

FORBES

CARIERE

ACROBAȚII AERIENE



Foto: CELLINI

Aripi de aviator

Cum a ajuns pilotul Cătălin Prunariu să fie ambasadorul unui brand de lux alături de Tom Cruise, John Travolta sau Jerry Seinfeld?

DE DIANA-FLORINA COSMIN



Mintea unui aviator este ca un dulap cu mii de sertărașe minuscule, fiecare cu rostul și funcția sa. Nu există nicăieri o listă precisă care să lege numărul sertărașului cu o anumită situație și totuși, cel aflat la manșă trebuie să știe mereu, în câteva fracțiuni de secundă, nu doar ce mâner de sertar să tragă, ci și exact ce o să găsească înăuntru. Cu această convingere fermă am plecat de la întâlnirea cu pilotul Cătălin Prunariu (35 de ani), ambasadorul celebrului brand de orologerie Breitling în România. Performanța sa de imagine nu a fost egalată decât de campioana la înot Camelia Potec, ambasadoarea unui alt brand cu ștaif, Omega, însă puțini se gândesc, atunci când aud numele „Prunariu“, și la altcineva decât la marele cosmonaut român.

Cătălin este fiul cel mare al lui Dumitru Dorin Prunariu, iar cariera sa s-a derulat departe de lumina blițurilor. Asta deși s-au găsit destui binevoitori care să-i amintească, neîncetat, că nu este nimic altceva decât „băiatul lui tata“. „În aviație, când tu ești cel care trebuie să țină avionul în linie dreaptă, nu poate să stea tăticu' la manșă“, glumește Cătălin, pe care etichetele rău-voitoare nu-l mai mișcă de multă vreme. „Și totuși“, punctează el cu un zâmbet, „lumea vine de fiecare dată la mitingurile aviatice ca să-l aplaude pe băiatul lui tata.“ Punct ochit, punct lovit. Cătălin are în spate o carieră de 17 ani, iar din 2006 a participat la câte două show-uri aviatice pe lună, fiind invitat în Coreea de Sud în cadrul Sacheon Air Show și Seoul International Aerospace and Defense Exhibition.

Pe lângă postul său de comandant ATR la TAROM, românul este instructor de acrobație aeriană și a ocupat pentru o vreme postul de antrenor al lotului național „Hawks of Romania“ (Șoimii României) din care făcea parte ca „aripă dreaptă“. La interviu, desfășurat într-o zi de luni, a venit direct dintr-o cursă TAROM de la Iași și mi-a rezumat programul săptămânii dintr-o suflare: marți o cursă, joi o cursă, vineri antrenament la Aeroclubul Român de la Clinceni și

sâmbătă miting aviatic. Toate într-o echilibristică amețitoare între carieră și viața de familie, pe care o reușește, după cum singur recunoaște, „doar ținând un ochi pe ceas și altul pe telefon“.

Pentru marele public, numele „Clineeni“ trezește amintiri negre: în iunie 2009, pilotul Mihai Dobre se prăbușea în timpul unui antrenament cu un avion de înaltă acrobație Extra 300L. Era prietenul apropiat al lui Cătălin și colegul său din Hawks of Romania. Din 2000 încoace, mai dispăruseră, în incidente similare, și alți trei colegi și instructori. „Secretul e să te urci în avion imediat“, explică el modul în care un aviator depășește un astfel de moment de cumpănă. „Dacă lași să se așeze praful și să ajungi să-ți fie teamă de avion, e prea târziu.“

Despre moarte vorbește lucid și cu sânge rece, pentru că face parte din

În momente de criză, am avut o luciditate totală, aproape ca în „Matrix“.

CĂTĂLIN PRUNARIU, PILOT

meseria pe care și-a ales-o. În trecut a lucrat și ca inspector la anchete aeronautice și, deși a văzut lucruri „pe care nimeni n-ar trebui să le vadă vreodată“, și-a dat seama de importanța determinării precise a cauzei unui accident: odată ce s-a stabilit motivul, piloții știu exact ce anume trebuie să evite în viitor.

Un nou sertăraș al memoriei se deschide atunci, iar alte câteva sunt ferecate pentru totdeauna. De obicei acelea care conțin amintirile dure-roase și emoțiile intense asociate evenimentului. Oricât de remarcabilă ar fi tăria interioară a unui pilot, a-ți vedea un coleg prăbușit cu avionul la 500 de metri distanță după ce în urmă cu cinci minute tocmai luați un suc



împreună este genul de experiență care te marchează pentru toată viața. Când și-a ales meseria însă, Cătălin și-a asumat tot pachetul. Nu doar senzația inegalabilă de a te afla printre nori, ci și durerile lumești.

Absolvent de Management, Cătălin sărea prima oară cu parașuta la 17 ani

și se apuca de zbor la 21. Odată ajuns la aerodrom, nu și-a mai dorit să plece niciodată. „Mă trimiteau instructorii cu forța la facultate să-mi dau examenele“, râde acum. În loc de ASE, prefera să stea pe aerodrom și să spele avioanele sau să privească piloții pregătindu-se de zbor. După ce și-a luat

Un ceas de urgență

» Cătălin este primul pilot român ales ambasador local Breitling. În urma acestui parteneriat, el zboară purtând la mână un ceas Breitling Emergency, supranumit și „ceasul care salvează vieți”. Emergency a fost creat special pentru piloți și echipajele de zbor, fiind un ceas-instrument care are încorporat un microtransmițător ce emite semnale pe frecvența de urgență a avioanelor. În cazul unei aterizări forțate, spre exemplu, Breitling Emergency transmite un semnal de urgență care este receptat de către echipele de salvare. „Este un ceas foarte frumos, dar sper să nu am niciodată nevoie de funcția lui principală”, recunoaște Cătălin. Renumit drept ceas predilect al aviatorilor, Breitling este, de multe ori, cadoul pe care și-l fac piloții după ce ating un anumit nivel de performanță.

» Printre ambasadorii Breitling în plan internațional se află personalități precum actorii Tom Cruise, John Travolta, Roger Moore sau Leonardo DiCaprio, astronautul american Buzz Aldrin dar și miliardarul excentric Richard Branson (care poartă tot un model Breitling Emergency).

CITIȚI MAI MULTE
DESPRE CARIERE IEȘITE
DIN COMUN PE

Forbes.ro

toate licențele de pilot și a deprins ABC-ul zborului acrobatic, a reînființat formația „Hawks of Romania”, destrămată în 2005 după ce toți componenții abandonaseră acrobația în favoarea zborului de linie.

„Aceasta e traiectoria inevitabilă a unui pilot”, explică el. „Nu poți face acrobație toată viața, trebuie să treci la alt tip de performanță.” Iar în zborul de linie, standardele sunt și mai înalte, pentru că la mijloc se află viața pasagerilor. Din 2010, Cătălin este comandant ATR la TAROM și acoperă toate cursele interne, plus cele regionale precum Sofia, Chișinău, Budapesta sau Salonic. Deși sunt zboruri mai scurte, misiunea lui nu este cu nimic mai ușoară decât a unui comandant de transatlantic:

face patru decolări și patru aterizări pe zi (spre deosebire de distanțele mari, unde se fac doar două), iar altitudinea este mai mică și problemele meteo mai intense. „Avioanele mai mari sar peste nori și furtuni, eu trebuie să zbor prin ele”, explică aviatorul.

Discuția cu Cătălin mi-a lămurit și două „mituri” ale aviației. Primul: talentul recunoscut al aviatorilor români pentru decolări și aterizări line și bine gradate. Înainte, școala românească de zbor era urmată, obligatoriu, de o repartizare la aviația utilitară sau la cea sportivă. Abia după minimum 1.000 de ore de zbor „la mână”, fără pilot automat, exista posibilitatea de transfer la zborurile de linie. „Simțeau deja avionul până în măduva oaselor și învățau doar procedurile și legislația”, explică, retrospectiv, Cătălin, care a venit la TAROM cu 2.000 de ore de zbor în spate. În prezent, s-a trecut pe sistemul vestic, unde se fac doar 200 de ore obligatorii de zbor înainte de a trece la curse comerciale. Chiar dacă sunt pregătiți profesional, piloții din noua generație nu au în reflex „fînețurile” meseriei și trebuie să le deprindă pe parcurs: „Peste încă 10 ani nu vor mai exista piloți antrenați atât de mult să zboare «la mână»”. În Uniunea Europeană există, în prezent, un necesar de 84.000 de piloți și foarte mulți aviatori români preferă să plece afară, la companiile din China, Orientul Mijlociu sau Rusia.

Al doilea mit pe care mi l-a lămurit Cătălin: ce înseamnă o aterizare cu adevărat lină. Aviatorii care trântesc fără milă avionul pe pistă nu sunt mai puțin versați într-ale pilotajului, ci pur și simplu respectă procedura-standard. „Regula e să trântim avionul”, îmi explică, riguros, Cătălin, iar justificarea e simplă: dacă plouă sau e gheață pe pistă și aterizezi fin, există riscul ca pelicula de apă să nu se rupă iar avionul să facă acvaplanare. Prin aterizarea mai dură, cauciucul ia contact cu betonul și forța de frecare e suficientă pentru frânare. Există piloți care se pot

controla în funcție de vreme și alții care preferă să urmeze întotdeauna procedura-standard. „Ca să le intre în reflex”, accentuează Cătălin.

Tocmai despre reflex este vorba și în explorarea miilor de sertărașe cu proceduri care mobilează mintea unui pilot bine antrenat. Cătălin a simțit-o pe propria piele în cele șapte pene de motor pe care le-a avut în cariera sa de pilot. Trei dintre ele au implicat pierderea completă a capacităților motorului, dar au adus și testarea supremă a capacităților sale de pilot. Prima oară i s-a întâmplat la un antrenament de acrobație aeriană, când motorul a făcut poc și elicea s-a oprit la orizontală. Atunci și-a dat seama cât de repede gândește mintea umană în condiții de criză: „E incredibil cât de prompt reevaluezi matematica zborului și poziția ta în raport cu pista”. Acela a fost unul dintre momentele în care salvarea a venit dintr-un sertăraș potrivit: a revăzut instantaneu filmul trainingului și a urmat toți pașii în ordinea din manual. „Când am ajuns la sol, îmi tremurau picioarele, dar acolo sus am avut o luciditate totală, ca în Matrix”, glumește el. Partea inedită, dacă poate fi vorba de așa ceva, este că zbaterile sale au fost filmate de la sol și, chiar dacă procedura a durat 2 minute și jumătate, Cătălin era convins că a avut la dispoziție mai bine de zece minute pentru a-și gândi salvarea.

În virtutea numelui pe care-l poartă – Prunariu –, cosmosul este pentru Cătălin o noțiune familiară, pe care și-ar dori-o cândva chiar și mai familiară. Ar vrea să aibă ocazia unui zbor în spațiu, asemeni tatălui său, pe care îl aștepta, în copilărie, să se întoarcă din „delegația în cosmos”.

Între timp, poartă un Emergency, același ceas care împodobește încheietura mâinii lui Buzz Aldrin, al doilea om care a pășit pe Lună și un alt ambasador internațional al Breitling. Pentru Cătălin Prunariu există undeva un sertăraș de memorie care așteaptă să i se lipească eticheta „cosmos”. ■