



Încă din vremurile de început, aviația și-a dovedit utilitatea în multe domenii de activitate umană și nu doar în domeniul militar sau în cel comercial (transport de persoane și mărfuri).

După cel de-al Doilea Război Mondial s-a dezvoltat în mod semnificativ, chiar spectaculos, aviația militară din țara noastră. S-au executat misiuni utilitare dintre cele mai diverse: combaterea dăunătorilor din agricultură și silvicultură, îsămânțări de păduri, dar și supravegherea acestora, stingerea unor incendii, supraveghere marină, zboruri în Delta Dunării, transport de piese și material pentru construcția liniilor de înaltă tensiune și multe altele. De-a lungul vremii s-au folosit un mare număr de avioane, de diverse tipuri: PO-2, AN-2, Fieseler Storch, Aero 45, MR-2, precum și elicoptere, dintre care amintim MI-4 și K-26. Industria română aeronautică a furnizat avioane de tip IAR-818, IAR-821, IAR-822 și IAR-826, pentru misiunile agrosilvice. Un număr însemnat din aceste tipuri de avioane (unele în variantă sanitară - ex. IAR-818) au fost executate la I.R.M.A. Băneasa, unde au lucrat și mulți otopenari.

Începuturile aviației utilitare românești sunt legate de Școala de Transport Public „Aurel Vlaicu” de la Popești-Leordeni, dar și de aerodromurile de la Chitila și Pipera.

La începutul anului 1957, conform deciziei 111 a Direcției Generale a Flotei Aeriene Civile, a fost înființată prima aerobază a aviației utilitare din țara noastră, cu sediul pe aerodromul Pipera. Din anul 1959, aerobaza a fost mutată pe aeroportul Otopeni, unde existau condiții mai bune pentru adăpostirea aeronavelor, pentru efectuarea lucrărilor de întreținere, revizie sau reparații.*

Să ne reamintim cum arăta aerodromul militar Otopeni (care nu era încă aeroport civil) în anii 1957-1959. Câmpul de zbor era dominat de existența celor 7 hangare negre, având dimensiuni impresionante pentru perioada când fuseseră construite, cu acoperișuri semicirculare, aproape identice. Au fost ridicate în perioada de ocupație a aerodromului de către trupele germane, după proiecte nemțești.

Erau dispuse astfel:

- 4 hangare pe latura de nord a aerodromului, înainte (la vest) de calea ferată, care duce la depozitul de carburanți, cu fața (intrarea) către sud;
- 3 hangare pe latura de vest, cu fața către răsărit, cu o alee de acces care pornea din strada Zborului (existent și azi);

La hangarele nemțești a „învățat meserie” (printre alții) Dumitru (Mitică) Hera, care a fost cel mai mare dintre băieții lui Nea Costică Hera. Familia lor a locuit pe strada Zborului, pe partea dreaptă, la intrarea de pe DN1.

Meșteru' Mitică Hera (care a fost finul de cununie al părinților mei) se mândrea cu perioada de ucenicie și a dovedit pe parcursul activității sale profesionale că se „lipise” de el ceva din tehnica germană.

În perioada 1944-1957, aerodromul Otopeni (cu toată structura aferentă) a fost sub ocupația armatei sovietice. Ar fi multe de spus despre acea perioadă. Deocamdată eu m-aș limita doar la a spune că, la o vârstă foarte mică, locuind în apropiere, am văzut mai întâi avioane și abia după mult timp am văzut troleibuze și tramvaie.

În primăvara anului 1957, trupele rusești au părăsit localitatea și aerodromul a fost preluat de militarii români.

În cele 3 hangare de lângă strada Zborului și-au început activitatea „pe Otopeni”, aeronave și personal navigant aparținând aviației utilitare și aviației sanitare.

De aerobaza aviației utilitare de la Otopeni se leagă și primul meu zbor (ca pasager) într-o aeronavă. Tatăl meu avea un văr primar (Nicu Leu) care era pilot-mecanic pe un avion de tip AN-2, echipat cu instalație de stropire, aparținând aerobazei de la Otopeni. La insistențele mele, unchiul Nicu mi-a promis că, la prima misiune în apropiere de Otopeni, mă va lua cu el la bord să-mi facă „botezul zborului”. Atunci, regulile din acest domeniu erau mult mai permissive.

Și iată că, într-o dimineață de duminică, din primăvara anului 1958, unchiul Costică (frate cu bunica din partea tatălui meu) mă ia de acasă și mă duce pe un drum „de scurtătură” (care făcea legătura între capătul străzii Oituz și strada Zborului), direct în fața celor trei hangare. Acolo, două cisterne (cu benzină și cu lichid de stropire) făceau alimentarea aeronavei. Unchiul m-a urcat la bord și mi-a prezentat în fugă cabina piloților și apoi cabina pasagerilor, într-o configurație adaptată la noua destinație (utilizare) a avionului. În centru (la intersecția dintre axa aripei superioare cu axa fuselajului) se afla un rezervor metalic, de aproximativ 800-1000 l, de formă tronconică, cu circumferința mai mică la podea. Am fost așezat pe o strapontină încastrată în structura aeroplanului și legat cu o centură de siguranță. Mi s-a indicat cum să privesc pe fereastră și cum să mă țin bine de o bară rotundă, montată special în acest scop. Peste puțin timp a venit și comandantul, care mi-a repetat instructajul de siguranță. Au închis în urma lor ușa de la cabina piloților (lăsându-mă singur?!) și la scurt timp am avut primul șoc, când a pornit motorul. Decolarea s-a făcut pe pista de iarbă, situată între pista principală (betonată) și zona unde este situată în prezent aerobaza militară.

Aproape că nu mi-am dat seama când a început zborul adevărat. Senzația a fost unică și foarte greu de descris. Trag nădejdea că voi reuși cândva să redau cu exactitate această stare, în toată splendoarea ei și cu toată dinamica, dominantă și atotcuprinzătoare.

Misiunea aeronavei era să stropească pădurile Tunari și Băneasa, împotriva unui atac dur al insectelor dăunătoare pentru foioase. Mi-au rămas în amintire imagini deosebit de spectaculoase, mai ales cum se vedea pădurea prin hublou, când se executau virajele de întoarcere, dar și zborul la razmot, către aerobază. Aterizarea nu m-a încântat la fel de mult ca și decolarea. Când s-a oprit avionul și nu s-a mai auzit motorul, cei doi piloți au apărut pe rând și m-au examinat cu atenție. Probabil că nu arătam prea răvășit, căci pe fața lor se putea citi o stare de nemulțumire. De „dat la boboci” nici nu putea fi vorba. Am stat întotdeauna bine la acest capitol. După ce s-a făcut realimentarea am plecat în al doilea raid. Numai că acum, după ce dobândisem ceva experiență de zbor, nu am rezistat tentației de a vedea peisajul și după cealaltă parte a avionului. Am desfăcut cu ușurință catarama de la centură și m-am ridicat să pornesc pe lângă rezervor. În secunda următoare, acesta mi-a dat o lovitură în frunte, mai mult decât surprinzătoare, aruncându-mă înapoi pe strapontină. În acel moment nu am înțeles prea bine situația, dar ulterior mi-a fost clar că pilotul tocmai executase o manevră de întoarcere.

Zborul de întoarcere nu mi s-a mai părut la fel de încântător ca prima dată. Îndată ce motorul a tăcut, unchiul Nicu a venit direct la mine, privind cu subînțeles la centură și la fruntea mea, m-a coborât cu picioarele pe pământ și m-a așezat pe o bancă, lângă hangar. Într-un fel anume mi-a sugerat că zborul unui avion este frumos și când îl privești de la sol. Iar eu înțelesesem deja că evoluția vieții mele va fi legată de aviație.

În anul 1964, conform H.C.M. nr. 479, Aerobaza aviației utilitare a fost transformată în „Întreprinderea de Aviație Utilitară” (I.Av.U.), inițial cu sediul la aeroportul Otopeni și din 1968 la aeroportul Băneasa.*

Dintre numeroșii specialiști care s-au remarcat la I.Av.U. aș vrea să-i amintesc pe inginerii Vasile Farago și Ioan Coman. Cu aceștia am colaborat foarte bine când am fost salariat la I.Av. București.

Trebuie să amintim câte ceva și despre aviația sanitară. O stație AVIASAN a funcționat la Otopeni, în același perimetru cu aviația utilitară. Într-o anumită perioadă, aviația sanitară a cunoscut o dezvoltare spectaculoasă. Astfel, la sfârșitul anului 1960 țara noastră avea una dintre cele mai dezvoltate rețele de aviație sanitară din lume. Un avion revenea la aproximativ 145.000 de locuitori.*

În perioada 1965-1967, aviația sanitară a fost dotată cu peste 50 de avioane de tip I.A.R.-818, construite la I.R.M.A. Băneasa.

Puțini oameni mai știu că avionul I.A.R.-818, construit din lemn și pânză impregnată cu emaită, a fost produs în clădirea din Șos. București-Ploiești, nr. 25-27, unde se află azi sediul unei cunoscute televiziuni.

Am prezentat mai sus un alt episod din evoluția aviației românești pe teritoriul localității noastre. Pentru foarte multă vreme de acum înainte, aviația va fi indisolubil legată de orașul Otopeni, chiar modul nostru de viață.

Notă:

Pentru textele cu () se va consulta articolul publicat în revista Info Otopeni nr. 64 / Noiembrie 2014.*

Ing. Florinel Alexe