

C
E
R
S
E
N
I
N

F-16

FIGHTING FALCON

INTRAREA ÎN SERVICIU

pag. 6-43



REVISTĂ EDITATĂ DE STATUL MAJOR
AL FORTELOR AERIENE

CONSILIUL EDITORIAL AL REVISTEI **CER SENIN**

PRESEDINTE:

**general-maior
LAURIAN ANASTASOF**

MEMBRI:

**general de flotilă aeriană
CONSTANTIN DOBRE**

**general de flotilă aeriană
LIAN SOMEȘAN**

MEMBRI ONORIFICI

**DUMITRU AMARIEI
PETRE BĂNĂ
NICOLAE RADU**

REDACȚIA

SECRETAR GENERAL DE REDACȚIE:
căpitan LAURA MĂCĂRESCU

e-mail: lmacarescu@roaf.ro

REDACTOR:

**plutonier-adjutant
ALEXANDRU BĂLĂNESCU**

e-mail: abalanescu@roaf.ro

PROCESARE TEXTE:

LEANA TUDORAN

FOTOREPORTER:

ADRIAN SULTĂNOIU

e-mail: asultanoiu@roaf.ro

GRAFICĂ & DTP

DIANA ȘUICĂ

e-mail: msuica@roaf.ro

COPERTA I:

F-16 LA BORCEA

(FOTO: ADRIAN SULTĂNOIU)

SUMAR

UN PREZENT ȘI UN VIITOR
PENTRU FORȚELE AERIENE ROMÂNE _____ 3 - 5

CEREMONIE ÎN PORTUGALIA _____ 6-7

A DECOLAT F-16 _____ 8 - 11

UN SFERT DE ORĂ DE ISTORIE _____ 12- 15

INTRAREA ÎN SERVICIU
A PLATFORMEI F-16 _____ 16 - 19

DE LA COANDĂ LA F-16 _____ 20 - 21

REPORTAJ ÎN PORTUGALIA _____ 22 - 27

ESCADRILA 53 VÂNĂTOARE _____ 28 - 35

65 DE ANI DE POLIȚIE AERIANĂ _____ 36 - 39

F-16 – O NOUĂ ERĂ _____ 40 - 43

DOCUMENTAR ÎN IMAGINI:
100 DE ANI DE AVIAȚIE DE VÂNĂTOARE _____ 44 - 49

SIMPOZIOANE _____ 50



PAGINILE 16-17



PAGINILE 18-19



PAGINILE 28-35



PAGINILE 36-39



PAGINILE 8-15

COPYRIGHT:

**Este autorizată orice reproducere,
cu condiția specificării sursei.**

NORME DE COLABORARE:

*Cititorii pot trimite pe adresa redacției
texte și fotografii care se încadrează în
tematica revistei.*

*Manuscrisele nu se înapoiază.
Răspunderea juridică pentru conținutul
articolelor aparține în exclusivitate
autorilor, conform art. 206 CP.*

CORECTURA:

CENTRUL TEHNIC-EDITORIAL AL ARMATEI

ȘOSEAUA FABRICA DE GLUCOZĂ
NR. 2-4, SECTOR 2, BUCUREȘTI
Telefon/Fax: 021/232.63.27;
021/232.21.83 int. 104,110
E-mail: cersenin@roaf.ro
ISSN 1582-6317. B 916.10; C 3146.18



**Tipărită la
CENTRUL TEHNIC - EDITORIAL
AL ARMATEI
sub comanda
nr. xxxxxxxxxxxx**

**Responsabilitatea privind tehnoredactarea
revine în totalitate redacției**

**Prezenta ediție s-a încheiat la data de:
20/10/2016**



UN PREZENT ȘI UN VIITOR

PENTRU FORȚELE AERIENE ROMÂNE

GENERAL-MAIOR LAURIAN ANASTASOF
ȘEFUL STATULUI MAJOR AL FORȚELOR AERIENE

Aducerea avioanelor F-16 în România marchează un moment istoric în tradiția aviației militare, în prezentul și viitorul Forțelor Aeriene Române. Faptul că astăzi putem vorbi de un viitor al Aviației Militare Române este consecința reputației construite de-a lungul a nu mai puțin de un secol.

În urmă cu 100 de ani, în septembrie 2016, în România se înființa prima escadrilă de aviație de vânătoare, dovedind faptul că țara noastră a înțeles, încă din zorii apariției avionului, care este locul și rolul pe care aviația îl va avea de jucat în construcția unei structuri de securitate.

Vorbind despre prezent, acesta este doar un pas pe care urmează să îl continuăm în direcția dezvoltării unei flote de avioane multirol, platforma F-16 deschizând noi orizonturi privind relația cu partenerii de alianță, prin dezvoltarea a trei piloni deosebit de importanți: cooperarea, credibilitatea și interoperabilitatea.



ROMÂNIA - UN ALIAT LA NIVELUL PARTENERILOR DE ALIANȚĂ

Intrarea în serviciu a avionului F-16 este un moment important privind dezvoltarea categoriei noastre de forțe, astfel încât România reprezintă un aliat care se ridică la nivelul partenerilor de alianță din toate punctele de vedere.

Prin urmare, evenimentul de astăzi are la bază cauze comune, definite prin concepte ce se regăsesc în documentele oficiale ale Alianței Nord Atlantice, în dimensiuni de bază, acestea fiind securitate comună, managementul crizelor și apărare colectivă.



Cooperarea nu este doar una dintre valorile de bază ale aviației, ci este și calea prin care partenerii contribuie la asigurarea securității. Platforma F-16 reprezintă în acest context un instrument cu ajutorul căruia România va putea să susțină efortul partenerilor pentru asigurarea securității prin cooperare.

De asemenea, avionul F-16 oferă atât un plus de capabilitate Forțelor Aeriene, cât și încrederea aliaților că putem susține executarea de misiuni comune la standarde ridicate. Încrederea și respectul se

obțin prin eforturi susținute, prin viziune și strategii corect orientate.

Avionul F-16 ne va permite să executăm o întreagă gamă de misiuni aeriene în condițiile teatrelor de operații contemporane. Forțele Aeriene vor participa în acest fel la întărirea rolului flancului estic al alianței.

TRANSFORMAREA ȘI MODERNIZAREA FORȚELOR AERIENE

Programul avion multirol al Forțelor Aeriene Române reprezintă un element esențial pentru procesul de transformare și modernizare al categoriei noastre de forțe, iar introducerea în serviciu a avioanelor F-16 va fi însoțită de implementarea unei filozofii de operare, instruire și

asigurare a sprijinului logistic pentru aeronavele de luptă, asigurându-se astfel un nivel ridicat de interoperabilitate și comunalitate.

Forțele Aeriene au acces la un sistem integrat de logistică din care fac parte operatorii aeronavelor F-16 de pe mapamond. Astfel, efortul pentru sprijinul logistic se reduce, având în vedere numărul mare de

utilizatori și accesul la o sursă centralizată de echipamente și de piese de schimb.

Un punct extrem de important în cadrul programului F-16 îl reprezintă infrastructura derulată pe parcursul a mai bine de trei ani prin două programe extrem de importante: NSIP (Nato Security Investment Program) și programul de infrastructură al avionului multirol.

Infrastructura critică, necesară operării avionului F-16 este gata de



operare. Celelalte elemente ale infrastructurii urmează să fie finalizate la termene stabilite conform programului.

Relațiile pe care le-am dezvoltat de această dată cu partenerii portughezi și americani, la toate nivelurile, atât în plan profesional, cât și personal constituie premise care ne vor permite pe viitor să fim mai solidari, mai deschiși spre nou și spre tot ceea ce înseamnă relațiile de cooperare militară în cadrul unei alianțe de nivel NATO.

CEA MAI IMPORTANTĂ VALOARE

Aș vrea cu această ocazie să remarc puterea de muncă și efortul depus de cea mai importantă valoare pe care o avem în interiorul Armatei Române și a Forțelor Aeriene: valoarea umană.

Aș vrea să mulțumesc partenerilor portughezi care, prin dăruire și extrem de multă pasiune, au reușit ca pe parcursul a doi ani de zile să transfere cunoștințele necesare către personalul navigant, tehnic, ingineresc, către toți cei ce înseamnă planificatori de misiune și care gestionează operarea acestei platforme la cele mai înalte standarde de performanță.

De asemenea, nu pot să nu remarc contribuția extrem de importantă a partenerilor americani, care pe parcursul aplicațiilor și exercițiilor, atât cu Forțele Aeriene ale Statelor Unite ale Americii, dar și cu Forțele Aeriene ale Gărzii Naționale din Alabama cu care suntem stat partener, au reușit să ajute, să sprijine efortul nostru de înțelegere a modului de operare a acestei noi platforme.

Ceea ce am realizat în ultimii ani împreună cu partenerii portughezi și americani nu reprezintă nimic altceva decât construcția unui parteneriat între aliați, în dezvoltarea de capabilități comune.

UN VIITOR ÎMPREUNĂ CU PARTENERII DE ALIANȚĂ

În continuare urmează etapele de consolidare ale acestui program, unele deja inițiate, altele aflate în anumite faze de execuție.

Cel mai important este că România construiește un viitor împreună cu partenerii de alianță și că Forțele Aeriene Române au posibilitatea de a onora o tradiție de un secol scrisă cu enorm de multe sacrificii.

Mulțumesc, încă o dată, tuturor pentru sprijinul acordat în această perioadă: partenerilor noștri, Guvernului României, Ministerului Apărării Naționale, Statului Major General, pentru sprijinul necondiționat, iar personalului Forțelor Aeriene Române pentru dedicare, pasiune și sacrificii, de multe ori, neștiute!

CER SENIN!



CEREMONIA DE PREDARE PRIMIRE A PLATFORMEI F-16

MONTE REAL - 2016

Plutonier adjutant Lucian IRIMIA 

Iustin DUMITRACHE, Eugen MIHAI 

Pentru prima dată după al Doilea Război Mondial, Forțele Aeriene Române au în dotare avioane de vânătoare de proveniență vestică. De asemenea, în acest an se împlinesc 100 de ani de la înființarea primei escadrile de aviație de vânătoare românească. Intrarea în dotarea Armatei României a avioanelor F-16 Fighting Falcon este de bun augur și continuă o tradiție ce nu trebuie uitată.

La ceremonia de la Baza Aeriană 5 din Monte Real au participat, din partea română, ministrul apărării naționale, **Mihnea MOTOC**, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene,

generalul-maior Laurian ANASTASOF, locțiitorul șefului Departamentului pentru Armamente, **generalul-maior Cătălin MORARU**, ambasadorul României în

Portugalia, **Ioana BIVOLARU**, alți membri ai delegației, precum și militari români aflați la pregătire. Din partea Portugaliei, au participat prim-ministrul **António COSTA**, ministrul apărării, **Jose Alberto de AZEREDO LOPES**, șeful Statului Major General al Forțelor Armate, **general Artur Pina MONTEIRO**, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, **general Manuel ROLO**, însoțiți de alte înalte oficialități portugheze.





Au fost clipe de emoție atât din partea portugheză, cât și din cea română, inclusiv prin prezentarea unui film ce a avut ca subiect instruirea militarilor români în Portugalia. Programul de pregătire derulat de cele două forțe aeriene a fost unul complex, cu multă implicare și responsabilitate de ambele părți.

„Intrarea României în clubul F-16 nu este o simplă formulă retorică. Este un act politic și strategic, cu reverberații la nivelul regiunii din care facem parte. Intrarea Forțelor Aeriene Române în selectul grup al aviațiilor militare care operează redutabilele F-16 Fighting Falcon asigură și eligibilitatea pentru accesarea într-un alt club, al viitorului, cel al țărilor care vor beneficia de F-35. Prin materializarea următoarelor etape de achiziție a aeronavelor multirol, vom edifica o capacitate de apărare aeriană durabilă și redutabilă, care va cântări greu în contextul de securitate la Marea Neagră”, a declarat ministrul Mihnea Motoc.

Predarea-primirea avioanelor a fost marcată, simbolic, prin predarea unei căști de zbor de către partea portugheză ministrului Mihnea



Motoc, ce a înmănat-o comandantului escadrilei de avioane F-16, **comandorului Cătălin MICLOȘ**, în aplauzele întregii asistențe. După ceremonie, a urmat fotografia de grup, având ca fundal avioane F-16 cu însemne românești.

Joi dimineața, 29 septembrie, cele șase avioane românești au plecat către țară, cu o escală la Baza Aeriană de la Aviano, aterizând cu bine pe noua pistă a Bazei 86 Aeriană de la Borcea.



A DECOLAT F-16

Laura MĂCĂRESCU  

În însorita dimineață a zilei de joi, 29 septembrie 2016, de la Baza Aeriană 5 din Monte Real, au decolat spre România primele șase avioane F-16. Conform programului, dubla cu numărul 1610, care l-a avut în cabina a doua pe șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, **generalul-maior Laurian ANASTASOF** și în prima cabină pe pilotul brăilean, **căpitan-comandorul Cătălin „Miki” MICLOȘ**, primul dintre cei șase piloți care au aterizat în siguranță aeronavele pe solul românesc, și-a desprins de solul portughez roțile la ora 8:00 (7:00 UTC), marcând astfel intrarea în posesia noului multirol, cu drepturi depline, conform contractului de achiziție.



Momentul desprinderii primei aeronave F-16 cu nr. 1610 de solul portughez, cu destinația România





1608...



1604...



1601...



1602...



... și 1603.
Drum bun
spre casă și
Cer Senin!

La puține secunde după 1610 l-a urmat îndeaproape prima simplă achiziționată, avionul cu numărul 1608, pilotat de către **locotenent-comandorul Cristian „Dodo” CREȚU**. La un interval de exact 15 minute, ca o repetiție sincronizată perfect a primelor decolări, s-au desprins ordonat următoarele două simple, 1604 pilotată de către **locotenent-comandorul Lucian „Tatoo” TATULEA** și 1601, pilotată de către **căpitan-comandorul Mihai „Zorro” ANDREI**.

Am așteptat cu nerăbdare încă 15 minute și am trăit cu satisfacție desprinderea de pe pistă a ultimelor două avioane F-16 dintre cele șase, simplele cu numerele 1602 și 1603, al căror forțaj l-am simțit în același stil ferm și săgetător, pilotate cu uimitoare stăpânire de sine de către **căpitan-comandorul Mihăiță „Miță” MARIN** și **locotenent-comandorul Alin „Pishta” CACHIȚ**.

Avioanele au călătorit, două câte două, până la Aviano, unde au realizat o escală, după care au decolat a doua oară către România, azimut Baza 86 Aeriană de la Borcea. În țară au fost interceptate de către colegile lor MiG-21 LanceR, foarte curioase să le cunoască, cu piloți dornici să le primească și nerăbdători să învețe și ei, la rândul lor, să le piloteze.

De aici înainte, mai multe pot să vă povestească reporterii noștri militari, care le-au imortalizat aterizarea istorică pe aerodromul de la Borcea, special pregătit pentru acest deosebit eveniment, printre care și fotoreporterul nostru, **Adrian SULTĂNOIU**.



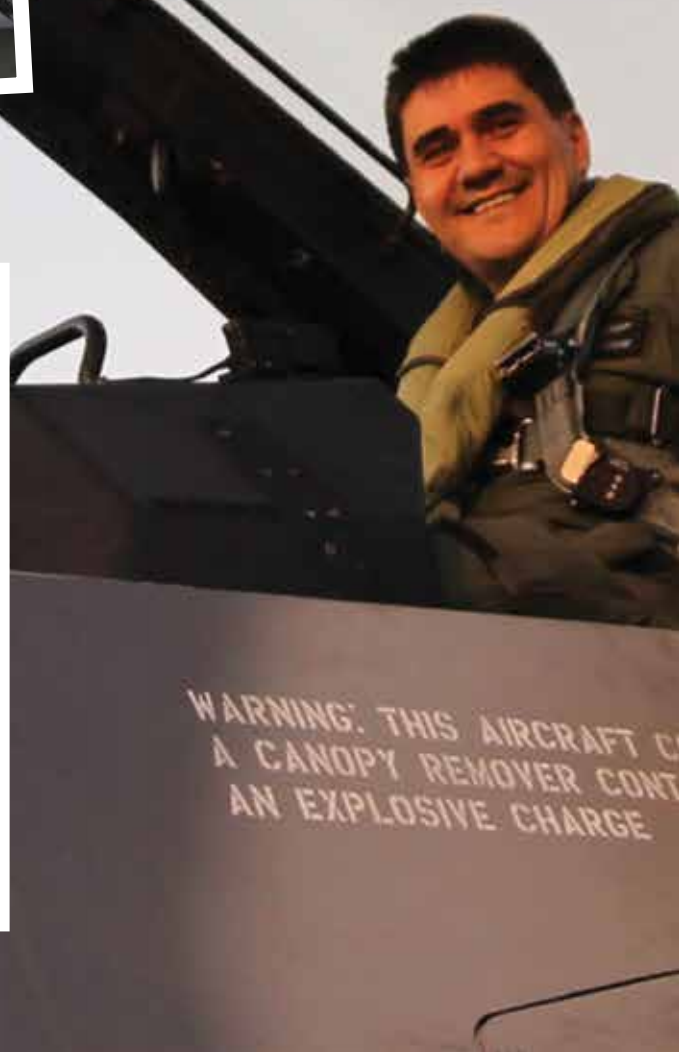
"Miki",
sigur
pe el
înainte
de
decolare

**Generalul-maior
Laurian ANASTASOF
i-a însoțit spre casă
pe primii noștri
piloți de F-16 în cel
mai lung zbor al
carierei, arătând
astfel încrederea
pentru tot ce au
învățat piloții și
pentru munca
tuturor celor care au
contribuit la mult
așteptatul moment**

**„Miki” și generalul-maior
Anastasof iau în primire
avionul și căștile de zbor**



**Se
încinde
cupola,
decolăm
spre
casă...**



**WARNING: THIS AIRCRAFT C
A CANOPY REMOVER CONT
AN EXPLOSIVE CHARGE**

UN SFERT DE ORĂ DE ISTORIE

PENTRU FORȚELE AERIENE

Adrian SULTĂNOIU 🇷🇴 🇸🇷





Părăseam, într-un aprilie acum trei ani, Baza 86 Aeriană cu un sentiment amestecat, plecam de la Borcea cu nostalgie și speranță; nostalgie pentru că fusesem martor la dislocarea escadrilei de MiG-21 pe Aerodromul Mihail Kogălniceanu. Aveam pe cardul aparatului foto ceea ce gândeam atunci că va fi ultima decolare a unui MiG-21, dubla cu numărul 9541, cu **Gică STANCU** în cabina din față și **Adrian „Gus” STANCU** în cabina a doua; fusese o decolare lungă, cuminte, „ca pentru fotografie”, o decolare în care simțeam dorul ce li se va fi făcut piloților de locul în care, așa cum spunea **Doru DAVIDOVICI**, într-o carieră de pilot plângi de două ori: o dată când ajungi acolo și a doua oară atunci când trebuie să pleci.

Speranță pentru că știam că la aerodromul de la Dunăre, cerul lui Doru Davidovici și al lui **Foozie**, cerul MiG-urilor atât de iubite de piloți va redeveni cerul păsărilor pentru o scurtă perioadă de timp. Știam că se vor demara lucrări de modernizare ample. Era un pas necesar pentru aducerea legendarului aerodrom la standardele impuse de noul avion care urma să intre în dotarea Forțelor Aeriene Române.

Am pășit la sfârșit de septembrie cu aceeași emoție la Borcea, împreună cu colegii din presa militară și cu o echipă a TVR. Venise momentul să consemnez în imagini un moment cu adevărat

istoric pentru aviația română: aterizarea avioanelor F-16, primele avioane provenite din Vest de după cel de-al Doilea Război Mondial, avioane ce purtau cocarda tricoloră pe planuri și pe ampenajul vertical. Privisem, de dimineață, în direct, decolarea lor de la Baza 5 Monte Real. Le urmărisem zborul pe radar (câți din cei ce iubesc aviația nu au făcut, oare, asta?) prin Europa. Avioanele cu callsignul ROF, alocat Forțelor Aeriene Române, VENEAU ACASĂ! Știam, după ordinea de decolare, că celele erau eșalonate la 15 minute distanță.

Veștile circulau cu repeziciune, în timp real. La ora 17:07, ora României, ni s-a comunicat: **au intrat în țară!** Verificări rapide ale camerei foto (de câte ori nu făcusem asta în acea zi?) căutarea, pentru a căta oară, a poziției optime pentru fotografiat. **Sunt la Urziceni**, îmi spune cineva aflat în apropiere. La un gând distanță, deci...

Prima celulă formată din dubla 1610 și simpla 1608, se vede la nordul pistei; trec la verticala aerodromului. Văzusem asta de nenumărate ori, văzusem nenumărate F-16 făcând asta în procedurile pentru aterizare. Nu au aterizat, însă, prelungind parcă suspansul. „Nu le e dor de casa oamenilor ăstora?”, am gândit. O a doua celulă a trecut la verticală, formând, apoi, împreună cu primele două

avioane o formație de patru. Ni se pregătise o surpriză, știam că trebuie să vină și cea de-a treia celulă... După trecerea acesteia la verticala Borcei, o splendidă formație de șase avioane apare în zona aerodromului. Zbor simplu, liniștit, precis. Ferm. Așa cum le stă bine F-urilor, așa cum le știam. Privesc formația pe care o fotografiasem pe display-ul aparatului foto, pun puțin zoom și... DA! **Cocarda tricoloră era acolo! Erau avioanele NOASTRE!** Băieții care acum trei ani au plecat ca pasageri într-un venerabil C-130 Hercules aduceau ACASĂ, stând la manșă, F-uri 16!

Pe celele, într-un apus de soare cum doar în Bărăgan poți trăi, se intră în procedura de aterizare. Voi reuși, oare, să immortalizez pentru istorie fumul roților pe pista Borcei a primului avion F-16 aterizat? Click-click-click, rafală de imagini. Nu îndrăznesc să vizualizez, timpul este comprimat, dubla 1610 este în dreptul meu, lasă încet roata de bot, sunetul motorului indică schimbarea regimului, suprafețele de comandă lucrează... Rulează precis către buzunarul de sud. Acolo era rândul altor colegi înarmați cu aparate foto și camere video să immortalizeze momentul în care piloții pun piciorul pe pământul de acasă. Era clipa aceea de disperare în care realizezi că nu poți fi în mai multe locuri deodată.





Într-un timp relativ scurt aterizează și celelalte avioane. Mai târziu aveam să constat că totul se petrecuse într-un interval de aproape 15 minute, **15 minute de istorie pentru Forțele Aeriene Române!**

Grăbesc pasul, împreună cu cei cu care am ales să imortalizăm momentele aterizării, către zona de sud a pistei, către oameni și avioanele lor. Se înserează. Motoarele oprite fac loc unei liniști nefirești. Se aud, din geana nopții, voci cristaline de copii: „Tati, tati!” Ce poate fi mai frumos decât un copil care sare în brațele tatălui său? Dumnezeiasca rânduire sau tenacitatea acelor bărbați, a acelor părinți de copii, a făcut ca ei să fie piloți. Să fie primii piloți de F-16 ai Forțelor Aeriene Române.

Forfota din jurul avioanelor este intensă, remarc mișcări precise ale tehnicilor, gesturi care au intrat în fișcul lor după zeci și zeci de

ore de antrenament împreună cu partenerii portughezi. Tineri pe care i-am întâlnit nu demult în școala de maștri militari a Forțelor Aeriene, tineri cărora în revista CER SENIN le consemnam emoțiile sau îndoielile legate de cariera aleasă, se mișcau cu o naturalețe neverosimilă în preajma F-urilor. Lucru după proceduri precise, nimic lăsat la voia întâmplării, totul făcut fără tensiune, fără emoție, fără teamă. Temeinicia învățării, procedurile repetate de nenumărate ori își arătau roadele.

Se lasă noapte adâncă, avioanele sunt duse la hangar, parcă pentru a se odihni după lungul drum către casă. Piloții și tehnicii rămân cu treburile lor de piloți și de tehnici după ce au îndeplinit prima misiune cu F-16: aducerea primelor avioane în țară.

Plecăm spre casă... În noaptea neagră din Bărăgan îmi stăruie în minte un gând. Am auzit,

pe betonul pistei Borcei, o întrebare de copil: „tati, cât ai fost plecat am învățat să mă joc cu PlayStation, când ajungem acasă ne jucăm împreună?”. Știu sigur că pilotul-tată s-a jucat cu al său fiu în acea seară! Gândul care nu îmi dădea pace era acela: când i-a fost mai greu pilotului-tată de copil? Când a stat la „joystick-ul” F-ului traversând o Europă întreagă de la vest la est, sau când încerca să facă față la manșa PlayStation-ului imensei provocări venite din partea fiului? Cu siguranță, nu vom afla niciodată! Dar cu aceeași siguranță pot afirma că, așa cum îi știm și îi simțim pe piloții militari, cu tenacitatea cu care își apără reputația, în fața țâncilor, la manșa oricărui joc pe calculator, cu aceeași dăruire și responsabilitate își duc la capăt menirea lor de oameni ai cerului, de a îi apăra seninul de deasupra capetelor noastre, ale pământenilor.

INTRAREA ÎN SERVICIU A PLATFORMEI F-16

7 OCTOMBRIE 2016

Laura MĂCĂRESCU

Adrian SULTĂNOIU



Vineri, 7 octombrie, în hangarul Bazei 86 Aeriană „Locotenent Aviator Gheorghe Mociorniță” a avut loc prima parte a „Ceremoniei de intrare în serviciul Forțelor Aeriene Române a avioanelor F-16 Fighting Falcon”.

Garda de onoare, alături de avioanele F-16 cu cocardă tricoloră pe derivă au prezentat onorul prim-ministrului **Dacian CIOLOȘ**, ministrului apărării naționale **Mihnea MOTOC**, șefului Statului Major General, **generalului Nicolae-Ionel CIUCĂ**, ministrului portughez al apărării **Jose Alberto de AZEREDO LOPES** și celorlalți înalți invitați.



Pilotul portughez
Afonso Gaiolas,
instructor de F-16

După intonarea imnurilor naționale ale Portugaliei, Statelor Unite ale Americii și României, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, **generalul-maior Laurian ANASTASOF** a deschis ceremonia cu un discurs în care a subliniat importanța sosirii platformei F-16 în țară pentru armata noastră și Forțele Aeriene Române.

După cum s-a exprimat șeful categoriei noastre de forțe, evenimentul a marcat manifestarea unei bucurii imense a întregului personal al Forțelor Aeriene Române, de a avea printre acesta onorați oaspeți la un moment istoric în tradiția aviației militare.

După discursul generalului-maior Laurian Anastasof cei prezenți la eveniment au avut ocazia să vizioneze un film de scurt metraj despre pregătirea și misiunea personalului care deservește platforma F-16. Filmul s-a finalizat odată cu surprinzătoarea și deosebit de emoționanta dezvelire a unei aeronave F-16 aflată în expoziție

statică după cortina circulară instalată în hangar, cortină care a căzut sincronizat sub ochii spectatorilor. Imediat după acest moment, ministrul apărării naționale, Mihnea Motoc a luat cuvântul salutând intrarea aviatorilor de la Borcea în

acela de a achiziționa în viitor avionul F-35, un avion al viitorului. De asemenea, ministrul apărării a ținut să amintească faptul că avioanele F-16 sunt performante, capabile să execute un spectru larg de misiuni, încercate în condiții reale de luptă.

capacitate pentru siguranța celor trei. După ce a salutat profesionalismul personalului militar și civil portughez, american și român, a vorbit despre un nou plan european de apărare, de colaborare și contribuție comună pentru Europa.

„Să auzim din ce în ce mai mult despre Șoimii aviației din Bărăgan – WARHAWKS, lucruri pe care îl puteți vedea pe ecusoanele lor, pe care le poartă cu justificată mândrie pe combinezoanele de zbor. Nimic nu ar fi fost însă posibil fără personalul tehnic, fără cei de la sol, la fel de importanți în operarea capabilității. Le mulțumesc cu egală admirație și apreciere!”

Ministrul apărării naționale,
Mihnea MOTOC



grupul Viperilor care are motto-ul „Once a Viper, always a Viper” și a promis că prima escadrilă de F-16 reprezintă doar un prim pas în materializarea capacității majore de avion multirol, subliniind că aviația noastră militară pentru perioada ce vine a fost gândită într-un concept,

Totodată, ministrul apărării portugheze, **Jose Alberto de Azeredo Lopes** a precizat că acest moment este unul istoric atât pentru România, cât și pentru Portugalia. România, Statele Unite ale Americii și Portugalia sunt trei puternici aliați care construiesc o

Ministrii apărării celor două state, România și Portugalia, au semnat apoi un document de predare-primire cu valoare istorică a avioanelor F-16, după care comandantul Escadrilei 53 Vânătoare, căpitan-comandorul Cătălin „Miki” MICLOȘ le-a înmănat celor doi miniștri ai apărării și primului ministru câte o machetă cu aeronava F-16 cu însemnele românești, în semn de amintire. Festivitatea s-a încheiat cu o fotografie de grup lângă aeronava F-16 prezentă în hangar, vizionarea expoziției statice de avioane F-16 poziționată în fața hangarului și cu zborul avioanelor F-16 executat deasupra aerodromului de la Borcea.

„Evoluția noastră în pas cu Alianța a necesitat încorporarea transformărilor NATO în cadrul procesului de adaptare a propriului sistem de apărare, într-o manieră eficientă prin evitarea disipării eforturilor și a resurselor. Astfel, România și-a fixat un nivel de ambiție clar conturat în cadrul căreia, achiziția din Portugalia a unui prim set de avioane multirol de înaltă performanță reprezintă o investiție majoră în creșterea capabilității noastre de apărare.”

Primul ministru,
Dacian CIOLOȘ



8 OCTOMBRIE 2016

Sâmbătă, 8 octombrie, în hangarul NSIP din Baza 86 Aeriană s-a desfășurat „Ceremonia de intrare în serviciul Forțelor Aeriene Române a avioanelor F-16 Fighting Falcon”. După ce, începând cu 28 septembrie 2016, Escadrila F-16 Aviație Luptă devenea **ESCADRILA 53 VÂNĂTOARE**, în deschiderea acestei festivități **căpitan-comandorul Cătălin Ioan MICLOȘ** a fost avansat în gradul de **comandor** și a primit comanda acestei unități de prestigiu din cadrul Forțelor Aeriene Române.

A urmat un moment de pioasă aducere aminte și recunoștință pentru cei care au luptat în această faimoasă escadrilă, dar și evoluția avioanelor pe care aceștia au luptat, în prezentarea făcută de **comandorul dr. Jănel TĂNASE**, șeful serviciului Personal și Mobilizare din Statul Major al Forțelor Aeriene, despre

istoricul Escadrilei 53 Vânătoare, de la înființarea căreia aniversăm anul acesta un secol.

A sosit și momentul recompensării celor care au obținut rezultate deosebite în cadrul misiunii desfășurate de *Grupul de instruire în afara teritoriului național pentru trecerea pe avionul F-16*. A fost conferită „Emblema de Onoare a Forțelor Aeriene” **căpitan-comandorului ing. Marius-Marian CRISTEA**, din Grupul 86 Sprijin, **locotenent-comandorului Alexandru-Alin CACHIȚ** și **maistrului militar clasa a III-a Constantin COJOCARU** de la noua escadrilă de vânătoare.

De asemenea, în semn de apreciere pentru înaltul profesionalism și contribuția adusă la buna desfășurare a programului „Avion multirol al Forțelor Aeriene”, le-a fost conferită „Emblema de Onoare a Forțelor Aeriene”



colonelului Cristian-Marius APOSTOL, colonelului ing. Mihai CĂRLAN, colonelului ing. Cristian GĂGEANU, locotenent-colonelului ing. Constantin COȘOFREȚ, locotenent-colonelului ing. Dănuț UNGUREANU, maistrului militar principal Dumitru NIȚĂ și inginerului Anatolie STANCA din cadrul Direcției Domenii și Infrastructuri.

Cu această ocazie, **generalul de flotilă aeriană Cătălin BĂHNEANU**, comandantul Bazei 86 Aeriene, în cadrul căreia se află Escadrila 53 Vânătoare, a primit din partea **generalului-maior Laurian ANASTASOF**, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, o machetă a unui avion F-16, ca simbol al acestei escadrile. De asemenea, **Alexandru BARTOC**, președintele fundației culturale „Bartoc”, a înmănat comandantului bazei o plachetă aniversară cu ocazia împlinirii a 100 de ani de la înființarea aviației de vânătoare.

La finalul ceremonialului, generalul-maior Laurian Anastasof a rostit o alocuțiune prin care a dorit să le mulțumească tuturor celor prezenți la eveniment și a vorbit despre acest moment istoric al trecerii la o categorie

de tehnică de un nivel superior, odată cu intrarea în serviciul Forțelor Aeriene Române a avioanelor F-16 Fighting Falcon. Totodată, a mulțumit celor care au fost implicați în acest program de înzestrare și a scos în evidență munca pe care trebuie să o depunem pentru a putea folosi acest avion la întreaga sa capacitate.

La festivitate a fost prezent personal militar și civil din unități din cadrul Forțelor Aeriene, dar și invitați din alte categorii de forțe, cadre militare în rezervă și în retragere, studenți de la Academia Forțelor Aeriene „Henri Coandă”, de la Brașov și elevi de la Școala Militară de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene „Traian Vuia”, de la Boboc, pe care îi așteptăm să zboare, respectiv să întrețină și să repare, avioanele F-16 Fighting Falcon.

Alex BĂLĂNESCU 🇷🇴
Adrian SULTĂNOIU 🇷🇴



Momentul avansării căpitan-comandorului Cătălin Micloș la gradul de comandor



De la Coandă la F-16

Alex BĂLĂNESCU

Adrian SULTĂNOIU



Lansarea emisiunii de mărci poștale „Aviație, Aniversări de la Coandă la F-16”

Istoria aviației române în universul filatelic



Unul dintre cele mai frumoase vise ale omului a fost, dintotdeauna, zborul. Cu un bogat trecut în aeronautică, românii sunt recunoscuți ca fiind printre pionierii lumii în acest domeniu, aducând omenirii, la modul cel mai concret, contribuții importante în dezvoltarea zborului cu mijloace mai grele decât aerul.

Întrucât anul 2016 este marcat de mai multe aniversări importante în aviație, Romfilatelia dedică tuturor celor care iubesc acest domeniu sau sunt pasionați de zbor un nou proiect de timbre intitulat simbolic Aviație, Aniversări. De la Coandă la F-16. Alcătuită din două timbre și o coliță dantelată, emisiunea celebrează vocația zborului și respectul față de armata română, fiind disponibilă începând de astăzi, vineri, 7 octombrie a.c., în magazinele Romfilatelia din București, Bacău, Brașov, Cluj-Napoca, Iași și Timișoara.

65 de ani de aviație militară reactivă, 100 de ani de aviație de vânătoare în România și 130 de ani de la nașterea lui Henri Coandă

sunt cele trei aniversări pe care timbrul românesc le înscrie în patrimoniul filatelic național prin proiectul Aviație, Aniversări. De la Coandă la F-16.

Pe cele trei valori ale emisiunii sunt ilustrate grafic însemne ale aviației, imagini ale unor aparate de zbor aparținând aviației militare române, precum și chipul marelui om de știință care a revoluționat zborul, inginerul Henri Coandă.

Pe timbrul cu valoarea nominală de 4,50 lei apare avionul IAR-93, un bimotor reactiv subsonic, creat pentru misiuni de vânătoare-bombardament, realizat în cooperare cu specialiști din fosta Iugoslavia. Prototipul a zburat pentru prima dată la 31 octombrie 1974, avându-l la manșă pe locotenent-colonelul Gheorghe Stănică.

Pe timbrul cu valoarea nominală de 15 lei apare avionul IAR-99, un monomotor reactiv subsonic, pentru școală și antrenament avansat. Aparatul a fost realizat integral în România. Prototipul a efectuat primul zbor la

data de 21 decembrie 1985, pilot fiind locotenent-colonelul Ștefănel Vagner. În 1996 a fost demarat procesul de modernizare a acestuia pentru a fi compatibil cu avionul MiG-21 „Lancer”.

Un element special al celor două mărci poștale îl reprezintă perforul circular, întrerupt, din interiorul acestora.

Timbrul coliței dantelate, având valoarea nominală de 16 lei, face trimiterea metaforică de la Henri Coandă, părintele avionului cu reacție, descoperitor al efectului care îi poartă numele și de la nașterea căruia s-au împlinit anul acesta 130 de ani, la avionul supersonic multirol F-16, aparat echipat cu sisteme foarte avansate de armament, proiectat pentru combaterea țintelor aeriene, sprijinirea trupelor terestre și cercetare aeriană.

Emisiunea este completată de un plic prima zi, iar ca forme de machetare au fost folosite coala de 28 de timbre, minicoala de 4 timbre cu manșetă ilustrată și coliță dantelată.



Înmânarea machetei F-16 de către șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, generalul-maior Laurian ANASTASOF doamnei Cristina POPESCU, directorul general al companiei Romfilatelia

În seara zilei de 7 octombrie 2016, în Sala Eroilor din Cercul Militar Național s-a desfășurat festivitatea lansării de către Romfilatelia a unei noi emisiuni de mărci poștale, intitulată sugestiv „**Aviație, Aniversări de la Coandă la F-16**”. Cele trei valori, două timbre și o coliță dantelată, introduse în circulație la această dată, sunt dedicate aniversării în acest an a 100 de ani de la înființarea primei escadrelor de vânătoare românești, precum și întrării în dotarea Forțelor Aeriene Române a avionului supersonic multirol F-16 Fighting Falcon.

La festivitate au fost prezenți ministrul apărării naționale, **Mihnea MOTOC**, ministrul portughez al apărării, **Jose Alberto de Azeredo LOPES**, șeful Statului Major General, **generalul Nicolae-Ionel CIUCĂ**, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene (SMFA), **generalul-maior Laurian ANASTASOF**, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene Portugheze, **generalul Manuel ROLO**, locțiitorul pentru resurse al SMFA, **generalul de flotilă aeriană Lian SOMEȘAN**, directorul SMFA, **comandorul Gabriel RĂDUCANU**, subofițerul de comandă al SMFA, **plutonierul adjutant principal Daniel-Narcis SÎMPETRU**, dar și comandantul Bazei 86 Aeriene, unde au ajuns primele șase avioane F-16, **generalul de flotilă aeriană Cătălin BĂHNEANU**.

Din partea Romfilatelia a fost prezent și directorul general al companiei, **Cristina POPESCU**, care a rostit o alocuțiune în deschiderea evenimentului.



O NOUĂ PASĂRE ÎN CUIBUL AVIAȚIEI DE VÂNĂTOARE

F-16

a sosit toamna, o dată cu mișcarea păsărilor călătoare, să-și caute cuib în țara noastră încălzită de dorința unei schimbări, a unei înnoiri, de speranța ridicării aviației de vânătoare pe culmi mai înalte, mai sigure, maiestuos străjuite de vulturi îndrăzneți și curajoși, de piloți siguri pe ei și pe tehnica de luptă pe care o pilotează.

Încrederea, siguranța, profesionalismul, pregătirea și speranța am simțit-o îndeaproape, încă din pepiniera în care s-au format specialiștii exploatării platformei F-16, încă de la Baza 5 Aeriană Monte Real, din Portugalia.





Laura MĂCĂRESCU 🇷🇴 🇸🇰

Eugen MIHAI 🇷🇴 🇸🇰





CEA MAI LUNGĂ MISIUNE

„Concepția de pregătire a personalului care va opera aeronava F-16 se va schimba radical încă din academie, școala de aplicație, centrele de trecere. Trebuie și va fi regândită întreaga concepție. Platforma F-16 este o unealtă excepțională, iar sistemul de pregătire valorează la fel de mult ca și aeronava în sine.

Cred că este cea mai dificilă misiune la care am participat și cea mai frumoasă în același timp, o șansă unică pe care dorim să o împărtășim și cu colegii din țară”, a afirmat **locotenent-comandorul Vlad „Dodo” CREȚU**, unul dintre piloții de F-16 care s-a pregătit timp de 15 luni în Portugalia. De asemenea, acesta a adăugat că: „Tot ce am făcut aici, la Baza 5 Aeriană, este dificil. Ritmul este extrem de accelerat, solicitarea fizică și psihică este maximă. F-16 este un avion care te solicită mult mai mult decât MiG-21, performanțele lui sunt mult mai ridicate”. Alături, în această aventură a deschiderii de drumuri, tuturor piloților, le-a fost familia: „Mi-a fost de foarte mare ajutor să o am aproape. Îi mulțumesc familiei care a acceptat sacrificiul în ceea ce privește timpul dedicat misiunii”, a ținut să nu uite să adauge „Dodo”, care are doi băieți, unul de 9 și celălalt de 7 ani, care au învățat 13 luni într-o școală portugheză. Copiii au reușit să se acomodeze cu alt sistem de învățământ, să învețe limba, să socializeze. „Mă așteptam să fie un șoc pentru ei, dar s-au adaptat foarte bine. A fost foarte bine că am avut familia cu noi, ar trebui să fie o condiție obligatorie”.

În tumultul pregătirii, de aceeași părere a fost și **locotenent-comandorul Alin „Pishta” CACHIȚ**: „15 luni am avut liniște deoarece am avut familia aproape și am putut să mă concentrez pe pregătire. Este cea mai bună și



Maistrul militar clasa a V-a Mihai PETRESCU a petrecut un an și trei luni în Portugalia, la Baza 5 Aeriană. A avut timp să învețe portugheza și să se integreze în comunitatea aviatorilor de la Monte Real: „Am dorit să schimbăm ceva în bine în mentenanța românească. Am învățat foarte multe manuale, din 2014 până în prezent. Au fost momente grele, momente foarte ușoare. Am simțit aici că o să fie altfel în țară, când o să ne întorcem cu bagajul de cunoștințe acumulat. Sunt mândru de ceea ce am realizat cu toții”.

folositoare experiență pe care am petrecut-o în Forțele Aeriene. Este un nou început atât pentru mine, cât și pentru Forțele Aeriene Române. Trebuie să ne schimbăm mentalitatea pentru că este un sistem total diferit de pregătire, de executarea zborului și evaluare. Colegii noștri se vor adapta așa cum ne-am adaptat și noi. Aștept cu nerăbdare să mă întorc în țară și să putem implementa tot ce am acumulat aici. F-16 este un nou început!”

Despre începutul acestei misiuni își amintește **locotenent-comandorul Lucian „TATOO” TĂTULEA**: „Acum 5-6 ani, a început selecția piloților care vor face pentru prima dată trecerea pe avionul F-16.

S-a luat atunci în considerare realizarea unui echilibru între nivelul de cunoaștere al limbii engleze, experiența și vârsta, care trebuia să fie de maxim 35 de ani pentru piloții simpli de F-16 și maxim 40 de ani pentru instructorii de F-16. Avionul F-16, din punctul meu de vedere, este incomparabil cu MiG-21, stă mai mult timp în aer și suportă suprasarcini mult mai mari pe un timp mai îndelungat. În pilotarea noului multirol am avut posibilitatea să zbor pe timp de noapte ca și pe timp de zi, folosind sistemul NVG”.

Și „Tattoo” este de părere că a avut numai de câștigat din faptul că a avut familia aproape: „Mulțumim că am avut parte de prezența

familiei. Am putut să mă deconectez și să-mi încarc bateriile în weekend pentru a face față unei noi săptămâni de pregătire”.

Toți piloții noștri care au adus cele 6 avioane F-16 în țară, au înregistrat fiecare recordul carierei, de a transporta pe o distanță de aproximativ 4.000 de kilometri un avion de vânătoare.

AM INTRAT ÎN FAMILIA F-16

Tehnicienii și inginerii desemnați să deservească platforma F-16 Fighting Falcon sunt cei care ne-au oferit o perspectivă diferită, nouă și încredătoare, despre schimbările în bine venite o dată cu această nouă tehnologie care





se va stabili și consolida la noi în țară. Cu atât mai mult cu cât, marea parte a personalului care a făcut trecerea pe acest tip de tehnică este foarte tânăr.

Căpitanul inginer Iorgu BÂLDIGĂU, inginer avionică în cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene, absolvent al Academiei Tehnice Militare în anul 2007 ne-a dezvăluit că F-16 este un subiect pe care nu l-a visat. „Nu știu cine, acum 10 ani, știa că o să avem avioane F-16. Pentru un inginer F-16 înseamnă mai puțin decât F-35, dar mult mai mult decât MiG-21. Am avut posibilitatea în cadrul acestui proiect să-mi demonstrez aptitudinile de manager, de inginer. Cu avionul MiG-21 nu puteam să

lucrăm decât local. Acum operăm alături de Statele Unite ale Americii, alături de parteneri. Am intrat în familia F-16 și dorim să ne perfecționăm. Avem foarte multe de învățat: despre avionică, electronică, deoarece 60% din avion se bazează pe principiul fly by wire. Nu este de ajuns doar să citești, trebuie să repeți încontinuu”.

Maistrul militar clasa a V-a Georgian-Andrei POPA, tehnic de avion la Baza 86 Aeriană a trecut prin „O experiență nouă, plăcută, care a durat 6 luni. Este singurul curs mai sever la care am participat. Este mult mai complicat decât ceea ce am învățat până acum, presupune mai multă tehnologie. Am dorit să văd cât pot duce,

în materie de cunoștințe. Este un pas înainte în cariera mea și în viitorul Forțelor Aeriene”.

Comandantul misiunii, **comandorul inginer Sebastian VASILESCU**, ne-a explicat care au fost provocările demersului de intrare în posesie a acestei noi platforme. „Este un program ultrasolicitant, derulat într-o perioadă foarte scurtă, de trei ani. Timpul optim ar fi fost de cinci. Este vorba de două contracte între guvernul român, guvernul portughez, guvernul Statelor Unite ale Americii pentru cele 12 avioane. Contractele s-au referit și la pregătirea personalului navigant, tehnic și ingineresc. Etapa a doua a acestui program va cuprinde

exploatarea în țară a platformei de către specialiștii români pregătiți în Portugalia. În această etapă o să avem la noi în țară și asistență din partea partenerului portughez (on site support). De asemenea, sistemul care deservește platforma F-16 dispune de navigație prin satelit, lucru în rețea, radiocomunicații, armament modern: rachete dirijate în infraroșu AIM-9M/X, AMRAM – dirijate radar, AIM-127-C7, bombe inteligente JDAM și LJDAM, sisteme de vedere pe timp de noapte NVG, sistem acroșabil TGP (Targeting PoD), spectru optic și infraroșu și iluminare laser a bombelor, cameră video, sistem de război electronic, radionavigație cu sisteme TACAN”.





*„Dodo”, în prima
simplă care a aterizat*



VÂNT DIN VEST CU NOI AȘTEPTĂRI

Dintre piloții care au rămas la pregătire pentru a aduce următoarele trei avioane în țară în luna decembrie, și-a exprimat emoțiile oportunității trecerii pe acest nou avion de vânătoare **locotenent-comandorul Marcel Mihai MURARU:** „Mi-am dorit să am acces la o astfel de pregătire, este o oportunitate pentru noi să facem parte din școala NATO a aviației. MiG-21 rămâne singurul avion de luptă pe care l-am zburat ca ABC al pilotului de vânătoare. Am avut șansa să încep pregătirea în 2004, când România a început programul de Poliție Aeriană. MiG-ul 21 LanceR mi-a oferit această șansă. Este primul avion de luptă pe care l-am zburat și încă am în memorie șuturile în posterior ale forțajului. Suntem invidiați că ne aflăm aici, cu moderație. Este foarte mult de muncă, dar avem și multă satisfacție. Cu fiecare misiune se adaugă bucuria la rezultatul final. Cocarda României pe avionul F-16 mi-a dat un sentiment de tresărire, de bucurie. Când am văzut-o pentru prima dată s-a oprit timpul, a fost un moment istoric. Orice platformă se construiește în jurul factorului uman. Avem încredere reciprocă în tehnici. Școala de vest presupune respectarea checklist-urilor. Nu îmi pun problema pregătirii personalului indiferent de grad și vârstă”.

Entuziasmul și încrederea în noua pasăre de luptă a Forțelor Aeriene Române, care va schimba nu numai aspectul flotei noastre ci va face mai primitiv și cuibul, ne-au fost împărtășite și transmise cu convingere. Acest avion cu o valoroasă resursă sperăm să îl vedem cât mai mult pe cerul nostru tricolor, lucru care va însemna sănătatea noului sistem de pregătire pentru toate misiunile aviației militare.

Succes în misiunile acestei noi platforme piloților, inginerilor, tehnicilor, planificatorilor de misiune, personalului din toate armele Forțelor Aeriene Române! Cer Senin tuturor!



ESCADRILA 53 VÂNĂTOARE

La declanșarea

celui de-al Doilea Război Mondial

Începând cu 28 septembrie 2016, Escadrila F-16 Aviație Luptă a preluat denumirea de **ESCADRILA 53 VÂNĂTOARE** și a devenit continuatoarea tradițiilor acesteia.

Declanșarea celui de-al Doilea Război Mondial prin invadarea Poloniei de Germania nazistă la 1 septembrie 1939 a generat o situație politico-strategică cu totul deosebită la nivelul continentului european și mondial, inclusiv pentru țara noastră.

La izbucnirea războiului mondial, organismul militar românesc se afla pe drumul modernizării înzestrării cu armament și tehnică de luptă și a structurilor sale. În situația politico-strategică din ultima decadă a lunii august 1939, cu frontierele naționale amenințate convergent, fără posibilitatea unui sprijin extern ferm, forurile de decizie de la București au considerat că, în cazul declanșării unui război, neutralitatea era singura soluție pentru România.

În contextul activităților pentru întărirea capacității de apărare aeriană a României, începând cu anul 1939, în țară au sosit primele avioane de vânătoare cu rază mare de acțiune, comandate din Anglia, Hawker Hurricane, care au fost repartizate Flotilei 1 Vânătoare, dislocată pe aerodromul Pipera. Până în primăvara anului 1940 personalul navigant și de asigurare a desfășurat activități specifice pentru exploatarea noului tip de avion, la sol și în zbor.

CONSTITUIREA GRUPUL 7 VÂNĂTOARE

Odată cu sosirea din Germania a primelor comenzi de avioane Me 109 E, la 1 iunie 1940, în cadrul Flotilei 1 Vânătoare a fost constituit Grupul 7 Vânătoare, format din Escadrițele 53 Vânătoare (înzestrată cu avioane Hawker Hurricane) și 57 Vânătoare (înzestrată cu avioane Messerschmitt 109), Grupul 7 fiind la acea dată cea mai modernă unitate de luptă a Aeronauticii Militare. Primul comandant al Grupului 7 Vânătoare a fost eroul locotenent comandor aviator **Alexandru POPIȘTEANU**, căzut la manșa avionului în operația pentru eliberarea Basarabiei, iar al Escadriței 53 Vânătoare, căpitan aviator **Ioan ROȘESCU**, care a predat comanda căpitan aviatorului **Emil GEORGESCU**, în urma nominalizării ca elev al Școlii de Război. În ordinea de bătaie a escadriței figurau mare parte din viitorii ași ai aviației militare sau posesori ai unor ordine de prestigiu, respectiv

căpitan Emill GEORGESCU, locotenentii Constantin CANTACUZINO, Toma LUCIAN, Horia AGARICI, adjutanții RĂDULESCU, POMUȚ, CAMENCEANU, CORDESCU, POPESCU, CULCER.

Rapturile teritoriale din vara anului 1940, în urma ultimaturilor sovietice de la sfârșitul lunii iunie, care au condus la pierderea Basarabiei, Bucovinei de Nord și Ținutului Herța, Dictatului de la Viena din 30 august 1940, prin care Transilvania de Nord-Vest a fost cedată Ungariei, precum și eșuarea convorbirilor româno-bulgare de la Craiova din septembrie 1940, urmate de predarea Cadrilaterului Bulgariei, au avut consecințe deosebit de grave asupra capacității de apărare a României, suprafața, economia națională, dar și populația țării reducându-se cu circa 1/3.

Unitatea geografico-militară a României a fost, de asemenea, grav afectată. Obstacole naturale care reprezentau puternice alinamente de apărare – Munții Apuseni, Carpații Orientali, Nistrul – se aflau în teritoriile răpite. Ocuparea Transilvaniei anihila practic, valoarea strategică a reductului transilvan și implanta trupele ungare la trecătorile Carpaților Meridionali.

Deposedată de circa 1/3 din potențialul național de apărare, România a fost obligată, începând cu toamna anului 1940, să facă eforturi deosebite (economico-financiare, morale etc.) pentru a reface sistemul ei militar de apărare – garanție fermă a salvagărdării ființei etnice și statale românești. Ca urmare, obiectivul fundamental al



Ofițer de echipaj Ion Maga și cpt. Toma Lucian, Escadrila 53 Vânătoare

politicii statului român, a fost restabilirea, inclusiv pe calea armelor, a frontierelor României Mari, legitimate de istorie și consfințite prin tratatele de pace din anii 1919-1920.

Aeronautica Militară a fost însă domeniul în care reorganizarea s-a făcut complet, față de situația de dinainte de 6 septembrie 1940, în măsură să-i asigure funcționalitatea și eficiența în acțiuni de război.

Pe lângă problemele de ordin organizatoric și de dotare cu tehnică specifică, instruirea unităților de aeronautică și a personalului navigant în toamna anului 1940 și ulterior a constituit parte integrantă a acțiunilor destinate realizării modelului preconizat pentru intrarea acesteia în război.

DIRECTIVA SPECIALĂ DE INSTRUCȚIE ÎN AERONAUTICĂ

Pentru a se realiza „instrucția armeei în raport cu războiul modern”, în toamna anului 1940 Statul Major al Aerului a elaborat *Directiva specială de instrucție în Aeronautică*, care a reglementat această activitate pentru perioada de război, cu scopul formării raționale a specialiștilor ceruți de tehnicitatea armeei și sudarea lor în echipaje, celule, patrulă și plutoane. Documentul stipula cu claritate: „Caracteristica principală ce se evidențiază în decursul formării executanților este metoda de instruire practică, nelăsându-se expunerilor teoretice decât de un minim strict necesar”.

În acest context, Escadrilele 53 și 57, alături de celelalte structuri din Flotila 1 Vânătoare (Escadrilele 51 și 52 Vânătoare, înzestrate cu Heinkel 112), precum și Flotila 2 Vânătoare (înzestrată cu avioane IAR-80), au început la Pipera, cursurile de operaționalizare, în acord cu doctrina de luptă ofensivă adoptată, cu instructorii de zbor din Misiunea Aeronautică Germană.

La începutul anului 1941, după sosirea în țară și a celorlalte avioane Me 109 comandate din Germania, la 18 februarie, Grupul 7 Vânătoare a fost reorganizat, în compunerea acestuia intrând Escadrilele 56 și 58, nou înființate cu material german, alături de Escadrila 57 Vânătoare Me-109 E.

Escadrila 53 Vânătoare a intrat în compunerea Grupului 5 Vânătoare, alături de Escadrilele 51 și 52 Vânătoare He-112. După finalizarea operaționalizării, la 24 februarie 1941, Escadrila 53 Vânătoare a fost dislocată pe aerodromul Mamaia, pentru apărarea Dobrogei.

CAMPANIA DIN BASARABIA

Cu structuri organizatorice create, Aeronautica Română a intrat în campania anului 1941. Pregătirea lor temeinică pentru război s-a făcut în prima parte a anului 1941, îndeosebi în perioada aprilie - iunie, când unitățile de aeronautică au fost dislocate, fără a se decreta mobilizarea, pe

zona de operații din Moldova.

În operația aeriană pentru eliberarea Basarabiei, Bucovinei de Nord și cucerirea Odesei din anul 1941, Aeronautica Română a ocupat un loc distinct, de importanță majoră, alături de Forțele Terestre și Navale, desfășurând acțiuni militare cu toate categoriile de aviație (bombardament, vânătoare, informații, hidroaviație, legătură, transport, sanitară), precum și cu artileria antiaeriană și aerostația.

Gruparea Aeriană de Luptă, ca mare unitate operativă a constituit principala forță de acțiune a Aeronauticii Române în Campania din Basarabia. Ea a cuprins întreaga aviație de bombardament, majoritatea aviației de vânătoare, escadrile de recunoaștere și legătură, precum și unități de artilerie antiaeriană, o companie de transmisiuni radio și fir.

Data fiind iminența declanșării Operației „Barbarosa”, care avea ca scop, potrivit scrisorii adresată la data de 18 iunie de Adolf Hitler generalului Ion Antonescu, de „a reduce definitiv pericolul pentru Europa” pe care îl reprezenta Uniunea Sovietică, pe parcursul lunii iunie 1941 au fost elaborate și aprobate principalele documente de planificare a operației aeriene pentru eliberarea Basarabiei și Bucovinei de Nord.

Pentru pregătirea și introducerea în acțiune a Grupării Aeriene de Luptă, la data de 17 iunie 1941, Statul Major al Aerului,

Secția operații a elaborat și transmis acestei mari unități aeriene, Marelui Stat Major și Misiunii Aeronautice Germane din România Directiva Operativă nr. 34.

Pentru punerea în aplicare a Directivei Operative nr. 34, la data de 18 iunie 1941, Biroul operații din Statul Major al Grupării Aeriene de Luptă a elaborat Ordinul de operații nr. 1 pentru întrebuiințarea acesteia la deschiderea ostilităților.

Pe data de 21 iunie 1941, ora 15.30, **generalul de escadră aviator Ramiro ENESCU**, șeful Statului Major al Aerului a transmis Grupării Aeriene de Luptă Ordinul telegrafic nr. 1001 prin care se preciza: „Cu începere de la primirea acestui ordin, toate unitățile de aeronautică de toate categoriile, precum și serviciile de pândă și alarmă, intră în stare de război, în măsură a executa la ordin misiunile prevăzute în Directiva specială nr. 34”.

În vederea participării la primele acțiuni de luptă, Escadrila 53 Vânătoare a fost dislocată, la 21 iulie, pe aerodromul Buzău, cu misiunea de însoțire a formațiilor de bombardament.

Ulterior, la ora 0.00, șeful Statului Major al Aerului transmitea Ordinul telegrafic nr. 1010 către Gruparea Aeriană de Luptă, care prevedea: „Activitatea aviației noastre pe Frontul de Est stabilită cu comandamentul german, va începe în zorii zilei de 22 iunie. Directiva nr. 34 intră în aplicare.

Operațiunea va fi organizată astfel ca frontiera să fie trecută simultan de către toate expedițiile de recunoaștere și bombardament la ora 4 dimineața”.

A revenit aviatorilor din Gruparea Aeriană de Luptă onoarea de a declanșa operațiunile militare în dimineața zilei de 22 iunie 1941 pentru repararea consecințelor tragice ale ultimaturilor sovietice din iunie 1940. În conformitate cu ordinele de operații, aviația de recunoaștere, de bombardament și de vânătoare a trecut frontiera – râul Prut, la orele 4.00.

La declanșarea ostilităților, la dispoziția Grupării Aeriene de Luptă erau 253 de avioane, din care 205 disponibile, asigurate pentru acțiuni de luptă în zbor de către 208 echipaje.

În prima zi de război ordinea de bătaie a Escadrilei 53 Vânătoare cuprindea piloții încadrați la formarea acestora, cu excepția **căpitanului Ioan ROȘESCU**, detasat la alte structuri și care va reveni la escadrilă, în plină desfășurare a campaniei aeriene.

În toată perioada campaniei aeriene pentru eliberarea Basarabiei și cucerirea Odesei, Escadrila 53 Vânătoare se va acoperi de glorie, faptele excepționale de arme și acțiunilor aeriene executate de această structură de elită a aviației române angajată pe front au fost consemnate în detaliu de jurnalele de operații ale Flotei 1 Vânătoare și Grupării Aeriene de Luptă.



Avioane de vânătoare Hurricane au fost dislocate în interior pentru apărarea zonei petrolifere Ploiești, fiind înlocuite la litoral de IAR 80 și Me 109





ESCADRILA 53 VÂNĂTOARE

Elemente cronologice

Muzeograf Sorin TURTURICĂ

Aviatori din Escadrila 53 Vânătoare
înainte de plecarea în misiune
deasupra Mării Negre, 1941



1941, clipe de răgaz...



Avioane de vânătoare Hawker Hurricane, 1941

ESCADRILA 53 DE LA ÎNFIINȚARE LA INTRAREA ROMÂNIEI ÎN CEL DE-AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL

La 1 iunie 1940, în cadrul Flotei 1 Vânătoare de la București-Pipera a fost activat Grupul 7 Vânătoare, format din Escadrilele 53 (înzestrată cu aparate Hawker Hurricane) și 57 (înzestrată cu aparate Messerschmitt Me-109). Grupul 7 reprezenta, în acel moment, unitatea aeriană a României care dispunea de cele mai performante avioane.

Comandant al Grupului 7 Vânătoare a fost **locotenent-comandorul Alexandru Popișteanu**, iar primul comandant al Escadrilei 53 pare a fi – documentele cercetate în arhive nu sunt foarte clare – **căpitanul Ioan Roșescu**.

Prima dislocare a Grupului 7, cu ambele escadrile, a avut loc la 11 iunie 1940, pe terenul de zbor de la Florești. La 10 octombrie 1940, Escadrila 53 s-a mutat operativ pe aerodromul Câmpia Turzii, unde a rămas până la 5 noiembrie.

În noiembrie 1940 au început, pe aerodromul Pipera, cursurile piloților români cu instructorii germani din Misiunea Militară a Aerului. Primii care au adoptat doctrina aviației de vânătoare germane au fost aviatorii Escadrilei 57. Escadrilele 51, 52 (ambele înzestrate cu Heinkel 112) și 53 și o parte dintre aviatorii Flotei 2 Vânătoare (înzestrată cu aparate IAR-80) au început cursurile cu germanii în seria a doua, în luna ianuarie 1941.

La 18 ianuarie 1941, în urma înființării Escadrilelor 56 și 58 Vânătoare, înzestrate cu



1 Iunie 1940

aparate Messerschmitt 109, în Flotila 1 Vânătoare survin următoarele modificări: Escadrilele 56, 57 și 58 compun Grupul 7 Vânătoare, iar Escadrila 53 intră în compunerea Grupului 5 Vânătoare, alăturându-se Escadrilelor 51 și 52.

La 24 ianuarie 1941, Escadrila 53 Vânătoare s-a deplasat la Constanța, pe aerodromul Mamaia, având ca misiune apărarea Dobrogei și a sudului Basarabiei. Prin această dislocare, piloții Escadrilei 53 se aflau în prima linie în cazul unui atac al Uniunii Sovietice asupra României.

ESCADRILA 53 VÂNĂTOARE ÎN TIMPUL CAMPANIEI DIN 1941

La 22 iunie 1941, armata germană a atacat teritoriul U.R.S.S. pe trei direcții principale: Leningrad, Moscova și Kiev-Rostock. Alături de germani au mai luptat, în 1941, trupe române, maghiare, finlandeze, italiene și spaniole.

Românii au participat la Campania din 1941 cu Armatele 3 și 4 (care aveau propriile comandamente aere), cu o grupare navală și o grupare aeriană de luptă. Flotila 1 Vânătoare (Grupurile 5 și 7), întărită cu Grupul 8 din Flotila 2 Vânătoare, a făcut parte din Gruparea Aeriană de Luptă, având ca misiune protejarea bombardierelor românești în timpul zborurilor la obiective, dar și interzicerea pătrunderii în spațiul românesc a aviației sovietice.

În vederea primelor misiuni de război, la 21 iunie 1941, cu o zi înainte de începerea campaniei, Escadrila 53 a primit ordin de dislocare pe aerodromul din Buzău, de unde urma să însoțească bombardierele românești. Această decizie s-a dovedit a fi o greșeală, pentru că orașul și portul Constanța au fost țintele prioritare ale aviației de bombardament sovietice. Totuși, pe aerodromul Mamaia a rămas un pilot al Escadrilei 53: **locotenentul av. Horia AGARICI**, care avea avionul defect.

Ordinea de bătaie a Escadrilei 53 în prima zi de război:

Căpitan aviator Emil GEORGESCU (comandantul escadrilei);

Locotenent aviator Horia AGARICI;
Locotenent aviator Lucian TOMA;
Locotenent aviator (rez.) Constantin CANTACUZINO;

Adjutant șef aviator Andrei RĂDULESCU;
Adjutant stagiar aviator Eugen CAMENCEANU;

Adjutant stagiar aviator Petre CORDESCU;
Adjutant stagiar aviator Constantin POPESCU;

Adjutant stagiar aviator (rez.) Constantin POMUȚ;

Adjutant stagiar aviator (rez.) Nicolae CULCER.

ESCADRILA 53 APĂRĂ DOBROGEA

La 22 iunie 1941, în prima parte a zilei, Escadrila 53 a însoțit zece bombardiere PZL 37 „Los” care au bombardat terenul de zbor de la Bolgrad (Cetatea Albă). La Bolgrad, reacția artileriei antiaeriene sovietice a fost puternică, reușind să doboare două bombardiere

românești.

Cei șase piloți ai Escadrilei 53 care însoțeau bombardierele au angajat lupta cu aviația de vânătoare sovietică și au reușit să doboare patru aparate. Victoriile primei zi de război ale Escadrilei 53 au fost următoarele: **adjutant stagiar aviator Petre Cordescu** – 2 avioane; **adjutant stagiar aviator (rez.) Constantin Pomuț** – 2 avioane.

23 iunie 1944. În această zi, Horia Agarici, care se afla singur la Constanța, a decolat la alarmă și, ieșind dintr-un nor, a constatat că se află în spatele unei formații de șase bombardiere sovietice. A deschis focul și a doborât trei dintre ele.

La ora 13.00, Escadrila 53 a decolat de pe aerodromul Buzău spre Constanța-Mamaia. Revenind în Dobrogea, piloții români au decolat imediat la alarmă și au început lupta cu valurile de bombardiere sovietice (Constanța a fost orașul care a suportat cele mai multe bombardamente în primele zile de război). Până la lăsarea întinericului, au avut loc 12 alarme. Fiecare pilot a avut cel puțin cinci ieșiri la întâlnirea cu inamicul. Au mai doborât avioane **căpitanul aviator Emil Georgescu** și **adjutantul aviator Constantin Pomuț**.

O escadrilă germană, adusă, de asemenea la Constanța, pentru a întări apărarea aeriană, a avut trei victorii.

24 iunie 1941. Dobrogea este, în continuare, atacată de un număr mare de bombardiere ale Uniunii Sovietice. Escadrila 53 a avut 20 de alarme, desfășurând acțiuni de luptă pe parcursul întregii zile. Luptele au fost extenuante, unii piloți având câte 5-6 ieșiri. Adjutantul șef aviator Andrei Rădulescu a avut opt ieșiri, purtând patru lupte aeriene.

Victoriile zilei: **locotenent aviator Lucian Toma** – 1; **adjutantul șef aviator Andrei Rădulescu** – 2; **adjutant stagiar aviator Eugen Camenceanu** – 1.

După primele trei zile de război, Escadrila 53 avea 14 victorii aeriene și nici o pierdere. Germanii au înregistrat și ei trei victorii, în zona Dobrogei.

25-29 iunie 1941. A fost o perioadă de relativă liniște, fără lupte aeriene (doar cu câteva alarme), aviația sovietică resimțindu-se după pierderile grele înregistrate până atunci pe întregul front.

ZIUA DE GLORIE A ESCADRILEI 53

30 iunie 1941 a fost ziua de glorie a Escadrilei 53.

Pentru că aviația sovietică evita să mai apară în regiunea Dobrogei, comandantul escadrilei, căpitanul Emil Georgescu a obținut aprobarea de la eșaloanele superioare să întreprindă misiuni de vânătoare liberă în teritoriul inamic.

La ora 6.00 AM, o celulă formată din adjutanții Rădulescu și Popescu a decolat și a pătruns în spațiul aerian sovietic. Deasupra orașului Ismail, au angajat lupta cu cinci avioane și au reușit să doboare două. Au întâlnit apoi un număr mult mai mare de avioane inamice (circa 15). În lupta care a urmat, au mai fost doborâte încă trei aparate. Apoi, rămânând fără muniție, piloții români au revenit la Mamaia.

Între timp, o baterie germană de artilerie antiaeriană a transmis comandantului Escadrilei 53 că cei doi piloți români luptau în inferioritate numerică cu sovieticii. Celelalte aparate ale escadrilei au decolat eşalonat și au purtat mai multe lupte aeriene. **La finalul zilei, escadrila a înregistrat zece victorii și nici o pierdere.**

Mai exact, rezultatele au fost următoarele: **adjutant șef aviator Andrei Rădulescu** – 3 avioane; **adjutant stagiar aviator Constantin Popescu** – 2 avioane; **adjutant stagiar aviator Eugen Camenceanu** – 1 avion; **adjutant stagiar aviator Petre Cordescu** – 1 avion; **adjutant stagiar aviator Hânceanu** (nou sosit) – 1 avion; **adjutant stagiar aviator (rez.) Constantin Pomuț** – 1 avion; **adjutant stagiar aviator (rez.) Nicolae Culcer** – 1 avion.

APĂRAREA DOBROGEI CONTINUĂ

1 iulie 1941. Au avut loc mai multe lupte aeriene în sectorul Ismail. **Locotenentul Constantin Băzu Cantacuzino** a fost creditat cu o victorie probabilă.

2 iulie 1941. Escadrila 53 a fost vizitată și felicitată de **generalul Ion Antonescu** pentru cele 25 de victorii obținute până atunci în cinci zile de lupte efective.

4 iulie 1941. Piloții Escadrilei 53 au acoperit sectorul Chilia Nouă – Lacul Central cu șase avioane. S-a angajat lupta cu 14 aparate sovietice și au fost doborâte două; unul de către **căpitanul Emil Georgescu** și celălalt, atribuit ca *probabil* doborât **locotenentului Horia Agarici**.

5-7 iulie 1941. Patrulări în diferite sectoare fără a întâlni inamicul.

8 iulie 1941. Au avut loc mai multe misiuni de acoperire aeriană. Doar în timpul uneia dintre ele au fost întâlnite șase bombardiere sovietice și lupta s-a angajat imediat. Au fost doborâte trei aparate, de către **adjutanții Camenceanu, Rădulescu și Cordescu** (acesta din urmă a fost atribuit ca *probabil*). Numărul victoriilor obținute de escadrilă a ajuns la 30.

10 iulie 1941. A fost o zi cu opt misiuni, dar inamicul a fost întâlnit o singură dată. **Locotenentul Cantacuzino** a obținut o victorie aeriană.

11 iulie 1941. În timpul unei misiuni de

protecție a aviației române de informații în sectorul Vâlcov-Chilia, au fost întâlnite două formații sovietice de bombardiere. **Adjutantul șef Rădulescu** a doborât două dintre ele.

13 iulie 1941. Au avut loc mai multe misiuni, dar o singură dată a fost întâlnită aviația sovietică. S-a întâmplat în seara acestei zile, în sectorul Tulcea, unde se afla la vânătoare liberă **celula Cantacuzino-Popescu**. Au fost angajate trei bombardiere sovietice, Băzu Cantacuzino reușind să doboare două dintre ele. Lovit în motor, Cantacuzino a aterizat forțat în teritoriul amic. La sfârșitul zilei, numărul victoriilor aeriene a ajuns la 35, fără nicio pierdere.

35 DE VICTORII AERIENE

14 iulie 1941. În această zi s-au executat șapte misiuni, dar inamicul a fost întâlnit o singură dată. „La ora 17.30 se face protecția unui avion IAR-39 în sectorul Chilia Nouă – Tatar Bunar – Bolgrad de către două avioane Hurricane, pilotate de către **adjutantul șef Rădulescu și adjutantul Camenceanu**. Se întâlnesc trei avioane de vânătoare inamice și **adjutantul Camenceanu** doboară unul dintre ele” (Jurnalul de Operații al Flotilei 1 Vânătoare).

15 iulie 1941. A fost obținută o victorie aeriană în urma unei lupte care a avut loc în sectorul Tulcea – Sulina. Un bombardier a fost doborât de **Constantin Băzu Cantacuzino**.

OBȚINEREA SUPREMAȚIEI AERIENE

16 – 20 iulie 1941. Au avut loc 15 misiuni în nordul Dobrogei și în sudul Basarabiei, fără să fie întâlnită aviația sovietică. Era o dovadă clară că principalul obiectiv al aviației româno-germane de vânătoare care lupta în Basarabia – obținerea supremației aeriene – a fost atins. În după-amiaza zilei de 20 iulie, Escadrila 53 a fost dislocată, temporar, pe aerodromul Tecuci, pentru a însoți bombardierele române care loveau trupele sovietice aflate în retragere către Nistru.

22 iulie 1941. În timpul unei misiuni de recunoaștere în regiunea Bugaz, două avioane românești Hurricane (piloți fiind **locotenentul Toma și adjutantul Pomuț**) întâlnesc cinci hidroavioane sovietice. Piloții români doboară

fiecare câte un hidroavion.

42 DE VICTORII AERIENE

23 iulie 1941. Într-una dintre cele patru misiuni ale acestei zile, o celulă din Escadrila 53 a întâlnit, deasupra Deltei Dunării, patru bombardiere sovietice. Au fost doborâte trei (**adjutantul Cordescu** a doborât două și **adjutantul Camenceanu** unul). Numărul victoriilor aeriene a fost ridicat la 42.

24 – 31 iulie 1941. Începe o perioadă în care aviația sovietică este aproape inactivă, în urma pierderilor suferite în prima lună de campanie. Pentru Escadrila 53 este o perioadă de odihnă, fără activitate aeriană. La 31 iulie, Escadrila 53 s-a deplasat la Comrat, în Basarabia.

1-10 august 1941. Una-două misiuni zilnice de însoțire a bombardierelor românești în regiunea Odessa, unde începe asaltul diviziilor române asupra acestui oraș fortificat. Aviația sovietică nu se arată sau, dacă o face, refuză lupta.

11-13 august 1941. Nici o activitate aeriană.

14 august 1941. Escadrila 53 a revenit la Constanța.

15 – 27 august 1941. Misiuni zilnice de patrulare în regiunea Constanța – pod Cernavodă. Nu a fost întâlnită aviația sovietică.

45 DE VICTORII

28 august 1941. În această zi, Escadrila 53 a îndeplinit trei misiuni. În cea de-a treia misiune, care prevedea interdicție la alarmă în sectorul Sulina – Insula Șerpilor, două aparate Hurricane, pilotate de către căpitanul Emil Georgescu și adjutantul șef Andrei Rădulescu au întâlnit trei bombardiere inamice. În lupta care a urmat, Georgescu a doborât două, iar Rădulescu pe cel de-al treilea. Numărul victoriilor Escadrilei 53 a ajuns la 45, fără nici o pierdere proprie.

29 august – 5 septembrie 1941. Câte două-trei misiuni zilnice, dar nu a fost întâlnit inamicul. În această perioadă, Escadrila 53 a fost mutată pe aerodromul Saltz de lângă Odessa. La 31 august a sosit, ca pilot, în

Avioane de vânătoare Hawker Hurricane MK1 mascate pe liziera unei păduri



escadrilă, **căpitanul Ioan Roșescu**.

6 septembrie 1941. O patrulă a Escadrilei 53 luptă împotriva a șase avioane de vânătoare sovietice. **Adjutantul stagiar Camenceanu** a doborât unul.

7 septembrie 1941. Două misiuni; avioanele sovietice întâlnite au refuzat lupta.

SE SCHIMBĂ METODA DE LUPȚĂ

8 septembrie 1941. Din Jurnalul de Operații al Flotei 1 Vânătoare: „Escadrila 53. Se pare că inamicul a prins modul nostru de a lucra. La toate alarmele ce se dau, inamicul nu este prins.

Se schimbă metoda de luptă. Se patrulează în sector, apoi se virează ca și cum s-ar întoarce către aerodrom, după care, la rasul pământului, se reîntorc în sector.

Astfel, la ora 18.00, patrula de Hurricane, care făcea patrulare în sector, aplică această metodă și surprind la Freudental opt avioane Rata. Se angajează lupta și **adjutantul șef Rădulescu Andrei** doboară un avion Rata, iar **adjutantul Popescu Constantin** doboară un avion Rata sigur și unul probabil”.

Odessa, fără a întâlni inamicul.

15 septembrie 1941. O patrulă de Hurricane a decolat de pe aerodromul Saltz și a aterizat pe aerodromul Tighina. La ora 13.05 a decolat pentru a însoți avionul trimotor al **mareșalului Ion Antonescu**, care se deplasa la Nikolaev, unde aveau loc funeraliile **generalului Eugen von Schobert**, comandantul Armatei 11 germane (acesta murise la 12 septembrie, după ce avionul său aterisase pe un câmp minat).

În jurul orei 15.00, în timpul procesiunii funebre, patrula de Hurricane a survolat cortegiul funerar. La 17.05, patrula a decolat pentru a însoți la întoarcere avionul mareșalului Antonescu, apoi a revenit la Saltz.

16 – 17 septembrie 1941. Au loc lupte aeriene cu aviația sovietică la Odessa. Nu se obțin victorii.

52 DE VICTORII, ULTIMA LUPȚĂ AERIANĂ

18 septembrie 1941. Într-una dintre cele trei misiuni ale zilei a avut loc o luptă aeriană cu aviația sovietică. Patru aparate Hurricane

ESCADRILA 53 VÂNĂTOARE ÎN ANII 1942 – 1944

Pe parcursul anului 1942, Escadrila 53, nu a luat parte la luptele de pe Frontul de Est. A rămas la Mamaia până la 1 august 1942, apoi – fiind înlocuită de Escadrila 52 – a revenit la Pipera. La 6 noiembrie 1942, înființându-se o unitate de zbor de noapte, în scopul de a forma piloți pentru vânătoarea de noapte, mai mulți membri ai Escadrilei 53 au fost transferați în această unitate.

La începutul lunii ianuarie 1943, **căpitanul Emil Georgescu** a predat comanda Escadrilei 53 Vânătoare **căpitanului Lucian Toma** și a plecat la Școala de Război. **Căpitanul Horia Agarici** a luat comanda Escadrilei 47 Vânătoare.

Începând cu luna mai 1943, Escadrila 53 a fost dislocată pe aerodromul Mizil și a intrat în compunerea unei unități germane care apăra zona petroliferă Prahova. Din acest motiv, în arhivele românești nu se mai găsesc informații despre aceasta. În orice caz, se cunoaște faptul că în timpul raidului american de la 1 august 1943 (Operațiunea „Tidal

În alarmă la aerodrom



IAR-80 în apărarea teritoriului național

9-11 septembrie 1941. Misiuni în zona Odessa, fără lupte aeriene.

SINGURA PIERDERE A CAMPANIEI

La 12 septembrie 1941 Escadrila 53 a înregistrat singura pierdere a acestei campanii. În timpul unei lupte lângă Odessa, **căpitanul Ioan Roșescu** a doborât două bombardiere dar, la rândul-i a căzut cu avionul în flăcări. Numărul victoriilor Escadrilei 53 a ajuns, în această zi, la 51 de aparate sovietice doborâte.

13 – 14 septembrie 1941. Misiuni la

au înfruntat cca. 15 avioane sovietice de vânătoare de tip Rata. **Adjutantul șef Rădulescu** a doborât un aparat inamic. A fost ultima luptă aeriană a Escadrilei 53 în această campanie. Numărul victoriilor aeriene a fost de 52 de aparate, cu o singură pierdere în luptă.

19 septembrie – 19 octombrie 1941. Zboruri în regiunea Odesei, fără acțiuni deosebite.

20 octombrie 1941. Escadrila 53 părăsește aerodromul Saltz și revine la Mamaia, în apărarea Dobrogei. Avea în palmares mai mult de o treime din victoriile sigure obținute de cele șase escadrile ale Flotei 1 Vânătoare (49 din 143).

Wave”) Escadrila 53 a fost creditată cu două bombardiere B-24 „Liberator” doborâte.

După 23 august 1944, Escadrila 53 nu a mai luat parte la lupte, lăsând aparatele și piloții cu experiență la escadrilele plecate pe Frontul de Vest.

La 15 decembrie 1944, Escadrila 53 a fost desființată, împreună cu Escadrilele 56 și 57 și comanda Flotei 1 Vânătoare (atribuțiile acesteia fiind preluate de Baza 1 Vânătoare, până atunci Baza Flotei 1 Vânătoare), conform Ordinului nr.740 din 3 decembrie 1944 al Statului Major al Aerului.

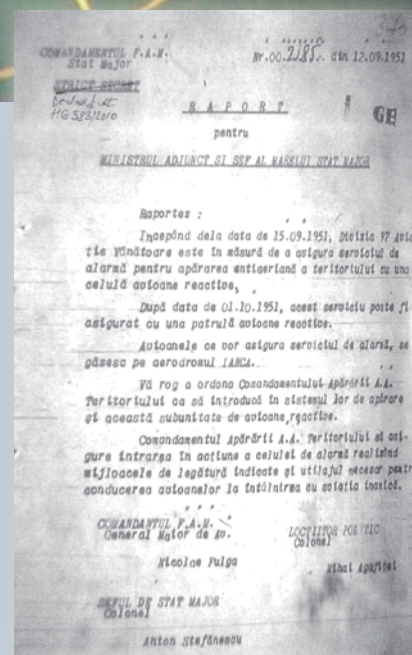
15 septembrie 1951 – 15 septembrie 2016

65

de la
înființarea
Serviciului
de Luptă
în Aviația
Militară
Reactivă
Română



Debutul anilor '50 a adus cu sine decizia istorică de dotare a aviației de vânătoare din componența unităților Comandamentului Forțelor Aeriene Militare (CFAM) cu aeronave de vânătoare cu motor reactiv, tendință imprimată de conducerea politico-militară a URSS tuturor țărilor din sfera sa de influență și considerată de importanță strategică. Lucrurile s-au mișcat rapid, astfel că anul 1951 este considerat anul de debut al avionului cu motor reactiv în țara noastră datorită aducerii din import a primelor astfel de avioane, și anume avionul de școală și antrenament Iak-17 UTI, cu dublă comandă, și avionul de vânătoare subsonic Iak-23, cu simplă comandă.



Actul de înființare a Serviciului de Luptă cu avioane reactive

Primele zboruri au început către jumătatea anului 1951, iar ieșirea la simplă comandă pe avionul de vânătoare cu reacție s-a produs în data de 26 iunie a aceluiași an, când patru piloți de vânătoare români au scris istorie, introducând țara noastră în clubul țărilor posesoare de vânătoare reactivă. În continuare, anii de început ai erei reactive au fost caracterizați de eforturi considerabile, pe de-o parte bugetare, de achitare atât a costurilor aparatelor de zbor reactive, precum și a celor de exploatare (personal, întreținere, kerosen etc.), dar, pe de altă parte, și umane, trecerea a sute de piloți militari pe avionul reactiv însemnând un volum inimaginabil de muncă. Chiar dacă pierderile de vieți omenești și aparate de zbor au fost însemnate, eforturile au fost încununate de succes, țara noastră executând tranziția de la aviația clasică

la cea reactivă într-un timp foarte scurt.

Cum una dintre principalele misiuni ale aviației de vânătoare este apărarea spațiului aerian național – cu siguranță, și cea mai importantă – prin intervenția în cel mai scurt timp de la detectarea unei intruziuni a unei aeronave neidentificate, eforturile CFAM au fost canalizate în direcția ridicării, în cel mai scurt timp, a nivelului de pregătire al piloților de vânătoare în scopul executării în condiții de siguranță și cu șanse maxime de îndeplinire a misiunilor de interceptare a aeronavelor care pătrundeau neautorizat în spațiul aerian românesc. Acest moment extrem de important a fost marcat prin raportul din data de 15 septembrie 1951, când comandantul Diviziei 97 Aviație Vânătoare cu Reacție – singura mare unitate dotată cu avioane de vânătoare reactive de la acea oră – raportează CFAM că este în măsură să execute Serviciul de Luptă cu o celulă de avioane subsonice de vânătoare Iak-23 de pe aerodromul Ianca. La acel moment, pe aerodromul Ianca se aflau dislocate forțele și mijloacele celor trei regimente componente ale Diviziei 97, și anume Regimentele 11, 12 și 14 Aviație Vânătoare cu Reacție. Trebuie subliniat aici faptul că debutul Serviciului de Luptă la aerodrom s-a produs la aproape patru luni de la venirea în țară a primelor aeronave cu motor reactiv și la aproape trei luni de la primele zboruri în simplă comandă, perioadă foarte scurtă de timp ce ne poate permite să ne imaginăm eforturile extreme ce au dus la această foarte importantă realizare.

Pe plan mondial, bazele Serviciului de Luptă Permanent (SLP), cum a fost acesta cunoscut în țara noastră, au fost puse în timpul Primului Război Mondial, atunci când aviația a început a fi utilizată pentru executarea de lovituri asupra inamicului. Necesitatea evitării surprinderii și, implicit, lovirii obiectivelor militare/nonmilitare de importanță strategică de pe teritoriul național a devenit o preocupare majoră pe timpul celui de-al Doilea Război Mondial, când aviația de vânătoare și vânătoare-bombardament devenise o armă importantă în panoplia statelor dezvoltate, iar incursiunile aeriene cu rază lungă de acțiune o realitate. În primă fază, echipajele s-au aflat în alarmă doar pe timpul zilei, dat fiind faptul că și raidurile formațiilor de bombardament la mare distanță se desfășurau pe timp de zi, condiționate de reglajul vizual al bombardamentului. Ulterior, avansul tehnologic, atât al aviației de bombardament, cât și al aviației de vânătoare, a permis executarea misiunilor de noapte, astfel că serviciul de alarmă a fost extins, echipajelor cerându-li-se asigurarea unei permanențe de 24 de ore din 24, șapte zile din șapte.

În anii de început ai celui de-al Doilea Război Mondial, asigurarea suveranității spațiului aerian românesc a fost realizată prin două căi de acțiune. Pe de-o parte, s-a înființat și dezvoltat o rețea de posturi de observare vizual-auditivă cu rol de alarmare, rețea ce acoperea întreg teritoriul național, iar pe de altă parte, s-a instituit serviciul de permanență pe fiecare aerodrom al aviației de vânătoare, care permitea ca un număr limitat de echipaje să fie apte a decola în cel mai scurt timp posibil de la primirea ordinului în cazul în care era detectată o intruziune aeriană.

Introducerea stațiilor de radiolocație în dotarea pe plan mondial a dus la modificarea datelor problemei prin îmbunătățirea calității

supravegherii spațiului aerian, mărirea razei de acoperire și reducerea timpilor de reacție a forțelor desemnate a interveni, crescându-se, implicit, eficacitatea intervențiilor. În țara noastră, începuturile radiolocației sunt legate de armata germană, cea care a operat – în perioada 1941–1944 – o serie de stații de radiolocație pe teritoriul românesc. Prima unitate de radiolocație autohtonă a fost înființată la jumătatea anului 1949, o unitate de nivel companie ce a funcționat, inițial, în cadrul Serviciului Observare, Informare, Legături Aero (OILA). Prima jumătate a anului 1952 a reprezentat debutul dezvoltării unităților radiotehnice prin importul de stații de radiolocație de producție sovietică, vara anului 1955 ducând la abandonarea sistemului OILA și nașterea Trupelor Radiotehnice, arma Radiolocație din zilele noastre. În scurt timp, unitățile de radiolocație s-au dezvoltat numeric și calitativ, acoperind întreg teritoriul național și fiind integrate inclusiv organicii aerodromurilor militare, în scopul realizării situației aeriene generale a zonelor de responsabilitate necesară Punctelor de Comandă ale acestora.

Născută din dorința de a elimina un mare neajuns, și anume lipsa de informații referitoare la spațiul aerian și aeronavele care-l populează, radiolocația s-a dezvoltat împreună cu aviația de vânătoare reactivă, devenind ochii și urechile

considerentelor economice, dar și celor geostrategice. Totuși, structura de bază a forțelor aflate în SLP este celula de avioane de vânătoare, în special datorită faptului că aceasta este și formația standard de ducere a luptei aeriene manevriere. În mod normal, pe fiecare aerodrom pe care sunt dislocate unități de aviație de vânătoare există o celulă de avioane de vânătoare, deservită nonstop de personal specializat pentru executarea acestui tip de misiune.

În intervalul de timp 15.09.1951–29.03.2004, perioadă în care avioanele de vânătoare supersonice clasice (nemodernizate) MiG-19, MiG-21, MiG-23 și MiG-29 și cele modernizate MiG-21 LanceR, împreună cu cele subsonice clasice Iak-23, MiG-15, MiG-17, IAR-93 și IAR-99 și cele modernizate IAR-99 Șoim s-au aflat în alarmă în țara noastră, echipa SLP s-a putut afla în trei niveluri de reacție, și anume SPL-3 (Stare de Pregătire pentru Luptă gradul 3), SPL-2 și SPL-1. Echipa care se afla de serviciu la celula de alarmă se găsea în SPL-2, nivel de reacție ce presupunea că toate mijloacele tehnice erau pregătite pentru pornire, avioanele fiind husate și cu tunurile de bord armate, baremul de decolare din SPL-2 fiind între 8 și 12 minute. SPL-1 presupunea că toate mijloacele tehnice erau în funcțiune, avioanele erau înarmate și cu sursa de aerodrom cuplată, CZ-ul era în PCZ și în legătură radio cu piloții, în



mijloacelor de lovire aeriană moderne. Drept fațetă a evoluției acestor sisteme, stațiile de radiolocație s-au miniaturizat și au fost integrate aeronavelor în scopul detectării altor aparate de zbor, precum și dirijării la țintă a mijloacelor de luptă reactive sau a tirului cu armament artilleristic de bord. Datorită stației de radiolocație, letalitatea aviației de vânătoare a crescut considerabil, în timp ce distanța dintre interceptor și țintă s-a mărit constant, combaterea acestora din urmă fiind asigurată la distanțe mult mai mari decât în perioada aviației de vânătoare clasice, depășindu-se cu mult raza vizuală.

Nivelul numeric al forțelor aflate în SLP diferă de la țară la țară, în principal datorită

timp ce piloții erau echipați și în avioane, pregătiți pentru pornire. Baremul de decolare din SPL-1 era între 5 și 8 minute. O altă echipă se afla în SPL-3, nivel de reacție ce presupunea prezența acestora în locuințele de serviciu din Colonia de lângă aerodromul militar. La darea alarmei și decolarea piloților din SPL-2, această echipă trebuia să se prezinte la celula de alarmă în baremul de 20 de minute, echipa tehnică urmând a pregăti alte două aeronave pentru misiune, în timp ce piloții trebuind să se echipeze, să ocupe posturile de pilotaj ale avioanelor și să aștepte ordinul de decolare.

Începând cu 29.03.2004, ora 19:00, România a fost integrată în sistemul de apărare comun al

**MiG - 21 LanceR,
în misiune**



Alianței Nord-Atlantice, celulele de alarmă trecând sub comandă NATO, în timp ce spațiul necesar a fi acoperit depășind granițele țării. SLP s-a transformat în SL-PA, acronim ce desemnează „Serviciul de Luptă – Poliție Aeriană”. În timp ce formația de bază a serviciului de alarmă a rămas celula de avioane de vânătoare, misiunile SL-PA diferă prin faptul că nu se mai află sub comandă națională, ci NATO, iar apărarea spațiului aerian național a fost extinsă, acum fiecare celulă de avioane de vânătoare putând acționa și în spațiul aerian al țărilor NATO din zona de responsabilitate a țării respective, funcție de necesitățile de intervenție.

În afară de reușita primei interceptări a unei ținte aeriene reale, anul 1952 a reprezentat pentru CFAM o dezvoltare fantastică din punct de vedere al numărului de unități de aviație reactivă de luptă și al avioanelor de vânătoare cu reacție. Astfel, la finele anului 1953, România era capabilă să ridice în aer trei celule de avioane Iak-23 și cinci celule de avioane MiG-15/S-102, un total de 16 avioane de vânătoare reactive, o forță aeriană credibilă și deloc de neglijat. Eforturile acestei forțe aeriene de intervenție rapidă, coroborate cu numărul în continuă creștere al stațiilor de radiolocație sovietice de tip P-3 și P-20, care asigurau non-stop supravegherea spațiului aerian, compuneau portretul unei țări în ascensiune din punct de vedere militar, atât cantitativ, cât și calitativ.

SLP a fost influențat pozitiv în anul 1955, când Forțele Aeriene Militare au introdus în dotare o escadrilă de avioane subsonice de vânătoare MiG-17 PF, primul tip de avion de vânătoare dotat cu radiolocator de bord. Acest lucru se traduce printr-o creștere a preciziei și,

implicit, a letalității aviației de vânătoare, progres datorat posibilității de încadrare a unei ținte aeriene în condiții meteorologice grele, atât ziua, cât și noaptea, eliminându-se limitarea impusă de necesitatea observării și încadrării vizuale a țintei. Totuși, marele salt calitativ va fi înregistrat după trei ani de la venirea MiG-ului 17, când țara noastră va intra în „era supersonică” odată cu importul din URSS a primului avion de vânătoare capabil de viteze mai mari decât cea a sunetului, și anume avionul bimotor MiG-19. Intrarea avionului supersonic în SLP a dus la scăderea timpilor de reacție, în special prin micșorarea radicală a intervalului de ajungere la plafonul ordonat, dictat de coordonatele țintei aeriene. Un alt element de progres foarte important a fost reprezentat de introducerea rachetei aer-aer ghidate drept mijloc principal de combatere a țintelor aeriene, avionul supersonic MiG-19 PM venind în țară împreună cu racheta cu dirijare prin fascicul de radiolocație Kaliningrad RS-2-US. Primul tip de rachetă aer-aer ghidată ce a intrat în serviciul Aviației Militare Române, RS-2-US a fost menținută în serviciu până în anii '90, fiind adaptată pentru utilizare pe avioanele MiG-21, dotate cu un radiolocator de bord mult mai performant decât cel de pe avionul MiG-19, și făcând o bună echipă cu rachetele aer-aer cu ghidaj în spectrul infraroșu Kaliningrad R-3S. Aceste două rachete au fost principalii vectori de luptă aer-aer ce s-au aflat în serviciu, fiind asimilate de către industria de armament autohtonă sub denumirea A-91 și A-92.

Venirea în țară a avionului supersonic a dus la modificarea polului de importanță a SLP, greutatea apărării spațiului aerian național trecând de la aviația subsonică la cea supersonică.

Chiar dacă ambele tipuri de aeronave au fost menținute în alarmă, greu a fost pe umerii piloților de avioane supersonice. Putem afirma fără teamă de eroare faptul că SLP s-a transformat radical odată cu intrarea în serviciu operativ a avionului supersonic MiG-21, cele șase variante exploatare de către Aviația Militară Română fiind coloana vertebrală a apărării spațiului aerian național în perioada 1962–1998. După această perioadă, o altă variantă a acestui supersonic legendar a preluat ștafeta, și anume varianta MiG-21 LanceR.

Introducerea în dotare a elicopterelor cu motor reactiv (Mi-8 în 1968, IAR-316B în 1972 și IAR-330 în 1975) a dus și la asigurarea unui loc pentru acestea în SLP. Astfel, elicopterele militare au fost intenționate atât pentru misiuni de luptă, în special de combatere a țintelor aeriene de viteză și înălțime mici, cât și pentru cele umanitare, de evacuare aeromedicală și intervenție la dezastre. Dacă cel de-al doilea tip de misiuni este clar și li se potrivește ca o mânășă, primul tip de misiuni este explicabil printr-o altă serie de evadări aeriene, produse în anii '70–'80 cu avioane tip AN-2 și BN-2, avioane de viteză mică și, implicit, mai greu de interceptat de către aviația de vânătoare supersonică. Începând cu data de 19 mai 1978, când doi români au fugit din țară la bordul unui avion BN-2, și până imediat după Revoluție, elicoptere IAR-316B înarmate au fost plasate în alarmă pe aeroporturile Băneasa, Otopeni, Mihail Kogălniceanu și Giarmata, cu misiunea de a opri fuga către libertate a temerarilor care-și doreau acest lucru. Elicopterele din SLP erau detașate de la Regimentele de elicoptere 59 Tuzla, 61 Boteni, 73 Caransebeș și 94 Alexeni.

Perioada post-decembristă nu a adus mari schimbări în ceea ce privește modul de desfășurare al SLP, dar putem afirma că s-a produs o „relaxare” a SLP prin eliminarea unor practici considerate depășite, și anume scoaterea din SLP a celulelor de elicoptere IAR-316B înarmate, desființarea unităților de apărare AA a aeroporturilor civile etc. În prima jumătate a anilor '90, perioadă caracterizată de o reazărare a conceptelor de toate felurile, de adaptare a acestora la noua democrație atât de greu câștigată, SLP a mers înainte, misiunile rămânând aceleași, de asigurare a securității spațiului aerian național.

Anii '90 au fost martori atât ai debutului modernizării tehnicii de aviație din dotarea Aviației Militare Române, cât și ai unei reorganizări structurale de proporții. Practic, misiunile au rămas aceleași, dar tehnica a cunoscut un salt calitativ, în timp ce doctrina de orientare estică a fost înlocuită de cea pro-vest, cu tot ce a însemnat această alegere. Mai precis, ne referim aici la necesitatea modernizării tehnicii de aviație

Casca DASH



în scopul atingerii interoperabilității cu partenerii vestici, la scoaterea din dotare a tehnicii de aviație excedentară și/sau anacronică, precum și la achiziția de tehnică de aviație nouă, din import. În acei ani, au fost demarate o serie de programe majore de modernizare, cum ar fi programul „DD”, cel de modernizare a avionului MiG-21 (devenit MiG-21 LanceR), și programele de modernizare a elicopterului IAR-330 Puma și cel al avionului monomotor de școală, antrenament reactiv avansat și atac la sol IAR-99, precum și programele „Ghidul” și „Dialog”, de dotare a aerodromurilor militare cu mijloace de radionavigație, comunicații și IFF moderne. Introducerea în serviciul operativ a aeronavelor modernizate, precum și a noilor mijloace de comandă și control a activităților de zbor, a dus la o îmbunătățire a SLP din multe puncte de vedere. Astfel, aeronavele MiG-21 LanceR, dotate cu mijloace de radionavigație performante bazate pe GPS, au permis o dirijare la interceptare mai facilă, precizia interceptărilor crescând și timpii de ajungere la țintă micșorându-se, progres datorat și introducerii în dotare a stațiilor de radiolocație tridimensionale AN/FPS-117 (începând cu anul 1998) și TPS-79R „Gap Filler” (începând cu anul 2010), precum și modernizării stațiilor de radiolocație bidimensionale de producție sovietică P-14, P-18, și P-37 și a radioaltimetrului PRV-13.

Totuși, nu putem trece mai departe fără să evidențiem impactul major al masivei restruc-turări prin care a trecut Aviația Militară la începutul anilor 2000 asupra capacității de apărare a țării, redusă la aproximativ o treime din forțele de care țara noastră dispunea în momentul Decembrie 1989. Dacă, la acel moment, România putea ridica în aer, la alarmă, un număr total de 18 avioane de vânătoare și vânătoare-bombardament și opt elicoptere IAR-316B înarmate, după masiva restructurare din perioada 1998–2004 numai patru avioane de vânătoare mai erau disponibile în caz de necesitate. Desigur, restructurarea a atins și mijloacele de luptă sol-aer, dintr-o brigadă și cinci regimente de rachete sol-aer disponibile la acel moment spravițuind o singură unitate de nivel brigadă, a cărei zonă de responsabilitate este Capitala, în timp ce toate unitățile de artilerie antiaeriană fiind desființate.

Cu toate acestea, creșterea calității actului de conducere și execuție a misiunilor specifice, coroborat cu admiterea României în Tratatul Nord-Atlantic, au dus la includerea Serviciului de Luptă al țării noastre în cel al Alianței, forțele și mijloacele trecând sub conducerea directă a Comandamentului NATO din Europa. Astfel, la data de 29 martie 2004, SLP s-a transformat în SL-PA, Serviciul de Luptă – Poliție Aeriană fiind în activitate și în prezent.

„Poliția Aeriană” este un serviciul de luptă specific NATO, ce presupune asigurarea securității spațiului aerian al țărilor din Alianță pe timp de pace prin intermediul celulelor de avioane de vânătoare dispuse în bazele aeriene ale respectivelor țări. Cele două aeronave din SL-PA sunt pregătite nonstop să decoleze și să întrebuințeze măsurile care se impun în cazul în care o aeronavă încalcă – din eroare sau cu intenție – spațiul aerian al Alianței, în zona acestora de responsabilitate. Principala asemănare dintre actualul SL-PA și vechiul SLP constă în existența celulei de avioane de vânătoare în stare de alertă

permanentă, dispusă într-o zonă specială din interiorul unei baze aeriene și pregătită pentru a decola în scopul interceptării unei aeronave ce nu respectă regimul de zbor național. Diferențele dintre SL-PA și SLP constau în subordonarea celulei de alarmă, a cărei coordonare se realizează de la centre NATO din afara teritoriului național, derularea traficului radio, care se execută exclusiv în limba engleză, și în misiunile specifice NATO, misiuni transfrontaliere ce necesită o pregătire mai complexă a personalului angrenat în SL-PA. De asemenea, timpii de reacție diferă – dacă SLP impunea decolarea din SPL-1 în 5–8 minute, iar din SPL-2 în 8–12 minute.

Cadrul legislativ de acțiune al SL-PA este asigurat de dispozițiile „Legii 257 din 2001 (republicată în 2014) privind modul de acțiune împotriva aeronavelor care utilizează neautorizat spațiul aerian al României”, lege care definește **aeronava ce utilizează neautorizat spațiul aerian al României (aeronava infractoare)** drept **aeronava militară sau civilă, română sau străină, care execută activități de zbor în spațiul aerian al României fără a avea autorizare în acest sens sau care se abate de la prevederile autorizării primite, iar aeronava interceptoare** drept **aeronava militară care execută manevre de apropiere față de aeronava neidentificată sau care utilizează neautorizat spațiul aerian al României, în scopul identificării, avertizării, obligării de a intra în**

proceduri specifice altor armate au fost adoptate drept modus operandi, nivelul de pregătire al personalului implicat și tehnica modernă permițând aplicarea uzuală și fără probleme a acestor standarde.

Privind retrospectiv, vom observa că, începând cu momentul 15 septembrie 1951, 15 tipuri de aeronave cu motor reactiv au executat SLP în țara noastră, cinci tipuri de elicoptere (EC-135, IAR-316B Alouette, IAR-330 Puma, Mi-8/17 și SA-365 Dauphin) și 10 tipuri de avioane (Iak-23, IAR-93, IAR-99, IL-28/Hong H-5, MiG-15/S-102, MiG-17, MiG-19, MiG-21, MiG-23 și MiG-29). Toate aceste aeronave au contribuit prin posibilitățile specifice de îndeplinire a unui tip de misiune la apărarea spațiului aerian național timp de 65 de ani. În zilele noastre, misiunea SL-PA continuă, avionul supersonic de vânătoare MiG-21 LanceR C continuând să ducă greul misiunilor de intervenție.

Situația politico-militară de la granița de est a României din ultima perioadă, mai precis diferendul Federației Ruse cu Ucraina în ceea ce privește regiunea Crimeea, diferend soluționat prin ocuparea militară a acelei regiuni de către statul ex-sovietic, a dus la o intensificare fără precedent a situațiilor în care celula de avioane de vânătoare dislocată pe aerodromul Mihail Kogălniceanu – aparținând Bazei 86 Aeriene Borcea – a trebuit să fie decolată în misiuni reale.



legalitate sau distrugerii acesteia. Legea 257/2001 precizează că **împotriva aeronavelor care utilizează neautorizat spațiul aerian al României, Ministerul Apărării Naționale va lua succesiv următoarele măsuri: a) stabilirea de la sol a poziției aeronavei, a legăturii radio și a identității acesteia; b) transmiterea de la sol a informațiilor și dispozițiilor către pilotul sau echipajul aeronavei, în vederea utilizării autorizate a spațiului aerian al României; c) interceptarea aeronavei care continuă să utilizeze neautorizat spațiul aerian al României; d) executarea focului de avertisment de către aeronavele interceptoare; e) executarea focului de nimicire de către aeronavele interceptoare; f) executarea focului de nimicire de către mijloacele terestre de apărare aeriană.**

În completarea acestei legi vin normativele interne, cele care guvernează acțiunile văzute și nevăzute ale mecanismului numit SL-PA. Dat fiind faptul că majoritatea sistemelor ce activează în cadrul și compun SL-PA sunt moderne, de producție vestică, deci, implicit, compatibile cu alianța din care România face parte, o serie de

Creșterea activităților Forțelor Aeriene ale Federației Ruse în Marea Neagră a avut drept efect o explozie a decolărilor la alarmă, misiuni pe care piloții unității de la Borcea le-au executat în barem, ireproșabil. Revitalizarea parțială a aerodromului Mihail Kogălniceanu a permis îndeplinirea acestor misiuni fără incidente, toate cele necesare funcționării în parametri a unității temporar dislocate pe aerodromul de la malul mării fiind asigurate.

La 65 de ani de la momentul zero, piloții de vânătoare și coechipierii lor de la sol, din hangarele de mentenanță, din Punctele de Comandă și de la ecranele stațiilor de radiolocație, continuă să-și îndeplinească misiunile încredințate, contribuind la „normalul” situației aeriene generale a spațiului aerian românesc, un „normal” pe care numai cei ce trăiesc în lumea celor cu albastru pe epolet știu cu adevărat ce reprezintă.

NOTĂ: acest material este extras din broșura „Serviciul de Luptă în Aviația Militară Română – 15 septembrie 1951–15 septembrie 2016”, apărută la Editura ARIPI ARGINTII.

ÎNCEPUTUL U

F-16



Data de 29 septembrie a.c. are o importanță covârșitoare pentru Aviația Militară Română. Pe de-o parte, reprezintă data când primele șase avioane F-16 AM au fost aduse pe calea aerului de către piloți români pe traiectul Baza Aeriană 5 Monte Real, Portugalia – Aviano AFB, Italia – Baza Aeriană Borcea. Pe de altă parte, 29 septembrie a.c. este un prag, este o piatră de hotar, este o linie de demarcație ce separă lunga perioadă în care cerul țării noastre a fost apărat de tehnică de aviație de producție estică, de perioada în care spațiul aerian național și cel al NATO va fi apărat de tehnică de aviație de producție vestică, perioadă începută în acea superbă zi de toamnă.

JUNEI NOI ERE



29 SEPTEMBRIE 2016, BAZA 86 AERIANĂ BORCEA

Cele șase avioane F-16 AM românești au fost decolate de la Baza Aeriană 5 Monte Real din Portugalia și împărțite în trei celule, eșalonate la un interval de 15 minute. Escala de la Baza Aeriană Aviano din nordul Italiei a fost intenționată refacerii capacității de zbor a aeronavelor, zborul către noua casă fiind reluat, în aceeași formulă, la momentul oportun.

La ora 17:54, prima celulă de avioane F-16 survolează pista de decolare-aterizare a Bazei 86 de la nord la sud, cauzând o furtună de simțiri în cei prezenți. Un avion cu dublă comandă și unul cu simplă comandă, zburând elegant cu viteză relativ mică și la o înălțime de 1000 de metri, formație menținută aparent fără efort ce

străpunge cu hotărâre aerul calm din zona aerodromului Borcea în drumul ei spre Dunăre. Perechile de ochi au urmărit fascinați virajul lent pe dreapta în care s-au înscris, lăsându-și intradosurile să fie mângâiate a bun venit de razele unui soare generos, dar aflat în lungul lui drum către ziua de mâine.

Trecerile la verticală au continuat, piloții primei celule așteptându-și răbdători camarazii, care n-au întârziat prea mult să apară în zona aerodromului, fiind detectați cu bucurie de ochii ce scrutau nerăbdători direcția de unde se bănuia că vor veni. Cerul Bazei 86 Aeriene a fost survolat de formația de patru aeronave, apoi de șase, iar întregul spectacol a durat mai mult de 30 de minute. Piloții noștri de F-16 au oferit mică asistență o demonstrație frumoasă, zburând strâns și calm în



Alin C. IONESCU

Bogdan MOVILEANU

aerul călduț al serii, salutând noua lor casă și noii lor prieteni, cei ale căror suflete au tresărit, electrizate de a lor venire.

A urmat ruperea formației și reîmpărțirea pe celule, survolul pistei continuând, dar la înălțime mai mică. Prima formație ne-a demonstrat cum aterizează F-ul 16, complet diferit de ritualul cu care eram obișnuiți: viraj de luptă pe dreapta, tren și flaps scoase, alt viraj pentru axare, apoi coborâre pe pantă la unghi atent menținut. Luminile farurilor de aterizare și rulaj se decupau straniu, suprapunându-se pe fundalul turbinelor eoliene ce păreau a avea proporții uriașe.

La ora 18:29, primul avion F-16 AM românesc a pus roțile pe pista Bazei 86 Aeriene Borcea, intrând

în legendă. Dubla cu numărul de înmatriculare 1610 s-a așezat lin pe asfaltul pistei refăcute a aerodromului de la cotul Dunării, spectacolul acelei zile atât de importante continuând printr-un gest superb: pilotul aflat în cabina II, **generalul-maior Laurian ANASTASOF**, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, a desfășurat în aerul cabinei un tricolor! Culorile vii ale drapelului contrastau puternic cu nuanțele de camuflaj ale tiparului „Carpathian Ghost” ce este aplicat pe avioanele noastre, stârnind emoții puternice în toți cei prezenți. După toți acei ani de așteptări, de întrebări chinuitoare și supoziții, de frământări și dezbateri virulente, parcă nu ne venea să credem că a venit și ziua în care

putem spune că „*au venit avioanele F-16 ale noastre*”! Greu de descris încărcătura emoțională a acelor momente în care s-a scris o pagină extrem de importantă din istoria Aviației Militare Române.

Dubla 1610 a fost urmată de simpla 1608, apoi de avioanele celorlalte două celule. Spectacolul a continuat, cu ratări ale aterizării urmate de viraje de luptă nervoase, toate imersate într-un zgomot de motor turboreactor pe care, atunci, în acele momente, nu-l puteam deosebi de cel de motor Tumanskii, probabil și datorită faptului că era acompaniat de tactul puternic al inimii mele.

După ce și celelalte avioane au aterizat – în ordine 1602, 1603, 1604 și 1601 – și au rulat disciplinate pe pistă, degajând pe bretea de la sud, s-a așternut liniștea pe aerodromul Bazei 86

Aeriene Borcea – abia acum ne puteam auzi bătăile inimilor și zgomotul gândurilor. Abia acum ne-am privit, ne-am văzut zâmbetele de pe figuri și am început a depăna impresii.

„Adio tur de pistă convențional! – totul se desfășoară în curtea unității!”, am auzit pe cineva exclamând, și acesta este adevărul. Avionul F-16 poate, poate foarte mult și foarte multe, iar aceasta este o realitate ce nu poate fi contrazisă de nimeni și cu care trebuie să ne obișnuim.

Privind în trecutul apropiat, pilotul de vânătoare român și-a început ascensiunea către tehnologiile secolului XXI odată cu anul 1995, atunci când prototipul avionului MiG-21 LanceR a executat primul zbor. Produs finit al programului de modernizare „DD”, „Lancea Românească” și-a demonstrat importanța în cei aproape 20 de ani de serviciu



operativ, timp în care a zburat peste 100.000 de ore, a executat mii de misiuni, a participat la zeci de exerciții naționale și internaționale și a apărut nonstop spațiul aerian național și NATO. Injecția inteligentă de vitalitate în avionul MiG-21 i-a permis activarea cu succes în Forțele Aeriene Române până la această dată și îi va mai permite, atâta timp cât interesele militare ale țării noastre i-o vor cere. Dotarea cu aparatură de bord de ultimă oră atât a MiG-ului 21, cât și a IAR-ului 99 Șoim, a facilitat piloților români tranziția mult mai ușoară la avionul F-16, nu doar concepția de utilizare, dar și procedurile specifice fiindu-le familiare și permițându-le o asimilare mult mai eficientă.

Avionul F-16 nu este o nouă treaptă, ci un adevărat salt pe care pilotul de vânătoare român îl face în ceea ce privește zborul și lupta la bordul unui avion de vânătoare cu motor reactiv. Saltul este dat

de capacitățile aeronavei, de arhitectura înfinit mai complexă a acestui „sistem de sisteme” în adevăratul sens al noțiunii, de „zborul pe unda electrică” – „fly-by-wire” – ce înlocuiește sistemul convențional de comandă și control al aeronavei pe cele trei axe.

Acest salt va trebui a fi reprezentat și de saltul de mentalitate, schimbare radicală prin care vor trebui să treacă toți cei ce vor fi implicați în exploatarea acestei aeronave, la sol și în zbor, în scopul desfășurării unei activități cursive și lipsite de probleme. Schimbarea de mentalitate va fi necesară pilotului pentru a scoate maximum din ceea ce această aeronavă poate oferi, iar personalului tehnico-ingineresc de sol pentru a-i permite pilotului să scoată maximum din ceea ce această aeronavă poate oferi – poate ca niciodată, binomul pilot-tehnic va trebui să funcționeze la cele mai

înalte cote de performanță. Nu trebuie uitat nici personalul conex activității de zbor, cel ce va trebui să adapteze regulamentele și instrucțiunile la specificul acestei aeronave de o altă concepție decât cea cu care erau obișnuiți, iar nu invers – în caz contrar, pericolul „aplatizării” este enorm, iar efectele negative ale acestei deficiențe de înțelegere sunt ușor de bănuț.

Avionul F-16 este o aeronavă construită în așa fel încât să poată fi modernizată, crescându-i-se, astfel, capacitățile și letalitatea. Comparația cu avionul MiG-21 nu-și are rostul din multe rațiuni, singurul punct comun fiind pachetul de avionică și armament instalat pe varianta LanceR. De aceea, schimbarea mentalității la care făceam referire mai sus este imperativ necesar a se produce, date fiind diferențele de generație între cele două aeronave.

Cele câteva suflute calde,

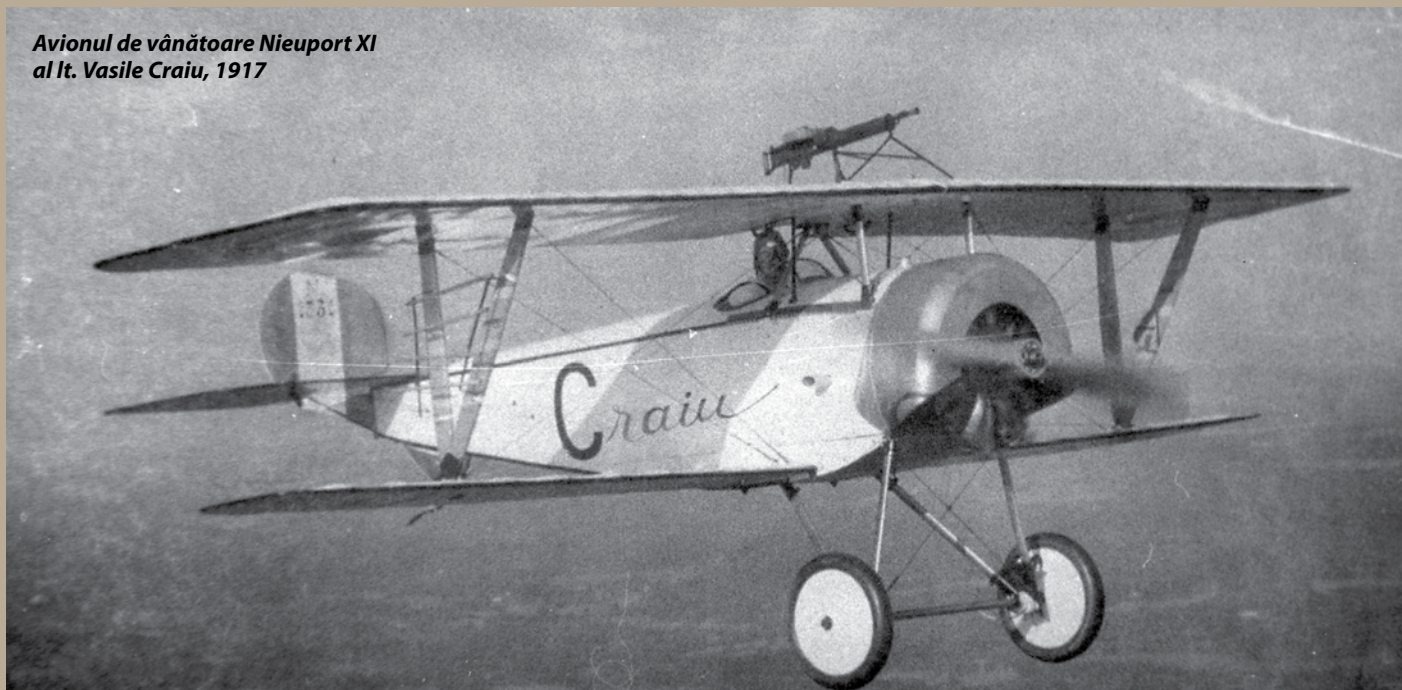
vântul calm și cursiv și soarele radiant de raze crepusculare au format, în ziua de 29 septembrie 2016, un dispozitiv de întâmpinare vibrant și pozitiv pentru avioanele F-16 AM românești, dător de speranțe de bine și de cer senin. Doar un stol de păsări, ce naviga după legi știute numai de ele, a tulburat tabloul seren, pentru a ne aminti tuturor celor prezenți acolo, în margine de Bărăgan, la sol și în aer, că el, cerul, nu ne aparține nouă, oamenilor, în totalitate, și că regulile trebuie a fi respectate întotdeauna, pentru ca țesătura lui diafană să nu se sfâșie în zgomot de metal zdrobit de sol.

Nu ne rămâne decât să le urăm avioanelor F-16 AM serviciu operativ cât mai lung și fără evenimente, iar piloților români care le vor zbura tradiționala urare „Cer Senin!”, cea care cuprinde toate urările de bine pe care un aviator le poate primi.



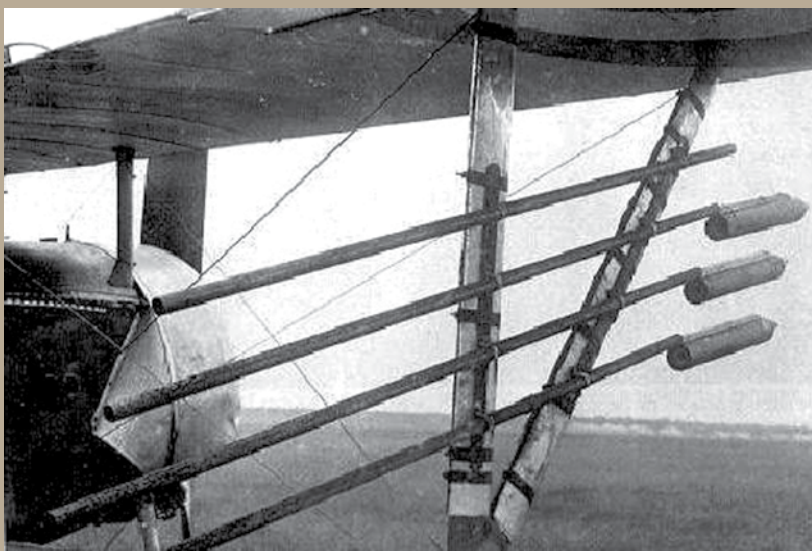
100 de ani de aviație de

*Avionul de vânătoare Nieuport XI
al lt. Vasile Craiu, 1917*



*Două avioane de vânătoare
Nieuport BB și un avion de
observație Farman F-40 din
cadrul Grupului 1 Aeronautic
pe aerodromul Onești, 1917*

*Rachete Le Prieur
folosite de
aviatorii români
de vânătoare
pentru
incendierea
baloanelor de
observație
inamice, 1917*





vânătoare în imagini



*Avion Spad SXIII din
înzestrarea Aeronauticii
Militare Române. A fost
principalul avion de
vânătoare în anii '20*

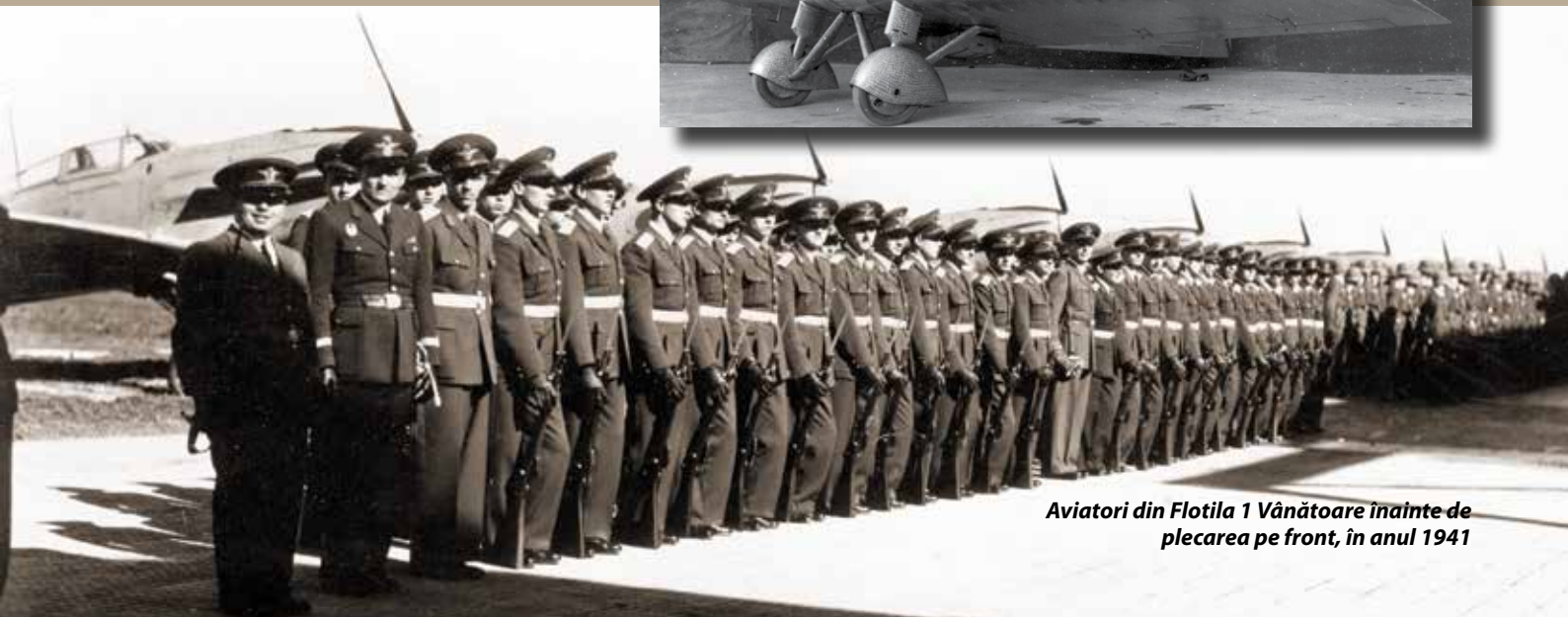


*Vedere aeriană a părții de sud-vest a aerodromului Pipera,
sediul aviației de vânătoare în perioada interbelică*



Flotila de luptă de la Pipera în anii interbelici

*Prototipul avionului
I.A.R. C.V. 11, primul avion de
vânătoare de concepție românească*



*Aviatori din Flotila 1 Vânătoare înainte de
plecarea pe front, în anul 1941*

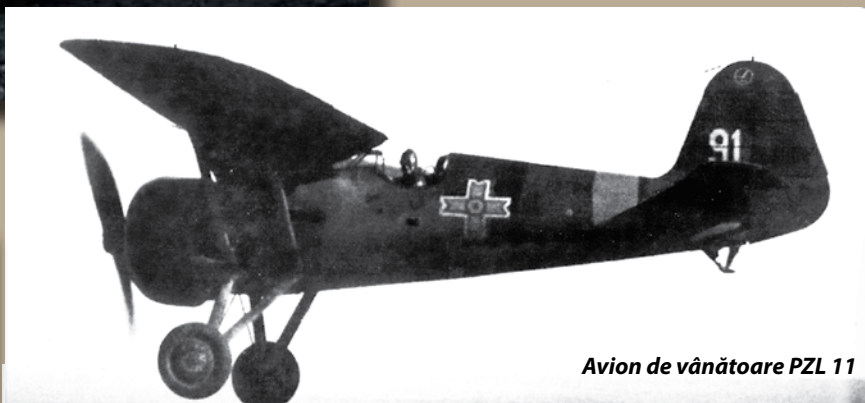


Avioane de vânătoare Heinkel 112

1941 - 1945



Locotenenții Dan Scurtu,
Tiberiu Stătescu și Alexandru
Șerbănescu, din Grupul 7
Vânătoare, pe aerodromul
Karpovka în noiembrie 1942



Avion de vânătoare PZL 11



Avion de vânătoare PZL 24



București-
Pipera, 1943,
primăvara.
Grupul 9
Vânătoare.
Slt. av. Ion
Dobran în
cabina
avionului
IAR-80

Avion Messerschmitt 109G pe frontul din Transilvania





1 august 1943. Vânătorii români sunt alarmați pe aerodromul Pipera



Avionul IAR-80, principalul aparat de vânătoare fabricat în România în anii celui de-al Doilea Război Mondial



Avioane IAK-23, primele avioane cu reacție din dotarea Armatei Române



Pregătirea avioanelor MiG-15 pentru zbor

Avion MiG-19 pregătit pentru un zbor de noapte





**Ultimele detalii
înaintea unul zbor
de antrenament cu
avioane MiG-21**



Avioane MiG-23



MiG-21 F13.
Avionul
înmatriculat cu
numărul 10 este
chiar primul
aparat de acest
tip care a intrat în
înzestrarea
Aviației Militare
Române. În
prezent, acest
avion face parte
din patrimoniul
Muzeului
Național al
Aviației Române



**MiG-29 din
Regimentul 57**



MiG-21 LanceR A



MiG-21 LanceR C



F-16 B



Aeronava F-16 cu numărul de înmatriculare 1610 a fost prima care și-a desprins roțile de pe solul portughez, prima care a aterizat pe solul românesc și prima care va ajunge la Muzeul Național al Aviației, în momentul ieșirii acesteia la "pensie", lucru care ne dorim să se întâmple peste foarte, foarte mulți ani

„Pionieri ai aeronauticii din spațiul brăilean. Ianca și aeronautica”

Laura MĂCĂRESCU 

În data de 1 octombrie, la Casa de Cultură din orașul Ianca a avut loc simpozionul „Pionieri ai aeronauticii din spațiul brăilean. Ianca și aeronautica”, organizat cu ocazia împlinirii în această toamnă a 65 de ani de aviație de luptă reactivă în România, ce au coincis cu sosirea pe aerodromul de la Ianca a primului avion reactiv, Yak-23. Simpozionul, prezidat de către **profesorul Ion BĂRBUCEANU**, i-a avut ca invitați pe **profesorul drd. Sorin TURTURICĂ**, care a vorbit despre

aviatori de excepție din spațiul brăilean de la înființarea Aerostației până în prezent, **comandorul Marius RĂDOI** și **căpitanul Șerban RADU**, care au prezentat aspecte ale programului de înzestrare a Forțelor Aeriene cu platforma F-16, **comandorul Ion MIU**, fost militar în cadrul Regimentului 49 Aviație Bombardament, **generalul (r) Constantin GHEORGHE** și alte personalități locale, civili și militari aviatori care au lucrat la unitatea de aviație de la Ianca.



De la Nieuport XI la F-16. 100 de ani de aviație de vânătoare în România

Vineri, 30 septembrie 2016, la Muzeul Național al Aviației Române a avut loc un simpozion cu titlul *De la Nieuport XI la F-16. 100 de ani de aviație de vânătoare în România*. Locul de desfășurare a fost cât se poate de potrivit: Muzeul Aviației se află astăzi pe latura de sud a fostului aerodrom Pipera, locul unde, în septembrie

1916, s-a înființat Escadrila de Luptă, prima subunitate de vânătoare a Corpului de Aviație Român.

Istoria aviației de vânătoare a fost prezentată de **general (r.) Mihail ORZEAȚĂ**, **general de flotilă aeriană (ret.) Petru OBREJA**, **comandor Laurențiu MITITELU** și muzeograf **Sorin TURTURICĂ**.





