștepta. Să mergem în parc, la Valerică, îl știi?

– Nu.

Aici, o zăpușeală de se usca limba-n cerul gurii. Trecem pe lângă restaurant, era aranjat și mult mai curat ca altădată. Îl știam pe șeful de sală, care acum servea afară, între pomi, unde amenajase un fel de grădină de vară.

Ne-am uitat unul la celălalt, eu și prietenul meu de la eșalonul superior și ne-am înțeles din priviri ca între militari de carieră.

L-am chemat pe șefu' Valerică, băiat deștept, care știa ce trebuie să ne aducă: puțin și bun!

Un creier pane, câteva perechi de momițe, două blonde reci cu guler ne-au refăcut forțele. Acum puteam pleca spre a înfrunta canicula de pe aerodrom.

A condus „K”-ul colonelul. Am înțeles că nu suporta să fie în tandem pe locul din spate al motocicletei, când intra în cazarmă, era un drept al lui, deși n-avea carnet de conducere. A oprit la comandament, unde nu era decât grupa operativă din punctul de comandă; „Dumnezeu”, alias comandantul, conducea zborul unei escadrale.

Am pornit pe jos prin iarba proaspăt cosită, care, în bătaia soarelui, emana un miros dulceag, plăcut, a fânului strâns de țărani pentru iarnă. Pe lângă stația „P-30”, către hangar, până la „zebră” scurtam mult drumul, care devenise sufocant din cauza căldurii, ce în ziua aceea ridicase mercurul termometrelor la peste 32° C.

La capătul pistei, am așteptat o patrulă ce cobora pe pantă, timp în care, prietenul meu, a scos din buzunar niște bani, zicându-mi:

- Uite, partea mea pentru consumația de la Valerică.
- Nu-i cazul, ai fost invitatul meu, rându-l viitor...
- Te rog să-i iei. Fără comentarii.

Scurt ca la armată. Uitasem că omul avea concepții filo-germane, plătea consumația, nemțește.

A venit spre noi, trecând peste câmpul înmiresmat, mașina lui „Dumnezeu” care, bineînțeles, fusese înștiințat de prezența „eșalonului superior” pe domeniile sale.

S-au discutat problemele legate de venirea colonelului la noi – verificarea unor piloți în vederea trecerii pe alt tip de avion – treabă ce se va realiza în două-trei zile. Ambii au căzut de acord asupra celor în cauză și au stabilit programul. Apoi, cel sosit, s-a retras la odihnă, nu înainte de a-mi spune dorința lui de a avea și o ședință de vânatoare, în care scop își adusese o piesă rară, căutată de mulți din suita Dianei.

După isprăvirea treburilor, colonelului îi mai rămăsese o jumătate de zi liberă. „Trăiască libertatea!” mi-a spus și, fără a pierde vremea, iată-ne călare pe motocicletă, gonind spre sud, la Dunăre, pe o șosea plină de un strat gros de colb, în căutarea himerelor, pentru că eu nu speram să vânam ceva, chiar dacă el avea pușca aceea grozavă, ce-o ținea în tocul de piele agățat pe umăr.

Mergem să vânam păsări, fiind sezon, mai precis, el, să împuște ceva, căci pe mine nu mă prea atrăgeau asemenea îndeletniciri. Îmi era milă să iau viața unor vietăți nevinovate, ce, în fond, nu mă stinghereau în nici un fel!

O bătaie puternică pe umăr mă determină să pun o frână bruscă și să trag motocicletă pe dreapta.

– Ce s-a întâmplat? Încă n-am ajuns la Dunăre.

– Uită-te acolo, ce vezi?

– Păi, parcă-i niște stuf.

– Dar prin stufăriș?

– Apă, smârcuri, poate și păsări.

– Rațe. Ascultă ce fac.

Se auzea, într-adevăr, un măcăit, care lui îi plăcea grozav, de-i palpitau nările, ca lui Pluto, iar pe mine mă lăsa rece!

– Hai până acolo!

– Cu motorul?

– Ce dracu', pe jos! Și fii atent să nu le sperii!

– Ce trebuie să fac?

– Ține-te după mine și fără zgomot... Mergi tiptil și aplecat.

– De ce nu mersul piticului?

Ajunși la trestii, înaintăm pe furiș pe un fel de potecă bătătorită, care se sfârșea la marginea unei bălți. Calc auirea, îmi pierd un pantof, mă întind după el și cad în apă, așa îmbrăcat cum eram.

– Hopa, ofițerul! se amuză „eșalonul superior”, izbucnind într-un râs zgomotos, uitând unde se află și sperind rațele.

– Gata, aici am vânat, îl ironizez la rându-mi, ieșind din mocirlă, necăjit că îmi murdărisem bunătate de blue jeans, pe atunci o raritate, procurați din pachet, pe căi mai puțin accesibile.

– Până te usuci, facem o pândă, lăsăm păsările să se reîntoarcă la locul lor și să vezi atunci plească.

– Erau rațe? întreb neîncrezător, pentru că, de fapt, nici unul din noi nu le zărise, ci le auzisem măcăitul și fâlfăitul aripilor, când s-au speriat.

– Veritabile, sută la sută.

Am stat la pândă mai bine de două-trei ore. Mi-am uscat veșmintele, iar el a pândit; apoi ne-a luat somnul. Când, într-un târziu ne-am trezit, mai întâi el și pe urmă eu, era nervos, pufăia din țigările lui tari și urât mirositoare.

– Ei, s-au reîntors rățuștele?

– Ai răbdare, ce crezi, la vânătoare e ca la meci?

– Nici pomeneală, dar să stăm așa până ne crește barba?

– Unde găsim un vin bun? La o rață friptă merge un Cabernet sau Pinot noir...

– N-ai grijă, găsim în zonă; pe aici sunt producători de „buturugi”!

– Sst! Vin rațele, le auzi?

– Da. Sunt pe aproape!

– Uite-le, dom’le, uite-le lângă sălcii, le vezi?

– Parcă ar fi ceva.

– Hai acolo, ușurel!

– Mulțumesc, eu nu mai vin, aștept.

– Bine, mă duc singur; dă-mi pușca!

I-o dau. Pleacă. Intră în viteză, adică-n pas alergător, cu corpul într-o poziție caraghioasă, căci îl încurca burta cu cele două rânduri de șunci. Îmi venea să strig: „Avion inamic”, dar l-am iertat, căci reflexul militar i-ar fi dictat să se arunce la pământ.

A dispărut de mulțor între sălcii, după aprecierea mea ar fi fost cazul să aud împușcăturile, dar zic că, dacă

am venit la vânătoare, trebuie să fiu calm, îngăduitor, așa că aștept.

După un timp, aud două focuri de armă, trase aproape în același moment și o exclamație, care însemna victorie.

Fug spre locul crimei, bucuros nu pentru vânătoreea reușită, ci la gândul că, în sfârșit, vom pleca de acolo, mai ales că țânțarii nu ne-au menajat.

Îl văd pe amicul meu ieșind dintre sălcii! Jubila, ținând într-o mână pușca, fumegând încă, și-n cealaltă, nici mai mult nici mai puțin de patru păsări – spun păsări, deoarece nu aduceau a rațe sălbatice. Am pălit, amintindu-mi de vremea irosită de pomană.

– Uite, n-am stat degeaba, vezi ce rațe grase am împușcat?

– Grase, da, dar că-s rațe, mă cam îndoiesc.

– Vezi că rămâi așa; astea sunt o specie aparte, din cele nemțești.

– Ei, dacă-s de import?!

– Așa-i, acum gândește-te unde mergem să le prăjim.

– Nici o grijă!

Ne-am întors spre aerodrom și am oprind în comuna Deveselu, la un cetățean pe care-l cunoșteam de mult. Nu era acasă, un puști, curățel și cu sandale în picioare, din vecini, ne-a spus că „Nenea e peste drum, la cooperativă”. L-am trimis să-l cheme.

Am așteptat cu „rațele” frumos puse pe șaua motocicletei, iar pușca de vânătoare alături. Vânătorul își lăsase la vedere cartușiera și nu-și mai încăpea în piele. De la o vreme, am sesizat pe fețele trecătorilor un zâmbet suspect, care aducea a ironie, dacă nu a bătaie de joc. N-am spus nimic, dar am înțeles ce vânător am lângă mine.

Tocmai când intenționam să plecăm în altă parte, apare și săteanul. Oltean împământenit, om așezat, bun gospodar, familist, fire prietenoasă. Îl chema Nicola.

Fac prezentările și-i spun pentru ce am venit la el.

– Pofțiți, pofțiți în casă, dați-mi vânatul să-l duc neveste-mi.

I-am dat cele patru „rațe”. Același zâmbet ca al trecătorilor de pe uliță.

– Măi, nea Mărine, dar, un vin, găsim la dumneata?

– Vine băiatul, spuse el, făcând pe ospătarul.

Ne așezăm în curte, la o masă potrivită pentru noi, vine gazda cu o carafă plină ochi, ne toarnă-n căni vinul rubiniu, rece și gustos.

– Sănătate și numai bine!

– Să trăiți și mult noroc la vânătoare, data viitoare.

– Cum data viitoare? sare amicul meu.

– Păi alea nu-s rațe!

– Nu-s rațe? Dar le-ai dat nevestei tale să le frigă!

– I le-am dat pentru mâțe, nouă ne taie niște rațe de curte.

– Rațe de curte...

– Bune și astea, zic, și izbucnim cu toții în râs.

Curios din fire, ca urmare a felului meu de a fi, nu las nimic neelucidat și profitând de neatenția „eșalonului superior”, îl întreb pe nea Marin ce-au fost păsările alea vâdate, de-a săturat mâțele cu ele.

Răspunsul m-a dat gata; răposatele erau lișițe leșești.

În aviație, emoțiile nu dispar niciodată

Pentru zborul de noapte se luau măsuri speciale, mijloacele A.T.N.A. trebuiau să fie disponibile, balizajul electric asigurat în totalitate, iar cele două proiectoare, erau de neînlocuit. După instalarea startului, în amurg, se încercau aceste mijloace și o ultimă verificare se executa după lăsarea întunericului. Abia, când toate actele premergătoare se terminau, aprinderea la „zebră” a becului roșu, marca începerea zborului.

Pregătirea anterioară, dădea piloților, posibilitatea să ia cunoștință de tema pe care urmau s-o execute, la ce baremuri, cum trebuiau să procedeze în vreo situație sau alta, într-un cuvânt fiecare știa totul. Nu se admitea nici un compromis. Orice abatere de la disciplină putea atrage după sine declinul, pe care nu-l dorea nimeni.

Teamă de avion nu exista – altfel nu ne-am explica prezența în aviație – dar fiecare din noi, am simțit „ceva”, înaintea oricărei decolări pentru un zbor de noapte, mai ales în condiții meteo grele. Acest ceva nu se numea frică, ci o strângere de inimă, care apărea o clipă și se stingea pe parcurs, era un lucru firesc, omenesc, trăit de toți zburătorii. Apărea la urcarea în carlingă, când deveneai altul, pentru o secundă, două, trei. Te aducea la realitate așezarea în scaun, legarea chingilor parașutei, punerea contactelor la pornirea mașinii de zburat. Te liniștea treptat fosforescența alb-verzuie a aparatelor de bord. Uneori te liniștea tehnicul de lângă tine, care cu un sfat sau o părere ajuta mai mult ca oricând. Alții tăceau. De ce? Erau și ei sub imperiul emoției? Da, asta era, emoția și nimic altceva.

Orice om, este emotiv într-o măsură mai mare sau mai mică, piloții încadrându-se în ultima categorie. Problema este, când dispare emoția? După unii la urcarea în avion, după alții imediat ce ai decolat și bineînțeles ești la înălțimea de siguranță. Principalul că dispare atât la un zbor de zi, cât și la unul de noapte, când, urcat în carlingă vocea cam ștrangulată se aude la difuzorul din „zebră”:

- Permiteți rulajul pentru decolare.
- Permite rulajul și intrarea pe ax.

Asta era clipa cea mai dorită înaintea ridicării de la pământ, pentru executarea unei misiuni de noapte.

Știindu-te pe pista principală, cu vântul în față, orientat de zecile de becuri roșii, galbene, albe, ce formează balizajul, gata să-i dai drumul în neant, așteptând ordinul venit prin eter, sunt secunde ce par minute.

- Decolează!

Atunci, din instinct sau printr-un reflex, prezezi pe maneta de gaze spre înainte, lucrând adecvat cu manșa și palonierul, concentrat la maximum pentru a executa restul comenzilor, care compun decolarea unui avion supersonic, până ce lași totul în urmă și aștepti să se întâmple ceva. Dar nu se întâmplă nimic și abia atunci, așa cum zic mulți, te liniștești și-ți intri în formă.

– 108, control, spune la un moment dat conducătorul zborului.

- Aud bine, răspunde 108.
- Ești la 120 de casă.
- Confirm.

Am coborât din „zebră” și m-am dus la stație, unde, stând lângă operator, urmăream deplasarea lui 108 pe ecranul radarului. Exista și aici o derivație radio. Mi-am

pus-o la urechi, în așteptarea dialogului dintre pilot și navigatorul din P.C., privind pe tub, punctul luminiscent ce reprezenta avionul în zbor.

Ce-o fi făcând pilotul singur în înaltul cerului, în plin întuneric, ești tentat să te întrebi? Ei bine, de la bun început trebuie spus că nu e singur, toți, dar absolut toți cei ce asigură navigația, sunt alături de el pilotul, omul care face totul, inclusiv riscul (căci există un risc) pentru a se antrena și reuși să se perfecționeze ca interceptor de noapte. Zborurile anterioare, în D.C. cu instructorul îl ajută mult.

El știe la precizie ce are de făcut, și-a însușit tema la pregătirea misiunii, iar acum în aer, aplică teoria, acționând practic, așa cum este necesar, fără greș. A greși, înseamnă a-ți mări procentajul riscului, or nimeni nu dorește așa ceva. Unii, au riscat poate, fără rost și nu ne-a rămas decât amintirea lor. Nu s-a descurajat nimeni, am mers mai departe, atât cât se putea, eliminând riscul, socotindu-l un balast inutil. Oare așa să fie?

Tresar, când aud în căști:

– Gazul, 108?

– 1000!

– Unde te afli, știi?

Omul, pilotul, răspunde că știe, dar cere imediat o confirmare din partea P.C. (Punctul de comandă), care să-l liniștească, să-i calmeze nervii mult prea încordați. În zborul de noapte în condiții meteo grele, simte nevoia să schimbe o vorbă cu cei de jos, iar dacă n-o poate face – căci trebuie să fie disciplinat să nu vorbească fără rost – își spune sieși ce să facă pe mai departe, în respectarea schemei de zbor.

Alteori, fiind vânător-interceptor, nu are prea mult timp la dispoziție, trebuie să execute dirijarea celor din P.C., care-l conduc spre țintă, la interceptarea ei, de fapt scopul final al misiunii sale.

Noaptea, în grele, spargerea plafonului este o chestiune de timp, timp măsurat în secunde, când deasupra norilor e singur, învăluit în mantia întunericului. Sclipirea stelelor mii și mii, pe care nu stă să le numere sau să le admire, ar fi absurd, îi folosesc prin poziția lor, a celor pe care le știe de la orele de astronomie: Carul Mare, Mic, Calea Lactee. Se disting la înălțime mult mai clar decât la sol. Foarte bine, este în interesul și avantajul pilotului, dar nu-i de ajuns.

Zborul este condus de cei din P.C., care au un permanent contact cu pilotul, indicându-i ce direcție să ia după interceptare, ori să devină țintă pentru instruirea altui vânător.

Manevrele se succed cu repeziciune, pilotul este mereu în criză de timp, scurgerea acestuia și a gazului nu îl iartă. Aparatele de bord sunt prietenele lui, de care nu se poate despărți, iar dacă ar face-o ar greși mult și l-ar costa și mai mult. În condiții meteo grele, noaptea are nevoie de prietenia lor, mai mult ca oricând. Ce s-ar face el, pilotul, fără această prietenie? Probabil nu s-ar putea descurca deloc, indiferent de gradul de pregătire al fiecăruia.

Dacă spărgând în sus și-a dat întâlnire cu Luna, aceasta este ca o binefacere. Astrul care a fascinat secole omenirea, îl tulbură, dar în același timp îl și liniștește pe zburătorul solitar. Acum are sentimentul omului, care nu este singur în neant. Dar nici acesta nu poate ține mult,

deoarece urmează alte manevre menite să-l aducă din nou pe Pământ.

Până la o anumită distanță și înălțime, este condus de către navigatorul din punctul de comandă al bazei de decolare, însă pe măsură ce se apropie de casă, și-n special când nu mai are mult până la aterizare, trece pe canalul stației de radio al startului, fiind preluat în vederea dirijării, de către conducătorul zborului din „zebră”.

Acesta, direct răspunzător de acțiunile sale, pilot la rândul lui, procedează cu tact atunci când situația o cere și cu mult calm, pentru a impune același ritm celui care vine la aterizare.

Inițiativă tinerească

Locuințele cadrelor, indiferent de specialitate, erau amplasate aproape de aerodrom, într-o pădure nu prea deasă și nici prea mare, în care creșteau în sălbăticie stejari, salcâmi, arțari și, mai ales plop.

Nu lipseau, așadar, „escadrilele” de țânțari, formați pentru zborul de noapte și vai de aceia care nu aveau la fereastră vreo împletitură fină sau alte mijloace de protecție, căci, a doua zi dimineața, nu se puteau prezenta în fața frontului, la program în unitate, ori la câte o întâlnire galantă, seara în oraș.

Blocurile, frumos rânduite pe o parte și alta a arterei principale, ofereau ochilor o priveliște plăcută, atunci când, obosiți, ne întorceam acasă pentru odihnă și recreere.

Familiștii, în marea majoritate, se bucurau de multe privilegii, spre deosebire de burlacii nehotărâți sau

cavalerii tomnatici, căci era și din aceștia. Pe cei din prima categorie îi aștepta o masă caldă și un sprîț rece, vin negru de buturugă, procurat pe mai nimic, de la țărani din Deveselu ori Comanca. Apoi, momente de destindere conjugală, sau la club, unde se juca de regulă biliard, pariindu-se pe câte o bere, două, trei... Partidele se prelungeau până când șeful amintitului centru, „de cultură”, el însuși prieten bun cu Bachus, anunța „ora închiderii”.

Nu-mi plăcea la club, practic nu aveam ce face. Nu jucam biliard, iar puținele mese de șah erau monopolizate, fără drept de apel, de către unii veterani, ce pretindeau felurite competiții cu cupe câștigate, dar pe care nu le văzuse nimeni niciodată.

Îmi luam motocicletă – o amărâtă de K-175, cu doi iepurași montați pe rezervor – și plecam în oraș. Mulți făceau la fel, mai ales celibatarii, „plictisiți de moarte” la blocul și camera unde erau nevoiți să trăiască izolați, datorită unor anumite prejudecăți, ce sălășluiau în mica colonie.

În orașul învecinat Caracal, găseai câte ceva de făcut: vizionarea unui film, uneori a unui spectacol de teatru, cumpărături, plimbări în centru „pe farfurie” învârtindu-te până amețeai și, pentru revenire la normal, per-pedes pe strada Îngustă cunoscută de localnici drept strada Largă. Mai erau și alte minuni, la acea vreme, în oraș: morga pe strada Învierii, cimitirul pe Drumului Viilor (în înțeleșul celor vii), pușcăria pe strada Libertății, pompierii pe strada Focului. Unii – cei mai recent veniți în unitate – mergeau prin gară, unde „domnișoare” fel și chip, sperau, mai devreme ori mai târziu, la un mariaj, în cel mai ferice caz. Principalul era să treacă timpul, care,

de multe ori, mai ales toamna, era monoton și fără vreo perspectivă.

– Ce-ai făcut în târg? auzai la coborârea din autobuzul local, cu cap de linie la blocuri.

– Mai nimic!

– Atunci de ce te-ai dus?

– Așa, poate se întâmpla minunea cea mare!

– ?!

Vara, pădurea din jurul locuințelor, rezerva locuri destul de pitorești, unde puteai sta la umbra unui stejar rămuros, ori culege ciuperci comestibile, ce creșteau în voie după ploaie, sau împușca ciori, dacă aveai cu ce. Din păcate, alt vânat nu-ți sărea în cale.

Dar, vânătorii tot vânători, fie în zbor, fie la sol. La un moment dat, bieții iepurași păraseau liniștea pădurii, aventurându-se peste aerodrom. Atât le-a trebuit. Aici pândeau ochii atenți ai „braconierilor”, care, ademeneau cu farurile „trăgaciurilor” (autocamioane speciale folosite la tractarea avioanelor) și-i goneau pe pistă până le ieșea sufletul și de aici sfârșitul în frigări confecționate ad-hoc.

De bine, de rău, familiștii aveau de lucru pe lângă casă, sau pe lângă neveste, dar ce făceau cei ce locuiau în blocul burlacilor?

Ei, aici e aici! În camere suficient de „spațioase”, dar nu și confortabile, își duceau traiul și piloții ori tehnici de avion, celibatari. Majoritatea în serile ploioase de toamnă, citeau ori încercau s-o facă, în cazul că nu erau doborâți de Moș Ene, organizau câte o partidă în patru, pe sunători, iar alții, dormeau. Erau mulți restanțieri la somn, din vară, când făceau pe trubadurii pe sub

ferestre dosnice, iar dimineața nu mai dădeau pe acasă, ci „aterizau” direct pe aerodrom.

Câțiva, certați cu lenevia, în ciuda ploilor negre, mohorâte, se deplasau tainic în oraș, găsindu-și refugiu în locuri numai de ei știute, la câte „o piatră”, cum se obișnuia să se spună. Se mai schimba o vorbă de duh, se bea o cafea-două, se asculta muzică bună, la modă fiind Gloria Lasso, Rita Pavone, Harry Belafonte, și timpul trecea. Cei norocoși acceptau, fără a fi mofturoși, invitația gazdei de a rămâne peste noapte acolo „ca să nu-i ude ploaia pe piloți”.

Dar prea puțini erau acești privilegiați, invidiați de grosul trupelor, care-și trăiau veacul în bârlogul lupilor, alias blocul burlacilor din cartierul cu locuințele aviatorilor.

De necrezut, însă existau în rândul acestor locatari și băieți „cuminți”, ce-și procurau cărți interesante și citeau pe rupte. Nici tu biliard la club, nici tu un raid prin oraș sau o șuetă blondă, ci retrași, chiar misterioși. Amatori care să facă pe detectivii particulari, au apărut.

– Ce-o fi cu Mitică?

– Citește și stă acasă, răspunde cel interpelat.

– Bine, bine, dar nici după cărți nu se duce, întrebarea e, cine i le procură?

– Ei, aici e aici, vom vedea noi ce-i cu enigma asta!

Și s-au pus frații pe treabă. Prin nu știu ce mijloace, în orice caz nu din arsenalul lui Sherlock Holmes, au aflat că pustnicul nu era chiar așa de retras cum înșelau aparențelor. Bietul de el, nu reușea să citească toate cărțile pe care i le aduce, sub formă de împrumut, o fată brună, ce sosea cu autobuzul gară-blocuri, la vremea cinei.

„Detectivii” au depistat-o cât ai bate din palme, i-au luat urma și au văzut-o coborând printre primele din mașină. Apoi, fuga-fuga pe o potecă direct din șosea până la ușa secundară a blocului cu pricina. De aici, ia-o de unde nu-i! Neavând câine polițist la îndemână, au renunțat la urmărire, dar, analizând probabilitățile, au dedus că intrusa a dispărut în camera lui Mitică, care a luat-o sub aripa lui ocrotitoare de zburător.

Până la urmă, căsătoria cu bibliotecara voluntară a pus capăt acestui anonim și nimeni nu-și mai pierdea timpul pe la ușa altuia.

Iată că, într-una din zile un afiș cât roata carului, a fost fixat pe ușa clubului de la blocuri. Ce-o fi? Se dă ceva? Ne cheamă la lecții politice? se întrebau alarmate soțiile. Nimic din toate acestea! „Mare bal, mare, veniți cu mic cu mare, e mare sărbătoare!”. Așa suna afișul, scris cu litere de-o șchioapă.

Ce s-a întâmplat de era invitată toată lumea? Până atunci, se mai organizaseră baluri la club, având acces numai familiștii, cel mult o cumnată-două, fete mari, venite la rude, de la țară, în speranța unei căsătorii cu vreun aviator burlac, tolerat în sala de dans.

De obicei, burlacii se adunau la bufet, unde puteau bea în tihnă o bere sau „Cabernetul” acela, câștigat „cinstit”, pe pocher, la celula de alarmă. Dacă vreunul, ceva mai îndrăzneț, deschidea ușa și se furișa în sală, era imediat reperat, fixat de ochii soților geloși, urmărit în toate mișcărilor, până ce bietul om simțea că-i în colimator și ieșea pe unde intrase. Celibatarii, erau suspectați pentru anumite motive de către cei însurați, date fiind unele precedente, care au fost viu comentate atunci, nu acum, după atâția ani.

Afișul în cauză a fost scris frumos, în culori vii, țipătoare, încadrat de perechi de dansatori în ținută de gală, partenerele fiind blonde, asta așa, pentru a fi în ton cu moda zilei.

Când se organiza dans la blocuri, aceasta se realiza fără reclame prealabile, prin metoda „de la om la om”, ceva restrâns, sui generis: „noi, familiștii”.

Bastionul, era bine apărat, bărbații stăteau la creneluri și încă de departe cei necăsătoriți erau hăituiți, fără a putea careva să se laude cu vreo cucerire. Își apărau oamenii feuda, temându-se să nu se repete istoria, privind tendințele de infidelitate pe ici, pe colo.

De aceea, tinerii piloți și tehnici, administrativi și alții, citind afișul, au fost, dacă nu stupefiați, cel puțin mirați la cota cea mai înaltă.

Toată lumea aștepta ziua sau, mai precis, seara marelui „bal mare”, ca pe nu știi ce eveniment: se vorbea despre o surpriză, bufet bine asortat, tombolă... „Auzi dom'le, tombolă, ce-i aia?” se întrebau unii. Apoi, dansul inimioarelor, al domnișoarelor... „de unde domnișoare?” se întrebau alții, în feudă nu existau trufandale. ce se întâmplă, s-a întors lumea cu dosul în sus?

– Ce-o fi cu balul ăsta, în ziua respectivă nu-i nici o aniversare, nici o sărbătoare, e o sâmbătă obișnuită și atât.

– O fi vreun sfânt, veni o părere.

– Doar Sfântul Sisoe.

– E balul tineretului, după cum scrie în afiș.

– Care tineret?

– Cum care tineret? Al nostru, din unitate. De când sunt eu aici, observ că-i primul bal organizat de tineri. Până acum clubul era monopolizat de familiști, ca să nu

spun „bătrâni”. Tinerii în oraș, la „Casa Armatei”, parcă așa s-a spus, nu?

– A fost de mult.

– Da, atunci de ce nici un tânăr nu este văzut la celebrele serate dansante, sau, mai bine zis, dansante sărate.

– Măi, în fond, tu de partea cui ești? A noastră, ori a burlacilor?

– Eu sunt divorțat, deci neutru.

– Las' că te însor eu!

– C-o cumnată, nu?

– Ai ghicit, am trei, așa că poți să-ți alegi ce-ți place. Marfa a-ntâia, neamule!

– Vin toate trei la „Mare bal, mare?

– Știi că-i o idee? Dau un telefon la Videle și dacă le spun despre ce-i vorba, le avem aici cu patru zile înainte.

– Vreo soră n-ai? făcu o anumită aluzie un psișicher.

– Fii atent, că imediat miroși a mort, îți aplic una... îl aduse la tăcere pe infam, cel cu multe rubedenii la Videle.

În sfârșit, sosi, sâmbăta mare, (nu aceea dinaintea Paștelui, ci sâmbăta mult așteptată, cea cu balul). Programul, în unitate, s-a terminat cu câteva ore mai devreme, acei ce locuiau la blocuri plecând fără a mai servi masa, iar cei din oraș au intervenit la șeful spatelui, pentru un autobuz, cu plecarea de pe „farfurie”, din centru.

Erau deja orele înaintate, bufetul pe poziții, grătarul idem, orchestra își intrase în rol, băieții – amatori dintre militarii în termen – cântau cât puteau de frumos, stația de amplificare fiind dată la maximum, de se auzea cale de șapte sate, luminile ardeau în regim neeconomic...

(avea balta pește). Nimeni nu-și semnalase însă prezența, dar se știa că doamnele erau pe după perdele să vadă ce trebuie văzut, adică cine trece, cum este îmbrăcată Eleneasca, ce coafură și-a făcut Mazileasca, dacă are pantofi cui Protopopeasca... probleme feminine de când lumea!

Gheața au spart-o, cei sosiți cu autobuzul din oraș, de pe „farfurie”, un amestec de celibatari și însurăței fără copii, raport de forțe „jumi-juma”. Cei de după perdele și-au dat coate, bărbații au luat una mică, ca să-și facă curaj, iar doamnele, fierbându-și câte o cafea naturală, ca să prevină starea de somn, ce le-ar fi putut cuprinde la un moment dat, în timpul balului.

Încet, încet, ocolind pe după blocuri, veteranii clubului se deplasează, simandicoși și gravi, spre sediul cultural, pentru a-și face rost de locuri, bineînțeles, lângă orchestră, sau cât mai departe, cum se cuvenea, după grade și funcții.

Dar ce făceau cei de la blocul burlacilor, care lansaseră cuvântul de ordine „dunga va fi dungă” la pantaloni? Nici o mișcare... tocmai ei să nu participe? Doar n-or fi stând și ei pe la geamuri? (unii nu aveau perdele) sau își lustruiau nasturii la uniforme; asta se practica în școala militară!

Claxonul unei mașini, mult prea strident, atrage atenția și privirea tuturor burlacilor, spre artera principală; un al doilea autobuz, despre care nu se dețineau informații, trece, mergând încet, spre stația terminus: „Clubul Aviatorilor”.

Se disting chipuri de fete blonde, brune, ondulate, tunse scurt, în uniforme școlare sau rochițe de împrumut, fete tinere, drăgălașe, suave, dulci, eleve de la Liceul Agricol,

dintre cele ce ne ovaționaseră când sărisem cu parașuta, astă-primăvară.

Burlacii și cavalerii tomnatici le-au reperat, când autobuzul a trecut prin dreptul blocului lor și, ca la comandă, izolat ori în grupuri, au ieșit din bârlog, luând cap-compas clubul.

Aceasta era, deci, surpriza marelui bal, mare. O treabă gândită în cadrul unui comitet de organizare, urmărindu-se bifarea, undeva, a unei inițiative tinerești.

Nici n-au apucat fetele și corpul didactic să coboare, că tinerii zburători și nezburători, dar toți aviatori, au început să-și facă de lucru prin imediata apropiere a domnișoarelor, fiecare încercând să depisteze vreo cunoștință, sau, galanți, să ajute la coborârea din mijlocul de transport în comun.

Burlacii, cei tineri dădeau târcoale frumoaselor de vârsta lor, iar cavalerii tomnatici atacau pe flancuri și la joasă înălțime escorta fetelor, în persoana distinselor profesoare, respectiv sfioaselor văduvioare.

Dar, aproape toți, stăteau pe afară și mai nimeni înăuntrul sălii de dans, frumos gătită, cu ghirlande din hârtie colorată, lampioane chinezești, crenguțe proaspete de stejar, mă rog, după gustul membrilor comitetului. Noroc de o aversă locală de ploaie, de care în acel an n-am dus lipsă, ce i-a determinat să intre în clădire, iar cei întârziți să grăbească pasul.

Lumini, muzică, antren, bună dispoziție; tineretul predomina, schimbându-se raportul de forțe – perechile dansau în acordurile prelungitelor tangouri, iar obișnuiții sălii de dans de la club, nu mai aveau temeri și nu-și așteptau privirile suspicioase, în stânga și în dreapta, nemaifiind cazul.

Buna dispoziție s-a extins atunci când solistul vocal al orchestrei, la terminarea primului dans ce ținuse cam o oră, a anunțat: „Toată lumea la bufet, la o bere și-un cotlet”.

Aplicații de toamnă

Aplicații de toamnă... Aceasta însemna angrenarea Regimentului 91 Aviație de Vânătoare, la o gamă largă de exerciții, ce aveau loc cu participarea mai multor subunități.

Uneori nu lipseau parașutiștii care, își etalau metodele specifice în ceea ce privește infiltrarea în cazarmă până la P.C., ori biroul comandantului. Vârau plicul buclucaș pe sub ușă, apoi se prezentau celor în drept, își declinau calitatea, vizau ordinele de serviciu și plecau cu satisfacția datoriei împlinite. După care începea dansul: se căutau vinovații! Unde a fost vigilența? Cum de ne-au păcălit intrușii la noi acasă? Critici aspre, autocritici ponderate, măsuri pentru viitor etc.

În cadrul aplicațiilor zburau intens escadrilele, în toate condițiile, atât ziua cât și noaptea. Atunci când aerodromul era „distrus” „MIG”-urile 15 erau dispersate pe aerodromul de rezervă, pista naturală, corturi, privațiuni de tot felul, cum se numesc greutățile prin armată. Dar era frumos! Se ieșea din mediul unității în care, același decor uneori te plectisea.

Greul dispersării pe aerodromul de rezervă îi revenea unității de spate, care organiza trenul regimentar, mașini pentru transportul materialelor, cisterne de alimentare, mijloacele A.T.N.A., alimente

și câte și mai câte. Se cerea organizare. Intra în funcțiune un plan dinainte întocmit, aprobat de cei care erau îndreptățiți s-o facă și executat de la cel mai mare, până la cel mai mic.

Ajunse la destinație, subunitățile trebuiau ca în câteva ore să asigure disponibilitatea terenului de zbor, să amenajeze corturile de campanie, paza și alte probleme gospodărești.

Balizajul de zi, odată amplasat pe câmpul fixat drept aerodrom ocazional, se instala și „zebra”, ceva mai mică decât surata ei din unitate, așteptându-se apoi sosirea primelor avioane.

Acestea nu întârziu să apară, venind în zbor pe formații de patrule; tot așa treceau la verticală, se desfășurau în evantai și aterizau eșalonat, unul după celălalt.

Aterizarea pe iarbă implica un oarecare risc datorat vitezei de aterizare pe un teren necunoscut, precum și a denivelărilor existente la tot pasul. Unii piloți așezau avionul frumos pe iarbă, alții îl trânteau ca în școala militară de aviație; se mai intra și-n stegulețele ce reprezentau balizajul, dar nu se înregistra nici un eveniment negativ.

În acele zile, conducătorul de zbor din zebra, avea la rândul lui, de lucru:

– 330 (nr. avionului), pune motor, ești prea departe, nu prinzi terenul.

– Recepționat!

– 321, ratează, ai înălțime mare!

– Fac o glisadă și intru cum trebuie!

– Da, intri exact în cireada de vite; execută ratarea și vino normal. La lizieră să ai zece metri!

– Înțeles!

– 2766, păstrează distanța față de 498, vreți să vă pupați?

– Nu mă interesează tipul?

– Vorbiți prea mult și inutil, interveni comandantul escadrilei, ce era și el în zbor, pe latura mare a turului de pistă.

– Ce faci 498? Ce-i înclinarea asta!

– Intru în ax.

– ?!

– Adică, să intru pe axul „pistei”.

– Așa mai merge.

După aterizarea primei patrule și a dublei în care se afla comandantul subunității și loțiitorul lui, avioanele trăgeau din greu, cu motoarele ambalate, pe un teren moale. Roțile se înfundau, iar la scoatere mai toate intrau în piruetă pe un plan sau altul. Nu se întâmpla nimic grav și până la urmă, cu ajutorul servanților erau duse și parcate la demarcația albă ce reprezenta linia de avioane.

Urmau celelalte patrule ce erau planificate să aterizeze pe aerodromul de rezervă. Ele veneau în șir indian, nu pentru a crea impresie, căci nu aveam spectatori, ci pur și simplu pentru a realiza un interval de timp între aterizări, necesar rulării și degajării, după contactul cu solul.

Câmp deschis. Nici o așezare omenească prin împrejurimi, satul cel mai apropiat fiind la 5-6 kilometri. Soare călduț de toamnă, fără vreo adiere de vânt. se putea face plajă ori sta tolănit în iarbă, într-o prelungită și plăcută letargie. Câmpia nu era aceeași cu aerodromul nostru. Avea ceva sălbatic, totul aducând a prerie. Întâlneai scaieți la tot pasul, dar aproape nici o floare,

așa cum erau la noi. Cu toate acestea ceva te liniștea; probabil cântecul pitpalacilor sau al ciocârlilor.

Program de voie, căci practic piloții nu aveau ce face. Treaba lor, era să decoleze și să aterizeze, după îndeplinirea misiunilor de zbor. Zbor de antrenament în formații strânse, de luptă, precum și raiduri la distanțe nu prea mari. Se improvizau apoi lupte aeriene individuale, pe celule ori patrule, care se executau la peste 4000 de metri. Ce păcat că acrobațiile nu se vedeau bine de jos, din cauza înălțimii prea mare!

Popota era instalată pe o latură a izlazului, sub un cort imens, în care se aflau rânduite mese și bănci. „Stelele” serveau masa de prânz, mâncare caldă, de cazan preparată pe pirostriei, dar gustoasă și bogată în vitamine.

Pentr-un moment, băieții erau bucuroși că se aflau în campanie, la aer curat. Dispăruse disputa dintre fumători și nefumători, fiindcă acum se fuma afară. Toți se gândeau însă, ce vor face în timpul nopții, dacă îi vor ataca țânțarii?! Aceștia ne-au ocolit, însă lupte aprige s-au dat cu niște escadrile de tăuni, care intrau cu nerușinare pe sub corturi și-și făceau de cap. S-a încercat un insecticid procurat de la punctul sanitar. Zburătoarele se îndepărtau, dar nici în cort nu se mai putea dormi. Abia a doua zi ne-am dat seama că insectele proveneau de la cirezile de vite ce, în timpul nopții invadaseră tabăra. De fapt, noi am fost cei care, le ocupasem – chiar și temporar – terenul de pășunat.

Escadrila întâi, a stat la bază.

Avioanele „MIG”-19 PM, aveau nevoie de o pistă betonată cu o lungime de cel puțin 1800 metri. Ele nu puteau folosi un teren cu iarbă, de genul celui de rezervă. Așa că au rămas „acasă” împreună cu toată deservirea.

Zborurile pe care piloții subunității le executau, erau cele de rutină, cu decolări, goana după ținte, interceptări și aterizări. Ineditul l-a constituit câte un raid până la alte unități de aviație, cu aterizare pe aerodrom străin. După alimentarea avioanelor, dar și a piloților, dacă-i prindea acolo ora mesei, revenirea la bază era o problemă de minute. Până la urmă s-a renunțat la sistem, considerându-se că se pierdea vremea degeaba, știindu-se că această escadrilă avea o existență bine definită: interceptare și doborârea țintelor aeriene ziua și noaptea, indiferent de condițiile meteorologice.

Aplicațiile de toamnă erau complicate numai la alte arme. În aviație apăreau mici neajunsuri de ordin administrativ, înlăturate imediat. Nu se punea problema de a te căli, stând zile în șir și de multe ori fără rost, pe coclauri. Odată realizată dispersarea pe aerodromul de rezervă, a câtorva „MIG”-uri 15, obținându-se aterizări și decolări pe iarbă, precum și jocul de-a vacanța, cu camping și altele, se ordona reîntoarcerea avioanelor pe calea aerului, iar a trenul regimentar pe drumul prăfuit și plin de gropi.

Dacă se întâmpla să cadă câteva ploi, praful devenea în scurt timp o clisă lipicioasă, ce-ți scotea încălțările din picioare. Se mai împotmoleau și mijloacele de transport, așa cum de fapt s-a și petrecut, iar oamenii erau nevoiți să lase rușinea de-o parte, apelând la tractoarele unităților agricole din zonă. Intrarea pe poarta cazarmii a tractoarelor, a dezinformat forțele albastre, care au crezut că regimentul de aviație s-a reprofilat, în regiment de tancuri.

Dispersarea se ordona în ultima parte a aplicațiilor, după ce arbitrii bifau restul punctelor în carnetele lor de

buzunar. Bineînțeles că pe prim plan figura stabilirea capacității de luptă a piloților, raportată la tehnica de luptă din dotarea fiecărei subunități zburătoare. Orice aplicație trebuia să „iasă” bine și de aceea comandanții de escadrile foloseau potențialul uman de elită, pentru a evita vreun compromis. Când se mai întâmpla câte-o dandana pe plan local, conflictul se rezolva pe loc. Acum erau prea mulți ochi și prea multe urechi, care vedeau ce nu trebuiau să vadă și auzeau ce nu era de auzit. Deci, zburau mai intens comandanții de patrule, piloții majori și cei care nu ridicaseră probleme pe parcursul pregătirii; o ultimă categorie care, primiseră repetate lovituri sub centură erau folosiți ca delegați pe lângă subunitățile de spate, funcție înființată ad-hoc. Nu se supăra nimeni, căci arbitrii închideau câte un ochi, și toată lumea era împăcată, deoarece se evitau surprizele neplăcute ce puteau genera evenimente de zbor.

Temele pentru piloți erau de regulă cunoscute, căci mulți zburaseră după schema respectivă și mai înainte, la alte aplicații; se schimbau pe ici-colo unele repere ori datele de navigație. Existau și scheme noi cărora li se acorda atenția cuvenită. În asemenea cazuri, se făcea pregătirea anterioară zborurilor, mai ales atunci când urma să se zboare în condiții meteo grele ziua.

Interceptorii, indiferent de condiții erau cei mai bine pregătiți, căci se știa că în aviație se greșește o singură dată. Cine nu respecta principiul, era un om pierdut! Interceptorii deci, puteau să îndeplinească misiuni complicate, la înălțimi ori distanțe mari și nu rare au fost cazurile când avioanele se întorceau acasă cu rezervoarele aproape goale. Economie prost înțeleasă din partea unora sau risc nemăsurat? Ce s-ar fi întâmplat

dacă aerodromul de pe care avioanele decolaseră, nu le putea primi la aterizare dintr-un motiv sau altul?!...

Aplicații de toamnă, cu răspunderi pentru fiecare: piloți, navigatori din P.C., conducători de zbor, operatori de stație, arbitrii, cu toții fiind pătrunși de importanța evenimentului.

Unii, îmi amintesc, nu se împăcau cu ideea arbitrajelor. Se auzeau voci: „Ce-i cu jandarmii ăștia lângă noi, în spatele nostru? Nu prezentăm garanții? Ba da! Dar atunci?” Întrebări, răspunsuri și mai puține explicații. Nu se știa care era rostul arbitrilor pe timpul desfășurării aplicației de aviație. Cei cărora nu le convenea prezența acestora nu spuneau nimic pe căi oficiale, iar acei care mai știau câte ceva, tăceau ori se justificau prin „sunt prea mic ca să ridic problema în fața gradelor mari!?”. Asta atunci. Acum?

Acum, se cunoaște de către toată lumea, că ofițerii ce participă la aplicațiile de aviație în funcția de arbitri, au roluri bine definite: de a contribui la buna desfășurare a etapelor aplicațiilor, de a orienta și sprijini concret derularea fazelor acestora, obținerea datelor pentru analize și concluzii. Și, în final, propunerile comandanților direcți pentru înlăturarea lipsurilor constatate, spre o mai bună organizare a pregătirii de luptă în zbor.

Ultima decolare

M-am bucurat mult când un vechi prieten, căpitanul Radu Ciofu, a venit în unitatea noastră, transferat în interes de serviciu. Fusese promovată și urma să îndepli-

nească o funcție de comandă, alături de maiorul Sandu, căpitanul Tache Dumitru și căpitanul Ioan Baba.

Împreună, am început aviația prin 1949, când eram foarte tineri, nu aveam mai mult de 17 ani. Planorismul l-am făcut amândoi la școala de zbor din Iași, apoi zborul cu motor la Stejnic – Ploiești, unde ne crescuse aripi. Tot la Stejnic, i-am fost un fel de confident, fiind singurul care știam de prietenia lui cu Silvia Grumeza, elevă pilot.

Apoi fiecare cu destinul său. După ce am fost un timp alături și la bine și la rău, prin diferite unități, formându-ne ca piloți, ne-am despărțit. Așa că, fără vrerea noastră, uitând poate că mai existăm, atunci când ne-am reîntâlnit în „Air Force” maturizați și coți la minte, primul lucru pe care l-am făcut a fost să depănăm ghemul amintirilor.

Spovedaniile au avut un cadru sincer, fiecare trecusem prin multe greutăți, atunci când, încă tineri, luasem „taurul de coarne” și, fără a fi toreadori, l-am trântit bine de pământ, punând piciorul pe el. Radu, ca și mine, avusese de luptat cu unele prejudecăți ale vremii, inerente poate, atunci când dai din coate pentru a-ți face loc în viață, fără alt ajutor, decât propriile-ți forțe. Mi-a povestit multe, câte-n lună și-n stele, în graiul lui moldovenesc, și-mi făcea plăcere să-l ascult. La rândul meu, i-am relatat despre mine. El, însă, evita să răspundă la o singură întrebare: ce se făcuse Silvia, prietena lui din tinerețe?

Abia mai târziu, făcându-i o vizită și găsimdu-l singur (soția plecase la părinți) printre altele, i-am pus întrebarea. După un moment de ezitare, mi-a spus că o pierduse pentru totdeauna: Silvia s-a sinucis, cu ani în urmă. De ce? Pentru cine? Nu am insistat, văzându-i

ochii înlăcrimați și am înțeles că deschisese o rană veche.

Cândva, o iubise mult, de asta sunt sigur. Am fost atâta vreme cu ei, încât cunoșteam bine sentimentele prietenului meu.

O dată cu trecerea timpului și scurgerea anilor, uitarea șterge aproape totul, indiferent ce s-a petrecut în viața unui om. E un fapt pozitiv, căci ce s-ar întâmpla altfel? Viața trebuie să meargă înainte. Dar, în cazul de față nu-mi puteam explica tăcerea lui Radu față de mine, cu atât mai mult cu cât îi fusese confident și făcusem parte la un moment dat, din același anturaj. De ce nu-mi spusese tristul eveniment din prima zi, a revederii noastre. Uitase că am fost buni prieteni? Puțin probabil! Mi-am propus să mai readuc subiectul în discuție, folosind vreo împrejurare prielnică, dar n-am mai apucat s-o fac, deoarece fatalitatea s-a produs.

În dimineața aceea, Radu decolase cu un „MIG”-15, pentru a face un zbor de antrenament. Nimic nu lăsase să se întrevadă că era ultima lui decolare, că plecase la un drum fără întoarcere. Venise bine dispus la program, făcuse chiar câteva glume cu colegii din grupa de comandă, îi oferise, la urcarea în avion, un pachet de țigări tehnicului, „ține-l până mă întorc!” executase încercarea motorului la cale și semnase în carnetul de bord.

A rulat spre pistă, a așteptat cuminte aterizarea unei duble și, numai după ce conducătorul zborului i-a permis înscrierea pe axul pistei, a intrat pentru decolare. Cu motorul în plin, s-a desprins corect de la sol, într-o pantă de urcare normală.

La circa 200 – 300 metri înălțime, după cum au relatat ulterior martorii oculari, avionul a fost văzut coborând brusc și realizând o aterizare forțată, în linie dreaptă.

Cei care au ajuns, după un timp, la fața locului, au găsit reactorul „pus pe burtă”, fără trenul de aterizare scos și nici deteriorări vizibile. Pilotul stătea în scaun cu fruntea pe tabloul de bord, părând că doarme. Când cineva a reușit să spargă cupola cabinei de pilotaj, dându-și seama că o explozie părea iminentă, dar care până la urmă nu s-a produs, Radu a continuat să rămână nemișcat. Scos din carlingă și dus la o distanță de siguranță, oamenii și-au dat seama că trecuse în neființă.

Bietul de el! Fusesse conștient până în ultima clipă, pentru că altfel nu se explica punerea avionului în panta de coborâre, când se oprise motorul, cât și aterizarea în linie dreaptă peste arătură, apoi închiderea carburantului și tăierea contactului, întocmai cum prevăd instrucțiunile.

Ce se întâmplase? Cercetările au stabilit că o paletă de la rotorul turbinei a cedat, ieșind din locul ei, deteriorând alte palete, care, ajungând în ajutorul reactiv, au tăiat câteva conducte, permițând gazelor de la motor să pătrundă în cabină, asfixiindu-l și, deci, curmând viața pilotului.

L-am pierdut, la rândul meu, pe unul dintre prietenii cu care începusem aviația. O meserie deloc ușoară, pentru care merită să trăiești!

Radu ar fi vrut să respecte această maximă, însă destinul, soarta a decis altfel. Steaua lui, ce abia licărise la început, strălucitoare pe parcursul activității, s-a stins devreme, mult prea devreme!

Ar fi fost drept să-și trăiască viața, să se bucure din plin de ea și de roadele muncii sale, să guste din fericirea de a fi tată.

L-am plâns toți, cei care l-am cunoscut și iubit!

Ce păcat, nu i-a rămas decât amintirea. Cât de crudă poate fi forța sau voința supranaturală despre care misticii cred că hotărăște tot ceea ce se petrece în viață!

Ziua ninge, noaptea ninge...

„Ziua ninge, noaptea ninge, dimineața ninge iară...”

Așa a nins în iarna aceea peste aerodrom. Fulgi mari, jucăuși, au căzut ore în șir, acoperind totul cu o mantie imaculată, stratul de zăpadă crescând continuu.

Când am ieșit din casă, decorul monoton și trist, al unei toamne mult prelungite, era înlocuit cu un peisaj de neuitat. Peste tot, albul îți lua ochii: blocurile, pădurea, câmpiile din jur, erau acoperite cu un omăt pufos, iar un aer primenit și tăios, te lovea peste obraji.

M-am întâlnit pe drumul spre unitate, cu ceilalți locatari; fiecare se bucura în felul lui, dar toți aveau în priviri străluciri stranii. Ne-am înșirat apoi pe poteca îngustă, tăind câmpul care ne despărțea de cazarmă.

Continua să ningă. Cernea cerul printr-o sită ruptă, milioane de fulgi! În câteva minute eram albi de nea. M-am uitat în sus, dar n-am putut privi decât o clipă-două, pleoapele-mi fiind închise de fluturi mari și reci, în timp ce nările adulsecau aerul proaspăt, sănătos.

În unitate, echipe de ostași făcuseră deja pârtii, degajând căile de acces spre clădiri și hangar. Mașinile care plecaseră dis-de-dimineată pentru a aduce cadrele

din oraș, nu sosiseră. Peste întreaga așezare dăinuia liniștea, o liniște nepoluată de nici un zgomot. Alb peste tot. Ce splendoare!

Cei de la escadrile fuseseră imobilizați pur și simplu. Echipa de alarmă bătea pasul pe loc. A intrat în alertă plutonul aerodromuri, care se deplasase pe teren, cu toate utilajele necesare acțiunii de dezăpezire.

Pe prim plan figura curățarea pistei de zbor, a bretelelor de rulaj, a planșeului din fața celulei de alarmă, și a avioanelor, care abia se mai vedeau. Era multă treabă. Comandamentul constituit ad-hoc, a întocmit un plan, care prevedea acțiuni continue, zi și noapte, la lumina proiectoarelor. Începea bătălia cu troienele, cu viscolul și gerul.

Greul s-a resimțit la înlăturarea tonelor de zăpadă ce acoperiseră terenul de zbor. Utilajele s-au dovedit a fi insuficiente, așa că, au necesitat forțe umane. S-a apelat la restul unităților militare din garnizoană, care împreună cu efectivele de militari aviatori, au reușit, lucrând cu lopețile, să curețe stratul de nea, ce în unele locuri depășise un metru.

Zborul a fost întrerupt în perioada aceea, timp de aproape două săptămâni. Iarna se dezlănțuise din plin și nu ierta nimic.

Din motive operative, celula de alarmă necesita să fie disponibilă la zbor, în cel mai scurt timp. În acest scop s-a dezăpezit locul de staționare al celor două „MIG”-uri 19, calea de rulaj și partea stângă a pistei, după care s-a curățat și cealaltă parte. Efortul a fost maxim, oamenii au executat ordinul, și nimeni nu s-a eschivat de această imensă muncă, pe o vreme deosebit de friguroasă. Unii s-au îmbolnăvit, alții le-au luat imediat locul. Eroism?

Nu! Pur și simplu înțelegerea situației ivite, la un moment dat, independent de voința noastră.

Mare a fost bucuria tuturor când, într-o bună dimineață, s-a auzit zgomotul motoarelor avioanelor ce erau verificate la escadrile, de către personalul tehnic.

Apoi, un avion „MIG”-15 de dublă comandă, a încercat să decoleze. Nu a reușit să se desprindă de la sol, din cauza zăpezii viscolite. Piloții nu au insistat, gândindu-se la riscul ieșirii din pistă. Au rulat spre start, așteptând nivelarea cu caterpilarele.

A doua încercare a reușit în condițiuni satisfăcătoare, decolarea având loc în dreptul bretelei a doua. Am răsuflat ușurați când am văzut că „MIG”-ul executa un palier lung și o pantă de urcare lină, până la înscrierea în primul viraj al turului de pistă.

Avionul era în panta de coborâre, când s-a observat lipsa salvării de la pistă. Conducătorul de zbor, a ordonat un nou tur de pistă și evoluții în zona aerodromului, până ce s-a urgentat la garaj, trimiterea ambulanței. Cineva, a luat-o atunci pe cocoasă, pentru această neglijență, căci cine știe ce se putea întâmpla cu avionul la aterizare pe zăpadă și ghețuș.

Contactul cu solul ne-a făcut să fim cu sufletul la gură, cum se spune prin popor. Am văzut dubla venind frumos pe panta de coborâre, dirijată cu competență din „zebră”, însă la impactul cu terenul înzăpezit, roțile principale s-au înfundat, jamba din față fiind mult solicitată, iar avionul ridicând coada în sus a fost gata-gata să înregistreze un eveniment de zbor.

S-a continuat curățirea zăpezii care încetase să cadă, dar a început să bată vântul și de aici viscolul. Tot ce fusese dat la o parte era acum adus la loc. Noroc, că

vifornița n-a ținut prea mult, astfel că până la urmă s-a reușit să se obțină o pistă corespunzătoare.

La escadrile, omățul își făcuse de cap. Avioanele erau troienite, iar lăzile cu scule nu se mai vedeau. Și aici, munca depusă a fost imensă. Oamenii au înlăturat neaua cu lopețile, metru cu metru, neavând cum intra cu utilajele de dezăpezire, printre avioane.

După ce toată această acțiune s-a terminat, pista avea pe ambele părți munți de zăpadă, iar la linie, avioanele stăteau cuminiți, în stare de disponibilitate, între nămeții înalți până la doi-trei metri.

Au urmat zile geroase de iarnă, cu un soare îndepărtat, ale cărui raze se strecurau cu greutate printre spărturile norilor. Barometrele indicau timp frumos, cu cer senin care permitea reînceperea activității de zbor.

Pe vremurile nu prea îndepărtate, avioanelor li se montau schiuri la roți și bechie, decolarea și aterizarea se făcea pe zăpadă fără probleme deosebite. Nu era nevoie de atâta consum de energie pentru înlăturarea ei. Iarna se zbura mai puțin, comparativ cu sezonul cald, dar se zbura. Când condițiile meteorologice vitrege nu permiteau activități, avioanele erau adăpostite în hangare, așteptându-se zile prielnice.

Reactoarelor trebuie însă să li se asigure pista și nu oricum, ci curățată bine, până la beton. Apoi pe toată durata iernii, întreținerea ei dădea de lucru plutonului aerodromuri, direct răspunzător de acest aspect.

„MIG”-ul 19 era un avion puternic. Cele două motoare îi asigurau viteza necesară, dar și acest tip de avion se putea împotmoli cu roțile în zăpadă, după aterizare, dacă pista nu era degajată. Așa se explică, că personalul, a muncit cu râvnă, pentru începerea activității. Erau alocate

ore de zbor și iarna, nu cu țârâita, ci în număr suficient, ca să se asigure menținerea antrenamentului piloților. Nu existau simulatoare moderne ca acum și chiar dacă ar fi existat, orele de zbor pe aeronavă rămâneau ore de zbor. Simulatorul la sol e una, antrenamentul în zbor e alta. Asta ar trebui s-o știe toată lumea!

Decolarea unui „MIG”-19, iarna, cu forțaj, îi tulbură pe cei care erau martori muți a acestei evoluții spectaculoase. Stratul subțire de nea, spulberat de jetul motoarelor până la depărtări apreciabile în urmă, crea impresia unor furtuni de zăpadă, undeva pe crestele munților, ori avalanșe tumultuoase în căderea lor amețitoare. Privit de departe, avionul și spectrul său din coadă, lăsa să se creadă că o nălucă invadase aerodromul în goana ei spre necunoscut. După aceea, odată cu dispariția nălucii în înălțimi, se așternea liniștea nemărginită peste câmpul alb, imaculat și înghețat, unde stăpânea în continuare „Doamna iarnă”.

Alarmă de gradul I

Un ger cumplit s-a abătut peste aerodrom și câmpurile din jur, până hăt departe, unde nu ajungeau privirile. Cerul fusese senin ziua, iar acum spre seară, un soare roșiatic care apunea, lăsa impresia unui incendiu stins, a unei flăcări irosite în zadar.

Când eram mic, mi s-a spus că iarna, dacă „se uită soarele înapoi”, noaptea care urmează va fi nemaipomenit de geroasă. Mi-am amintit aceasta privind pe una din ferestrele barăcii de alarmă, apusul acela înghețat de soare.

Îmi era frig, gândindu-mă cât de reci erau sobele la blocuri în care pâlpâia câte un foc anemic, lemnele ude ce stătuseră în ploaie o toamnă întregă ar fi scos fum și un fâsâit enervant, numai căldură nu.

– Rămân noaptea asta la voi, vă țin de urât în alarmă, mai bine aici decât să îngheț de frig acasă, la blocuri. Cel puțin aveți căldură, că duduie soba de poți să stai în cămașă.

– Dacă vrei să faci o noapte albă, cu noi, bucuroși de oaspeți, doar că există un dar, sublinie comandantul patrului din noaptea aceea, căpitanul Gheorghe Brișcă.

– Da, ce anume? Accept și un dar, numai să mă primiți.

– Nu-i confort ca la hotel, însă-i cald, ciugul găsim, facem o partidă de domino, organizăm câte un cart la dormiț, dar...

– Hai omule, spune odată.

– Te costă o masă, ca aia de la Valerică. Am auzit că s-au consumat rarități și așa mai departe... pui de baltă...

– Ah, dacă-i vorba de asta, nu-i decât o singură problemă: a înghețat apa din lac și nu-i materie primă.

– Aștept până la primăvară nu-ți face griji!

– Nu-mi fac, zic și izbucnim cu toții în râs, amintindu-ne de pățania cu broaștele, mâncate pe post de șnițele.

Gheorghe, era un om blajin, nu se supăra niciodată, nimeni nu l-a văzut nervos peste măsură, iar în raporturile cu subordonații nu i se putea imputa ceva negativ. O singură dată s-a enervat pe un anonim, care i-a „împrumutat” motocicleta „Jawa” la care ținea aproape ca și la avion.

Îl iritase gestul în sine, de a-i fi luat un bun ce-i aparținea fără a i-l cere în prealabil, dar nici atunci nu procedase ca alții, exprimându-se urât. În zbor nu existau

probleme pe care să nu le rezolve, cu condiția ca acestea să depindă de capacitatea și inteligența lui. Nu-și putea permite să greșescă „oltenii nu greșesc” – zicea, căci, așa cum m-am convins și în noaptea aceea, totul trebuia „să iasă șnur”.

Când executa serviciul de alarmă la celulă și prin funcția sa de comandant de patrulă îi reveneau o seamă de responsabilități, își intra în rol, printr-o formă atât de stilată, încât îți era mai mare dragul să colaborezi cu el.

Stând împreună cu întreaga echipă ce asigura gradul II, l-am putut observa pe Brișcă, cum își împărțea timpul între verificarea mijloacelor și asigurarea condițiilor de lucru la o eventuală alarmă reală. Refuza procedura unora „las’ că merge” și acorda atenție celui mai mic amănunt. Putea fi socotit ca tipicar, dar nu era. Meticulozitatea lui o justifica prin faptul că se lucra „nu ca la CFR, ci ca la aviație unde nu se admitea că pierzi trenul”.

– Hai să mergem să vedem balizajul pentru noapte, zicea, dar în realitate îl verifica total. Nu-i lăsa în pace pe cei de la A.T.N.A. care răspundeau de asigurarea tehnică a navigației aeriene. Stațiile de radio în special, le pretindea perfecte, fără drept de apel.

– Nu-mi gălesc casca de zbor, zise coechipierul său din seara aceea.

– Dar capul îl ai cu tine?

– Pe umeri!

– Ia trăgaciul, du-te repede până la escadrilă și vino cu cască „gură cască”; nu poți face alarmă în „capul gol”.

Pe tehnici nu-i slăbea o clipă:

– V-ați verificat avioanele? Mașina APA-2? N-am văzut scările la avioane. De ce? Unde-s?

– În lada cu scule, sub cheie.

– Cum vine asta?
– Le scot în caz de nevoie.
– Ți-e frică că ți le fură careva?
– Da. La unii au dispărut și după un timp au apărut la cotețele de găini din spatele blocurilor.
– Ești glumeț, dar în caz de alarmă n-am timp să aștept să te duci după scară. Dă-mi cheile de la ladă!

– Lăsați, se rezolvă imediat!
– Bine. Cine aduce masa de seară?

Cei vizați indirect se făceau că nu-nțeleg ce li se spune, deși le era și lor foame, dar îi speriasse gerul de afară în așa hal, că erau în stare să renunțe la mâncare, numai să nu se deplaseze cale de 2 kilometri până în unitate.

– Tănase, dă un telefon la popotă și spune fetelor că pot pleca acasă, noi postim astăzi.

– Plecăm numaidecât, doi inși.

După ce a terminat de verificat mijloacele și s-a îngrijit și de partea administrativă, a luat legătura telefonică cu punctul de comandă, raportând P.C., instalarea patrulei sale, în alarmă.

Cei din P.C., obișnuți cu această procedură de rutină i-a urat lui Gheorghe somn ușor. Acesta le-a întors urarea.

Dar n-a fost să fie așa!

În jurul orei 21,00 a sunat soneria. Eram în camera piloților participând la o partidă de domino, iar zgomotul strident, pe mine cel puțin, care nu eram obișnuit, m-a făcut să tresar. Ceilalți au aruncat totul cât colo, și-au luat ce știau că le trebuie, scaunele s-au răsturnat, unul, nu mai știu cine, s-a reîntors să-și ia harta, apoi, fugind a trântit ușa de s-a spart geamul.

– La avioane, la avioane!

Se auzeau comenzi, pe coridor,

- Șoferul de la „APA-2”, unde-i?
- Vin, vin imediat.
- Conducătorul de zbor să fugă la „zebră”, răsuna o altă comandă venită de undeva de afară.

Ușile deschise, intra gerul dar nimănui nu-i mai era frig. Au fugit cu toții, într-un minut n-a rămas nici unul în cele patru încăperi ale clădirii celulei de alarmă.

Mi-am luat mantaua și îmbrăcând-o din mers, m-am repezit și eu afară, în virtutea unor reflexe, din timpul când eram direct implicat în asemenea treburi.

La avioane, am văzut piloții în cabine, tehnicii cocoțați pe scări, mașina de pornire era între cele două „MIG”-uri și acționa sursele de alimentare electrică, servanții la posturi.

Nu aveam ce face acolo. Toată lumea intrase în gradul I, iar dacă se dădea „gaz” decolau avioanele și tereștrii intrau în celulă, gerul devenise prea pătrunzător ca să mai stea careva afară.

M-am reîntors în camera piloților, unde un ostaș grijuliu se ocupa de restabilirea ordinii și înlocuirea geamului spart de la ușă cu o bucată de placaj.

Am telefonat la P.C., cerându-l pe Feri Cătineanu, de la care am aflat că era o alarmă ordonată de Divizie, în cadrul graficului, sau poate avea cineva insomnii. Există posibilitatea ca și interceptorii noștri să fie folosiți la vânarea țintelor.

Până una alta nu aveam ceva mai bun de făcut decât să aștept desfășurarea evenimentelor.

La câțva timp au sosit de la blocuri cei care, la darea alarmei se aflau la domiciliu în gradul III, iar acum intraseră în II. Împreună cu ei am luat o serie de măsuri speciale impuse de starea de alarmare în care ne găseam.

S-a ordonat „Gaz!”. Am ieșit afară pentru a vedea decolarea unuia dintre avioane, una din acele decolări cu forțaj, ce impresiona prin ineditul ei. Îmi imaginam concentrarea căpitanului Brișcă, căci el era pilotul avionului, cum urmărea aparatele de bord, becurile portocalii și roșii de avertizare, care se stingeau sau se aprindeau. Figura îi era luminată pe ambele părți de balizajul pistei după care, cu botul în sus, într-un unghi pronunțat vedea în prelungirea lui un fond negru ca de smoală presărat cu luminițe, stele mii și mii. Asta dura cam un minut, pentru că intra în legătură cu punctul de comandă la dirijare spre ținte și nu avea timp de contemplare.

De jos, din locul unde mă aflam s-au văzut cercurile de foc ale turbinelor, flăcările forțajului, iar zgomotul puternic al motoarelor, îți dădea acea notă de putere, de forță și încredere în avion. S-a văzut totul pe cerul înghețat, din ce în ce mai mic, inclusiv înscrierea în viraj pe dreapta, ca un OZN, apoi punctul alb-portocaliu strălucitor a dispărut în întuneric.

La scurt timp a decolat al doilea avion, al doilea „MIG”-19 și am stat acolo, pe platformă, până ce nu s-a mai văzut nimic.

Zburau păsările de noapte în căutarea prăzii? Metaforic interpretat așa stăteau lucrurile, dar în realitate se căuta o țintă care putea fi amic sau inamic, fictivă ori reală.

Pregătirea de luptă a vânătorilor-interceptori de noapte, trebuia să fie cotate la superlativ, iar ratarea se socotea un eșec de neiertat (la o adică) reprezenta pătrunderea nestingherită a unui avion dușman în spațiul aerian al țării, cu scopuri și destinații distructive. Ei,

piloții Escadriei întâi, erau apărătorii vieții oamenilor, a bunurilor materiale, rod al unei munci pașnice.

Piloții și tehnicii sosiți de acasă pentru dublarea echipajelor erau somnoroși și înfrigurați. Criticau la rândul lor, ca și mine, lipsa de interes a unora din unitate, în aprovizionarea cu lemne bune de foc, iar acum pe un ger de minus 18° Celsius nu realizăm mare lucru cu salcie, plop și altele de esență moale.

Doi dintre ei, s-au angajat la niște discuții care se anunțau interminabile, dacă n-am fi avut avioanele pe sus.

– Știi ce mi-a spus un șef când m-am dus și i-am raportat că a venit iarna și nu avem cu ce să ne încălzim?

– Ce?

– Pădurea-i aproape!

– Atâta ne trebuie, să mai tăiem și lemne din patrimoniul statului. Nu-i destul că am fost săpuniți astă vară cu braconajul la iepuri?

– Optică de birocrat!

– Cere să faci serviciul de alarmă toată iarna. Aici este căldură de se topesc țurțurii afară la streșini.

– De-abia am venit și simt că-mi intră căldura în oase.

– Să nu-ți intre în sânge, atunci e mai grav.

– ?!

– Hai nu te mira așa, spune de ce ești roșu la față? Ai făcut plinul înainte de a pleca de acasă?

– Păi nu circul cu motocicletă, acum iarna și mai ales pe gerul ăsta.

– Faci pe șmecherul, sau ți-a înghețat creierul?

– Nici una, nici alta, dar nu vreau să mă lansez în anumite discuții. Sunt roșu de felul meu!

– De felul tău, e un mod de a te justifica. Dar spune aici, față de colegii tăi, pe care nu i-ai invitat niciodată în cramă la tine, de ce cobori zilnic în pivniță și ieși de acolo cu bujori?

– Ce cramă, ce bujori?

– Cu bujori în obrăjori. Câte butoaie de „rubiniu” ai, măi Trăiene?

– Voi credeți despre mine că eu beau pe ascuns, că-s bețiv, nu?

– Nu, Doamne ferește, bețiv încă nu, doar candidat.

– Dacă vă chem și pe voi, mă lăsați în pace?

– Așa te vrem, amice!

De afară se aude o trecere la verticală, probabil avionul lui Brișcă, el decolase primul și după calculul meu era timpul să se întoarcă acasă.

Echipa de deservire pleacă la rostul ei, băieții bucurându-se că totul se va termina și, după controlul, alimentarea și husarea parțială a avioanelor, vor putea dormi și ei la căldurică.

Prin fereastra înghețată pătrunde o lumină ce împrăștie pe florile de gheață, jocuri stranii. Lumina provenea de la farul avionului ce trecuse prin dreptul încăperii în care ne găseam.

Eram nerăbdători să auzim ce ne va povesti căpitanul Brișcă, după terminarea misiunii sale.

Aterizează, la un interval destul de scurt și cel de-al doilea „MIG”-19, cu aceeași reflecție feerică în geam, apoi liniștea se așterne pe aerodromul înzăpezit și înghețat, cu pista cenușie la mijloc, peste care luna își trimite raze sărăcicioase.

A reînceput larma caracteristică de la celula de alarmă, până în camera piloților, cea mai arătoasă, plăcut

mobilită și-n ultimul timp dotată cu un aparat de radio „Darclée”, ce a înlocuit, după atâția ani micuțul difuzor al stației de amplificare, acoperit cu pânze de păianjeni.

Intră căpitanul Gheorghe Brișcă și după fața sa radioasă, am înțeles că și-a îndeplinit misiunea cu brio.

Îl lăsăm să se dezechipeze, să bea o cană cu apă, să se destindă câteva momente, apoi cei prezenți facem cerc în jurul lui.

– Hai dă-i drumul la motor, ce stai, îi zice un coleg.

– Da, da, povestește cum a fost, îl susține o altă voce.

– Dacă a fost, înseamnă că nu mai este...

– Ba este, știm noi că este.

– Lăsați-mă fraților să răsufli o clipă, că pe sus...

Atunci intră înăuntru pilotul celui de-al doilea avion, în persoana căpitanului Anghel Dorobanțu, care, nervos și supărat foc, aruncă casca și harta într-un colț, se trânteste pe pat, așa cum era îmbrăcat și cu cizmele îmblănite în picioare și spune amărât:

– Am dat chix de data asta. N-am prins nici o țintă. M-am plimbat pe cerul patriei dintr-o parte-n alta, am folosit indicațiile celor din punctul de comandă, și nimic!

Căpitanul Brișcă ridică atent privirea, parcă bănuia ceva. Apoi, după câteva secunde de meditație, se adresează pilotului cătrănit:

– Vrei să-mi spui ce itinerar ai avut?

– Decolare spre est, apoi la 800 de metri viraj dreapta în urcare, până la 3000 de metri, apoi...

– Stai, stai, ușurel. Spui că de la 800 până la 3000 de metri ai ținut-o numai într-un viraj?

– Da, unul larg cât roata carului, mă și plictiseam. Dacă eram în nori îmi sărea muștarul!

– Bine, bine și mai departe?

– Spre nord cca. 10 minute, cap compas... dar ce importantă are reconstituirea asta?

– Are, pentru că am impresia că tu mi-ai fost ținta, spuse Brișcă dus pe gânduri.

– Ura! În acest caz, steagul sus, prestigiul băiatului rămâne nepătat și asta mă bucură nespus de mult!

– Pe ce canal ai ținut legătura cu punctul de comandă? Interlocutorul îi răspunde, se mai consultă puțin, compară niște date de dirijare din P.C., apoi verdictul e dat:

– N-am nici un dubiu. Am decolat amândoi, mai întâi eu, apoi tu, la câteva minute. Pe mine m-au trimis aiurea, apoi am virat 180°, cu schimbări de direcție, un du-te-vino.

– Spune, spune, sări pilotul, de era să confunde patul pe care stătea într-un cot cu dușumeaua.

– Tu te-ai plimbat așa cum zici, la tubul locatorului de bord nu vedeai nimic, eu fiind prea departe. M-am apropiat de tine folosind forțăjul. După aceea ți-au indicat să cauți ținta la vedere, renunțând la urmărirea la tub. N-ai avut cum să mă vezi, eu fiind exact în spatele tău, ceva mai sus. Tu ai cuplat forțăjul?

– Nu, tot zborul pe normal !

– Exact! Apoi te-am localizat ușor avându-te înaintea mea și te-am „doborât”. Când vom developa filmul de la fotomitralieră, ne vom convinge. Mi-ai fost țintă, e clar!

– S-o facem acum, le telefonăm celor din punct și ne lămurim.

– Nu-i cazul. Lasă-i să creadă că am înghițit gălușca. În fond nici ei nu au nici o vină, au primit ordinul de sus.

– Eram așa de amărât, crezând că n-am prins ținta, dar ia-o de unde nu-i! Nu m-am gândit că aș fi putut fi pe post de țintă, vorba aceea... De obicei procedura

asta o pregătim dinainte sau ne pune în temă din P.C. navigatorul când suntem în avion, înaintea decolării.

– De data asta, au fost interesați să tacă, așa cerea schema.

– Mai este ceva de mâncare, întrebă Dorobanțu, amintindu-și că nici nu mâncase din cauza alarmei. Liniștindu-se îi revenise apetitul. A căutat în lada cu alimente, conținutul slăbuț a fost redus la zero, iar câteva căni de ceai cald, a creat o ambianță și mai caldă.

Au plecat acasă echipajele care la alarmă au intrat din gradul III în II, rămânând mai puțini. Până la miezul nopții am jucat cărți, alții au încercat să citească, n-au reușit fiind luați la trântă de Moș Ene, și învinși. Soba duduia mai, mai să plesnească așa că nu ne păsa de gerul de afară!

Până dimineața am dormit cu toții, așa îmbrăcați, fiecare acolo unde găsise un locșor liber. Am împărțit patul cu Gheorghe. El a adormit înaintea mea. L-am simțit cum tresare în somn, poate visa, ori era ceva de factură nervoasă... Și-ntr-un caz și-ntr-altul, somnul îi făcea bine, căci nu-i ușor să fii solicitat la o interceptare pe timp de noapte cu decolare de gradul I.

La cumpăna anilor

Se aștepta Anul Nou.

Zborurile au fost întrerupte rămânând în serviciu echipajele de zi și de noapte din alarmă, care se schimbau prin rotație după un anumit număr de ore. Ziua, avioanele subsonice, noaptea supersonicele.

Planificarea serviciilor pentru cumpăna anilor, ridica probleme în toate părțile, nu numai la aviație. Aici, de obicei, necazul cade pe burlaci, divorțați ori cavaleri

tomnatici, pe care nu-i aștepta nimeni acasă. Unii dintre aceștia se ofereau voluntari, alții se „luptau” din greu cu comandanții escadrilelor spre a scăpa de serviciul de alarmă în noaptea de revelion. Nu că s-ar ivi cine știe ce situație deosebită, dar gândul că toți petrec, iar câțiva sunt desemnați să stea „condamnați” la alarmă, uitați de toți și toate în acea noapte, scotea peri albi. Așa era făcută lumea atunci. Nu știu acum!

Dialogurile sunau cam în felul următor:

– Cine vrea să facă de serviciu în 31? Nici un răspuns.

Enervare.

– Voluntari?

Toți cu capetele în pământ.

– Cum așa? În alți ani se ofereau mai mulți decât era nevoie, pe când acum?

– Ne-am însurat, încercă o voce să justifice liniștea ce dăinuia în sala de pregătire.

– Da! Vă las un timp de gândire, vă sfătuiți și-mi faceți propuneri. Mergem la gustare și după aceea stăm de vorbă.

Piloții au plecat cu toții la popotă.

Pe drum, unii s-au plâns de dureri de cap, dar, nu datorită faptului că erau tobă de carte, ci fiindcă, îi obseda ideea serviciului de alarmă, ce urma să aibă loc.

La popota piloților, totdeauna era curat, aer primenit, nici o muscă în zbor, flori la mese vara și vâsc în vase iarna, fără a mai pune la socoteală atmosfera caldă, prietenească, pe care o găseai aici.

Și la tehnici era cum era, dar unde serveau masa comandanții și piloții, altfel se punea problema. Fetele care aduceau bucatele la masă – Stela, Crenguța, Adriana – musai să fie tinerele, frumușele, îmbrăcate curat, cu

rochițele scurte și, dacă se putea trase prin inel. Cele care treceau de prima tinerețe și nu mai încăpeau în inel, erau transferate la tehnici, adică la popota acestora, iar comandantul bazei primea ordin să facă noi angajări. Trufandalele erau la modă. Un obicei moștenit, probabil, care însă nu supăra pe nimeni, problema fiind explicată prin cunoscuta teză a rotirii cadrelor.

În ziua aceea, de ajun al ajunului, nu prea s-a avut poftă de mâncare. Nici piloții, nici tehnicii, toți gândindu-se ce și, cum să facă ca să nu „cadă” de slujbă în noaptea Anului Nou.

Reîntorși la sală au continuat discuțiile și acțiunea de planificare:

– Ei, v-ați consultat? repetă întrebarea comandantul de escadrilă.

– Până acum, ne-am amintit cine a fost de serviciu anul trecut, răspunse o voce.

– E un prim pas. Eu mă gândesc să găsim un numitor comun. Poate burlacii se hotărăsc mai ușor.

Toți privesc unii la alții, parcă ar fi vrut să știe cine-s celibetarii, dar căutările rămân fără rezultat. Aceștia lipseau din sală și nu-i putea condamna nimeni, ei oferindu-se voluntari până atunci.

Așadar, sorții trebuiau să hotărăscă. Bilețelele scrise citeț au fost aruncate într-o căciulă, aceasta amețită, apoi răsturnată pe masă și fiecare se grăbește să tragă „planeta”.

Exclamații de bucurie ale celor scăpați de calvar, tristețe, apoi consolare pentru ghinionști, pe a căror umeri căzuse „măgăreața”. Vor face de serviciu de revelation și cu asta, basta!

În ajunul noului an, la baraca de alarmă timpul se scurgea greu, foarte greu. Noroc că a început să ningă, fluturi jucăuși bat în geam și aproape toți urmăresc jocul lor pe sticla înghețată pe la colțuri. Un timp. Apoi, oamenii se întreabă ce-o fi pe la blocuri, pe acasă la acea oră. Ar trage o fugă, cu mașina de serviciu, dar n-au voie să părăsească incinta, așa că fiecare cu gândurile sale.

De fapt, nu-i greu de imaginat ce se petrece la blocurile din micul orașel al aviatorilor, la clubul lor, unde se preconizează sărbătorirea trecerii dintre ani.

Nu-i greu, pentru că, odată ajuns printre clădiri, miresmele ce emanau de prin bucătăriile oamenilor aminteau de caltaboși, sarmale, purcel la tavă, țuică fiartă și nefiartă. Copiii ieșeau afară cu dulciuri în mână. Cei mici, mânjiți de ciocolată pe la gură, se tăvăleau prin zăpada căzută din belșug, trăgând după ei săniuțe, în căutarea unui derdeluș.

Spre seară au început să umble urătorii, pe la uși, pe la ferestre...

Cu puțin înainte de miezul nopții, aviatorii și soțiile lor erau în sala de festivități a clubului. Niciodată nu fusese atât de frumos aranjată, ca în seara aceea. Totul parcă strălucea, luminile ardeau și dădeau o atmosferă caldă, prietenoasă, așa cum stătea bine mării familii a aviatorilor. Orchestra, la datorie, era în formă; se mânca, dansa, și, de ce nu, se bea – cu măsură mică femeile și, în limitele sportivității, bărbații. Burlacii, ca întotdeauna, făceau opinie separată, având colțul lor, lângă un brad imens „gătit” cum se cere.

Se aștepta sosirea lui Moș Crăciun, care a fost punctual, căci se grăbea și el să bea un pahar cu vin. L-au asaltat copiii, trăgându-l de mantie, încât bietul „moș”

s-a refugiat, sărind cât era de înalt, pe scenă. Căpitanul Mihai și-a jucat bine rolul, a împărțit darurile aduse pentru cei mici, a pupat unele mămică ce însoțeau pică, a ascultat câteva timide poezii. Un prichindel a reușit „Cățeluș cu păru' creț”, spre bucuria celor din jur.

Când a venit Anul Nou, eram cu toții, familiști ori nu, în fața clubului, pe platou, privind admirativ traiectoriile și apoi steluțele rachetelor albe, roșii, verzi, joc de artificii feeric, impresionant. Ne-am urat unii la alții „La mulți ani!”, sorbind din paharele pline, pe care le țineam în mână.

Comandantul unității, conform obiceiului, folosind mașina de serviciu, s-a deplasat pe aerodrom, la celula de alarmă, unde i-a felicitat pe ce aflați aici, urându-le toate cele bune și sărbători fericite.

Apoi s-a reîntors la club, unde petrecerea de Anul Nou, era în toi și a sorbit cu plăcere din cupa de șampanie.

Oamenii care au văzut moartea

Am ieșit cu toții, fiecare de pe unde ne aflam, ca să-i întâmpinăm pe cei vii, care puteau fi, foarte ușor cei morți.

Urale, strângeri de mână, îmbrățișări, ca între zburători, unii cu măgele în ochi.

– Bine ați venit sănătoși!

– Bun găsit!

– Ați trecut pe lângă... cea cu coasa!

– Am văzut-o cu ochii, spuse căpitanul Constantin Stratu.

– Să te întreb cum arată! îi zic.

– Las-o încolo, e prea hâdă; a dat cu coasa pe lângă noi, glumi el.

– Credeați că-i rost de colivă, hai? Na, că v-ați lins pe buze cu de-alde noi, completă căpitanul Petru Griober.

Ne-am dus la hangar să vedem dubla. Arăta aproape ca înainte de decolare, doar că acum era pusă pe cri-curi. Lipseau rezervoarele suplimentare, fuzelajul, pe dedesupt prezenta torsionări pe toată lungimea lui, mai accentuate la carenajul din coadă, iar aripile pe intrados și spre capete erau zgâriate. În rest nimic. „MIG”-ul 15, arăta puțin șifonat, dar intact.

Ne întrebam cum de au reușit cei doi să pună avionul jos, fără a-l deteriora, gândindu-ne la obstacolele ce pot fi întâlnite la tot pasul pe un teren necunoscut.

– Au avut noroc cu carul, sublinie un tehnic; locotenent major Rusănescu Ioan, aflat în apropiere. Am văzut aterizări forțate, dar erau oribil de lovite. Avionul ăsta n-are nici pe dracu!

– De ce ești negativist! era mai bine dacă-l zdrobeau și nu rămânea nimic din el? Așa, îl reparăm, îi facem un control minuțios, revizuim motorul și-l dăm disponibil la zbor, spuse șeful serviciului tehnic maiorul inginer Gheorghe Zarioiu.

– Aveți dreptate, ne-am obișnuit fără să vrem cu resturi sau poate nici atât; a fost un caz fericit.

– Probabil că au avut timp să aleagă un teren degajat. Asta însemna înălțime suficientă atunci când s-a produs oprirea motorului, în plus calm, mult calm și prezență de spirit. Alții s-ar fi pierdut.

– Puteau să catapulteze.

– Absolut, continuă șeful S.T.E.-ului. Însăși instrucțiunile de exploatare în zbor prevăd părăsirea aeronavei

de către pilot, când l-a lăsat motorul și nu mai poate face nimic altceva.

– Fac ei pe bravii acum, dar cred că nu le-a fost ușor.

– Cam așa! Aterizarea forțată este plină de risc, chiar dacă ți-ai ales un teren corespunzător. Văzut de sus, acesta pare bun, dar când ești pe punctul de a lua contact cu solul constăți cu groază că treci prin gropi sau printre stâlpii de telegraf..., chestie de noroc!

– Păi ce, numai minerii să aibă noroc! S-avem și noi!

Într-adevăr căpitanii Petru Griober și Constantin Stratu au avut noroc, însă și calitățile lor de zburători i-au scos din impas.

Iată cum s-au petrecut faptele:

Au decolat cu avionul de dublă comandă, pentru zbor de control. Căpitanul Griober, comandant de escadrilă, trebuia să-l verifice pe căpitanul Stratu, ce îndeplinea funcția de comandant de patrulă. Era vorba de un traiect delimitat în timp și spațiu.

După ce au executat lucrul aerian în zonă, se pregăteau să vină acasă, când acul compturului TE-20 a căzut brusc la zero. Câteva mișcări din maneta de gaze i-au convins că motorul a tăcut. De ce? Nu au căutat să afle atunci cauza. Au încercat să-l pornească, dar fără nici un rezultat. În plus, rămăseseră și fără curent electric la bord.

Legătura radio cu punctul de comandă fiind, deci, întreruptă n-au putut comunica situația în care se aflau. Având o înălțime de peste 5000 de metri, cu vizibilitate bună, au abandonat ideea inițială de a catapulta. Au căutat grabnic un teren, făcând câteva schimbări de direcție picate.

Se aflau deasupra unui teren arat din toamnă, fără rețele electrice și suficient de vast ca să le asigure punerea avionului pe burtă, fără scoaterea trenului de aterizare.

Au largat cele două rezervoare suplimentare de combustibil (balast inutil) peste câmpuri, apoi au calculat unde și când să execute priza de aterizare.

Nu era o aterizare obișnuită, în care, dacă veneai scurt, puneai motor și prindeai pista. Acum, trebuia să te folosești de înălțimea avută, să-ți socotești totul în cele mai mici amănunte, stabilind locul pe care-l considerai potrivit pentru aterizarea forțată.

Căpitanii Griober și căpitanul Stratu, și-au strâns pe rând chingile scaunului, cât puteau de tare, au închis combustibilul și au tăiat contactul; toate acestea în fracțiuni de secundă, căci nu aveau timp.

S-au înțeles din priviri (cel din față a întors capul către cel din spate) asupra terenului și a prizei, apoi au picat atât cât trebuie pentru a „sări” peste un șanț de irigare, ivit pe neașteptate în fața lor. „Dacă mai sunt și altele?” „Imposibil, se vedeau de sus!”. Țasta, să zicem, a fost norocul lor, în rest, artă în pilotarea unui avion cu reacție, care devenise planor. Executaseră și anterior asemenea exerciții, cărora ambii piloți le acordase atenția cuvenită, iar acum, când viața le era în pericol, nu aveau voie să greșească.

Așadar, au depășit șanțul acela de irigații, apoi au filat mult, menținând stabilitatea avionului cu manșa, iar direcția din palonier. Planarea aproape paralelă cu terenul, care se datora vitezei și fineței avionului, li s-a părut o veșnicie. Așteptau din clipă în clipă să audă zgomotul frecării fuzelajului peste arătura înghețată,

dar, în afara unui fâsâit al fileurilor de aer, nu se auzea altceva nimic.

Unul din piloți a vrut să scoată frâna aerodinamică, dar celălalt a țipat la el și l-a determinat să renunțe; era prematur.

Tocmai când se așteptau mai puțin, în față au apărut garduri vii din măcănișuri. Nu constituiau o gravitate, putând trece peste ele, lucru care, de altfel, s-a și întâmplat.

Au prins un bolovan cu burta, iar șocul a aruncat avionul câțiva metri în sus, asemenea unui bont – după cum avea să povestească Stratu mai târziu – și, în sfârșit, s-a auzit zgomotul acela salvator; frecarea metalului pe pământul înghețat.

Un trepidaj puternic a început să scuture avionul din încheieturi. Îl resimțea în manșă fiecare pilot și toată ființa lor suflarea, dar rezistau, căci ce puteau face altceva?

Privirile le erau ațintite în față; pe lateral fugea terenul nebunește. Trebuia lucrat din manșă, în profunzime, orice denivelare de teren, pentru că nu putuseră pune avionul în lungul arăturii, așa cum ar fi trebuit. „Ușor cu frâna aerodinamică”...

Noroc, din nou noroc, că terenul era înghețat bocnă, iar zăpada acoperise gropile mici și mari, făcând posibilă lunecarea fuzelajului avionului, întocmai ca patina unei sănii de dimensiuni neobișnuite.

Dar, vai! Deși viteza scăzuse, lunecarea continua parcă la infinit. În față, apăruse periferia unui sat, se distingeau o casă și marginea unui gard. Trebuia executată o deviere din palonier, altfel ar fi fost păcat de tot ce făcuseră până atunci.

Ce ghinion! Să mori când nu trebuie, să fii părăsit de șansă tocmai la sfârșit. Să-ți găsești mormântul într-o așezare omenească. Absurd!

Devierea continua, cu piciorul vârat în palonier la maximum, pe stânga. Se apropia obstacolul. Transpirația, caldă, la început devenise rece, pe sub cămașă! ... Și lunecarea nu se mai termina.

La un moment dat, au deschis amândoi cupola de plexiglas, gândindu-se să iasă pe aripă și să sară, dar n-au făcut-o; îi putea prinde stabilizatorul și-n plus dezechilibrau avionul. Au lăsat varianta asta *in extremis*.

Toate gândurile, toate deciziile se succedau în fracțiuni de secundă și tot în secunde începuse numărătoarea inversă cu viața. Obstacolul era vizibil, zidul casei se mărea continuu, ca un ecran de cinema, dar, în același timp, unghiul salvator al devierii se accentua. Au depășit fatalitatea la câțiva metri, apoi totul a tăcut. A încetat frecarea, trepidajul și s-a oprit avionul înclinându-se pe o parte.

Afară era iarnă, o zi geroasă. Totul în jur era stană de piatră! Pe ramurile unui măracine uscat, un amărât de pițigoi, zgribulit de frig, părea indignat că un vultur i-a invadat teritoriul!...

Republica Populară Română



MINISTERUL FORTELOR ARMATE
REGIMENTUL 91 AVIATIE VINATOARE

Nr. 0152
din 01-02-1961
Comuna Bucuresti

0 12

~~SECRET~~ 1

Ex.nr. 6

S.C. 514 NESECRET

Acc 22 / 16.12.2010

Către,

SECȚIA PREGĂTIRE DE LUPȚA AVIATICĂ

= DIN CAAT =

Înaintăm alăturat două dosare cu cercetările făcute
pe marginea evenimentului de zbor produs în ziua de 27.01.61
în R. 91 Av. V. -

P. COMANDANTUL R. 91 AV. V.

LOCUITOR COMAND. PT. ZBOR

Lt. Col. *[Signature]*

Paia Ioan -

SEFUL DE STAT MAJOR

Cpt. *[Signature]*

Ioan Marinescu -

Nr. 214 / 01405 / 31.01.61

- 2 -

Arșă 12
Nr 0152/61

D O S A R U L
=====

Evenimentului de zbor din 27.01.1961

29
ANEXA LA NR. 102473
SECRET
Sx.nr. 1
S.C 514
Anexa nr.2
NESECRET
AC622 din 16.12.2010

FISE RAPORT
=====

de ruperea avionului UTI-MIG-15 nr.1525 produs în ziua de 27.01.1961 la ora 11,14'

DATE ASUPRA PILOTILOR

- I. Numele și prenumele cu inițiala tatălui: Cpt. Grüber I. Petre și cpt. Stratu C. Constantin.
- II. Funcția, gradul și clasificarea de personal navigant:
 - Căpitan comandantul esc. 2-a cl. II-a
 - Căpitan comandantul patrului 3-a clasa II-a.
- III. Total ore de zbor, ore pe tipuri respectiv de avion și ore de zbor în categoria de pregătire de luptă în cursul căruia s-a produs evenimentul:
 - Cpt. Grüber I. Petre avion UTI-MIG-15 = 318,42 ore.
 avion MIG-15 = 239,44 ore
 - Cpt Stratu Const. avion UTI-MIG-15 = 137,45 ore
 avion MIG-15 = 373,47 ore

SCURTA CARACTERIZARE DE ZBOR A PILOTILOR

- Ambii piloți sunt bine pregătiți în zbor în toate condițiile meteorologice fiind și instructori de zbor.
- Merita corect orice exercițiu, exploatarea avionului în zbor și la sol în bune condiții. Nu au avut abateri disciplinare în zbor. Lucrează și aplică corect instrucțiunile și regulamentele de zbor

Imprejurările în care s-a produs evenimentul.

Cpt. Grüber I. Petre instructor și cpt. Stratu C. Const. pilot executat cu avionul UTI-MIG 15 nr. 1525 zbor de control în raid deasupra norilor exercițiul 95 C.P. L. 1960.

Au decolat la ora 11,23 iar după un timp de 51 minute la ora 11,14 la înălțimea de 1700 m. pe panta de aterizare din sistem a început să scadă turajul de la 11.000 la 8.000 de tura, continuând să scadă mai lent până la 4000 de tura. Piloții au procedat în urma indicațiilor date de conducătorul de zbor, la cuplarea supapei izolatoare în continuarea la escamotarea trenului și flapsului din poziția 20 grade, și a raportat manevrele executate. Au raportat că planeele spre aerodrom, ajungând la înălțimea de 500 m. în direcția aerodromului și la distanță de aproximativ 20 km. în această situație au făcut viraj 20 grade dreapta pentru alegerea terenului de aterizare, aterizând pe terenul 212.-

- 11 -

Organizarea și pregătirea piloților pentru zbor s-a făcut în condițiuni bune.

Condițiile în care s-a executat misiunea de zbor de către echipaj a fost următoarele: acoperire la/le; vizibilitate 8-10 km.; plafonul peste 4000 m.-

Ca urmări asupra echipajului, piloții s-au salvat prin aterizarea forțată pe burtă fără nici-un fel de accidente. Avionul fiind aterizat pe burtă la luarea contactului cu pământul s-a deteriorat învelișul de la partea dorsală a fuselajului de la cadrul nr. 3 până la cadrul nr. 24 fapt pentru care s-a spart instalația hidraulică, s-a rupt instalația radio, în afară de acestea s-a deteriorat rezervoarele suplimentare și ușoare ondulații pe învelișul de la partea dorsală a planurilor.-

Cauzele evenimentului de zbor: La înălțimea de 1700 m. turajul motorului a scăzut brusc de la 11.000 de ture la 8000 de ture și a continuat să scadă până la 4000. Nemai avind tracțiune, piloții au raportat conducătorului zborului, au executat indicațiile acestuia, văzind că nu dă nici-un rezultat și nemaiavând posibilitate să prindă aerodromul, aterizat forțat pe direcția pistei vest la cca. 20 km.-

Deci cauza directă pentru aterizarea forțată a fost micșorarea din ce în ce mai mult a forței de tracțiune după indicațiile aparatelor de control motor.-

Cauza principală care a dus la producerea evenimentului a fost cedarea axului de la pompele de alimentare cu petrol

Vinovați de producerea evenimentului:

*Am avut vinovăția de fabricarea erorilor tehnice de către
la controlul și testul la IAR și a materialelor care au fost în uz
și erorile care au intervenit în timpul și după zbor.*

Măsurile luate pentru prevenirea evenimentelor pe viitor din aceste cauze:

Funcția, gradul și semnătura celor care execută ancheta:

Concluzia Comandantului Aviației:

*Evenimentul s-a produs datorita cauzelor
menționate*

Anexă: actul tehnic.-

Nr. 24 / 01405 / 31.01.61

SECRET

Exemplar nr. 216

NESECRET

ALG22 / 16.12.2010

ANEXA LA ACTUL DE ANCHETARE

Asupra Rupea avionului UTI-MIG-15
(categoriile evenimentului) (tipul avionului)
produs în 01905 la 21.01.61
(unitatea) (ziua, luna, anul)
piloți: Col. av. Glt. Grober P și Col. piloti Col. Hraha C B
(funcția, gradul, numele și prenumele)

ACT TEHNIC

" 30 Ianuarie 1961 comisia tehnică compusă din Ing. Șef M. av. Constantin Bănuș Gh. Membr.: Lt. av. ing. Coman Gh. Șef
(funcția, gradul, numele și prenumele și membrilor)
Dom. Bănuș M. Lt. av. ing. Căpățână Marin, Lt. av. ing. Bănuș A
(comisiei)

am luat cunoștință de starea tehnicii de aviație.-

Avion 1525 F seria, fabricat în uzina nr. UR 11
(nr. uzinei)

la 19/54 cu resurse 1500 ore.-

A zburat de la începutul exploatării 5536 41' ore.

A avut 1 reparații dintre care 1203.58 Control funcționare
(nr) de UH 03125
(când, unde și ce fel de reparații)

După reparația din 11.03.56 s-a stabilit resursa de 450 ore.

După ultima reparație a zburat 402 ore.

La producerea evenimentului resursa rămasă este de 346 19' ore.

Motor M-05 141.129 seria, fabricat în uzina nr. R. S. Căpățână
(tip și nr. uzina)

la 19/ cu resursa de ore.-

A funcționat de la începutul exploatării 223A 31' ore, dintre care
în aer 246A 06' ore, la sol 41A 59' ore.-

A avut 2 reparații, din care 06.04.57 rep. cap. UR 11
20.02.58 rep. cap. UR 11
(când, unde și ce fel de reparații).

După reparația din 20.02.58 s-a stabilit resursa de 180 ore.

După ultima reparație a funcționat 30A 42' ore, dintre care în
aer 24A 12' ore, la sol 4A 35' ore.

La producerea evenimentului resursa rămasă este de 172A 24' ore.

24

Comisia a stabilit următoarele:

1. Se va descrie starea tehnicii de aviație (sistemelor, agregatelor și pieselor, prinderea și imbinarea lor, poziția pîrghiilor, robinetelor, manșei, întrerupătoarelor și altor agregate de comanda avionului și motorului) după producerea evenimentului:

În starea pacă de jos a fuselajului de la cablul 1+21, intraderul planurilor, rezervoare sistemelor, rezervoare principale și secundare, filtru petrol, joare, servore, conductiv cu 10-3 apă.

Cantitatea și calitatea combustibilului, lubrefiantului și oxigenului : *a fost bună*

2. Cazul deteriorării și defectării tehnicii de aviație (se va arăta cînd s-a produs deteriorarea în zbor, sau la lovirea cu pămîntul) în cazul defectării tehnice se va arăta cauza:

Deteriorarea s-a produs în contact cu solul

3. Anumerarea agregatelor și pieselor deteriorate în timpul evenimentului:

Cele de la punctul 1 au pleat RV-2, ARA-5, ARA-98, RV-11 AM, joare, servore.

4. Vinovați de defectarea tehnicii de aviație:

5. Concluzii:

PREȘEDINTELE COMISIEI
Mr. Ing. *Constantinescu Ghe.*
Constantinescu Ghe.-

MEMBRILII:

- Cpt. Dumitrescu Iliu
- Lt. maj. Zepciu Ghe.
- Lt. maj. *George Marin*
- Lt. maj. *Foșgăruța Ion.*

CONCLUZIA INGINERULUI ȘEF AL COMISIEI:
S-a ordonat MA 2640 realizarea în controlul axelor propulsor în procesul de raport (control vizual al fluxului de aer).
Hecl 7 sau
Nr. 110/1105/11441.

ROLISTRUL TRIMESTRIAL

cu prezilele și evenimentele de zbor produse în
trimestrul I al anului de instrucție 1960/1961.

Ca urmare a evenimentelor de zbor grave care au avut loc în ultima parte a anului de instrucție 1960, ministrul Forțelor Armate a analizat împreună cu cadrele de comandă din toate unitățile de aviație cauzele care au determinat calitatea necorespunzătoare a pregătirii în zbor în unele unități de aviație și producerea unui mare număr de prezile și de evenimente de zbor.

În planurile de măsuri întocmite în fiecare unitate pentru prevenirea prezilelor și evenimentelor de zbor - ca urmare a ordinului ministrului Forțelor Armate - s-au inclus sarcini ce trebuiau aduse la îndeplinire de către unități, sarcini ce au reușit din lipsurile constatate anterior în unitățile respective și din experiența câștigată în desfășurarea pregătirii de luptă în zbor.

Printre aceste sarcini și măsuri nu au fost urădite în permanență de către unii comandanți de unități, iar planul de măsuri a constituit un document formal care nu a mai avut rolul să țină mereu atenția comandanților față de principalele probleme puse de pregătirea de luptă în zbor.

În aceste condiții, în noul an de instrucție și mai ales în ultima lună a trimestrului I al anului 1960/1961, prezilele și evenimentele de zbor au început să crească numeric și ca gravitate, deși activitatea de zbor în aceste luni a fost mult mai redusă decât în lunile de vară.

În acest trimestru, s-au produs 4 evenimente de zbor la un total de 3900 ore zbor executate, revenind un eveniment la mai puțin de 1000 ore zbor. Aceasta este media cea mai slabă din ultimii ani (în anul 1958, de exemplu, s-a produs un eveniment de zbor la 2200 ore executate).

Principalele cauze care au dus la producerea celor mai grave prezile și evenimente de zbor, au fost :

- necăutarea la îndeplinire cu simț de răspundere și cu consecvență a măsurilor prevăzute în planul de prevenire a prezilelor și evenimentelor de zbor;

- lipsa de pregătire teoretică a unor piloți și ușurința cu care comandanții și instructorii pentru zbor au privit pregătirea acestora ;

La U. A. 01918 Alazeni, la avionul pilotat de Mateo-
rul Priscop Alexandru, după decolare la 15 m înălțime, s-a ob-
servat de două ori consecutiv o flăcăi puternică și un nor de
fum. Cabina pilotului a fost înăduită de fum, iar motorul a
dat fenomene de pompaj puternic. Primind ordin, pilotul a re-
cus motorul, a închis robinetul de oprire a motorului și a
sterizit drept înainte, producându-se ruperea avionului.

S-a constatat că în timpul decolării s-a scurs
o conductă de lichid a amplificatorului BU-1 la nivelul com-
presorului. Lichidul împrăștiat a fost aspirat în compresor,
de unde a parte a ajuns prin conducta de încălzire a cabinei,
în cabină și a produs fum, iar altă parte a fost trimisă în
canerile de ardere. Aici, datorită puterii calorice diferite
și a punctului de înflăcăre diferit de al petrolului, a creiat
perturbări care au dat fum, flăcări și detonări în ajutorul
reactiv. La toate avioanele unității a fost controlată instala-
ția BU-1, lucru ce se va face la toate unitățile.

La U. A. 01905 Devesealu, la un avion UFI-MIG-15
pilotat de Cpt. Grăber Petre - instructor și Cpt. Stratu C.
- pilot, în timpul coborârii pe direcția de aterizare în condi-
ții meteorologice grele ziua, turajul motorului a scăzut la
4000 tura/minut și nu a mai crescut peste acest turaj. Pilo-
tul a cuplat supapa izolatoare, însă turajul a scăzut pînă la
mersul în gol. La 1800 m înălțime, piloții cu raportat con-
ducătorului stăruindu-și și cu cerut aprobarea să economisească trenul
pentru a plana spre aerodrom. Avionul a ieșit din neri la
26 km de aerodrom și la 1000 m înălțime. Neputând prinde aéro-
dromul, au sterizit avionul pe un teren arat, cu trenul economis-
tat și flapsul la 55°. Cauzele evenimentului de zbor o consti-
tuie ruperea azului pompei de petrol înferioră, lucru ce a
determinat și nefuncționarea supapei izolatoare.

În urma cercetărilor făcute la URA-Bacău, s-a
constatat că azul pompei s-a rupt din cauze cedării materia-
lului ca urmare a unor incluziuni metalice în materialul din
care s-a fabricat azul pompei.

În afară de evenimentele de zbor de mai sus, în
primul trimestru al acestui an, în unitățile de stație s-au
produs 56 prezize de evenimente de zbor, din care :

- 2 la U. A. 01945 Cocorșeasa, avînd cauză predom-
inantă slaba pregătire a personalului navigant și necunoaste-
rea materialului ;

- 8 la U. A. 01918 Alazeni, avînd cauză predom-
inantă indisciplină ;

- 16 la U. A. 01941 M. Rogălniceanu, avînd cauză
predominantă indisciplină piloților și slaba cunoaștere de
aerodrom ;

se va raporta telefonic inginerului principal;

- Ptăd le 27.02.1961, se va raporta inginerului principal coud în unități s-au constituit comisiile pentru analiza premiselor esențialelor de zbor, panelor și defectiunilor și dacă aceste comisi ței îndeplinesc atribuțiunile ordonate.

COMANDANTUL AVIAȚIEI
General-maior

[Signature]
Constanța Sandru

Șeful de Stat Major al Aviației
Colonel

[Signature]
Leurica Medvedevici

Comandorul (r) Griober Petru s-a născut la 22 iunie 1928 în localitatea Petroșani, județul Hunedoara.

În perioada frecventării școlii profesionale, a activat ca pilot sportiv pe planor apoi pe avion. În virtutea acestei pasiuni, în anul 1949 a fost repartizat pentru satisfacerea stagiului militar la Regimentul 9 Aviație din București.

Pentru a deveni pilot de vânătoare, în timpul stagiului militar s-a hotărât să urmeze cursurile Școlii Militare de Aviație de la Tecuci, pe care a terminat-o în anul 1951 ca șef de promoție.

După absolvirea Școlii Militare de Aviație, a activat timp de două luni în cadrul acesteia ca instructor, după care în luna ianuarie 1952 a fost repartizat la Regimentul de Messerschmitt-uri de la Roșiori de Vede iar apoi la Lugoj. Aici, în calitate de comandant de patrulă a trăit o experiență neplăcută care putea fi decisivă în cariera sa de pilot de vânătoare: la data de 5 iulie 1952, a fost considerat responsabil pentru fuga în fosta Țugoslavie a unor piloți din subordine și trecut în rezervă. În luna aprilie 1953 a fost reabilitat, îndeplinind în continuare funcția de instructor de zbor până în anul 1954.

A urmat apoi activitatea într-o serie de unități militare, astfel: 1954-1956 Bacău, 1956-1957 Focșani, 1957-1960 Ianca, 1960-1978 Deveselu, 1978-1979 Timișoara, pe parcursul cărora a fost avansat până la gradul de colonel (comandor).

A îndeplinit pe rând funcțiile de comandant de patrulă, comandat de escadrilă, loctiitor de zbor al comandantului de regiment și șef grupă zbor, funcție de pe care a ieșit la pensie „*de la manșă*” în luna octombrie 1979.

Ca pilot de vânătoare, individual sau în dubla comandă, a zburat pe mai multe tipuri de avioane clasice

și cu reacție, respectiv: KLEMM-35, FLET, IAK-11, IAK-813, IAK-17, IAK-18, IAK-23, NARDY, PO-2, ME-109-G, IAR-80, MIG-15, MIG-21-F, MIG-21-MF, MIG-21-RMF și MIG-21-RFMM, fiind atestat ca pilot în toate condițiile meteorologice, atât ziua cât și noaptea, obținând calificarea de Pilot de Vânătoare Clasa I-a, totalizând până la sfârșitul carierei 3582 ore de zbor.

Perioada cea mai prolifică a carierei sale o constituie activitatea desfășurată începând cu anul 1960 la Regimentul 91 Aviație Vânătoare Deveselu în calitate de comandant de escadrilă, finalizată la sfârșitul anului 1978, ocupând la acea dată funcția de locțiitor de zbor al comandantului.

A format profesional zeci de piloți de vânătoare iar, în calitate de conducător de zbor, a reușit să-i conducă pe toți la aterizare indiferent de situațiile neprevăzute apărute pe timpul zborului.

A plecat dintre noi în seara zilei de 21 decembrie 2011, fiind înmormântat cu onoruri militare pe data de 24 decembrie 2011.



Col. Griober Petru

Cariera de pilot a col.av.(r) Stratu Constantin merită de asemenea amintită:

În Școala Militară de Aviație de la Tecuci, pe care a absolvit-o în anul 1953, a zburat pe tipurile de avioane ZLIN-381, FLEET, NARDY, IAK-11, IAK-18, IAR-813, iar după absolvire a pilotat PO-2, FISLER STORCH, evoluând în anul 1954 pe reactivul MIG-15, în anul 1957 pe MIG-17, iar de când a intrat în dotare în anul 1962, pe supersonicul MIG-21, avion pe care a zburat până la trecerea în rezervă la limită de vârstă, în anul 1983.

A îndeplinit, pe rând, funcția de comandant de patrulă și comandant de escadrilă, fiind totodată instructor de zbor pe avioane supersonice în toate condițiile meteorologice atât ziua cât și noaptea, conducător de zbor în condiții de aerodrom, de poligon și în condiții de luptă, încercător în zbor pe avioane reactive care au suferit reparații capitale, pilot autorizat să execute cercetarea meteorologică și inspector de zbor.

A acumulat un număr de 3.200 de ore de zbor, din care 2.500 pe avioane reactive. A efectuat 6.000 de aterizări, deținând titlul de Pilot Militar Clasa I pe avioane supersonice.

A format generații întregi de tineri piloți în calitate de instructor de zbor, mulți dintre aceștia ajungând să ocupe funcții de conducere în cadrul forțelor aeriene.

Ultraexigent atât cu sine cât și cu subordonații săi la capitolul zbor, a trăit o mare satisfacție: *nici unul dintre elevii săi nu a căzut cu avionul.*

Acrobat înnăscut, a fost apreciat de toți piloții drept un mare maestru în executarea figurilor complicate, care necesitau înaltă precizie și efort susținut.

Succesul acestei cariere impresionante, s-a datorat în primul rând faptului că și-a iubit meseria până dincolo de absurd, fiind un împătimit al zborului. A dus un regim de viață adecvat, fără excese, găsindu-și în soție și copii tot echilibrul și resursele necesare de a se compensa în fața unor momente tensionate, generate de zborurile riscante, de noapte, la joasă înălțime ori în condiții meteo grele, care te îmbătrânesc înainte de vreme.

A încetat din viață în anul 1990 urmare a unui accident vascular cerebral, fiind înmormântat cu onoruri militare la Cimitirul Eroilor din Timișoara.



Col. Constantin Stratu



Echipare în costumul de suprasarcină

Ce-o da Dumnezeu

În biroul Escadrilei n-am găsit decât furierul, care scria de zor o scrisoare. Piloții erau plecați la sala de pregătire.

Afară, gerul stăruia, iar zăpada scârțâia sub tălpile cizmelor, amintind de țărâitul greierilor de astă-vară. Pe față te biciuia un vânt rece, urechile aveau de suferit, dacă nu le vârâi sub căciulă, iar nasul, nu aveai unde-l vârî.

Până la sala de pregătire am înghețat pe jumătate, căci ieșisem fără manta. Mi-am reproșat o asemenea imprudență, mai ales că aveam oroare de răceli, gripe, viroze și altele.

Nu se făcea nici un fel de pregătire. Iarna era aspră și grea, băieții așteptau răspunsul Comandamentului la propunerea comandantului de regiment de a li se aproba plecarea în concediu de odihnă, la munte. Zăpadă, aer curat, 15 zile tihnite printre brazi, pârții, schiori, schioare și alte plăceri!! (ca să fim cinstiți și câte una mică înainte de masă).

Căpitanul Alexandru Olteanu aduce veste îmbucurătoare că s-a aprobat concediul, cu plecarea în două eșaloane.

- Să stabilim formațiile, zise Lache.
- Tragem la sorți, propuse căpitanul Brișcă.
- Dați-mi o căciulă, am și făcut biletele.
- Ia-o pe-a mea, își oferi serviciile, ca întotdeauna, locotenent major Nicolae Ganea, abordând un zâmbet cu subînțeleș.

Biletele sunt aruncate, căciula amețită, apoi este răsturnată pe masă și fiecare se grăbește să tragă „planeta”.

Tocmai atunci intră comandantul regimentului de aviație:

- Ce faceți aici?

– Ce-o da Dumnezeu, răspuse Lache care era cu spatele și nu-l observase pe cel ce intrase.

– Drepti! ordonă comandantul escadrilei.

– De voie! Dar ce amestec am eu, pardon „Dumnezeu”, în ce faceți voi aici?

Liniște. Dacă cineva scotea o vorbă negândită, era pierdut.

Șeful, nu știu de ce, nu suporta să i se spună, cum i se spunea și căuta să-l afle pe cel care-l poreclise în felul ăsta.

Privirea-i căzu, desigur, pe căpitanul Anghel Dorobanțu – Lache – care, cu o clipă înainte, îl luase gura pe dinainte.

– Spune, Dorobanțule, ce vrei să-ți dea „Dumnezeu”?

– 15 zile concediul în primul eșalon, își luă acesta inima în dinți, neînțelegând întru totul aluzia colonelului-comandant.

– Se aprobă! răspunde șeful unității zburătoare și schimbă subiectul.

După plecarea lui, toți sar de la locurile lor, înconjurându-l pe Lache.

– Te-ai aranjat, stimabile, ești dat naibii, n-am ce zice, îl luă în primire o voce.

– Poate te alegi cu 15 zile de arest, insistă altă voce.

– Nu-i nimic și acolo se odihnește omul. Dar nu cred așa ceva, „Dumnezeu” e băiat bun, chit că râde din an în paști. Și apoi nu m-am referit la el, nici nu-l văzusem când a intrat. Mie nu-mi spuneți Lache și nu mă supăr?

– Lache, de la lacheu, funcție nu glumă, sublinie, locotenent major Ganea Nicolae.

– Bine, bine, desfăceți biletele, să vedem cine pleacă.

În câteva minute se stabilesc cele două eșaloane. Au mai schimbat câțiva între ei, după care Olteanu, aruncă surpriza:

– Am uitat să vă spun că s-a dat în folosință Cabana aviatorilor din Poiana Brașov...

– Păi, la Predeal, unde mergeam până acum?

– S-a terminat! Numai odihnă nu era aceea. S-au prins șefii că piloții noștri se „odihneau” cât era ziua de lungă, la bufetul gării.

– Eu nu mă duc, zise căpitanul Brișcă. Plec din pădure și ajung tot în pădure? Vreau să mă distrez la oraș!

– Parcă merge cum vrei tu, măi Gheorghe, du-te cel puțin din curiozitate.

– Dacă nu-mi place acolo, plec.

– Și eu...

– Și eu.

– Gata, gata, tăiați contactul pe tema asta! Vom trăi și vom vedea, liniști starea de spirit comandantul escadrilei.

A doua zi au plecat la Brașov șapte piloți, iar ceilalți i-au condus până la gară. Au promis că vor scrie, că vor telefona, dar n-a făcut-o nimeni.

.....
Prin grija Casei Armatei din Brașov, în gară i-a așteptat un microbuz, cu care au urcat până în Poiană. Nimeni nu știa nimic de noua locație: unde se află, cum arată etc. Șoferul, deși întrebat, parcă-i tăiase popa limba, nu scotea o vorbă.

Au ajuns la destinație după lăsarea întunericului. I-a așteptat Mânea Petrișor, destoinicul șef al Cabanei Aviatorilor, care le-a asigurat cazarea în camere cochete, bine încălzite, cu baie și apă caldă. Sala de la parter, încăpătoare, servea și ca sufragerie. Obosiți de atâta

drum și dând de căldură, cei șapte s-au culcat imediat, fără a mai aștepta ora stingerii.

Dimineața primei zile a fost magnifică! Un soare strălucitor arunca sulițe peste zăpada imaculată, brazii împovărați cu nea, drepți ca la paradă, formau un fel de perdea protectoare pe laturile perimetrului unde domina o vilă impunătoare și un avion „MIG”-15 „gata de zbor”. Apoi, lacul, asaltat vara de piloții, pescari amatori, acum contrastând cu peisajul hibernal.

Totul le-a plăcut piloților de la bun început. Nu se mai gândea nimeni la plecarea acasă. Împrejurimile îți luau ochii, puritatea aerului ozonat îți dădea sănătate, dar și poftă de mâncare. Exista un program bine gândit, odihna îmbinându-se armonios cu plimbările în zonă. Cei care doreau se puteau deplasa până în Poiana Brașov, stațiunea mult îndrăgită și-n care găseai de toate, sau aproape de toate.

Revenirea la cabana aviatorilor era mai problematică, pentru că, dacă întârzi ai după căderea nopții, la intrare, te luau în primire Fetița și Milogu, un cuplu de câini ciobănești, cerberii așezării.

Piloții, băieți curajoși, nu se speriau nici de nămeți, nici de urmele de zăpadă, ce păreau a fi lăsate de urși, și pe scurtătură, cale de un kilometru și ceva, plecau în Poiană. Nu știu cum s-a făcut că poteca ce începea direct din fața cabanei, ajungea exact în spatele rusticului restaurant „Șura Dacilor”, construcție solidă din bârne de brad secular, care avea tapete originale pe dinăuntru, din piei de animale și trofee de mistreți impunători, sau păsări împăiate din fauna locală, dintre care nu lipseau șoimii și corbii cu ochi ce ținteau fix spre fiecare masă, încât se cam speriau cei de-o șchioapă, deși n-aveau ce căuta în această incintă.

Ospătarii, solemni, gravi, bărboși aveau costume specifice dace. Fermecătoare era „dacele”, care, în plus, lăsau să se vadă printr-un șliț al veșmintelor purtate, piciorul frumos, alb, până sus, pe coapsă.

Se puteau servi specialitățile casei: halcă de mistreț cu mujdei de usturoi, trandafiri și tochitură, pastramă de capră, friptură de iepure sălbatic, plăcintă cu brânză și altele. Toate acestea stropite din belșug cu vinuri negre, nebotezate, „puterea ursului” adus în căni de lut.

Gurmanzii se simțeau aici ca la ei acasă. Unii intrau împinși de la spate de către spiritul lui Bachus, iar alții voiau să vadă „dacele”, ce pe vremea aceea erau tinerele și cu sex-appele; acum or fi îmbătrânit și ele!...

În Poiana Brașov găseai și alte locuri atrăgătoare, însă aviatorii se simțeau bine, numai la șură. Aici era ambianță plăcută, creată de „daci” și mai ales de „dace”, precum și de orchestra de lăutari. Unul dintre ei făcuse armata la aviație, trei ani de zile. Se trezea și se culca ultimul, căci omul fusese gornist chiar în regimentul de unde veniseră piloții și-i cunoștea aproape pe toți.

Se simțea mai apropiat de căpitanul Gheorghe Brișcă, probabil datorită comunității de pigmenți, deoarece, de cum l-a văzut, i-a zis:

– Sunteți de-al nostru; nu mi-ați făcut zile fripte ca alții..., odată m-ați învoit chiar în oraș, îmi aduc bine aminte. E rândul meu acum să mă revanșez, așa că o să vă cânt pe gratis!

– Lasă asta, întâi să vedem ce știi și pe urmă vorbim noi.

– Pe onoarea mea că nu iau un ban de la mata. Când Tony spune o vorbă, e sfântă!

– Dar acum la ce cânti?

– M-am reprofilat. După ce mi-au furat trompeta, am studiat țambalul, ăsta-i greu de șterpelit, nu-l vrea nimeni.

– Și cum l-ai studiat? Te-ai înscris la Conservator?

– Faceți mișto, vedeți?

– Nicidecum.

– L-am studiat după ureche acasă la taică-meu, n-a fost greu. Noi ăștia, avem muzica în sânge!

– Dacă-i așa, i-a zi-i una de la noi, din Oltenia!

Atât i-a trebuit lui Tony. A ieșit în fața formației cu țambalul de gât, a făcut un semn celorlalți, care, ca niște mexicani veritabili, au înconjurat masa aviatorilor și s-au pus pe cântat, până la ora închiderii.

– Dom'le, spuse cineva, dacă o ținem tot așa și-n zilele următoare, să știi că află șefii și desființează și actuala cabană a aviatorilor!

– Fii serios. Odată vede nașu' știi tu ce..., nu mai venim aici decât în timpul zilei, luăm una mică și la cabană.

– Lux! Dar să vedem noaptea asta unde ne odihnim oasele, căci am fost trimiși la odihnă, nu?

– Ne întoarcem la noi.

– La ora asta, noaptea prin pădure, doar n-ai băut mai mult ca mine?

– De unde poți să știi?

– Dormim la hotelul Sport.

– Mergem acolo!

Tony, exaltat, se ținea după aviatori, cu țambalul până la ieșire, cântând un marș compus de el, așa pe moment, spre satisfacția unanimă.

– A fost seara mea, zise el. Trăiască aviația, trăiască aviatorii!

Hiba lui 016

Dimineață senină, geroasă, cu zăpadă spulberată de un vânt aspru, tăios. Calendaristic, iarna aceea trebuia să se fi terminat de mult, dar iată că natura se încăpățâna sau poate își făcea de cap.

Frigul era suportat cu greu de toți, dar mai ales de cei ce-și desfășurau activitatea în plin câmp, la linia de avioane.

Am ajuns acolo, tocmai când un „MIG”-19 era încercat la cale, iar căpitanul Popa A. Ioan – tehnicul avionului – care, urcat pe scară, vârase capul în cabină și discuta ceva cu pilotul, ori încerca s-o facă, pe tema turațiilor turbinelor.

Zgomotul asurzitor rupse tăcerea ce dănuia peste întinderi, sperie un cârd de ciori care zburară aiurea, iar jetul fierbinte topea zăpada și usca pământul din spatele avionului, lăsând până la urmă o pată neagră pe albul imaculat. Turajul odată redus, tehnicul trase capota cabinei, o zăvorî, coborî, luă scara și făcu semn servanților să ridice calele din fața roților.

M-am dus lângă el. Căpitanul Popa A. Ioan, era un tânăr simpatic, care, se împăca bine cu oltenii de vârsta lui; amândoi i-am făcut cu mâna pilotului în persoana maiorului Alexandru Olteanu, comandantul escadrilei. Acesta răspunse zâmbind și înclinând din cap, fiind apoi atent la rulajul avionului pe zăpada, afânată, spre start.

– Cum merge? l-am întrebat pe Popa, după ce avionul s-a îndepărtat.

– Acum bine, îmi răspunse, dar mi-a dat de lucru unul din motoare. Am înghețat noi, dar ele?

El, zgribulit de frig, a fugit prin zăpadă, la baracă, unde știa că duduia o sobă improvizată dintr-un butoi metalic, iar eu, care venisem cu treburi zilnice la escadrilă, m-am îndreptat către celelalte „MIG”-uri.

– Alo, alo! – aud că mă strigă cineva – și uitându-mă îl văd pe căpitanul Ștefănaș Ștefan, Fane cum i se spunea în particular, era cam alb la față, în ciuda tenului său brun.

– Ce faci dom’le, nu ți-e frig? îl întreb.

– Mie? Eu îs de la munte...

– Cum munte? Câmpia e la poalele dealurilor subcarpatice, parcă!

– Da, da, însă de la mine acasă se vede zăpada pe Bucegi și de aia mă consider muntean.

– Ce te consideri, fii sigur că ești, îl tachină locotenent major Petre Stroe, un bun specialist IERAB al escadrilei.

– Taci, om de la șes, tu vorbești? Vezi că-ți îngheață limba-n cerul gurii dacă mai scoți o vorbă, îi ripostă Fănică, în veșnice lor dispută teritorial-natală.

N-au mai continuat dialogul deoarece „026” porni din loc și luând-o la dreapta, la start, ne aruncă în față zăpada spulberată și cu toate că ne-am întors toți trei cu spatele și-am ridicat gulerele șubelor îmblănite, am simțit acele de omăt cum ne înțepau pe față.

– Fugiți de acolo! țipă locotenentul major Ioan Bratu, vine la alimentare avionul meu „019”, făceți-i loc, făceți-i loc, nu-i prea ține frâna!

– Păi cine-i de vină, avionul? ironiză căpitanul Popa A. Ioan, reîntors de la baracă.

– Bați șeaua să priceapă Bratu? completă Fănică râzând și savurându-și gluma.

– Lasă nea Fănică, că-ți vine și matale rândul mâine-poimâine, când se încălzește vremea și-o începe teatrul cu cauciucurile.

– Ce tot vorbești acolo?

– Dacă și anul ăsta se va ține ghinionul de dumneata vei fi nevoit să schimbi câteva camere la roți, devii campion.

– Bafta asta s-o ai tu, măi mânzule, sări căpitanul Popa A. Ioan în ajutorul colegului său de breaslă. Asta-i urezi viitorului tău șef? Ai pus de mămăligă!

– Viitorul șef?

– Da, Fănel va promova la patrulă, așa că, dacă vrei să se facă că n-a auzit ce-ai spus, invită-l după-amiază, la Valerică.

– Păi nu l-am văzut niciodată la crâșmă, deși și eu semnez condica pe acolo, numai în ziua soldei, pe treizeci ale lunii.

– Așa este! El bea câte o țuică de Podu-Vadului, la domiciliu, are butoiaș, adus de acasă.

– Măi, măi, multe știți voi, dar...

A fost întrerupt de trecerea lui „019”, care împrăștie neaua într-o parte și-ntr-alta. Bratu fugi după avion, ceilalți ne-am îndreptat spre „016” ce nu voia să pornească, nici în ruptul capului.

Căpitanul Nicolae Jișa fulgera, iar maiorul Ilie Dumitrescu tuna și dădea cu biciul la adresa tehnicului, locotenent major Vasile Ristea, al cărui noroc apusese parcă, pentru ziua aceea.

– Vasile, faci salturi până la lizieră dacă nu-ți pornește sfârleaza, îl admonesta inginerul escadrilei.

– Parcă eu nu vreau s-o ia din loc, zise enervat acesta. Uitați-vă și dumneavoastră „benzinește, scânteiește, dar nu pornește” așa se spune la clasice, nu?

– Exact așa, numai că noi suntem la aviația reactivă și încă supersonică, deci zicala cade.

– Atunci să-i schimbăm ceva din text, nu se lasă Ristea. Să-i zicem „petrolește, scânteiește și nu pornește”, ... dar tocmai atunci motoarele au pornit, întâi primul, apoi al doilea, hiba fiind depistată de tehnicul de patrulă care ambițios cum era, dăduse de firul acesteia, care-i ținuse în loc mai bine de o oră.

– Încă câteva scene din astea și îmbătrânesc înainte de vreme, răsuflă ușurat căpitanul Jișa.

– Ce să mai îmbătrânești, ți-am spus-o și altă dată, arăți deja ca pensionarii, aruncă tableta Ștefănașe.

– Omul alb – îl amenință Jișa cu arătătorul drept – am în lada de scule un ciob de oglindă, ia-l uită-te și trage concluzii.

– Chestia cu oglindă-oglinjoară...

– Pe dracu', persoana aia arăta cum arăta, dar tu...

– Eu îs tânăr și...

– ... bun de înșurătoare, nu-i așa?

– Chiar așa. Peste puțin timp sunt om la casa mea.

– Și până atunci, stai în gazdă.

– Da, ca și tine de altminteri, „înșurățelule”!

– V-ați găsit să trăncăniți pe frigul ăsta, curmai discuția, haidem la butoi.

– Bună idee.

La baracă, în jurul butoiului în care funcționa un injector de petrol era înghesuială mare și-un fum și mai mare. Cei cu funcții abuzau și-și găseau loc în imediata

apropiere, ceilalți pe delături. Abia dacă se dezmorțeau puțin.

Am abuzat și eu, astfel că peste puțin timp am simțit cum îmi pătrunde căldura în oase.

– Ce-ar merge un ceai fierbinte, sugerează cineva.

– Gata, s-a notat! răspunse un militar în termen – caporalul

Viorel Cubleşan – fost piccolo în viața civilă.

– Bravo băiatule, îi zic, ești pe fază, și-i dau un baton de „Cibo”, pe care-l aveam în buzunar.

Un ceai fierbinte și puțină căldură de butoi a fost tot ce mi-a trebuit pentru dimineața aceea geroasă. Am mai zăbovit la escadrilă, printre bravii tehnici încă un timp, după care, împreună cu alți câțiva, într-o dubiță T.V., ne-am înapoiat la cazarmă.

Primăvară-n suflete

Așteptam primăvara ca pe o binefacere. Iarna aceea excesiv de lungă și geroasă nu se mai sfârșea.

Abia prin martie norii au permis soarelui să-și arunce razele palide, călduțe, peste câmpurile acoperite încă cu o crustă subțire de gheață. O adiere și apoi un vânt meridional, care a ținut câteva zile, a topit totul.

A venit primăvara, fără doar și poate!

Și unde o puteai simți mai bine, dacă nu pe imensitatea aerodromului, care-și schimba înfățișarea de la o zi la alta. Imaginea albă, imaculată, cu care ne obișnuiserăm, era înlocuită de cafeniul câmpului infinit, acoperit pe ici, colo de pâlcuri de cețuri și aburi fumurii. Pământul se

metamorfoza văzând cu ochii, înfățișarea lui fiind, nu peste multă vreme cu totul alta.

Creștea iarba pe toată întinderea, gâze de tot felul, încă amorțite, ieșeau la soare, pițigoii și sticleți singuratici, zburau bezmetici, iar vrăbiile se scăldau în ochiurile de apă. Verdele dăinuia peste aerodrom, contrastând cu pista betonată alb-cenușie și culorile distincte ale balizajului de zi. Pomii înmuguriți dădeau în floare, iar miresele atât de cunoscute se resimțeau la tot pasul.

Dinspre pădurea de o nuanță încă nedefinită, se auzeau triluri de mierle și rar, foarte rar, cântecul cucului, revenit de pe alte meleaguri.

Un suflu nou, curat, plutea peste tot în jurul nostru, a celor care stăteam tolăniți la start, pe pământul deja zvântat. Unii își așteptau rândul la zbor, alții erau cu deservirea și câțiva pe care nu i-a văzut nimeni în timpul iernii, surplus de efectiv.

O dublă, sondă meteo, decolă pentru a cerceta zona, trecând prin pâlcuri de ceață în destrămare, ceață de primăvară. Rezultatul constatării era comunicat prin radio, așa că alte avioane de dublă-comandă – trei sau patru – aveau motoarele încălzite, gata de zbor. Pe rând, au intrat pe pistă, luându-și zborul, lin, frumos, fără nerv – zburau pentru control comandantii de patrulare, aceștia fiind verificați de ofițeri superiori din grupa comandă a regimentului.

Conducătorul zborului era, însuși, comandantul unității, care stăpânea cerul și „zebra”. Știindu-l exigent, până la exasperare, zburătorii se lansau cumiți, până ajungeau în zonă, apoi „se dădeau în lanțuri”. Acolo, sus, nu-i vedea nimeni ce fac, erau doar vânători-interceptori

și se simțeau în elementul lor. Ochiul magic al șefului rămăsese undeva jos și nu-i putea supraveghea.

Se executa toată gama de acrobație, figuri de stil, unele reușite, altele mai puțin. Cei din comandă știau ce să ceară, iar cei controlați știau ce să ofere. Cerul era plin de dublele ce se găseau fiecare în zona lor, prezentându-și programul. Gemeau parcă, la terminarea resursei, figurile acrobatice se desfășurau cu repeziciune: tonouri, looping-uri, vrile...

Și soarele cu strălucirea lui feerică peste cupole, pătrundea în cabine, viu, neșters, ajungând în toate ungherele. Era primăvară jos, sus, și-n sufletele zburătorilor care resimțeau și-n avioane acel simțământ ciudat, ce se succede de la an la an, renăscându-le ființa.

Dar acei care se bucurau mai mult decât alții, de venirea primăverii erau tehnicii. Acești oameni minunați care îngrijeau mașinile lor zburătoare, de multe ori își executau meseria în condiții deosebit de vitrege. Iarna, care abia ne părăsise, lăsase urme peste tot. Gerul, viscolul, nămeții, lupta cu toate acestea nu i-a biruit. Atunci când termometrele indicau minus zece-cincisprezece grade, tehnicienii de avioane și patrule, nu stăteau la căldură în baraca escadrilei, ci afară, lângă și sub avioane. Munca lor, deloc ușoară, plină de răspundere cerea eforturi, uneori de ceasuri întregi, până ce defecțiunea era depistată, remediată și verificată funcționarea.

Și intemperiiile care nu-i iertau...

Acum când vremea era frumoasă și soarele se arăta mai strălucitor ca de obicei în acest anotimp, ei lucrau cu și mai multă voieșie și parcă uitaseră prin câte trecuseră cu câțva timp în urmă. Îi încânta în acele dimineți cerul

nemărginit, primăvărat, fără nori, de o puritate ame-
țitoare, mireasma câmpului înverzit, ciripitul păsărilor.

Renăștea natura, era firesc să renască și oamenii.

– Scoate-ți flanelele de pe tine, măi Florea, zise
căpitanul Jișa, dezbrăcându-se și rămânând numai în
maieu.

– Nici nu mă gândesc, răspunde Marin, până ce nu
trec zilele babei, nu dau jos, nimic de pe mine.

– Ce „zilele babei”? Înțeleg de ziua femeii, treacă-
meargă.

– Eu rămân la ale mele, nu mă lipsesc de cojoc, sunt
suferind.

– Suferind? Și ce ai?

– Ceva intercostal, uite rețeta de la doctor.

– In-ter... in-ter... se chinui Jișa să descifreze
hieroglifile medicului, in-ter-pan-ta-lo-na-ră stângă...
spuse ce-i trecu prin cap și-i restitui rețeta.

Interlocutorul, mult timp, a crezut că ce-i „citise” cole-
gul său, era diagnosticul bolii sale. Oare, s-o fi vindecat
până la urmă?

„Zbor” în patrulă

– Ce facem azi?

– Nimic!

– Dar mâine?

– Tot nimic!

– Cum așa? îi zic lui Relu, colegului meu într-ale
meseriei armelor, avem două zile libere și stăm pe loc?

– Dormim!

– Acum, primăvara? E păcat, zău așa! N-am hibernat toată iarna? Și ce iarnă?! La început ninsori și nămeți de nu se vedea om cu om, apoi geroasă că-ți îngheța apa în paharul de pe masă. Ai uitat?

– Ce te miri așa? Când eram copil, îmi amintesc, intram în zăpadă până-n gât. A nins într-o noapte atât de mult, încât dimineața tata a făcut un tunel ca să poată ieși din casă. Ce-a fost astă-iarnă la noi, pe aerodrom, nu-i nimic pe lângă zăpezile de odinioară.

– Bun, m-ai lămurit! Problema e că a venit primăvara, afară-i soare, plăcut, înverzesc pomii, crește iarba și noi stăm. Doar nu suntem la arest!

– Păi... ce-ai vrea să facem?

– Hai la plimbare cu motocicletă.

– Aș merge, dar unde?

– În oraș, n-avem ce face!

– Știi ceva? Hai la București. Plecăm azi și ne-ntoarcem mâine!

– Prea departe. Și, apoi, trebuie să ne învoim, pentru părăsirea garnizoanei, doar știi cum vine treaba!

– Ei, atunci pe raza noastră de activitate. Uite, până la Siliștea?

– Drum de țară, desfundat după topirea zăpezii.

Dacă avem și-o pană pe coclaurile acelea, ne papă lupii.

– Dacă tot alegem, să vedem pe unde ne-am putea petrece timpul liber. Gata, am găsit, mergem la Roșiori, o aruncătură de băț! Am acolo o cunoștință, care s-ar bucura de prezența mea.

– Ești un egoist! Dar eu? Și de prezența mea trebuie să se bucure cineva, că doar facem „un zbor în celulă”, nu?

– De ce nu „în patrulă”? Dăm în prealabil un telefon și se aranjează.

– Măi, dacă ne-ar auzi cineva, și-ar închipui cine știe ce lucruri urâte despre noi...

– Vezi-ți de treabă! Suntem tineri și avem dreptul la câte o escapadă din când în când. Crezi că cei care ne-ar trage în țeapă au fost ușă de biserică? La timpul lor au zburat și ei pe spate, în miez de noapte. Cunosc eu pe unii ce nu s-ar da în lături de la acrobații de genul ăsta. De exemplu...

– Hai, nu fi rău...

– Cobor să pregătesc motocicleta. Vezi ce ai prin casă, să luăm cu noi, vreo tămâioasă pentru inimioară, parcă așa se spune. Dacă nu, găsim pe teren.

„Decolăm” pe drumul cel mai scurt – o potecă prin pădure, de la blocul burlacilor, unde locuia Aurelian, colegul meu – direct spre oraș. De aici, Relu a telefonat la cunoștința lui, eu am făcut plinul „K”-ului la singura benzinărie existentă în oraș.

– În regulă, îmi zice, după ce ne-am reîntâlnit. Am găsit-o. Nu era acasă, ci la serviciu, ore suplimentare, recuperare, cam așa ceva.

– Cu șeful ei?

– Ce-ți pasă? Principalul e că s-a bucurat de vocea mea. Nu ne-am mai văzut de mult...

– I-ai spus că ești în dublă-comandă?

– I-am zis că vin cu un coleg și a înțeles – o știu, fată deșteaptă. Nu-ți fă griji, are vreo prietenă.

– Nu-mi fac, dar nu mi-ar plăcea să-i țin de urât impieगतului de mișcare din gară, până-ți schimbi tu uleiul!

– Repet, nici-o grijă!

Lăsăm orașul în urmă, cap compas Roșiori, pista degajată până la Olt, viteză maximă. Trecem apa, peste podul aflat ca totdeauna în reparație, apoi din nou gonim spre meleagul care-i rezervă prietenului meu anumite amintiri.

Timpul frumos, perspectiva unui week-end plăcut, ne creează o bună dispoziție. Relu cântă în spatele meu, e vesel – știe el de ce – merge la sigur! Totdeauna de când l-am cunoscut a ținut înainte și se pare că n-a dat greș niciodată. Poate calcă acum cu stângul; ar fi păcat de benzina consumată și timpul pierdut!

Pe drum, facem o întrerupere, la marginea unui sat, unde se găsea o parcare și un chioșc cu răcoritoare. Aurelian vrea să bea o limonadă, căci i s-a uscat gâtul, după câteva încercări nereușite de a interpreta ceva.

– Măi omule, nu bea poșirca asta; știi că-ți face rău!

– Mi-e sete, gust numai puțin.

– Treaba ta, dar să nu mă pui să opresc la fiecare stâlp!

N-am oprit, n-a fost nevoie, licoarea aceea galbenă, din care am gustat și eu, era apă chioară, fără nici un gust. În schimb, am găsit smochine, import din țările slab dezvoltate, cum se spunea pe atunci. Nici că se putea ceva mai potrivit pentru o atenție fetelor la care mergeam. Am luat atât cât ne-a încăput în buzunare și-n cutia de scule a motocicletei. I-am făcut vânzare persoanei cu ecuson

„O.C.L. Alimentara” pe câteva zile. Localnicii preferau orice, numai smochine nu, fiind și așa destul de uscați, după o iarnă grea.

La intrarea în Roșiori, trecem printr-o băltoacă în viteză. Ridicăm picioarele, ca să nu ne udăm pantalonii uniformelor, alungăm niște găște ce navigau liniștite pe apă, stropim pe unii ce stăteau pe trotuar, de ne alegem

cu câteva cuvinte care fac fetele să roșească – pe noi mai puțin!

- Ei, îi strig lui Relu, spune-mi pe unde s-o iau?
- Tot înainte, până-n centru!
- Dar Strada Mare e în reparație.
- La dreapta! primesc un ordin scurt.
- O fundătură!
- Înapoi și la stânga, dirijă amicul meu.

Intru pe o străduță ce altă dată servise drept drum de care, acum plină cu noroi moale de intrau cauciucurile pe jumătate, mărind riscul unei derapări. Reduc viteza – și bine am făcut – căci dintr-o ogradă cu orătării, se reped asupra noastră doi dulăi care au văzut lumina zilei la țară, dar au crescut la oraș, ne încadrează pe ambele părți. Ieșim la drumul mare cu escorta după noi, și abia după ce-am accelerat, am scăpat de ei.

- Vai, ce m-am speriat!
- Vezi să nu rămâi așa.
- Am început bine, n-am ce zice.
- Cine-i de vină? Ne facem „prieteni” pe aici: adineauri tipii ăia pe care i-am stropit, acum lupii ăștia... vai de noi la întoarcere! Cred că ești de acord cu mine, că defluirea trupelor tot pe strada respectivă o facem?!

– Da, da, știu, răspunde coechipierul, cu ochii în stânga și-n dreapta, pentru a repera alți câini ce lătrau prin curțile oamenilor. Erau mulți câini pe atunci în Roșiorii de Vede. Dar cine să-i vadă?

În sfârșit ajungem pe Strada Mare, pietruită, suficient de largă, cu nenumărați curioși pe după porți. Era un eveniment prezența a doi aviatori în localitate. Cândva, la Roșiori, existase un aerodrom militar, așa că apariția noastră în uniforme, cu cucii strălucitori pe vestoane și

pajuri la caschete, a creat rumoare. Mai mult ca sigur că unele dintre persoanele de pe la porți, văzându-ne, oftau și-și aminteau trecutele idile, pentru că aviatorii rămân tot aviatori indiferent de epoca în care se desfășoară evenimentul.

– Trage acolo! țipă Relu.

– Unde și cu ce să trag?

– Ei, oprește motocicletă lângă zidul acela de cărămidă.

– Dacă spui tu, așa fac.

– Păi, când eram la Siliștea-Gumești, pe fostul aerodrom, veneam des aici, cunoșteam Roșiorii ca-n palmă.

– Roșioarele, nu?

– Și pe ele, căci altfel n-am fi azi aici.

– Măi, te pomenești că devenim șogori, cum se spune prin Ardeal.

– Nu, asta nu! mă aduse la tăcere orgoliosul meu prieten și coleg. Eu „mi-s” oltean, așa că nu împart cașcavalul cu nimeni.

Opresc unde mi s-a indicat. Relu s-a dus să-și reactiveze vechile relații, cunoștințe, prietene sau ce-or fi fost, eu am rămas planton lângă motocicletă. Îmi era puțin frig mai ales că cerul senin se acoperise cu nori urâcioși, care prevesteau averse de ploaie, dacă nu chiar lapoviță.

Relu s-a înapoiat surprinzător de repede, însoțit de o fată, ce și-a spus numele mic – Dana. Era gazda și amica lui, cum am aflat mai târziu. O față ovală, păr castaniu, ochii căprui, plinuță în raport cu vârsta ei, suficient de drăguță. Avea un aer trufaș, menit să țină bărbații la distanță. Personal nici nu-mi doream o apropiere cu ea, nefiind genul meu. Deținea o locuință compusă din două

încăperi frumos mobilate, moștenire de la părinți; starea civilă, văduvă; frații erau tot prin armată – ofițeri – deci, eram oarecum în mediu.

Peste puțin timp a bătut cineva la ușă. Cel mai curios dintre toți am fost eu, deoarece trebuia să-mi vină partenera de rummy, dacă e s-o luăm după motivarea prezenței noastre acolo. Doamna care a intrat a ținut să facă impresie. Demnă, serioasă, schița cu zgârcenie un zâmbet, folosea un dialect de împrumut, între două vârste, și bineînțeles tot văduvă.

Atmosfera, la început rece, s-a încălzit după câteva păhărele de „5 stele” – băutura la modă și atunci – niște gustări și șprițuri calde, preparate de gazdă cu ajutorul lui Relu care, se vedea de-o poștă, nu era la prima operație de acest gen, la Dana.

Jocul de rummy mai mult ne-a plictisit, cel puțin pe noi bărbații: trebuia găsit ceva mai atractiv. Cineva a propus pocher, pe mărunțiș. Cum Dana a scos la iveală o cutie plină cu monede, Relu i-a zis-o:

– Bravo, dragă, ai progresat!

– La ce te referi?

– Cum la ce? Când ne-am văzut ultima oară – și asta să fi fost acum un an – la tine se jucau jocuri nevinovate, pe când acum ai o colecție de toată frumusețea, numai sunători.

– Nu i-am adunat la ușa bisericii, sunt bani munciți.

– Munciți din greu, n-am de lucru și adaug.

– Dumneata, ce-ți închipui?

– Nimic în afară de faptul că-s bani câștigați cu sudoarea frunții. Nu toată lumea se pricepe la pocher. Trebuie să fi ager la minte, nu strică puțină iuțea de mână, spre nebăgarea de seamă a partenerilor. Mă sur-

prinde că jocul a găsit aderență și-n rândul sexului frumos.

Știam că este căutat mai mult de bărbați.

– Teorie, mă apostrofă Dana.

– Hai, treceți la practică, interveni Relu, împăciuitor.

– La practică, la practică, zic fetele, de teorie suntem sătule.

– Vine ea și practica, dar mai pe seară, spuse amicul meu.

– Mari șmecheri îs aviatorii ăștia, simte nevoia să tachineze Emilia, prietena Danei.

– Șmecheri? E puțin spus!

– Ar mai fi ceva de completat, dar am hotărât să jucăm, nu?

– Da, da să jucăm!

– Eu nu joc pe bani! Tu? zice Relu, fixându-mă cu subînțeleș.

– Nici eu!

– Asta-i culmea. Păi, pe ce-ați vrea mă rog? Pretențioși sunt domnii!

– Tovarășii!

– Pocherul se joacă și pe altceva în afară de bani?

– Pe substituire.

– Cum vine asta?

– Cine pierde plătește în natură.

– Nu numai șmecheri, dar și insinuați...

Relu, care, cam dăduse pe gât mai mult de trei păhărele din sticla de „5 stele”, continuă:

– Nu insinuez nimic. Am spus clar: cine pierde, plătește în natură.

– Tot nu pricep, susține Emilia conversația, cum sunt și cam naivă...

- Foarte naivă... pui perna sub fund!
- E prea de tot, dragă, eu plec acasă, se lamentă doamna cea serioasă.
- Atunci, dacă-mi permiți, am să te însoțesc, zic, prinzând nada.
- Mi-e indiferent...
- Până mâine dimineață să nu te prind pe aici, îmi aruncă direct, prietenul meu, făcându-mi cu ochiul.
- Te primește în gazdă Emilia, are spațiu excedentar, îmi susține cauza și Dana.

Plecăm. Se lăsase întunericul și era suficient de cald; o seară ce te îmbia la plimbare. Mergem aiurea pe străzi discutând banalități, deși fiecare dintre noi se gândea cred, la aceeași problemă ce frământa în asemenea conjunctură un bărbat și o femeie.

Acasă, la Emilia, într-adevăr, spațiu suficient: trei camere făceau cât un hangar, dar n-aveau mobilier adecvat. În schimb dormitorul ei, etala cel mai pretențios budoar, totul aranjat cu gust. Lipsea însă ceva: un bărbat care să facă față unor anumite cerințe.

Mi-aș fi oferit serviciile, dar doamna continua să fie rezervată, chiar rece. O fi frigidă, îmi trece prin gând, văzând-o atât de sarcastică.

- Dezbracă-te aviatorule!

Am rămas perplex. Dar, fiind un militar disciplinat și bun executant, n-am așteptat să mi se ordone de două ori. M-am dezechipat la iuțea, cum nici la alarmă n-o făcusem vreodată.

– Vino lângă mine, repede, și încălzește-mă! Modestă femeie, nu mi-a cerut prea mult!...

Viața în „dublă comandă”

Auzisem că mezinul escadrilei căpitanul Nicoale Grigorescu, era bolnav. M-am dus la el, la blocurile burlacilor unde locuia, bat la ușă, nimic! Repet ciocăniturile și apăs pe clanță. Deschis, dar în încăperea nimeni!

Îmi zic că s-o fi dus și el, ca omul; singurul scaun, era într-un colț al camerei pe post de etajeră, așa că mă așez pe marginea canapelei.

Aruncând o privire de jur împrejur, conchid că Grig era un băiat ordonat. Puținul pe care-l avea în casă fiind pus la locul lui. Mobilier modest, tipizat: un pat, o masă, un scaun, o noptieră, două păături și nelipsita ladă de campanie pe care o au toți militarii. Într-un colț, improvizat, un pedestal, câteva cărți și unul din primele aparate de radio marca „Popular”.

Frunzărind o carte, aud niște zgomote, undeva la subsol, lovituri de ciocan. Cineva repara sau strica ceva.

Cobor și călăuzindu-mă după ce auzeam din ce în ce mai clar, deschid o ușă la beci și-l văd pe Grig meșterind de zor la ceva. Era o motocicletă „MZ-175” pe care o știam. Fusesse a căpitanului Iliescu. Grig o cumpărase de la părinții acestuia, după moartea sa, iar acum o pregătea pentru sezonul de vară. Așa am crezut, căci în realitate altfel stăteau lucrurile:

- Ce faci dom’le, te-ai făcut bine?
- Am fost puțin gripat, acum mă simt restabilit.
- Ce-i cu motocicleta?
- Îi fac toaleta, vreau s-o vând.
- De ce?
- Așa!
- C-a fost a lui Marin, nu?

- Și asta. Secundar.
- Dar principalul?
- Mă însor. Strâng bani pentru nuntă.
- Felicitări! Ai zburat și tu pe „016”? (era o vorbă: „cine zboară-n „016”, are baftă-n dragoste”)
- Mai ales în ultimul timp. Râdeam amândoi.
- Am trecut pe la tine să văd ce mai faci, știindu-te bolnav. Mă bucur că ești sănătos.
- Nu mă plâng. Am însă dureri de cap.
- Cu nunta?
- Cu...
- Și cine-i fata?
- Secret!
- Mie poți să-mi spui.
- Nu încă.
- Bine, dar te-am văzut prin târg, pe strada Craiovei, cu o fată faină. Ea este?
- Da.
- Băieții știu?
- Nici unul!
- Și pe când nunta?
- Cât mai curând.

Tot uitându-mă la motocicletă, am început s-o șterg și eu cu o cârpă, puțin câte puțin, ajutându-l pe Grig, la treabă.

- Frumoasă piesă, nu?
- Grozavă.
- Cumpără-o tu, ți-o dau în rate.
- De acord, vând „K”-ul și ți-o cumpăr. Cât ceri pe ea?

Am bătut palma pe loc. Apoi am urcat la el în casă să bem aldămașul. După aceea, din noul la subsol, de unde am scos „calul” și pe aici ți-e drumul.

Grig s-a dovedit a fi operativ ca niciodată. El era genul omului calm, calculat, măsura de 3 ori și tăia odată, dar de data asta, fiind în gaj căsătoria lui care trebuia oficiată cât mai repede (de ce ne grăbim toți?) n-a stat prea mult pe gânduri. Avea omul socotelile sale, calculate din vreme, nu putea trăgăna nici vânzarea motocicletei, nici mariajul. De una a scăpat, mai avea de rezolvat o a doua socoteală. La prima am colaborat, căci relația vânzător-cumpărător se tranșase. Iar cât privește a doua problemă, aceasta îl privea numai pe el, nu-l puteam ajuta cu nimic, nu era cazul, se descurca singur, fiind doar un vânzător-interceptor de elită.

Nu știu ce s-a întâmplat atunci, că n-am participat la eveniment și mi-a părut tară rău. Îmi amintesc totuși, din povestirile altora că a fost ceva ca între aviatori, fără mult fast, dar plăcut, la obiect, în așa fel că toată lumea a fost mulțumită.

Apoi a urmat raportul la comandant pentru extindere două camere etc. ... pregătiri în vederea primirii berzei, care n-a întârziat să sosească, procurarea mobilei și altele, așa cum se obișnuiește pe la noi.

Ca zburător, Grigorescu nu avea probleme. Era cotate ca un bun pilot, zbura „MIG”-ul 19 P.M. la marea știință, mulți ani a fost și el stăpânul manșei și palonierului avioanelor supersonice pe care le-a zburat.

Apoi, așa deodată, fără explicații, sau sub semnul unei chemări de el știute, privirile lui nu mai căutau păsările argintii pe cer, sau la sol.

Începuse să-l intereseze alte zburătoare mai apropiate de firea și sufletul lui, docile, cu grad de pericolozitate redus: elicopterele.

Debut literar

N-am să uit niciodată când mă aflam în înaltul cerului, la primul meu zbor cu avionul supersonic „MIG”-19 P.M. nr. 026. Zburasem și până atunci pe alte avioane, inclusiv cu reacție, dar de data asta avionul în care eram, mă fascina, făcându-mă să mă socotesc un Icar modern, îndrăzneț, sigur pe mine.

Am decolat singur spre imensitatea cea albastră, simțind chemarea spre înălțimi, mult prea pregnant.

Virez strâns, pentru a degaja la stânga și iată-mă în linia șerpuitoare a Oltului.

Urc într-o spirală largă care-mi permite să privesc totul din jurul meu și-n același timp să verific câte ceva din multitudinea aparatelor de bord. Totul în regulă!

Trei mii de metri în câteva minute doar! Pun avionul la orizontală, sunt la prima ieșire pe acest tip și n-am voie să-mi permit altceva decât tema impusă, zbor pe lângă casă și unele maniabilități.

„Intră în tur de pistă” mi se ordonă de la start. Mă conformez, execut mișcările adecvate și cât pe ce să intru în tonou, atât de fine erau comenzile avionului.

Sunt pe latura mare, văd aerodromul undeva jos, discul soarelui mă lovește orbitor în ochi, sunt nevoit să folosesc ochelarii fumurii, putând continua zborul cu mai multă ușurință.

Trec pe deasupra locurilor cunoscute, peste care am zburat în nenumărate rânduri, dar cu „MIG”ul 15, orientare la teren, fără probleme.

Reduc din turajul turbinelor, acele tahometrelor coboară atât cât este necesar. Încerc câteva maniabilități din manșă și la simpla atingere, avionul răspunde prompt.

Aceasta mă face să-mi spun că la aterizare trebuie să lucrez cât mai fin cu puțință.

De la înălțimea la care mă aflu, totul se vede printr-o pâclă incoloră, orizontul se distinge înceteșat, iar pe dreapta observ un perete vertical, cumuși nemai-pomenit de mari, în formă de castele, așa că deviez ușor reintrând în vizibilitate. Cobor într-o pantă dulce, reduc gazul, n-am timp să-mi dau seama de frumusețea din jur, timpul trece pe nesimțite, sunt la primul meu zbor pe acest avion și trebuie să-l execut „á la carte”.

Unde o fi instructorul meu favorit din școala militară de pilotaj, să mă vadă? Câtă deosebire între avioanele de acolo și cel pe care am ajuns să zbor. Bravo mie! Atenție, asta miroase a laudă de sine și nu-i bine să mi-o iau în cap.

Știu că sunt singur în aer, zona din jurul aerodromului este liberă, zboară bobocii, așa li se spune celor care fac trecerea pe un avion nou; toți sunt cu ochii asupra mea.

Înainte mea a zburat colegul meu Voloncs Andrei. Ce aș putea spune despre el? Numai părți bune. Dar el ce-ar spune de mine? Tot așa, sunt convins de asta! Suntem amândoi – ca să zic așa – din același aluat; doar am fost aleși pentru „MIG”-ul 19 P.M., dintre mulți alții. Unii ar spune că avem pe cineva care ne susține. Nu-i adevărat. În aviație nu ține nici un fel de intervenții. „Ai mână, zbori; n-ai, te cureți!” așa îmi spunea unul dintre comandanții mei, care anume, nu-mi amintesc și nici nu am timp de așa ceva, acum.

Trebuie să ies din latura mare a turului de pistă și să intru în penultimul viraj, al treilea, dacă-i s-o luăm școlastic. Foarte bine, iată dau comenzile, orizontul defilează puțin mai jos de botul avionului. Am schimbat

direcția, sunt încă departe, dar peste puțin apare pista în prelungirea planului stâng.

Ce-ar fi să fac ceva, aici, un tonou, sau măcar o jumătate. Nu, nu-i bine, așa comite un act de indisciplină și nu-i normal. Am timp în viitor, pentru așa ceva. Tentația e mare, sângele clocotește la vârsta mea tânără, dar n-am încotro, așa că înainte de a înscrie în ultimul viraj, execut din nou maniabilități. Stop! Acum iau priza de aterizare, deci sunt pe direcția pistei, pe care o văd clar, albă, de dimensiunea unei rigle de calcul. Presez manșa și reduc gazul. Viteza de coborâre conform baremului. Cred că vin bine, dacă va fi nevoie pun motor până aproape de liziera aerodromului. Ah! Dar înălțimea? Parcă-s prea sus. Așa-i, sunt la peste 1000 de metri. Să pic mai mult, ori să ratez aterizarea. Optez pentru prima variantă, a doua poate duce la dezonorarea pilotului, cum zic gurile rele. Lucrez cu frânele aerodinamice și continui un zbor glisat. Ce fac eu nu-i admis, acum la trecerea pe acest avion. Mai cuminte să renunț. M-aș putea angaja dacă sunt cu botul în sus și ar fi păcat de mine și de mașinăria asta grozavă. N-ar rămâne nimic din noi. Bîrr!

Continui să presez manșa, mă uit la vitezometru, am viteză mare, înălțimea scade continuu. Din nou scot frânele. Sunt între stația îndepărtată și apropiată, nu mi se spune nimic prin radio, înseamnă că stau bine. La fel și atunci când trec peste apropiată. Ei, asta-i? Dar ce, vreau să pun motor? Sigur, avionul se înfundă mai repede decât „MIG”-ul 15, este mult mai greu decât acesta. Voi pune roțile nu la capătul pistei, cum eram obișnuit la celălalt avion, ci în dreptul „zebrei”. Puțină siguranță nu strică!

Scot trenul și flapsul în același timp. Desigur că ostașul va raporta conducătorului de zbor ce vede în binoclu: „Tren, flaps, normal!”.

Câte nu-mi trec prin cap! Vorbesc cu mine însumi, așa fac toți bobocii!

Mențin direcția din palonier și stabilitatea laterală din manșă.

„Bine, e bine acum” aud în sfârșit vocea celui din „zebră”. De ce îmi spune așa? Pentru că, mașina din care se conduce zborul, este vopsită în dungii albe și negre, vizibile de la distanță. Ce îmi trece prin cap. Atenție mare la aterizare, Puiule! îmi zic, și bine fac, căci asta nu-i „15” e „19 P.M.”, un bolid pe roți.

Trag ușor și fin, mă uit la tablou, văd clar lămpile care-mi indică zăvorărea trenului, continui și aștept o secundă, două, trei, patru. Acum! Da, acum am atins pista betonată. Botul se lasă pe roate din față mult mai repede ca la celălalt tip de reactor.

„Parașuta de frânare o scoți când ești în dreptul bretelei” aud în căști. Aoleu, cum am uitat de ea! Dar cel din „zebră” își cunoaște la perfecție meseria, știe că bobocii, obișnuiți cu „MIG”-15, care nu are parașută de frânare, la primele zboruri pe „19 P.M.” uită s-o folosească pentru a reduce viteza de rulare a avionului după aterizare.

Înainte de a intra pe stânga pentru ieșirea din pistă, mai am timp să observ cum se desfășoară iarba pe o parte și alta, în prelungirea planurilor ori sub fuzelaj; viteza din ce în ce mai mică.

Opresc la semnalul starterului, tai contactele, deschid cupola cabinei de pilotaj, aerul curat, proaspăt, mă răcorește.

Tehnicul pune scara și mă întrebă „Cum a fost?”, „Bine” îi răspund și cobor din avion. Îmi scot casca de zbor, mă uit admirativ la pasărea de foc și-mi zic „frumoasă treabă”, mândrindu-mă pentru reușita mea, locotenent major Nicolae Ganea.

Nordiștii și sudiștii

Se anunțase cooperări între aerodromuri. Al nostru și altul, dinspre Dunăre. Tot cu „MIG”-uri 19 P.M., deci dotări identice, piloții cam între două vârste, dar mult mai apropiați de culoarea ciocolatei decât ai noștri.

Noi, am devenit cei din nord, ei cei din sud – nordiștii și sudiștii. Așa cum se comunicase, nici nu trecuseră trei zile, că într-o dimineață frumoasă, cu un cer golit de norii ce acoperiseră aerodromul peste noapte, ne aflam cu toții la linia de avioane – cei care trebuia să fie prezenți – pentru a-i primi pe oaspeți.

Soarele începuse să dogorească; locurile umbroase de sub planurile avioanelor erau ocupate, și cu greu puteai găsi un loc ferit de razele fierbinți. Noroc că nu s-a așteptat prea mult sosirea sudiștilor, a căror supersonice începuseră trecerea la verticală.

– Vor să ne impresioneze frații. Ia uitați-vă la ei ce năprasnic se aruncă, zise maiorul Anghel Dorobanțu care, împreună cu ceilalți fusese avansat în grad, adresându-se celor ce asistau cu gura întredeschisă, din cauza căldurii.

– Parcă noi, când vom merge la ei, n-o să facem la fel? Chestie de stil, completează o voce.

– În tot cazul, sublinie căpitanul recent avansat, Nicolae Ganea, formație câte trei, toată escadrila și atât de strâns merită aplauze.

– Se vede de-o poștă că sunt bine antrenați amicii; priviții cum degajează, tot în formație, parcă ar fi la Plovdiv, la o demonstrație aviatică. Măi, măi, măi!

Sunt trimise trăgaciurile pentru tractarea avioanelor, la capătul pistei, unde echipele tehnicilor erau pe poziții, așteptând sosirea celor care urmau să le fie oaspeți.

Aterizările în celulă au avut ca efect amplificarea admirației și chiar dacă nu s-a bătut din palme, toată lumea a fost de acord că păsările argintii erau pilotate de ași.

– Ne-au rupt gura – spuse un mecanic, dintre militarii în termen aflat în apropiere – așa ceva n-am mai văzut.

– Îți place, nu-i așa? Dar spune-o și tu mai radical, ceva în genul „ne-au luat ochii”! îl apostrofă Grig, care nu suporta anumite jargoane.

– Am înțeles: ne-au luat vederea!... răspunse leatul.

După aterizare, avioanele au fost luate în primire de tehnici, verificare, alimentate și parcate pe bretea.

Prima întâlnire cu sudiștii ne-a impresionat. Cu toții erau prezentabili, aliură athletică, bruneți, priviri inteligente, într-un cuvânt tipi simpatici.

Ne-am dus spre ei, la linia avioanelor, cu mâinile întinse, au fost făcute prezentările într-o atmosferă degajată, prietenească, de parcă ne-am fi cunoscut de când lumea. Subiectele puse în discuție, bineînțeles s-au referit la traiectul parcurs, dacă au fost ori nu incidente în timpul zborului, comportarea avioanelor, starea vremii și altele.

Comandanții de escadrile și de patrule s-au identificat reciproc și, culmea, aveau și ei – ca și ai noștri – doi piloți ceva mai tineri, căpitani, care, așa cum ne-au povestit mai târziu, făcuseră trecerea pe „MIG”-ul 19 P.M., cu câteva luni de zile în urmă.

La start nu s-a stat prea mult din cauza căldurii. Când a venit mașina piloților, oaspeții au fost invitați în unitate, mai întâi la popotă, fiind ora de gustare și apoi la odihnă, în camere special amenajate, la blocuri. S-a căzut de acord ca după amiază, pe la orele 17 – 18 să mergem în oraș.

La pistă, tehnicii au rămas până spre amiază, iar atunci când ne-am revăzut la popotă (locul comentariilor și discuțiilor de tot felul) fiecare emana în jurul său un miros specific, plăcut, provenind de la numeroase flacoane cu parfumuri fine, de roze, pe care le-au găsit în spatele capacelor de vizitare ale avioanelor. Le pusese acolo tehnicienii sudiști, pentru a fi găsite de confrății nordiști. Un gest frumos, dar și o surpriză în același timp. La plecare, băieții noștri, au pus în aceleași locașuri pachete cu țigări din tutunul cel mai scump.

– Dacă află „Dumnezeu” că facem contrabandă, ne fulgeră de nu se vede om cu om, își manifestă neliniștea, ca de obicei, căpitanul Nicolae Jișa.

– Păi ce, trebuie să știe?

– De vine pe aici așa cum îi este obiceiul, simte imediat, doar are nasul subțire. Mirosul ăsta a invadat întreaga încăpere. Nu vezi și „Stela” mișcă din nas când intră aici cu mâncarea de la bucătărie. Doar că ea nu-și dă seama despre ce e vorba.

– Cine te-a pus să te parfumezi tocmai acum? Ți-ai găsit momentul! Dar când se vede țiganul împărat?

– Ia-o domol față palidă, îl admonestă Jișa pe colegul său căpitan Popa A. Ioan, care nu-l lăsa să se înfrupte dintr-o delicioasă și tradițională iahnie de fasole.

– I-a spune-mi, vii deseară la întâlnirea cu sudiștii?

– Cum să nu, tocmai eu să lipsesc; unde-i ducem ca să se simtă oamenii în largul lor.

– Se ocupă căpitanul Ganea de treaba asta. El va fi maistrul de ceremonii, are omul vocație și-n domeniul ăsta, ca și-n altele.

– De ce-l bârfești, e băiat bun.

– Nu-l bârfesc.

– Cum așa? Când persoana nu-i de față înseamnă că-i vorba de bârfă, iar când este, o criticăm. Ar trebui să știi asta la anii tăi, sublinie căpitanul Popa A. Ioan.

– La anii mei?! Dacă mă iei așa, la rasul solului, atunci te-am salutat, spuse căpitanul Jișa și plecă în grabă la popota piloților, unde avea el o „Stea”, ce-i oprise la cuptor o friptură de purcel de toată bunătatea.

Între timp, oaspeții se aflau la odihnă. Spre seară, un autobuz i-a luat – pe ei și personalul escadrilei întâi – de la blocuri, ducându-i în oraș.

Noi ceilalți, i-am așteptat în fața parcului, de unde ne-am deplasat în grupuri mici la grădina-restaurant.

Valerică, în ținută de gală, cu eghileți aurii, făcuți de comandă pentru diferite ocazii, se afla postat la intrare, încadrat de subalternii lui – picoli și picolițe.

Într-un separeu, era amenajată cu tot dichisul o masă festivă, pe un fundal se putea citi „Bine ați venit”. Vaze cu flori așezate ici-colo creau o ambianță plăcută, iar un pick-up învârtea o placă cu Rita Pavone, dezlănțuită. (Pe vremea aceea micile restaurante de provincie nu aveau

o componentă orchestrală, iar lăutarii de ocazie ne-ar fi stânjenit).

S-a început cu o țuică bătrână, alături cu gustările adecvate, fripturi bine rumenite și alte minuturi. Mă uitam la cel care organizase masa și-l văd liniștit. Asta însemna că nu era cazul să mă aștept la vreo boacănă de-a lui Valerică, de genul celei cu puii de baltă. Dar Ganea, el însuși o victimă, era la post!

Vinurile alese, procurate cu intervenții de la o anumită cramă, au constituit revelația momentului și fiecare a primit câte o sticlă pentru acasă. Șefii câte două.

Aviatorii – sudiști și nordiști – s-au simțit în elementul lor. Primii ca la mama acasă, ceilalți ca la ei acasă și până la urmă a dispărut „răceala” impusă de împrejurări.

A doua zi, ne-am reîntâlnit cu prietenii noștri din sud, arătându-le micul orașel al aviatorilor, care, le-a amintit de așezările din vecinătatea aerodromului lor. O fotografie, la minut, a immortalizat clipa pentru totdeauna.

Înainte de plecare, sudiști și nordiști, și-au strâns mâinile cu căldură, s-au îmbrățișat frățeste, deoarece aviația nu cunoaște granițe ori alt gen de îngrădire și ca atare, aviatorii, piloții, se simt uniți prin legături trainice, tradiționale, greu, dacă nu imposibil de dezlegat.

Decolarea, spectaculoasă prin ridicarea „MIG”-urilor de la sol, în formații pe celule, apoi eșalonarea întregii escadrelor și trecerea vertiginoasă la verticala pistei, a marcat plecarea celor din sud, ducând cu ei, colegilor lor, salutul nostru, al nordiștilor.

Revanșa

La numai câteva zile, mă aflam în capătul pistei și așteptam ora plecării Escadrilei întâi într-un raid de instrucție, undeva în sud. Doream să-mi salut prietenii, piloții și-n același timp să admir decolarea întregii subunități zburătoare, eveniment destul de rar.

Se anunța o zi splendidă pentru un asemenea zbor. Vizibilitatea era excelentă, cerul de un albastru azuriu, fără nori, promitea să se mențină așa, toată ziua.

Știam încă de la pregătirea anterioară, la care participasem și eu, că raidul se va desfășura în formație de patrulare, la înălțime medie, va dura cca. 45 de minute, după un cap-compas dinainte stabilit. Într-un cuvânt, se preconiza unul din acele puține zboruri ce se executau pe atunci, mult râvnite – și de ce nu – invidiate de piloții celorlalte escadrile din regimentul de aviație.

Animația observată la linia de avioane a escadrilei, cât și pornirea motoarelor acestora, a marcat începerea activității. La scurtă vreme, primul avion rulează pe bretea, urmat de al doilea și tot așa, de restul, până ce am numărat pe pistă zece supersonice.

Și cât de frumoase erau! Pe fondul argintiu al fuzelajelor și aripilor, soarele își trimitea sulite purpurii care alternau cu marea de lumină alb-verzuie, jucăușă, existentă la efuzoare și emanând de la gazele arse ale turbinelor.

Câteva minute, parcă de ezitare, până ce toate au intrat în formația ordonată a conducătorului zborului din „zebră”, apoi, două câte două, la 8 – 10 secunde interval, păsările mele dragi și-au luat zborul.

Le-am făcut cu mâna celor din cabinele de pilotaj, și-am împărtășit un sentiment ieșit din comun, admirând – pentru a câta oară – acest spectacol de zile mari.

M-am uitat după avioane. Le-am văzut ridicându-se de la pământ și escamotându-și trenurile de aterizare, luau înălțime și dispăreau în infinitul cer albastru, odată cu zgomotul, parcă înfricoșător, al puternicelor motoare.

Îmi imaginam piloții cum stăteau cumiți în cabine, bine legați în scaunele lor, verificând dintr-o singură privire aparatele de bord, confruntând harta cu terenul deasupra căruia se aflau, menținând capul compas la busole, din când în când, câte un apel radio cu punctul de comandă.

Da, aici trebuia să mă duc acum, pe aerodrom nu mai avem ce face. În P.C., puteam urmări la planșetă drumul urmat de formație, iar la tubul de radiolocație, acele puncte luminiscente, ce reprezentau avioanele în zbor.

Opresc o mașină de ocazie, care tocmai se-ndrepta spre cazarmă și-n câteva minute eram lângă Francisc Cățineanu, Feri, al cărui amic mă consideram.

– Tocmai te-am sunat la birou – îmi spuse – voiam să te chem aici, dar văd că ești în temă. Hai la tub să-ți arăt ceva fain.

– Formația noastră, nu-i așa?

– Da. Nici eu n-am prea văzut formații compacte la radar, doar ce dirijăm noi, câte unul-două, cel mult trei avioane și acelea dispersate. Uite, spune-mi care bănuiești că sunt avioanele noastre, îmi zise când ajungem în camera obscură.

– Cred că punctul acela mai luminos, deoarece zboară foarte strâns.

– Exact. Dar cum de-ai ghicit?

– N-am ghicit. M-am documentat, citind câte ceva despre teoriile voastre, iar acum am pus punctul pe i.

– Așa este. Bravo! Te trecem la noi, vrei?

– Merți, trec eu și așa, aproape zilnic, nu-i de ajuns?

– Nu. Să te reprofilezi profesional.

– Asta în nici un caz!

– De ce?

– Nu-mi place. Ar însemna să stau închis în „cutie” toată ziua și să renunț la pistă, avioane, soare, aer și câte și mai câte.

– Da, dar foștii piloți, de regulă lucrează în punctele de comandă ale aviației.

– Desigur, însă eu după ce-am terminat cu zborul ca profesionist, mi-am găsit menirea în actuala îndeletnicire.

– Poate ai dreptate!

La planșetiști, mi-am luat niște căști și-n timp ce urmăream mișcarea țintelor pe planșeta operativă, ascultam convorbirile radio dintre comandantul escadrilei întâi și șeful P.C.-ului, formația fiind acordată pe canalul punctului de comandă.

– 104, sunt 123, control!

– 123, sunt 104, te aud bine!

– Comunică-mi înălțimea și gazul.

– 2500, gazul 1800 litri.

– Unde vă aflați?

– Aproape de obiectiv. Chiar acum voi intra pe canalul startului. Terminat.

– Confirm.

Scurt ca la aviație! Dar lasă, îmi zic în gând, povestești tu, Sandule, când te reîntorci, nu scapi cu una cu două.

Feri, mi se plânge de dureri de cap. Îi amintesc, că poate cu o seară înainte a trecut pe la Valerică, la un țoi.

Dar neagă, cu mâna ceva mai jos de inimă. Nu-l cred. Îl invit la pistă, la aer curat. Acceptă.

Plecăm cu „K”-ul meu.

La linie, liniște. Dacă, altă dată, era zgomot continuu de motoare pornite, încercări în zilele de asistență tehnică, acum nici un zumzet, încât se auzeau greierii și bâzâitul bondarilor ce se zbenguiau prin ierburi.

Spațiile ce aparțineau „MIG”-urilor 19 P.M., erau libere. Lăzile cu scule la locul lor, vodilele, calele, apărătoarele conurilor, scările și restul materialelor auxiliare puse în ordine. Câțiva militari în termen, tocmai terminaseră de măturat planșeul betonat, și se refugiaseră la umbră. Tehnicienii răsufiau o clipă, odihnindu-se pe pături, la plajă.

Ne îndreptăm spre baracă. În întâmpinarea noastră vine inginerul escadrilei, maiorul Ilie Dumitrescu, care ne invită sub un copac, la umbră.

- Cum de nu-i ocupată umbra asta? îi zic.
- E umbra mea, nu se atinge nimeni de ea.
- Așa da, disciplină!
- Arată-mi și mie biciul, îl luă direct Feri.
- Ce bici dom’le? Tu crezi ce bârfește lumea?
- Păi, nu ești tu „Biciul lui Dumnezeu”?
- Sunt și încă din școala militară.
- Asta n-o știam, spun.
- Vezi, ai lipsuri.

Ordonă unui ostaș să scoată o căldare cu apă din fântâna nu demult săpată, și bem câte o cană; era rece, dar cam sălcie, Feri strâmbă din nas, gândindu-se probabil la o halbă, eu mă declar răcorit.

- Bună treabă cu puțul ăsta, a cui a fost ideea?
- A mea, se laudă Ilie.

– Dar aprobare, fonduri, utilaje, accesorii?
– Aici la linie, eu dictez!
– Fii atent, mai știu un fost dictator, care-a sfârșit-o rău.

– Treaba lui, eu voi termina la pensie și încă bine.

– Ilie, îi zice Feri, nu te-am mai văzut de mult prin oraș?

– Ce să fac acolo? Aici, la țară, pardon, la blocuri, e mai acceptabil. Tu dacă stai în oraș, ce realizezi mai mult ca mine?

– Câte un film bun. Apropo, ai văzut Hatari? Era unul care semăna cu tine; nu văzuse orașul de ani de zile, dar avea avere! Apoi seara mă duc la câte-o bere.

– Numai una?

– Două, nouă, știi cură renală...

– Găini, orătării pe lângă casă crești?

– Ce-mi trebuie. Tu ai?

– O menajerie întregă. Să treci pe la mine, poate te molipsești

și tu. Te duc acasă cu motorul.

– Cu ce?

– Cu motocicletă, uite-o colo, „IJ”-ul acela verde, îți place?

– Ești un om făcut. Dar nu ai ce am eu – și-i spuse ceva la ureche – de izbucni Ilie într-un răs ce-i luă, până la urmă respirația.

– Al dracului Feri ăsta, îmi spuse privindu-mă și făcându-mi cu ochiul.

– Al Domnului, mai bine. Știi ce l-am auzit într-o zi, când se plimba prin parc, la locul de joacă al copiilor, unde bineînțeles erau și mămicile?

– Ce?

– Cică: „Lăsați copiii să vină la mine, că vin și mamele după ei!”. Ce zici de asta?

– Biblia, cunosc biblia, sare Feri cât colo. Dacă vreți vă mai spun câteva versete.

– Măi, n-ai fi și tu din Maglavit?

– Eu, mi-s ardelean sadea!

– Și ce cauți tu printre olteni?

– Probleme de asimilare.

– O fi ceva și asta!

Îi las pe cei doi cu discuțiile lor și mă duc la linie. Eram curios să aflu ce-au pus în trape, sub capace, băieții, pentru tehnicienii sudiști, unde plecaseră ai noștri.

Îl găsesc pe căpitanul Marin Florea, care tocmai terminase o tablă cu căpitanul Nicolae Jișa.

– Pe ce-ați mizat? le zic.

– Ce primesc cu avionul meu să-i dau lui, spuse Florea.

– Adică?

– Noi, eu, le-am trimis țigări, câteva pachete „Amiral” și „Snagov”, să vedem cu ce se revanșează ei.

– Parfum de roze, ce altceva!

– Și ăsta-i bun, recunoaște căpitanul Jișa, abordând un aer de negustor. Rândul trecut când ne-au vizitat sudiștii, pentru fiecare flacon, am primit câte-o friptură din partea „Stelilor” de la popota „5500” de calorii...

– Asta da afacere! Urmările se văd, arăți și tu a om sătul, îi tăie vorba, Florea.

– Taci nemâncatul, tocmai tu vorbești, care ceri la masă supliment, la supliment? Dacă te uiți în jos nu mai vezi nimic din cauza burții.

– Am plecat, le zic, văd că astăzi toți sunteți puși pe șotii.

– Avem și noi momente de *respiro*, acum că-s plecați șoimii, căci în restul timpului ne jumulește Ilie, de ne lasă golași.

– Chiar e așa de... cum să spun... biciuitor?

– Doar nu degeaba îi spunem noi „Biciul lui Dumnezeu”.

– Dă și-n stânga, dă și-n dreapta până obosește, preciză Jișa.

– De ce nu-i furați „biciul”?

– De câte ori nu i l-am luat, dar are în ladă numai bice, cică le primește de acasă.

– O fi omul dresor și-n cazul ăsta, fără o asemenea unealtă nu se poate descurca.

– Mă duc să-i cer și eu un „bici” și șfichiuri de rezervă, am nevoie.

Și vulturii cad

Zborurile escadrilei întâi au fost întrerupte din nou. De data aceasta în favoarea celorlalte subunități, dotate cu avioane subsonice, care urmau să participe într-un zbor demonstrativ la o activitate festivă.

În acest scop, piloții au început antrenamentele intensive, ziua, în condiții meteo normale. Cum vremea era frumoasă, cu cerul mai mult senin, se zbura aproape în fiecare zi.

Pregătirea la sală consta din cunoașterea temelor privind zborul în formație, pe patrule și escadrile. De fapt, recapitulare, deoarece asemenea scheme fuseseră executate și anterior, în cadrul zborurilor de instrucție.

Comandanții de escadrile primiseră ordine stricte în ceea ce privește disciplina la zbor, deoarece cea mai

mică neatenție ori greșeală de pilotaj se putea solda cu un eveniment. Locuitorii comandantului asistau atât la pregătirea teoretică, cât și la cea practică a piloților, iar comandantul regimentului de aviație coordona întreaga activitate, fiind direct răspunzător în fața superiorilor.

Personalului tehnic al escadrilelor participante îi reveneau sarcini pe profil, trebuind să asigure disponibilitatea avioanelor pentru zbor, să se îngrijească de procurarea pieselor de schimb, întreținere și alimentare, un fel de toate pentru toți.

Zborul începea dis-de-dimineață, pe timp liniștit, fără perturbații atmosferice, în afara unor curenți ascendenți ori descendenți, cu vânt de intensitate minimă.

Avionul cap de formație era pilotat de un comandant de patrulă, încadrat în formă de săgeată de alte două avioane. Legătura radio avea o mare importanță pentru menținerea distanțelor între aparate, spre a se preveni coliziuni în aer și a se cunoaște momentele intrării în viraje, care se executau tot în formație.

După decolarea primelor trei reactoare, la un scurt interval de timp, urmau alte trei avioane și tot așa, până la eșalonarea întregului efectiv, de regulă, până la 30 de avioane; două rezerve însoțeau formația un timp, după care se întorceau la aerodrom.

Un avion de dublă comandă, ce decolase primul, supraveghea de la înălțime zborul celorlalte și făcea, prin radio, observațiile necesare.

În timpul zborului, în formația menționată puteau surveni rămăneri în urmă ale coechipierilor, mărirea sau micșorarea distanței laterale, subetajare nejustificată și altele.

Dirijarea era asigurată, în prima parte, de către conducătorul de zbor, care permitea decolările, apoi își intra în rol unul dintre locuitorii comandantului, care se afla în dublă, la câteva sute de metri, lateral și deasupra întregii formații. Având o vizibilitate perfectă, putea observa greșelile ce surveneau în timpul zborului și interveni prin radio, de la caz la caz.

– Formația unu, ești bine, continuă așa pe direcția dată.

– Am înțeles!

– Coechipierul stâng al formației trei ești mult în afară. Apropie-te, cu atenție, până intri în șir.

– Confirm!

Văzând apoi un interval prea mare între primele trei formații și capul celei de a patra, maiorul Ioan Baba, care era în dublă, spuse:

– Formația unu, doi și trei, bine. A patra și celelalte ați rămas în urmă, micșorați distanța.

Cei vizați au executat cum trebuie ordinul primit, deoarece la radio s-a auzit:

– Rămâneți cum sunteți, acum e bine!

– Înțeles!...

– Coechipier dreapta, formația a șasea, ce-i apropierea asta față de ceilalți?

– Vrem să zburăm cât mai strâns, plan la plan.

– Respectați intervalul stabilit la pregătire!

– Am înțeles!

– Capul formației nouă intră pe ax, ești cam deviat!

Comenzi ușoare, de revenire pe direcție. Bun!

Zborul în formație pe escadrile este un exercițiu dificil. Dacă nu se respectă întru totul instructajul anterior, făcut

la sală, nu se realizează intervalul pe longitudine și lateral, fiind vorba de formația în săgeată.

– Către toată formația: intrați în primul viraj la stânga; comandantul de patrulare, pe rând, să dirijeze zborul coechipierilor. Înainte de înscriere în viraj, nu uitați și lărgiți distanța între avioane... și acționați la comandă.

Câtă deosebire în zbor, atunci când pilotul, vânătorul execută singur un viraj și situația de față, când aceeași evoluție trebuie făcută în formație. De unul singur n-ai nici o grijă, faci ce vrei, căci nu te pândește pericolul de a te ciocni. Ori, atunci când zbori în formație cu atâtea avioane în fața și-n urma ta, și mai ales în săgeată, o clipă de neatenție te poate costa mult. De aceea, înainte de a intra în viraj se iau unele măsuri preventive, printre care, lărgirea formației.

De sus, dispunând de un câmp vizibil clar, cel ce conducea antrenamentul piloților putea intui vreun gest incorect și interveni din timp.

– Formația a patra execuți un viraj glisat; dacă continui tot așa, la scoatere, vei fi mult deplasat într-o parte, plus că pierzi și din înălțime. Redresează ușor!

– Redresez ușor!

– Acum e bine.

– Redu puțin viteza capul formației întâi, pentru a permite eșalonarea tuturor, la terminarea virajelor!

– Confirm!

Pe latura mare, în ziua aceea s-a zburat corespunzător, cu execuția câtorva ieșiri din rând, cu revenire imediată, la intervenția maiorului Ioan Baba, care-și cunoștea la perfecție meseria.

Virajul trei, de asemenea, s-a executat fără vreo intervenție esențială din partea acestuia.

Pentru virajul patru și ultimul, premergător aterizării, s-a trecut la eșalonarea întregii formații în șir indian, astfel că, în panta de coborâre, se distingeau, până hăt, departe, una după alta, păsările argintii, neasemuit de frumoase, cu străluciri jucăușe pe planuri și fuselaje.

Acum, intra în acțiune conducătorul de zbor din „zebră”, ce executa dirijările la aterizare, dirijări de rutină.

Antrenamentele au durat timp de aproape 10 zile, decurgând normal, fără probleme ieșite din comun. După fiecare zbor, se făcea analiza, criticându-se greșelile constatate și insistându-se ca împlicinații să nu le mai repete.

Se părea că mulțumirea de sine dăinuia pe toată linia, deoarece, tocmai când nu se aștepta nimeni, nenorocirea s-a abătut asupra noastră.

În dimineața aceea, în jurul orei 6,30, mă aflam la capătul de est al pistei, unde se adunau avioanele ce compuneau întreaga formație. Fiecare își lua locul știut, mirosul de petrol ars se împrăștiase în jur pe o distanță apreciabilă, iar zgomotul motoarelor era în limita decibelilor admiși. Un fum albăstrui dăinuia în coada fiecărui avion, provenind de la căldura degajată de turbină. Era ceva ce place numai aviatorilor, obișnuiți cu viața la pistă, ceva înțeleles numai de ei.

Plutea în aer catastrofa? Exista ceva neobișnuit? Vreun presentiment la careva? Nimic nu lăsa să se simtă că peste câteva minute, nu mai mult, viața a doi oameni se va opri în loc, că inimile vor înceta să le mai bată, iar ochii nu vor mai vedea niciodată albastrul zărilor. Ființa lor nu va mai exista, rămânându-ne numai amintirea.

Au decolat, pe rând; formațiile câte trei, câte trei, erau în panta de urcare; le priveam și eu și alții cu admirație. Erau acum dincolo de stația îndepărtată, peste ogoarele cu porumb, ce dăduse în pârg, când aripa neagră a morții s-a abătut peste aerodromul nostru, minunatul nostru aerodrom.

Priveam, deci, toți cei care asistasem la decolare, cum formația începea înscrierea în viraj pe stânga, normal, când, undeva prin mijlocul acesteia, două păsări argintii, asemenea pescărușilor cu aripa frântă, se desprind fulgerător, rostogolindu-se fără nici o explicație pentru noi, cei care priveam neputincioși, cum se sfârșesc două ființe, fără a le putea veni în ajutor.

S-a auzit o explozie, apoi alta, un fum negru, blestemat, a marcat locul prăbușirii a două avioane, apoi restul păsărilor speriate zburând care încotro, dar revenind după câteva secunde în formație, la intervenția promptă a conducătorului din „zebră”.

N-am așteptat nimic. Mi-am luat motocicletă, și-n viteză, peste pistă, peste câmpuri, m-am îndreptat să ajung cât mai repede acolo unde speram să pot ajuta. Pe cine? Cum? Va mai fi nevoie de mine și de alții, care, în mașină sau fugind pe jos spre locul dezastrului, sperau și ei...

Speranțe deșarte, căci șoimii nu mai erau șoimi!

Am ajuns primul la fața locului și am încercat să fac ceva, ce, nici eu nu știam. Am vrut să scot cu mâinile ceea ce părea a fi om. N-am putut, căci dogoarea era prea mare și flăcări vii ieșeau încă din motorul distrus – ardea ce mai rămăsese din avion.

Cel ce fusese pilotul, era o masă inertă, arsă, mică, negricioasă. Am reușit, arzându-mă la mâini, să-l trag

afară dintre sfârâmături, suspante de parașută, cenușă și cauciucuri fumegânde.

Reacția mea în fața celor ce vedeam? Dându-mi seama că totul era inutil, m-am așezat neputincios pe o buturugă, privind fix rămășițele pământesti ale pilotului, căutând parcă să-l identific. Cu cine oare? Nu-mi puteam da seama. Cel care era tras deoparte, ca să nu ardă de tot, și căruia cu puțin timp înainte îi făcusem din mână la decolare, părea de nerecunoscut. La gândul acesta, m-au podidit lacrimile.

Apoi, a venit o mașină cu câțiva ofițeri tehnici și militari în termen, care mi-au spus că victimele sunt căpitanul Marin Iliescu și locotenentul-major Sotir Chitea. Dar care din ei să fi fost cel ce zăcea acolo jos?

Împreună cu alții, m-am dus în căutarea celui de-al doilea avion prăbușit. La câteva sute de metri, pe o porumbiște defrișată se găsea o parte din coada unui „15”, iar de jur-împrejur bucăți aruncate de explozie. Restul parcă se pulverizase.

Ulterior, s-a dat verdictul: catastrofa a avut loc din cauza greșelilor de pilotaj.

Locotenentul-major Paul Alexandrescu, cel de-al doilea coechipier al căpitanului Iliescu, văzuse totul. Văzuse cum cele două avioane s-au acroșat în timp ce formația executa primul viraj după decolare, cum aripa unuia a lovit cabina celuilalt, turtindu-l pe pilot înăuntru, apoi ciocnirea propriu-zisă și prăbușirea lor. Unul din avioane a explodat în aer, al doilea, atunci când l-a prins pământul, distrugându-l.

Au murit doi oameni, doi piloți, dintre care unul cu multe ore de zbor la activ, două ființe ce puteau trăi și astăzi, dacă nu ignorau lucruri elementare și dacă

respectau întocmai instrucțiunile privind zborul în formație.

Dacă am ști clipa dintre hotare, poate am încerca s-o depășim...

Victima lui Cupidon

– Ei, cum ți-a priit vizita la Pitești, l-am întrebat pe căpitanul Nicolae Ganea, după reîntoarcerea din concediu.

– Timp pierdut! Viața mea este aici, pe aerodrom.

– Știi asta, însă, câte o schimbare de decor, din când în când, nu strică. Mă gândesc și eu să trag o fugă până la Iași, n-am mai fost de mult.

– De ce să fugi, pleci cu trenul, e mai sigur, mă atacă frontal simpaticul zburător.

– Cu trenul, pe jos, văd eu. Deocamdată, povestește-mi cum a fost acasă.

– Acasă, totu-i bine. Doar tata e cam slăbit, muncește mult la librărie. Mama, sora sunt bine. Uite, ți-am adus și ție o carte de aviație. Este vorba de o expediție aeriană la unul din poli.

– De ce nu la doi, aș fi primit două cărți!

– Eu mi-am luat ceva din clasici, uite pachetul acolo.

– Păi sunt peste douăzeci de cărți, înseamnă că vor avea ce citi băieții, la celula de alarmă.

– Doar dacă le spui tu că le-am procurat.

– Întrucât m-ai „cumpărat” cu cartea adusă, sunt mut. Fă bine și continuă-ți povestirea.

– N-am prea multe de spus: am vizitat orașul, liceul unde am învățat, m-am reîntâlnit cu foștii colegi.

– Cu foste colege, nu?

– Interogatoriu? Dacă ții neapărat, află că am evitat anturajul feminin.

– Tu?

– Eu. Ce te minunezi așa?

– Nu mă minunez, mă mir!

– Inima mi-e dată...

– Știi, am văzut-o prinsă cu un bold, la farmacie.

– Cum, unde, ce farmacie?

– Ei, aici la noi, în oraș.

– O știi și pe asta!

– N-am decât să te felicit pentru alegerea făcută. Ai dat lovitura, hoțule, punând mâna pe o fată bună. Îți urez noroc, deși n-ai zburat încă cu 016.

– Păi n-am de gând să mă însor. Cel puțin, deocamdată.

– Trebuie, atâta timp cât inima...

– Mi-e dată!

– Dacă o lungești prea mult, ți-o suflă altul, sunt destui aviatori pe aici și cum este o singură farmacie... Apropo, într-o zi l-am văzut pe Virgil acolo, a stat vreun ceas, cam mult pentru niște antinevralgice și-un sirop de pătlagină.

– Ferească Dumnezeu să-l prind în zona mea, că-i stă lui ceasul.

– Eu te-am avertizat, așa că ia măsuri.

– De mâine zbor cu 016.

– Râzi tu, dar ia privește retrospectiv și fă bilanțul celor care s-au căsătorit după ce au zburat cu acest avion.

– Păi..., Petrică-unu, Ghiță-doi, Grig-trei...

– Ganea... patru, zic.

– Da, patru. Totdeauna numărul acesta mi-a purtat noroc. Și dacă-l înmulțesc cu patru, rezultă șaisprezece. Zbor cu 016, negreșit!

- Avere ai?
 - Uită-te la mine, sunt poleit cu aur, am pe piept cuci câți vrei, pajure aurii la caschetă, butonii la fel, ce mai vrei?
 - Eu, nimic. Dar dumneaei?
 - Cred că-l vrea pe pilot, așa cum e.
 - Crezi ori ești sigur?
 - Cred.
 - Atunci ceva nu-i în regulă.
 - Nu este ceea ce bănuiești. Fata, deși tinerică, judecă matur. Știindu-mă pilot și, mai ales, pe „supere”, se gândește să nu rămână văduvă de timpuriu.
 - Vorbești copilării...
 - Nu, nu, așa gândesc toate înainte de a se mărita cu de-alde noi. Am văzut și-n filme.
 - Filme comerciale.
 - Comerciale-necomerciale, dar filme.
 - Poate ai dreptate, mai verifică, mai sondează, tatonează psihologic, trage linia, fă socoteala, extrage radicalul și vezi ce-ți rămâne.
 - Rămân eu și bogățiile mele.
 - Deci tu, pilotul, căci despre bogății...
 - Da, eu, pilotul, repetă interlocutorul meu, dus pe gânduri.
 - Atunci ești de invidiat.
 - ?!
 - Cade „crezi” și rămâne „ești sigur”.
 - Sunt sigur.
 - Așa te vreau, amice.
- A doua zi, după aceste discuții, ducându-mă la pistă și trecând pe la escadrilă, l-am văzut pe Ganea,

pe Puiu, cum îi spuneau cei apropiați, la bordul lui 016, gata de decolare. I-am făcut semn cu mâna, mi-a zâmbit, salutându-mă, la rândul său. Se ținea de cuvânt, fiind hotărât să se însoare, ceea ce însemna că numărul celibatarilor din escadrila întâi era în continuă scădere. Îi puteai număra pe degete pe cavaleri; mai erau câțiva printre tehnicieni, dar nefiind personal navigant, nu ridicau probleme.

Nu că era o optică, dar poate avea dreptate prietenul meu, colonelul – „eșalonul superior” –, care ne vizita din timp în timp, atunci când spunea că „pilotul musai să fie familist, om așezat, cu picioarele pe pământ și capul sub plafonul norilor”.

Oamenii cu mâini de aur

Lunea, precum și în alte zile ale săptămânii, când escadrila întâi nu zbura, avioanelor li se acorda asistență tehnică. Și, cine altcineva, dacă nu personalul tehnic, era direct răspunzător de aceasta.

Începând de la inginerul escadrilei și terminând cu ultimul mecanic, indiferent de funcție, „oamenii cu mâini de aur” erau la datorie. Fiecare, în specialitatea lui, căuta să se achite, în cele mai bune condițiuni, de atribuțiunile ce-i reveneau și nu-mi amintesc situații care să nu fi fost rezolvate competent.

Încă de la sosirea supersonicelor „19 P.M.” în subunitate, tehnicienii – ofițerii și subofițerii – au înțeles rostul cunoașterii avionului, acordând atenția cuvenită pregătirii teoretice, astfel că, la finele cursurilor, întreg personalul tehnic a obținut rezultate bune și foarte bune.

Deci, bine documentați teoretic și cu multiple cunoștințe practice, acumulate în decursul anilor pe alte tipuri de avioane, tehnicienii de patrulare și avioane, împreună cu specialiștii, într-un timp record – impus de împrejurări –, s-au dovedit a fi la înălțimea sarcinilor primite.

Să încerc să număr zilele ori nopțile în care bărbații în salopete albastre erau pe poziții, mi-ar veni foarte greu. Știu, însă, precis, deoarece eram mereu printre ei, că toți, dar absolut toți, cei care formau corpul tehnic al escadrilei la un moment dat, răspundeau prompt oricărei solicitări, indiferent de oră sau anotimp.

Se muncea organizat, nimic nu era lăsat la voia întâmplării. Aviația militară, prin excelență, este o armă nobilă, deci slujitorii ei trebuie să întruchieze anumite trăsături de caracter, fără de care securitatea zborurilor nu poate fi asigurată. Nu-și avea loc expresia „lasă, că merge” – cum se mai întâmplă în alte domenii de activitate –, iar cuvântul de ordine era „verifică, verifică și, încă o dată, verifică”, în așa fel ca atunci când avioanele erau disponibile la zbor toată lumea să poată fi liniștită, căci orice pornire de motoare se executa „la sfert”.

Dar ceea ce contribuia din plin la desăvârșire era coeziunea dintre pilot și tehnic, acesta din urmă știind că, de multe ori – de ce să n-o spun deschis – viața celui dintâi depinde de el, modestul, harnicul, conștiinciosul tehnic (uitat, uneori, de la primă) ce nu precupețea nimic pentru ca totul să „iasă bine”. Nu era o teorie nouă, se știa despre ea că-i veche în aviație; relația tehnic-pilot data de la începuturile ei și va dăinui și pe mai departe.

Atunci când prietenul său din aer era pus în fața vreunei dileme, el, tehnicul, făcea corp comun cu acesta. Neliniștea zburătorului era și a celui ce aștepta

jos deznodământul, iar bucuria realizării și-o împărțeau pe din-două. Prietenia lor își avea originea în ceea ce se numește omenie și asta explică totul.

Nu o dată l-am văzut pe omul – tehnic de aviație – așteptând zadarnic reîntoarcerea la cuib a păsării sale, pe care o îngrijise ca pe propria-i ființă. Aștepta cu lacrimi în ochi, cu sufletul înnegurat, privind pierdut capacul conului sau vodila, care nu-i mai erau de folos.

Dacă, catapultându-se, prietenul său scăpa, licărul speranței se reaprindea, ochii se limpezeau, negurile sufletești erau duse de vânt spre alte zări, iar reîntâlnirea dintre cei doi te copleșea. Era ceva înțeles, simțit, trăit numai de ei și, atunci, trebuiau lăsați să se reculegă.

Apoi viața își urma cursul ei.

Alarmă falsă

– Fraților, e albastră, spuse maiorul Anghel Dorobanțu, intrând alarmat în sala de pregătire.

– Sigur, la noi totul este albastru, doar suntem în domeniu, răspunse calm maiorul Gheorghe Brișcă.

– Pe dracu! Cineva a spart geamurile unor locuințe din oraș și o comisie de anchetă, chiar acum, bate la ușa comandantului.

– Și ce amestec are aviația în treaba asta?

– Tocmai aici îi buba, astă noapte s-a zburat.

– Știu, dar nu-mi amintesc să fi dat cu pietre în geam, surâse Brișcă.

– Faci pe naivul, lasă că te cunosc eu, vărule.

– Prinde orbul, scoate-i ochii, completă și căpitanul Vasile Adămiță, care, până atunci, asistase la discuție, așa cum îi era obiceiul.

– Ce mai, în comisie e unul care a făcut armata pe nu știu ce aerodrom și cunoaște chestia cu unda de șoc și efectul ei la joasă înălțime.

– Atunci, e de-al nostru.

– Nu prea. Este al lor, al celor din oraș, prin aviație a fost pasager, de la ei ia banii acum.

Intră în încăperea locțiitorului comandantului escadrilei, maiorul Adalbert Bodiș, aprins la față și se vedea că nu era în toane bune.

– Am o sarcină ingrată. Draci! (vorba lui). Trebuie să cercetez și să raportez șefului cine n-a avut de lucru aseară, de-a dat gata geamurile caselor din oraș, folosind forțăjul și spărgând zidul sonic.

– Te ajut și eu, mă ofer voluntar, dar este o treabă cam grea. Nu că băieții n-ar recunoaște fapta, însă, practic, n-ai cum să stabilești, deoarece toți câți au zburat, au cuplat forțăjul și depășit viteza sunetului.

– Cică în jurul orelor douăzeci și patru s-au spart.

– Ora douăzeci și patru? La ora asta, de obicei, se doarme. O fi avut careva insomnii, ironiză, pe drept cuvânt, maiorul Grigorescu.

– Ia, ascultă nene – spuse Lache –, adresându-se lui Grig, acum vreun an când au fost aduse avioanele „19 P.M.” în unitatea noastră, într-o discuție despre puterea motoarelor avionului ți-ai manifestat neliniștea, sau cam așa ceva, zicând că dacă e nevoie, pentru siguranță, folosești forțăjul și mai jos, iar când te-am atenționat că se pot sparge geamurile cu unda de șoc mi-ai răspuns:

„geamurile ca geamurile, le plătesc și gata”..., uite s-a ivit ocazia să deschizi baierile pungii.

– De ce eu? N-am spart nici un geam! Gata, ai găsit țapul, zise Grig și se ridică, să pară mai agresiv.

– Ce țap?

– Cel ispășitor!

– Ha, ha, știi că ai haz? Șezi blând, omule, nu te acuză nimeni.

– Sigur, discutam numai, completez, la rândul meu, pentru a risipi fumul cenușei ce se încinsese.

– Las-că-l știi eu pe Lache, el o pasează în glumă și alții o prind în serios. De plătit, probabil că va trebui să plătească cineva.

– Dumnezeu cu mila!

– Poate intră pe ușă și te-ai ars. Ai mai zis-o și altădată. Știi, atunci când urma să plecăm la Cabana aviatorilor din Poiana Brașov, tu te pronunțai, iar el tocmai deschidea ușa și te-a auzit.

– Câte nu se pot întâmpla.

– Ajunge cu tala-tala, mie să-mi raportați cine a spart zidul, cine era în zbor pe la miezul nopții, sări Bodiș.

Toți – așa cum se întâmpla întotdeauna – consultă de zor caietele de pregătire profesională, pe care le aveau în față, unul scapă stiloul „Kaveco” pe jos, rupe penița, zice ceva la adresa fabricantului, însă nimeni nu se grăbește cu răspunsul.

Sună telefonul. Răspunde Bodiș, el fiind cel solicitat.

– Sărut mâna, mami!

– Și-un picior, completează Brișcă, râzând...

– Când ți-oi da un șut acolo..., nu ție, dragă... unui șmecher, care mă tachinează, scuză-mă, nu, nu-l cunoști, e unul cu anumite lipsuri...

Ies din sală și mă duc în punctul de comandă, unde Feri Cățineanu era ocupat cu devoratul unei plăcinte făcute de soția sa, mă servește, iau o bucată, laud plăcinta și pe aceea care a preparat-o, el se lamentează, dar uită să repete invitația, căci așa mai fi luat o bucățică – era cu vișine. Îi cer registrul cu evidența zborurilor, îl consult și constat că între ora 24,00 și 1,00 dimineața n-a decolat nici un avion de la noi, fiind restricție.

Deci, băieții noștri, pe drept cuvânt, nu se simțeau în elementul lor, atunci când i-a luat la întrebări maiorul Bodiș. Cât pe ce să fie vinovați fără vină. Dar, atunci cine să fi fost făptașul, pentru că fenomenul în sine s-a produs. Vom vedea.

Reîntors în sală, discuțiile erau și mai contradictorii. Toți se apărau, știindu-se în afara oricărei culpe.

– Măi, suntem o mână de piloți, cine-a făcut-o să spună, că n-o fi foc. Se mai întâmplă, pledează Lache, privind bănuitor spre Grig și alții.

– Eu sunt scos din cauză, astă noapte n-am zburat, am fost în alarmă, preciză maiorul Gheorghe Iancu.

– Unul mai puțin.

– Iar eu, rupse tăcerea Vasile Adămiță, am aterizat pe la orele 23,00, executând numai o singură ieșire, un raid.

– Doi mai puțin. Să vedem...

Tocmai atunci se deschise ușa și după modul cum a fost bruscată, am știut că-i comandantul (avea un stil personal de a-și face intrarea). Îl secunda o persoană „în civil”. Am înțeles că-i vorba de unul din membrii comisiei, împuternicit cu „aflarea adevărului”.

– Drepti!

Toți sunt în picioare.

– Repaus. Ei, Bodiș, ce-mi raportezi?

– Nimic concret; verificam de la om la om, când ați venit dumneavoastră.

– Chestiunea este alarmantă. Să știți că am fost atenționat de către „eșalonul superior”, care, nu știu pe ce cale, a fost pus în temă cu isprăvile astea de pe la noi. Mi-a dat răgaz o oră.

Cel în civil se aplecă și-i șoptește ceva la ureche comandantului. Acesta clătină afirmativ din cap. Ochii celor din bănci privesc întrebători. Se foiesc pe scaune, nu se simt bine în fața „civililor”.

– Noi ne retragem. Așteptăm la mine în birou și repede, căci avem treburi mai importante.

– Drepti!

După plecarea șefului, surprinzător, dar e liniște în sală. Consider că-i momentul să le spun băieților rezultatul investigațiilor mele. Aș fi nedrept să-i țin în șah, mai ales că-s nevinovați.

– Lăsați-o moartă! Am verificat în P.C. evidența zborurilor de astă-noapte și am observat că în intervalul de timp, specificat de comisie, noi am avut restricție, o oră întreagă. Deci nu s-a zburat. Alții ne-au făcut figura.

– Precis. Doar s-a auzit zgomot de motor de avion și bubuitura specifică spargerii zidului sonic, remarcă Grig. Tocmai ieșisem din „zebră” la o țigară.

– Dar tu nu fumezi, sesiză căpitanul Gheorghe Iancu.

– Are vreo importanță?

– N-are!

– Deci, caz elucidat, zic.

– E clar, prinse aluzia maiorul Bodiș. Mă duc chiar acum la comandant. Vii cu mine?

– Desigur. Luăm registrul cu evidența zborurilor, din punctul de comandă, pentru documentare. Șeful ne crede pe cuvânt, dar ceilalți, ceilalți din oraș?

– Vor vedea negru pe alb și se conving.

– Nu cred că vor ceda așa ușor, trebuiesc recuperate niște cheltuieli cu pusul geamurilor la ferestre.

– Asta-i treaba lor, să găsească forme de acoperire financiară.

În biroul comandantului, fum să-l tai cu cuțitul. Pe masă, erau câteva cești cu cafea și apă minerală la discreție. Musafirii aveau timp pentru vizite, dar nu și colonelul-comandant, care manifesta semne de nervozitate.

– Ce-mi raportați?

Fără a răspunde ceva, maiorul Bodiș îi pune șefului „evidența” pe birou, acesta își aruncă privirea, se luminează la față și spuse fără menajamente celor din „comisie”:

– Trebuie să vă cereți scuze, astă noapte, timp de o oră, între douăzeci și patru și unu, la noi, zborul a fost închis. Restricție!

– ?!

– Asta-i situația. De fapt, cele scrise în registru o confirmă, – mai zise – și-i invită să se uite în scripte.

De data asta birocrăția fusese la înălțime.

Gânduri la înălțarea în grad

Avansarea în grad. Moment solemn trăit cu emoție de fiecare militar. Ea reprezenta recompensarea anilor tinereții, trăiți de ofițeri și subofițeri prin unitățile militare, slujind interese nobile. Se zice – și pe drept cuvânt – că, gradul de locotenent este cel mai râvnit din

cariera unui militar de profesie. Fiecare ar avea câte ceva de povestit, dacă ar scăpa din mână ghemul amintirilor.

Cine nu s-a simțit bărbat în puterea cuvântului, atunci când a fost înaintat în gradul de locotenent la absolvirea școlii de ofițeri? Cine nu a îmbrăcat uniforma cu drag, nu și-a lustruit stelele și nu s-a plimbat prin oraș sau comuna natală, mândru, țănoș, cu pieptul în afară și chipiul pe-o sprânceană?

Anii tinereții, trăiți ca ofițeri ori subofițeri, în ciuda privațiunilor de tot felul, nu se uită. Cine-i uită a greșit alegându-și cariera militară. Apoi fuga anilor, alte amintiri, alte avansări în grad, reușite, greutăți – căci sunt destule – și apoi ghioceii la tâmpile...

Revenind la ziua aceea, când căpitanii-piloți din escadrile și-au primit dreptul lor, punându-și pe epoleții grade de maiori, trebuie amintit că nu s-au simțit deloc bătrâni. Tinerețea lor era tinerețea anilor zburăți printre nori, spre zărilor albastre, era goana după o glorie anonimă, căci nu-i vedea nimeni în înaltul cerului. Ei au raportat victorii după victorii, în lupta cu „inamicul”. Unii au salvat avioane cu riscul vieții, aducându-le acasă, când puteau să se catapulteze (și nu i-a avansat nimeni la excepțional) alții au pierit împreună cu avionul lor și n-au mai avut parte de avansare (nici măcar post-mortem). Trist, dar adevărat!

După solemnitatea înălțării în grad, conform unei tradiții militare, nestipulate în R.S.I. cei „împovărați” cu noul grad, au trebuit să ude stelele printr-o acțiune colectivă, să le ude, dar nu cu apă de ploaie, ci cu anume licori pe care nu le găseau decât la... Valerică. Ce înghesuială a fost atunci, la restaurantul din parc!

Se toasta și se adresau urări de tot felul:

- Să trăiești și la mai mare!
- Mulțumesc, mulțumesc...

- Hai noroc și la mai tare!
- Mulțumesc...
- Să-ți dea Cel de sus ce n-ai avut!
- Merçi, dar îmi ajunge ce am.
- Poate preferi un loc la Belu?
- La Belu? Auzi la el ce pretenție? Undeva pe coclauri vreo râpă ori un vârf de munte, nu ți-e de-ajuns, completă proaspătul avansat în grad, maiorul Gheorghe Brișcă, pus pe șagă ca totdeauna.

În ciuda aparențelor, a formei hazlii în care sunt adresate, urările prilejuite de avansarea în grad a aviatorilor, a piloților (pentru că de ei este vorba) au un fond onest, fiind complet dezinteresate, neprevestitoare de rele. Toți sunt încrezători în steaua lor, cred în noroc, și-n ce e bine, sfidând neprevăzutul, ghinionul sau neșansa.

Oare spusele maiorului Brișcă Ghe. să fi avut o tentă fatală? Vreun presentiment? Căci, nu peste multă vreme, într-un zbor de noapte în condiții meteo grele, dirijat greșit din Punctul de Comandă, avionul în care se afla – supersonicul MIG-19 P.M. – a percutat un vârf de munte, spulberându-se...

Escadrila, camarazii, prietenii, familia, noi toți și, de ce nu, Aviația Română, a pierdut atunci, un pilot clasa întâi, interceptor de noapte pe un avion supersonic, un om între oameni.

Totul e bine, când se termină cu bine

M-au trezit din somn niște descărcări electrice și tunete de o intensitate remarcabilă și am tresărit fără să vreau: auzeam cum băteau stropii mari de ploaie pe tabla ce acoperea pervazul ferestrei și-n obscuritatea care a învăluit încăperea, am re trăit o întâmplare din viața

mea de zburător. O întâmplare de neuitat și, de ce să nu recunosc, cel puțin acum, m-a cam speriat. De, eram la începutul-începutului și poate reacția era firească.

... Se zbura la un antrenament, în celulă, eu fiind coechipierul celui dinaintea mea. Vizibilitatea era din ce în ce mai proastă, datorită unor pâlcuri de nori urâcioși, iviți pe neașteptate în raza aerodromului, iar întunericul din cameră îmi amintea de acela ce pătrunsese în cabina avionului pe care zburam atunci...

Am fost obligat, la un moment dat, să strâng formația aproape de avionul cap, spre a nu-l pierde din vedere. Aparatele de bord îmi erau de un real folos, iar legătura radio cu startul, de asemenea. Dar, din cauza norilor, în care, din neatenție, intrasem, m-am distanțat de celălalt avion, prevenind o coliziune în aer.

Dirijarea din „zebră” fiind corespunzătoare, am reușit ca după ultimul viraj de 90° să pun pe direcția de aterizare. Dau comandă pentru scoaterea trenului, dar becul roșu de semnalizare indica faptul că roțile nu sunt zăvorâte. N-am căutat cauzele avariei, însă am presupus că nu a lucrat comanda pneumatică. Incidentul acesta nu mi-l doream nici pe vreme cu vizibilitate bună, darămite în condițiile atmosferice în care mă găseam.

Am raportat situația la radio, celor de jos, și primesc ordin să renunț pentru-un moment la aterizare, să iau înălțime și, prin comenzi bruște, să încerc scoaterea trenului. Auzisem că se pot face și „capace”, în același timp cu comanda de scoatere a trenului; am încercat și asta, dar fără efect. Între timp, norii s-au împrăștiat. Vedeam aerodromul și colegul cu celălalt avion ce ateriza pe pistă. Eram singur.

Atunci, a apărut frica. De jos, mi s-a spus să aleg una din două: să mă ridic ceva mai sus și să sar cu parașuta, ori să pun avionul pe burtă.

Nu sărisem până la vremea aceea, așa că am alungat acest gând, hotărându-mă pentru a doua variantă. Comunic decizia la „zebră”, conducătorul îmi dă curaj, zicându-mi că mă va dirija la aterizare. Auzindu-i vocea calmă și acel „dă-o încolo, doar ești zburător vechi!” – eu care aveam un palmares redus de ore de zbor – am prins curaj.

Tot în momentele acelea, mi-am amintit de o situație identică, a unui fost coleg din școala de pilotaj, Strejnic-Ploiești, de prin 1950 când pilotul – Būkoși –, fiind încă elev și lăsându-l motorul, a aterizat forțat într-un lan de grâu și a scăpat onorabil.

Acum, la rândul meu, mă aflam în impas, dar câți nu au fost până la mine și câți nu vor mai fi? Principalul e că trebuie să fiu tare, fără a mă pierde cu firea, executând în fond o aterizare – ce-i drept mai dificilă –, dar tot aterizare. În plus, mă vedea și conducea prin radio un zburător competent. „Fie ce-o fi”, îmi spun în gând și mă concentrez asupra aterizării.

Îmi impun calmul de care am atâta nevoie, privesc aerodromul, aleg terenul cel mai degajat, ținând direcția și având panta ca la o aterizare obișnuită. „Așa e bine”, aud în căști vocea conducătorului de zbor.

Apropiindu-mă de pământ, dau comenzi de redresare, dar... pun maneta pe gaze în plin și execut, din nou, un tur de pistă. Instinctul de conservare, teama de o nenorocire? „Ce faci dom'le, erai bine!” îmi țipă în urechi vocea „zebrei”.

Din nou mă apropii de sol, comenzi de redresare, trăgând ușor și continuu de manșă. „Ține-o așa, bine...” Reduc viteza la maximum și aștept. Clipe chinuitoare (înțelese numai de acei care le-au trăit), sudoarea îmi siruie pe față, pe sub cămașă, mâinile-mi sunt reci.

Văd iarba ce derulează pe sub aripi, hangarul într-o parte, linia de avioane, oamenii privind neliniștiți pe de lături.

Trag manșa până o simt în scaun, la radio nu mai aud nimic.

Elicea începe să ciupească din pământ, sar bucăți cât acolo, bulgări. Capota motorului se desprinde, se rupe, cade peste plexiglasul postului de pilotaj, ricoșează într-o parte, lovește pe undeva fuselajul, profundorul. Încep niște smucituri, trepidații nemaîntâlnite, aștept șocul cel mare, care nu întârzie. Îmi pun speranța în noroc, și-n chingi, și-n centura de siguranță în caz de capotare. Trag picioarele de pe palonier, ajungând cu genunchii la bărbie, gura mi-e uscată.

Avionul se înfinge din ce în ce mai profund cu botul în pământul pe care-l ară, simt tendința de a capota, un zgomot asurzitor și fum, ori praf, nu mi-am putut da seama ce era, invadează zona. N-am capotat, gândul îmi zboară aiurea, smuciturile din ce în ce mai rare.

Cred că norocul nu m-a părăsit, amintindu-mi că în urmă cu câteva ore se oprise activitatea, din cauza unei ploii abundente, deci terenul era acum moale. Cui să-i mulțumesc? Mai am câteva secunde până scap – dacă scap –, încă un șoc-două, apoi totul se liniștește în jurul meu. Ba nu, mă paște pericolul de foc, care este iminent în asemenea cazuri. Benzina? Ce-o fi cu ea? Am închis-o? Contactul l-am tăiat? Îmi amintesc că da!

Atunci ce sfârșie și de ce apare un fum albicios? Întrebări fără răspuns!

Încerc să ies din scaun, sunt la un pas de incendiu, căci probabil benzina din conducte s-a prelins pe motorul fierbinte. Un ultim efort și reușesc să sar din carlingă, apoi, ajutat de unul care fugise la locul accidentului sunt târât pe iarbă, departe de avion. Nu s-a întâmplat însă nimic, un mecanic scoate instinatorul, și-i dirijează jetul spumos peste cilindrii motorului și tobele de eșapament, prevenind, în felul acesta, izbucnirea focului. Ar fi fost păcat de avion, acum după ce am reușit să-l pun pe pământ!

Stau întins pe iarbă, răsuflu ușurat, îmi zic că zodia scorpionului în care m-am născut este norocoasă; mă ridic și mă îndrept cu pași încă nesiguri, spre „zebră”, unde vor urma explicațiile, contrazicerile, iar explicațiile și, desigur, căutarea vinovaților.

Indiferent ce-o fi, bine că trăiesc, alții în situația mea s-au „dus”... Când scapi, ești țap ispășitor, când nu, mortu-i de vină. Se întâmplă de nenumărate ori așa, din păcate. Cum o dai, cum o sucești, tot acolo ieși. Asta-i de când lumea!

Nici nu ajung la „zebră”, că sunt luat în primire de colegi (bunii mei colegi), vine și doctorul, care era mai emoționat decât mine, își deschise trusa și-mi spune să dau jos pantalonii: vrea să mă injecteze – de ce, nu știu –, îmi zic că nu-i cazul, el nimic. „Preventiv” – zise – și mi-a făcut fundul ciur!

Ceilalți mă bat pe umeri; toți se bucură că au cu cine schimba o vorbă pe marginea celor petrecute. Alteori, n-ai cu cine conversa, iar aprecierile anchetei rămân incerte.

– Ia, povestește-ne, ce s-a întâmplat de-ai reușit să rupi un avion? mi se adresează unul care n-a zburat în viața lui, dar avea funcție și căruia noi toți îi spuneam „dovleac”. Cei care i-au auzit spusese îi adresează priviri dojenitoare, eu la fel și mă întreb ce-o avea sub caschetă, dacă, tocmai atunci și în forma asta, îmi pune o asemenea întrebare.

– Lasă-l, măi, pe ăsta, îmi șoptește cineva la ureche, nu te amărî, bine că ai scăpat cu viață.

Vine comandantul, care, om cu scaun la cap, dispune trimiterea mea imediată la infirmerie, cu mașina sanitară.

Infirmiera, o fată drăgălașă, stătea la căpătâiul meu. O privesc cu ochi ce alternau între pieptul ei bine conturat și genunchii rotunzi, pulpele pline. M-a pus la punct, administrându-mi un calmant, ba nu, un somnifer cu efect liniștitor, care m-a aruncat imediat, nu în brațele ei, ci în ale lui Morfeu.

Aveam nevoie de odihnă, ca peștele de apă, prin câte trecusem!

.....
Ploaia încetase o dată cu deșirarea ghemului amintirilor, la fel și descărcările electrice. Se auzeau tunetele undeva, pe Valea Oltului, hăt, departe.

M-am sculat, dând de o parte vâlul încețoșat ce-mi răscolise aievia trăirile trecute, renunțând la somnul de după-amiază.

Afară se înseninase, norii erau în destrămare, iar soarele parcă stătuse în loc și-și trimitea razele fierbinți peste tot și toate, fără milă. Un curcubeu *ROGVAIV* făcuse un arc de cerc pe cer, unind două puncte abstracte. Ce frumusețe!

Cât contrast între lumina vie, dătătoare de fericire și întunecimea ce dăinuise în urmă cu câțva timp, în camera mea.

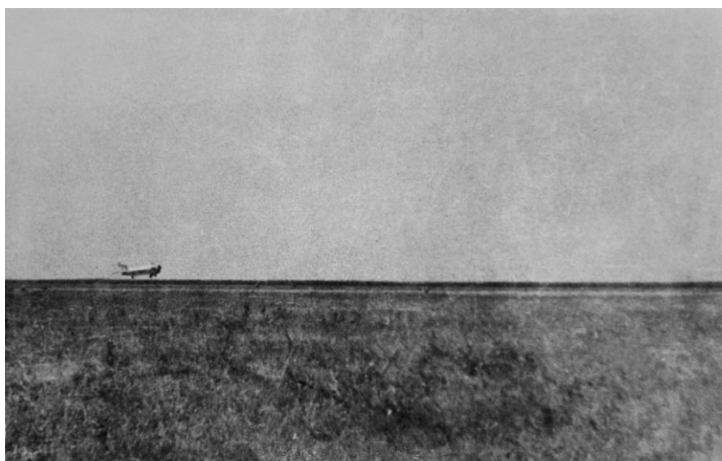
Așa e și-n viață! Uneori luminoasă, alteori umbrită, de cele mai multe ori senină, arareori înnegurată. Sau, poate, mă înșel?



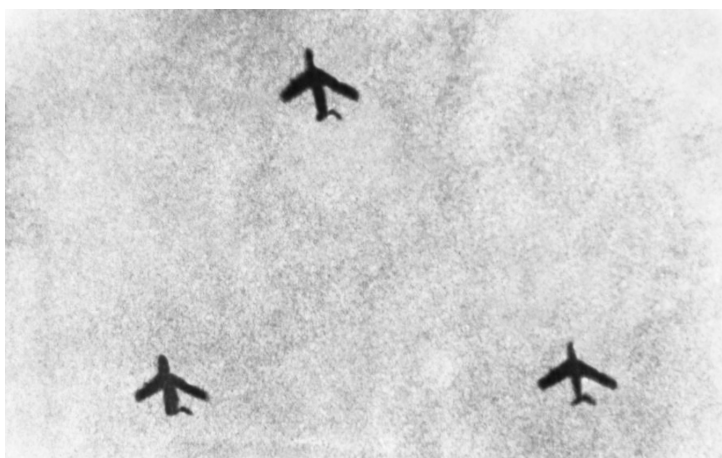
Deveselu 1959. Patrulă aeriană cu MIG-15
la 5.000m altitudine



Sus. Cât mai sus!



În decolare!



Formație de trei MIG-15 în zbor, anterior intrării în primul viraj pe stânga, când aeronavele s-au ciocnit în aer (capul formației cpt. Iliescu, coechipier stânga Chitea Sotir și dreapta Alexandrescu Paul)



Atât a mai rămas din avionul pilotat de Chitea Sotir



Cpt. Constantin Stratu primește raportul tehnicului de zbor: „2766 gata pentru zbor”



MIG-15 cu nr. 2766 (avion preferat de
cpt. Constantin Stratu) în faza ultimelor pregătiri



MIG-15 cu nr. 330 pregătit pentru zbor



„Cinci” la unul!



MIG-19 PM, nr.026, cu puțin timp înaintea rulajului
spre axa pistei de decolare-aterizare



Pregătirea pentru zbor a supersonicului MIG-19 PM
(1961)



Briefing înaintea zborului. De la stânga la dreapta:
mr. Olteanu Alexandru, mr. Adalbert Bodiș, cpt.
Grigorescu Nicolae, cpt. Voloncs Andrei, cpt. Ganea
Nicolae, cpt. Brișcă Gheorghe, cpt. Bătinaș Ioan (1960)



Deveselu iulie 1961

La start în așteptare rândului la zbor:
lt.cdor. Sandu Ioan, cpt. Alexandrescu Paul
și lt.maj. Munteanu, meteorologul unității



Deveselu 1963

Lt.cdor. Zăpărtan Ioan pe capota „zebrei” să vadă mai
bine cum vin „leii” la aterizare cu MIG-15



„Nordiștii” și „sudiștii”, cadru din ghemul amintirilor
(românii cafeniu complet, bulgarii cu pantaloni bleumarin)

SFÂRȘIT

Cărți apărute de lt. cdor. av. Victor Donciu:

- TOTUL DESPRE ESCADRILA I-a, Editura Militară, 1990
- MISIUNEA „TIDALWAVE”, Editura Militară, 1993
- ESCADRILA „52” VÂNĂTOARE, Editura Militară, 1994
- AVIATORII, Editura DISZ TIPO, 1998
- DICȚIONAR DE AERONAUTICĂ, Editura Triumf, 2002
- BOMBARDIERELE ATACĂ NOAPTEA, Editura Triumf, 2004
- BĂTĂLIA AERIANĂ A ROMÂNIEI (1944), 2005
- SUB CERUL PACIFICULUI, Editura Tipo, 2006
- VULTURII CERULUI, Editura Tipo, 2007
- MISIUNEA „BLENHEIM”, Editura Transilvania Expres, 2008

Sursă fotografie copertă:
<http://istorieaviatiemilitara.blogspot.ro>

Cartea a fost realizată cu sprijinul

TOPOCAD S.R.L. – Timișoara

STRATU S.R.L. – Timișoara

ASOCIAȚIA CENTRUL DE STRATEGII APLICATE



Tipărit la R.A. „Monitorul Oficial”

Motto:

... de la urcarea în aeronavă, până la coborâre, tot ce întreprinde un pilot presupune mare atenție, încordare totală, concentrare maximă, disponibilitate psiho-fizică și, nu în ultimul rând multă seriozitate și responsabilitate. Cea mai mică neatenție, obișnuința cu semnalele, încrederea și uneori neîncrederea în indicațiile aparatelor de bord, ignorarea avertizărilor, relaxarea sau abandonarea atenției, abordarea altor preocupări sunt la fel de periculoase pentru siguranța zborului...

ISBN 978-973-0-17115-0

