

# AȘI ȘI AVIAȚIE DE VANATOARE IN ROMANIA, (LA 100 ANI DE LA INFIINȚARE)

Victor STRIMBEANU\*

Aviația militară este o armă de elită.

Aviația de Vânătoare este elita aviației militare.

## I. Introducere

Un secol de aviație de vânătoare este un record remarcabil pentru istoria contemporană a oricărei țări. Prin contribuția sa la dezvoltarea aviației, prin aportul celor trei mari pionieri români (Vuia, Vlaicu, Coandă), fiecare cu invenții și inovații originale de mare importanță pentru dezvoltarea aviației, România și-a asigurat un loc fruntaș incontestabil în istoria aviației mondiale. Și din punct de vedere militar, România s-a înscris printre primele țări în lume (locul trei) prin crearea Aeronauticii Militare ca armă de sine stătătoare, în baza Legii de Organizare a Aeronauticii Militare aprobată de Parlamentul României la 1 aprilie 1913, sancționată de regele Carol I prin Înalt Decret Regal nr. 3199, în 20 aprilie 1913. În august 1915 lua ființă primul Corp de Aviație, iar în 12 octombrie 1916 era înființată prima Escadrilă de Aviație de Vânătoare din Armata Română. Ca atare, în octombrie 2016 Aviația Militară Română a împlinit un secol de aviație de vânătoare.

Aviația militară este o armă de elită, iar aviația de vânătoare este elita aviației militare. Fără a subestima sub nicio formă meritele camarazilor de la aviația de bombardament, asalt (vânătoare-bombardament), cercetare, transport, elicoptere, trebuie recunoscut că așii aviației, admirați și invidiați de camarazi, temuți de dușmani, sunt consacrați de aviația de vânătoare. O dată exactă, recunoscută oficial ca „Ziua Aviației de Vânătoare”, face încă obiectul disputei specialiștilor în istoria aviației. Întrucât încă de la înființarea Corpului de Aviație, din august 1915, în componența acestuia se găseau deja avioane de vânătoare, se argumentează că numărătoarea ar trebui începută de la data creării Corpului de Aviație. Sau poate că data primei victorii aeriene a unui pilot de vânătoare român (3 septembrie 1916, locotenentul

Panaît Cholet doboară un avion german, în apropiere de Călărași) ar trebui luată în considerare ca reper temporal pentru celebrarea nașterii Aviației de Vânătoare Române. Variante mai mult sau mai puțin pertinente istoric au mai fost discutate. De exemplu, din respect pentru marele as al Aviației Române, Alexandru Șerbănescu, căzut eroic pe 18 august 1944 în ultima luptă împotriva americanilor înainte de armistițiul din 23 august, s-a vehiculat într-o vreme, mai ales în zona site-urilor de socializare, data de 18 august ca „Zi a Aviației de Vânătoare”. În opinia noastră, aceasta nu este o opțiune. În primul rând, o aniversare se leagă în general de momentul creării, înființării unei structuri sau nașterii unei ființe, producerii unui eveniment pentru prima dată, iar în acest caz ar însemna să decalăm cu nu mai puțin de 28 ani momentul înființării oficiale a primei escadrile de vânătoare, organică, omogenă, de sine stătătoare, specializată, cu avioane special proiectate pentru misiunea de vânătoare și cu piloți antrenați în acest scop. În al doilea rând, ziua de 18 august 1944 a fost o zi neagră pentru Aviația Română, ziua în care cel mai bun pilot de vânătoare a căzut în luptă. Se poate comemora dispariția asului la data respectivă, dar nu se poate celebra Ziua Aviației de Vânătoare la data la care aceasta a suferit poate cea mai grea pierdere (cel puțin morală). Asul Alexandru Șerbănescu poate fi omagiat în multe alte feluri și merită cu prisosință să fie omagiat în cât mai multe feluri. Dar Ziua Aviației de Vânătoare trebuie legată de ziua înființării primei escadrile de aviație de vânătoare. Lăsăm însă în seama istoricilor să se pronunțe asupra acestei date.

## II. Despre ași și luptă aeriană

Acest capitol își propune să ofere cititorului o introspecție în esența luptei aeriene, a principiilor și complexităților acesteia, a profilului psihic al luptătorului aerian, mai exact să-l ajute pe cititor să înțeleagă în ce constă lupta aeriană, de ce nu-

mai unii piloți de vânătoare ajung ași iar alții sunt doborâți din prima confruntare, ce calități fac dintr-un pilot de vânătoare obișnuit un as, etc.

Lupta aeriană este una dintre cele mai înalte expresii tehnologice ale confruntării umane, fundamentată esențial pe instinctele primare de supraviețuire, competiție, dominație, violență innăscută dar controlată în acest caz prin educație, formare, motivare și, nu în ultimul rând, prin încadrare în anumite norme de drept umanitar. Pilotul de vânătoare, special selecționat, educat, antrenat, înarmat și motivat săucidă, se regăsește în ultimă instanță în confruntare directă cu un alt pilot de vânătoare la fel de bine selecționat, educat, antrenat, înarmat și motivat săucidă! Și în virtutea imuabilelor legi ale luptei aeriene, din această confruntare nu supraviețuiește decât unul singur. De aceea, pilotul de vânătoare, în iminența luptei aeriene, se mobilizează rapid, își aduce din străfundurile eu-lui toate resursele sale psihice, fizice și cognitiv-intelectuale, își creează o situație tactică avantajoasă și scoate maximum din caracteristicile tehnico-tactice ale aeronavei pe care o pilotează pentru a învinge. Nu este ușor, nu sunt puțini cei care cedează psihic sau sunt doborâți în prima luptă aeriană. În aeronava de luptă, față în față cu inamicul la fel de înzestrat, pregătit, antrenat și motivat să teucidă, orice apanaje politice, economice, sociale, academice dispar. În ultimă instanță, rămâne omul contra om. Și cel mai valoros supraviețuiește. Iar când această performanță este repetată mereu șă este repetată mereu anță, rămâne omul contra om. Și cel mai valoros supraviețuiește. Iar când această performa pilotează pentru a învinge. Nu este ușor, nu sunt puțini cei care cedează psihic de cea adversă. La caracteristici tehnico-tactice egale ale aeronavelor și niveluri de pregătire și antrenament similare, în lupta aeriană câștigă cel mai circumspect, cel mai abil, cel mai înzestrat și nu în ultimul rând cel mai motivat. Referitor la acest ultim aspect, cum spunea unul din instructorii noștri de zbor, pentru a câștiga într-o luptă aeriană, chiar și simulată (fără folosirea armamentului real), „trebuie să-l urăști măcar un pic pe cel din față” (pe camaradul care joacă rolul de adversar și care, la rândul lui, vrea să te doboare). Nu întâmplător, prima cali-

tate listată mai sus printre condițiile de succes în lupta aeriană este circumspecția aeriană (situational awareness este termenul actual, în limba engleză). Această circumspecție uzuală, ce caracterizează în general starea psihică a pilotului din momentul urcării în carlingă, în cazul zborurilor de luptă, în general, și al luptei aeriene, în particular, trebuie înțeleasă ca o stare permanentă de „alertă” psihică la intensitate maximă. Aceasta va garanta siguranța proprie și succesul în confruntarea cu adversarul, prin descoperirea rapidă a inamicului, construcția unei situații tactice avantajoase, atacul surprinzător și distrugător de la mică distanță asupra inamicului, degajarea din atac, retragerea într-o zonă avantajoasă pentru siguranța proprie și pentru reevaluarea situației în vederea unei noi decizii (de atac sau de rupere a luptei). Momentul decisiv al luptei aeriene este de fapt cel al angajării adversarului, precedat de evaluarea situației și crearea condițiilor avantajoase pe baza principiilor luptei aeriene (pe care le vom aborda succint în continuare). Și din punct de vedere psihologic, acesta este momentul determinant. În cuvintele lui Egon Nasta, unul dintre așii noștri din Primul Război Mondial, în superba descriere a luptelor sale aeriene „... pentru mine, și cred că și pentru camarazii mei, momentul dificil era clipa când angajam lupta. Odată începută, nu mai eram concentrat decât asupra manevrei avionului și nu mai simțeam nimic... înainte de lupta aeriană aveam o strângere de inimă, ca apoi în timpul atacului să funcționeze ca un mecansim de ceasornic...”. Douăzeci și cinci de ani mai târziu, pilotul de vânătoare german Erich Hartmann, asul așilor din toate timpurile, peste toate națiunile (352 victorii aeriene), avea să confirme prin tactica sa ceea ce afirma Egon Nasta în 1917. Formula de succes a lui Hartmann era: „Observă (descoperă primul inamicul – n.n.); Decide (analizează și creează-ți o situație tactică avantajoasă – n.n.); Atacă (prin surprindere, de aproape, pentru precizia lovirii – n.n.); Retrage-te (pentru reevaluarea situației și o nouă decizie, de atac sau rupere a luptei – n.n.). Greu de crezut retrospectiv, dar la prima luptă aeriană, asul așilor din toate timpurile (Hartmann), n-a respectat regulile luptei aeriene, s-a pierdut de formația sa, a ratat ținta, s-a

ascuns apoi în plafonul de nori și a sărit cu parașuta după ce a ramas fără combustibil, expunându-se astfel criticilor de lașitate, sancțiunilor disciplinare și chiar întrebării, legitime în aceste condiții, dacă mai face sau nu obiectul carierei de pilot de vânătoare. A fost pedepsit disciplinar cu trei zile consemnare la sol. Un an mai târziu, înregistra un scor de peste 150 aeronave doborâte, iar până la sfârșitul războiului avea să atingă fabulosul scor de 352 de victorii aeriene fără să fie niciodată doborât sau forțat să aterizeze de inamic. Acea circumspecție, stare de alertă psihică, acel instinct care l-a determinat să rupă lupta aeriană la prima confruntare cu inamicul, i-a asigurat supraviețuirea și succesul ulterior (a murit în 1993, pensionar al Luftwaffe, după ce a trecut 10 ani și prin infernul lagărelor sovietice, condamnat și el inițial, ca mulți dintre așii noștri români, la 25 de ani muncă silnică, de către un tribunal sovietic în baza unui rechizitoriu evident falsificat). Hartmann nu s-a lăsat niciodată cuprins de „febra luptei aeriene”, să atace furibund tot ce-i ajungea în vizor, stare care poate să-ți aducă eventual niște victorii rapide dar inevitabil te aduce la un moment dat în colimatorul unui inamic mai circumspect și mai abil decât tine. După fiecare atac (de regulă, fatal pentru inamic), Hartmann se retrăgea, evalua, decidea și ataca din nou, surprinzător, distrugător din prima rafală, sau se mulțumea cu o singură victorie și se retrăgea la fel de nevăzut, oricât de tentante erau țintele, dacă așa îi dictau instinctul și circumspecția. Asul așilor din toate timpurile și-a respectat strict credo-ul lui enunțat parțial mai sus, completat de îndemnul permanent către discipolii săi: „Zboară cu capul, nu cu mușchii!”.

Dar până la rafinarea luptei aeriene în cea de-a doua conflagrație mondială, aceasta s-a cristalizat în creuzetele Primului Război Mondial. Aviația era la început. De la „ochii armatei” (observare aeriană, cercetare, corectare a focului artileriei), aviația a evoluat rapid într-o categorie de forțe de sine stătătoare, angajată într-o confruntare armată acerbă și feroce cu partea adversă, de al cărei rezultat depindea decisiv succesul acțiunilor de luptă terestre și maritime. Al Doilea Război Mondial a găsit Puterea Aeriană maturizată și în măsură să dicteze

rezultatul confruntării armate. Succesul nu mai putea fi conceput în absența supremației aeriene. Pe măsură ce confruntarea evolua în aer, teoreticienii militari o postulau în concepte specifice.

Oswald Böelcke a formulat încă dinainte de sfârșitul Primei Conflagrații Mondiale un set de principii ale luptei aeriene, încă valabile astăzi. Circumspecția aeriană deja antamată mai sus este prima condiție. Böelcke a postulat simplu și practic: „Cine vede primul câștigă pe jumătate!”. Într-o etapă în care radarul nu fusese încă inventat, comunicațiile radio nu fuseseră implementate la bordul aeronavelor, principalul procedeu de întrebuintare în luptă a aviației de vânătoare (cum avea să fie conceptualizat mai târziu) era „vânătoarea liberă”. Iar acesta (procedeu) se baza fundamental pe cine descoperea (vizual) primul inamicul. Aceasta îi permitea pilotului de vânătoare care vedea primul inamicul, să își creeze o situație tactică avantajoasă. Mai exact să se plaseze într-o poziție care să îi ofere, pe de o parte avantajul surprizei și al primului atac, care putea fi și ultimul dacă era corect și eficient, iar pe de altă parte un surplus energetic cinetic necesar manevrelor ulterioare (extrem de important în condițiile în care puterea motoarelor la vremea respectivă era limitată) dacă primul atac eșua sau nu era suficient și trebuia reluat în condițiile în care adversarul era acum avizat și se angaja la rândul său în lupta aeriană. Acest principiu („Cine vede primul câștigă pe jumătate!”) obligă piloții de vânătoare la o permanentă stare de alertă psihică în timp ce se află în aer.

Vigilența insuficientă sau nepermanentă poate fi fatală pentru că, așa cum spune un alt principiu boelckian, „Inamicul pe care nu-l vezi te doboară!”. Altfel spus, dacă ți se pare că nu există nicio amenințare în proximitate, cerul este senin, (viața este frumoasă, o bere rece și o scrisoare de la o fată frumoasă te așteaptă la aterizare) și niciun avion inamic nu te urmărește, asta nu este o garanție că ești în siguranță! Într-un spațiu tridimensional, umbrat de multiple „unghiuri moarte”, un inamic „invizibil” poate să te atace oricând. Spațiul aerian înconjurător trebuie explorat vizual în permanență. Asta înseamnă că pilotajul propriu-zis, navigația

aeriană și întrebuințarea armelor trebuie să ajungă la automatism, iar zborul să se producă „cu capul afară din cabină”, adică explorând permanent cu privirea spațiul înconjurător. Chiar și așa, există așa-numitele „unghiuri moarte” (zone acoperite de propriul avion (fuselaj, aripi, ampenaje)) sau zone acoperite de nori, de soare, din care un inamic experimentat și abil te poate ataca. Starea de alertă psihică, de vigilență, trebuie să fie permanentă din momentul urcării în cabină până la aterizare. Relaxarea, fie și numai de scurtă durată, fie și după o luptă aeriană încununată de succes, poate fi fatală. Din nou, în cuvintele lui Egon Nasta citat mai sus, „... am avut un moment de emoție când la o redresare (după o luptă aeriană – n.n.) auzii un păcănit repetat de mitralieră deasupra mea unde credeam că cerul este liber...”. Supraviețuitorii luptelor aeriene confirmă că privitul în spate la fiecare câteva secunde (atacurile se produceau de regulă din spate) era deja un act reflex, ce se manifesta ulterior și la sol, în mașină, pe motocicletă, etc. Faimoasa eșarfă purtată de piloții de vânătoare nu era doar un articol vestimentar fanfaronard, pentru a impresiona fetele, ci o necesitate impusă de nevoia de a proteja gâtul pilotului la frecarea de guler în condițiile în care își rotea capul atât de frecvent pentru a privi în urmă, peste umăr, stânga, dreapta, în sus, jos etc.

„Atacă cu soarele în spate!” era un alt principiu formulat de Böelcke, la fel de valid atunci ca și azi. Acest principiu incumbă două valențe pozitive esențiale în lupta aeriană. Asigura în primul rând surpriza; indiferent de starea de alertă și circumspecția pilotului atacat, acesta nu poate să vadă „în soare”. În al doilea rând, „atacul cu soarele în spate” înseamnă automat și „de sus”, ceea ce asigura și avantajul energetic asupra avionului atacat, prin transformarea energiei potențiale (înălțime și gravitație) în energia cinetică (viteză) necesară manevrelor ulterioare. La performanțe aerodinamice și ale instalației de forță egale, aeronava plasată mai sus are energie superioară celei plasate mai jos pentru că prima „primește” energie prin conversia energiei potențiale (înălțime, gravitație;  $E_p = m \times g \times h$ ) în energie cinetică (viteza;  $E_c = m \times v^2 / 2$ ) în coborâre spre nivelul de întâlnire

cu aeronava inamică, în timp ce aceasta din urmă „consumă” energie ca să învingă gravitația (în urcare) spre același nivel de întâlnire.

„Trage (numai) când ținta umple colimatorul!”, postulează un alt principiu böelckian. Într-o etapă în care nu se punea problema armamentului dirijat, inteligent, eficiența atacului era asigurată de energia cinetică distructivă aplicată aeronavei inamice prin proiectilele lansate de atacator, condiționată de impactul direct al acestora cu aeronava. Acest principiu, simplu și practic formulat, incumbă la rândul lui alte patru condiții preliminare sau corolare pentru garantarea succesului atacului.

Mai exact, pentru realizarea impactului direct între proiectil și aeronava vizată, trebuie asigurată, în primul rând, o distanță optimă de tragere pentru garantarea efectului la țintă. Într-un spațiu tridimensional, unde nu mai există reperele terestre prin comparație cu care ochiul uman s-a obișnuit să determine distanțe și dimensiuni, mărimea fizică utilizată pentru determinarea distanței de tragere în aer este „unghiul”; mai exact, în jargonul piloților de vânătoare, „miimea” (o/oo), definită ca „unghiul sub care se vede un segment de un metru la distanța de 1000 m”. De exemplu, mărimea (aparentă) a unui avion care are lungimea fuselajului de 10 m, privit perpendicular (în limbaj profesional, la un racurs de 4/4), se va vedea de 10 miimi la o distanță de 1000m, ceea ce înseamnă că la 500m mărimea aparentă va fi de 20 miimi (o/oo), iar la 300m de aproximativ 30 miimi (o/oo) etc, ceea ce oferă pilotului de vânătoare informația despre distanța față de avionul atacat necesară determinării momentului deschiderii focului.

În al doilea rând, trebuie „adusă” ținta într-o poziție care s-o „expună” unei probabilități maxime de lovire. Din nou, într-un spațiu tridimensional, cu sisteme de referință mobile, implicit cu direcții și viteze relative, practic nu ținta „este adusă” într-o anumită poziție, ci vânătorul se plasează astfel încât să „vadă” cât mai mult din suprafața țintei pentru a obține probabilitatea maximă de lovire. Dar, în virtutea independenței sistemelor de referință, folosind ochiul pilotului de vânătoare ca punct de observare / sistem de referință ipotetic „fix”, atunci,

prin manevrele avionului de vânătoare, prin comenzi fine și abile de pilotaj, ținta „este adusă” în punctul probabil de impact cu proiectilul. Ulterior, acest principiu avea să se conceptualizeze ceva mai matematizat prin termenul „unghi de prezentare” sau „racurs”.

A treia condiție în tragerile aeriene și corolar al principiului böelckian („trage (numai – n.n.) când ținta umple colimatorul!”) pentru garantarea succesului atacului, pe lângă distanța și unghiul de prezentare menționate mai sus, este compensarea vitezei relative dintre țintă și vânător sau, și mai exact, anularea efectelor vitezei relative. Această viteză relativă se poate dovedi suficient de mare pentru a rata impactul proiectilului cu ținta chiar și pentru un interval temporal de ordinul unei secunde sau fracțiuni de secundă, cât durează deplasarea proiectilului de la gura țevii armei până la țintă. Această compensare a vitezei relative se poate realiza prin aplicarea unui unghi de corecție funcție de celelalte două elemente menționate mai sus: distanța și, mai ales, unghiul de prezentare (racurs, definit ca sinus-ul unghiului dintre axul longitudinal al avionului țintă și direcția avion vânător–avion țintă) care oferă și o informație implicită asupra orientării vectorului vitezei relative. Acest unghi de prezentare, sau racurs, este mult mai important decât pare la prima vedere. Fără să intrăm în calcule probabilistice savante, care ar plictisi cititorul, putem afirma că probabilitatea de lovire a unui avion la un racurs de 0/4 (adică exact din față sau din spate, la aceeași înălțime sau același plan, privit exact din axul longitudinal al avionului), situație în care suprafața expusă funcție de „secțiunea maestră” (în cazul avioanelor de vânătoare, sub un metru pătrat), este de câteva zeci sau sute de ori mai mică decât în cazul atacului la un racurs de 4/4 (adică perpendicular pe axul longitudinal al avionului țintă, lateral sau de sus/jos), situație în care suprafața expusă poate fi, în cazul avioanelor de vânătoare, de 15-30 m<sup>2</sup> sau mai mare, funcție de dimensiunile aripii și/sau fuselajului. Empiric, înaintea conceptualizării matematice, piloții de vânătoare au învățat foarte repede acest lucru având ca miză viața lor. De aceea, atunci când ajung voluntar sau accidental față în față cu

avionul inamic, niciunul nu se grăbește să degajeze pentru că virajul de degajare ar expune inamicului o mare suprafață a avionului propriu, de regulă intradosul aripii și “burta” avionului (la degajarea în sus, situația cea mai frecventă). În această confruntare frontală, viteza relativă este rezultatul sumei vitezelor aeronavelor; acestea (avioanele) se apropie foarte repede pe un curs de coliziune, este un război al nervilor, o luptă câinească la propriu („dogfight”), secundele se dilată la infinit, cel cărui îi cedează primul nervii și degajează este doborât. Inevitabil, implacabil, simplu și crud. Au fost situații când niciunul nu a cedat în timp util, și ... s-au dezintegrat, ei și avioanele lor, în coliziunea frontală implicită. Chiar și la atacul din spate, sunt situații când cei doi se încheștează într-o „luptă de viraje”, fiecare căutând să ajungă într-o poziție avantajoasă în spatele celuilalt, și primul care cedează și rupe lupta se expune și devine victima celuilalt. Este însă aici și o frumusețe atavică, primordială, metafizică, greu de înțeles și de explicat nezburlătorilor. „Deprinderea aerului te înzestreaază cu un simț cu totul nou al valorilor [...] Lupta (aeriană – n.n.) are frumuseți neînchipuite – clipe de exaltare și de fericire [...] Nu este însă nimic mai chinător și mai jalnic, decât la sfârșitul unei bătălii, când lupta încetează, clipa în care se numără morții și dezamăgirile.”

A patra condiție în tragerile aeriene, corolar al principiului böelckian, este compensarea efectului gravitației asupra proiectilelor, mai exact compensarea „căderii” acestora în traiectoria lor către țintă. Gravitația acționează continuu asupra obiectelor materiale (caracterizate de masă), implicit și asupra proiectilelor încă din momentul părăsirii armei lansatoare. Dacă în primii metri această cădere poate fi considerată neglijabilă, după câteva zeci sau sute de metri, aceasta influențează decisiv viitoarele coordonate ale punctului de impact. Pe scurt, efectul gravitației asupra proiectilelor, și mai ales asupra bombelor în cazul bombardamentului, trebuie anulat la rândul său prin aplicarea unui alt unghi de corecție.

Fără a mai intra în detalii tehnice care pot plictisi cititorul, putem afirma că pentru a obține succesul în lupta aeriană, pe lângă calitățile fizice, psi-

hice și moral-motivaționale, educația, pregătirea, instinctul, abilitățile înnăscute, formate, dezvoltate și menținute, pilotul de vânătoare trebuie să cunoască și să aplice aceste principii, să înțeleagă exact parametrii fiecărui atac, să-i ajusteze permanent și/sau să se adapteze, adică să-și modeleze atacul funcție de aceștia, atunci când nu-i poate ajusta. Astăzi aceste principii sunt arhi-cunoscute și fac parte din pregătirea de bază a luptătorului aerian. Dar atunci, în etapa de pionierat a aviației, aceste principii erau mai mult empiric și intuitiv aplicate. Prin comparație, pilotul de vânătoare modern are la dispoziție senzori care construiesc o imagine completă a mediului aerian, radare care determină automat distanțele până la ținte, armament inteligent care odată lansat își face singur treaba („fire and forget”, adică „lanseaza și uită” (de grija lui)), computere care integrează și procesează automat toate aceste variabile de intrare și determină condițiile optime de lansare. Până la apariția computerului de bord, toate aceste calcule, estimări și corecții trebuiau făcute rapid de pilotul de vânătoare. Și cine le făcea mai repede, mai corect și acționa în consecință câștiga. Astăzi, cercetarea în domeniu este asistată pe calculator și validată prin experimente și simulări, dar în acele etape ale dezvoltării aviației (Primul și al Doilea Război Mondial) explorate în lucrarea de față, aceste principii nu erau încă în totalitate cunoscute, sistemele de ochire erau rudimentare, asociate armei folosite (valabil în special în Primul Război Mondial, și ulterior numai în cazul sistemelor de arme nesolidare cu fuselajul avionului – cazul trăgătorilor de pe avioanele de bombardament), adică eventualele corecții aplicate în tragerile aeriene aveau ca sistem de referință arma ci nu avionul, ceea ce însemna că viteza relativă și căderea traiectoriei erau cel mult intuitiv compensate. Ca atare, cititorul nu trebuie să fie surprins dacă, de exemplu, într-o confruntare aeriană de zece minute între patru avioane în care s-au tras sute de proiectile, niciunul nu a atins ținta. Sunt atât de multe variabile, iar parametrii luptei aeriene sunt atât de „fluizi” și se schimbă atât de repede încât, de exemplu, dacă într-o luptă aeriană reală sau simulată de zece minute prinzi și menții

„inamicul” timp două-trei secunde în „colimator”, adică în parametri (relativ) constanți de tragere, fără ca el să aibă această șansă, te poți considera norocos (și victorios). Pe de altă parte, armamentul artileristic de bord actual poate trimite în avionul inamic, într-o secundă, câteva zeci de proiectile. Iar uneori, dacă nimerește un punct vulnerabil, poate fi suficient unul singur („the golden bullet”).

Principiile enunțate de Oswald Böelcke sunt mai multe, și fiecare are mai multe corolare la rândul său, dar considerăm pe cele deja enunțate, necesare și suficiente pentru scopul propus. Acesta din urmă (“Trage (numai – n.n.) când ținta umple colimatorul!”) rezolvă empiric dar simplu și practic toate cele patru condiții esențiale pentru eficiența și succesul atacului (distanța, suprafața de expunere, compensarea gravitației și vitezei relative). Principiul are un singur dezavantaj: poate aduce avionul vânător în zona de coliziune cu schije și fragmentele rezultate. Hartmann, de exemplu, trăgea de regulă de la distanțe de sub 50m, uneori chiar de la 20 m (când ținta nu umplea numai colimatorul, ci tot parbrizul!), ceea ce făcea atacurile sale pur și simplu distrugătoare, dar au condus și la nu mai puțin de 14 aterizări forțate provocate de impactul cu schije și fragmente din exploziile avioanelor atacate. Dar la momentul la care a fost postulat, acest efect secundar putea fi neglijat. În acea etapă de glorios pionierat al aviației de vânătoare, aceste principii au fost determinate prin „încercare și eroare”, eroarea fiind de regulă fatală. Iar cei care au supraviețuit în mod repetat au devenit „Ași” !

### III. Criterii și clasamente

După „inițierea” în culisele luptei aeriene și în unele aspecte ce țin de profilul psihic al pilotului de vânătoare din paragraful anterior, este momentul să venim în ajutorul cititorului cu unele clarificări asupra criteriilor de ierarhizare a Așilor Aviației Române.

Numărul minim de victorii aeriene confirmate (din perspectiva definiției clasice a victoriei aeriene), unanim și internațional acceptat, care consacră un pilot de vânătoare și-l include în categoria privilegiată, temută și invidiată a „așilor”, este de

cinci victorii. Instrucțiunile pentru omologarea victoriilor aeriene și antiaeriene, elaborate sub autoritatea Secției a V-a a Statului Major al Aerului, Subsecretariatul de Stat al Aerului, în 1942, definesc victoria aeriană drept „distrugerea sau scoaterea din luptă a unui avion inamic, astfel încât întrebuințarea lui de către inamic să nu mai fie posibilă”. Definiția nu specifică distrugerea sau scoaterea din luptă prin luptă aeriană, pentru că include, așa cum reiese din titlu, și avioanele doborâte de artileria antiaeriană. Din perspectiva lucrării de față însă, ierarhizarea se face folosind drept criteriu aeronavele doborâte în luptă aeriană, iar numărul minim de cinci victorii rămâne valabil. După acest criteriu strict, lucrarea de față ar fi trebuit să se oprească cu numărătoarea așilor din Al Doilea Război Mondial undeva după Ion Galea, Florian Alexiu, Ștefan Octavian Ciutac, Nicolae Macri, Emil Bălan, Constantin Nicoară, Ioan Florea, Erich Richard Selei, Ioan Vonica, Radu Reinek, Constantin Popescu, Vintilă Brătianu (fiecare cu câte cinci victorii aeriene individuale omologate). Întrucât există și victorii care se împart – mai exact, se atribuie mai multor piloți – precum și victorii probabil reale dar neconfirmate, clasamentul Așilor Români în al Doilea Război Mondial s-a extins, ajungând la mult peste o sută de piloți de vânătoare. Statistica a devenit și mai complicată după modificarea, în februarie 1944, a instrucțiunilor mai sus enunțate prin acordarea unui punctaj variabil în funcție de numărul de motoare ale aeronavelor doborâte (un punct pentru fiecare motor). Astfel, doborârea unui cvadrimotor aducea automat patru puncte în palmaresul învingătorului. Măsura a fost luată pentru a stimula piloții de vânătoare să atace formațiile masive de bombardiere, în principal americane și britanice, cu o apărare individuală și reciprocă extrem de densă și eficientă, care implica riscuri și probabilități foarte mari de doborâre a avioanelor de vânătoare care se aventurau să atace o astfel de formație. Acest criteriu nou introdus a modificat într-o oarecare măsură ierarhia așilor și a extins în același timp numărul la peste 150 de ași. În timp ce la vârful clasamentului, monștrii sacri (Constantin Cantacuzino, Alexandru Șerbănescu, Ioan Milu, Dan Valentin Vizanty,

Constantin Rosariu, Cristea Chirvăsuță, Ioan Maga, Ioan Mucenica, Vasile Gavrilu, Tudor Greceanu, ca să-i enumerăm numai pe primii zece) și-au păstrat în general pozițiile câștigate cu bravură, curaj, experiență, în campania din est, schimbarea criteriilor în timpul „campaniei la americani” a afectat mai mult așii din partea a doua a clasamentului, care au început astfel să urce mai repede în ierarhie, lucru foarte dificil în alte condiții, mai ales pentru că aici regăsim piloți introduși în luptă după „campania din est”. Totuși, chiar și în partea superioară a clasamentului, modificarea criteriilor în februarie 1944 a produs unele re-locări. Astfel, Tudor Greceanu cu 18 avioane distruse în aer confirmate, sau Ioan DiCesare cu 16 avioane distruse în aer confirmate, sunt surclasați de Ioan Maga, Constantin Rosariu și Vasile Gavrilu cu 15, 14, respectiv 14, avioane distruse în aer confirmate dar cu un număr total de victorii aeriene mai mare conform noului criteriu introdus în februarie 1944.

Revenind la criteriile de omologare, acestea erau extrem de stricte și rigide, nefiind suficientă „afirmația că s-a obținut o victorie aeriană” (capitolul III al menționatei Instrucțiuni pentru...), și „nicio victorie nu poate fi omologată numai pe simpla afirmație a unui singur luptător terestru sau aerian” (capitolul IV), ci este impusă obligatoriu condiția a minim două mărturii și a unor probe materiale concrete, unde este posibil. De altfel, încă din Primul Război Mondial, pentru a controla tendința (de înțeles de altfel) de asumare a cât mai multor victorii aeriene, s-a impus confirmarea de către mai mulți martori și susținerea cu probe materiale (epava aeronavei în teren propriu, fotografii ale acesteia în teren inamic etc).

Ființa umană este competitivă prin natura sa, prin instinct, iar atunci când acționează într-un domeniu de excelență cum este aviația de vânătoare, mai ales la război, unde în ultimă instanță miza este supraviețuirea, atunci competiția atinge cote și intensități de neimaginat. De aceea, în toate aviațiile lumii, încă de la primele întrebuințări în luptă, vedem măsuri severe pentru obiectivizarea contabilizării victoriilor aeriene. În Belgia, în Primul Război Mondial, de exemplu, s-a mers până

la a nu lua în considerare mărturia unui camarad pilot, ci numai mărturiile martorilor neutri, tereștri, iar aeronava trebuia să cadă în teritoriul propriu sau în spatele liniilor inamice dar la vederea martorilor tereștri. În schimb, sistemul belgian era mai flexibil în a accepta ca victorii aeriene și aeronavele forțate să aterizeze sau care nu mai puteau fi controlate, iar o victorie comună era contabilizată la fiecare coechipier. În Franța, în aceeași perioadă de referință, criteriile erau mai rigide în ce privește starea aeronavei (se acceptau ca victorii numai aeronavele distruse) însă mai flexibile în privința confirmării prin acceptarea mărturiei unui camarad pilot. Franța permitea și observatorilor (alias trăgători) aerieni să devină ași, iar victoriile comune erau alocate fiecăruia dintre coparticipanți. În Marea Britanie erau acceptate ca victorii aeriene și aeronavele forțate să aterizeze, capturate, sau baloanele distruse. Victoriile aeriene comune erau alocate fiecărui participant, dar când statisticile au devenit supraîncărcate și ne-realiste, victoriile comune s-au alocat fracționat. Confruntată cu supraîncărcări subiective similare ale statisticilor, Italia a introdus condiția a minim doi martori oculari. Statele Unite ale Americii au adoptat, inițial, fie sistemul britanic, fie cel francez, funcție de țara unde luptau piloții americani. În Rusia țaristă se pare că nu exista un sistem oficial de contabilizare a victoriilor aeriene. În aviația Imperiului Austro-Ungar, fiecare participant la o luptă aeriană urmată de o victorie era creditat cu o victorie deplină, indiferent că era pilot de vânătoare, pilot de cercetare, observator, trăgător. O notă aparte este dată de sistemul german de contabilizare a victoriilor aeriene. În primul rând, în Germania nu a fost adoptat termenul de „as” condiționat de cinci victorii aeriene, în schimb a fost introdus titlul de „Kanone” (tun / armă de calibru mare) pentru piloții care ajungeau la scorul de 10 victorii aeriene. În al doilea rând, aeronavele doborâte în teritoriu inamic trebuiau confirmate de un observator german pentru a fi acceptate. Apoi, victoriile erau atribuite unui anumit pilot.

Cele în dispută (cu participanți multipli) erau atribuite unității respective dar nu indivizilor. Singura excepție era în cazul aeronavelor cu dublă comandă.

Revenind la Așii României, atât din Primul cât și din al Doilea Război Mondial, sistemul de contabilizare a victoriilor aeriene a fost mai apropiat de cel francez, probabil sub influența directă a cooperării româno-franceze în Primul Război (Misiunea Militară Franceză, condusă de generalul Henri Mathias Berthelot, ce includea și Escadrila 3 Nieuport), dar cât se poate de obiectiv, chiar și în condițiile modificării criteriilor funcție de numărul de motoare ale aeronavei doborâte. Această modificare, controversată de altfel, putea să-l propulseze pe Horia Agarici, de exemplu, direct în categoria așilor, prin doborârea într-o singură zi a trei bombardiere sovietice bimotoare, slab apărate antiaerian, cu un scor de șase victorii aeriene pentru care un pilot de vânătoare din campania din est a purtat poate zeci de lupte aeriene deasupra stepelor rusești. Și mai relevant din această perspectivă este cazul lui Dan Vizanty, creditat cu doborârea a 12 cvadrimotoare americane și un scor implicit de peste 40 puncte, ceea ce l-a plasat pe locul patru în clasamentul general, după Cantacuzino, Șerbănescu și Milu. Pe de altă parte, măsura acordării unui punct pentru fiecare motor se justifică pe deplin dacă luăm în considerare că atacul unui „Liberator” (B-24) sau al unei „Flying Fortress” (Fortărețe Zburătoare) (B-17) într-o formație mare de bombardiere americane echivala cu sinuciderea, ceea ce se pare că s-a și întâmplat cu „Asul României” (Alexandru Șerbănescu) în chiar ultima luptă aeriană împotriva bombardierelor americane (18 august 1944) înainte de 23 august 1944.

Pe ansamblu, sistemul românesc de contabilizare a victoriilor aeriene – implicit, și clasamentul Așilor Aviației Române – este cât se poate obiectiv și credibil. În lucrarea de față, am făcut în mod deliberat excepție de la criteriul celor minim cinci aeronave inamice doborâte în cazul Primului Război Mondial, din mai multe motive. În primul rând, criteriul celor minim cinci victorii a apărut mai târziu și, ca și în cazul normelor de drept, nu ar fi fost corect să-l aplicăm retroactiv. În al doilea rând, aviația era încă în pionierat, numărul de avioane era redus (România a intrat în război după Consiliul de Coroană din 14/27 august 1916 cu numai 24 avioane bune de zbor,



și acelea neînarmate și depășite de cele care operau deja pe frontul de vest). În al treilea rând, aeronavele erau neperformante, zborul în sine era o aventură, armamentul rudimentar, sistemele de ochire inexistente, tragerile aeriene se bazau mai mult pe „încercare și eroare” decât pe cunoștințe solide și unghiuri de corecție geometric aplicate.

Nu în ultimul rând, în Primul Război Mondial, cel puțin în prima parte, o victorie aeriană era de cele mai multe ori rezultatul efortului în echipa pilot–observator (devenit prin forța împrejurărilor trăgător), în care primul (pilotul) aducea avionul în situații tactice avantajoase sau îl scotea rapid prin manevre abile dintr-o situație periculoasă, iar al doilea (observatorul/tragător) rezolva problema ochirii și lovirii avionului inamic prin aplicarea mai mult intuitivă a corecțiilor necesare. Ca atare, în cazul Primului Război Mondial, am aplicat de fapt două excepții în cadrul Anexei (Tabelul cu Așii Aviației Române) a lucrării de față: nu am ținut cont de pragul de minim cinci victorii aeriene; am inclus și observatorii (trăgătorii) aeriene în categoria așilor.

Oricum, concluzia noastră este că numărul efectiv de victorii aeriene este un criteriu relativ. De exemplu, un pilot foarte bun de vânatoare, dar mai tânăr sau, din diverse motive, introdus în luptă în a doua parte a celui de-al Doilea Război Mondial, nu avea timpul fizic necesar să se apropie, să egaleze și cu atât mai puțin să depășească un as din capul listei care a prins campania din est de la început. Sau un pilot german care a luptat (și) în Vest, în Bătălia pentru Franța, Bătălia pentru Anglia, în teatrul mediteranean, împotriva unor piloți mai bine antrenați și împotriva unor avioane apropiate ca performanțe de cele germane (Erich Rudorffer, de exemplu) nu avea cum să-l egaleze pe un Hartmann care a doborât 345 de avioane sovietice pe frontul din Est (din totalul de 352, din care numai 7 au fost americane și britanice). Nu se poate face comparație între, pe de-o parte antrenamentul piloților sovietici cu cel al pilotilor occidentali, și pe de alta parte între caracteristicile tehnico-tactice ale avioanelor sovieticilor și cele ale aliaților occidentali. Unele avioane folosite de sovietici la intrarea în război, deși aveau armament de bord, nu aveau sisteme de ochire (se pare că au fost

situații în care acestea erau desenate cu mâna direct pe parbriz de către piloți sau armurieri) și până nu au primit sisteme performante de la aliații occidentali, piloții Axei au avut o superioritate netă în pregătire și în performanțe tehnico-tactice ale aeronavelor și echipamentelor de bord. Împotriva piloților sovietici, asul român clasat pe locul trei în clasamentul general, eroul Brașovului, Ioan Milu, deși acționa de pe poziția dezavantajoasă de coechipier subofițer, a reușit la 6 mai 1943 să doboare trei avioane La-5, iar pe 16 august 1943 a stabilit recordul absolut de cinci avioane sovietice doborâte într-o singură zi!

Un exemplu și mai bun pentru înțelegerea fenomenului antamat mai sus este cel al asului german Gerhard Barkhorn, clasat pe locul 2 cu 300 victorii aeriene, care în Bătălia pentru Franța și în Bătălia pentru Anglia nu a avut nicio victorie aeriană, în schimb a obținut nu mai puțin de 300 de victorii împotriva piloților sovietici.

Ca atare, în opinia noastră, un criteriu mai obiectiv de evaluare a unui pilot de vânatoare, în speță a unui as, ar trebui să includă și raportul, numit prin convenție „z”= numărul de victorii aeriene raportat la numărul de ore de zbor, sau și mai semnificativ, raportul convențional „e” (de la eficiență) – „e” = numărul de victorii aeriene raportat la numărul de lupte aeriene –, pentru a avea o imagine cât mai exactă a eficienței pilotului analizat în luptă. Adică, dacă pilotul „X” doboară 3 avioane în 10 lupte aeriene, obține un coeficient de 0, 3, în timp ce pilotul „Y” doboară 2 avioane în 5 lupte aeriene obține un coeficient de 0, 4. După criteriul consacrat, al numărului total de victorii aeriene, pilotul „X” cu 3 avioane doborâte este superior pilotului „Y” cu numai 2 avioane doborâte, dar în realitate, după criteriul eficienței (raportul număr de victorii / număr de lupte aeriene) situația este inversă, pilotul „Y” fiind mai eficient decât „X”. Un alt posibil criteriu mai obiectiv decât coeficientul „z” enunțat mai sus, ar putea fi coeficientul „b” (convențional, „b” de la bravură)– „b”= raportul număr lupte aeriene / număr misiuni de luptă. Acest coeficient ar oferi o imagine asupra eroismului, bravurii, curajului, ușurinței sau reticenței angajării luptei. Nu este același lucru angajarea luptei cu asumarea oricărui risc (cazul

Șerbănescu, de exemplu) cu angajarea luptei numai în condițiile în care succesul era sigur (cazul Hartmann). După criteriul „e”, Cantacuzino obține un coeficient de 0, 2 (42 avioane distruse în aer, confirmate, în 210 lupte aeriene), iar Șerbănescu apx. 0, 187 (44 avioane distruse în aer confirmate, în 235 lupte aeriene), clasamentul general nefiind afectat. După criteriul „b”, Cantacuzino obține un coeficient de 0, 34 (cu 210 lupte aeriene în 608 misiuni), iar Șerbănescu 0, 39 (cu 235 lupte aeriene în 590 misiuni), clasamentul inversându-se de data aceasta.

Caracterul obiectiv al acestor coeficienți convenționali este demonstrat de realitatea istorică: Șerbănescu risca mai mult, ceea ce l-a și costat viața în ultima încheștare cu aviația americană din 18 august 1944. Numai pentru comparație, Hartmann are un coeficient „e”= 0.426 (352 victorii în 825 lupte aeriene) și un coeficient „b”= 0, 587 (825 lupte aeriene în 1404 misiuni), dar aceste diferențe se explică prin faptul că asul german a obținut majoritatea covârșitoare a victoriilor sale împotriva aviației sovietice net inferioare ca înzestrare, înarmare și pregătire de luptă, în timp ce așii români, pe lângă aviația sovietică, s-au confruntat și cu aviațiile americană, britanică și ulterior germană. După acest criteriu original („e”), asul absolut al tuturor timpurilor, Erich Hartmann (e=0, 426), este surclasat de camaradul său plasat pe locul șase, Erich Rudorffer (e=0, 74! cu 222 victorii în 300 lupte aeriene). Este adevărat că după criteriul „b”, tot Hartman rămâne în frunte cu b=0, 587 față de Rudorffer cu b=0, 3 (300 lupte aeriene în 1000 misiuni), dar trebuie luat în considerare că Rudorffer a luptat pe toate teatrele majore de operații în timp ce Hartmann și-a obținut fabulosul scor aproape exclusiv împotriva rușilor.

Pe de altă parte, cuantificarea matematică a comportamentului ființei umane, determinat de procese mentale raționale și emotive în egală măsură, mai ales în situații limită, nu este în totalitate justă. Din acest motiv și din respect pentru tradiție, lucrarea de față menține clasamentul în baza criteriului clasic (număr total de victorii), pentru că dacă ar aplica criteriile „eficienței” și/sau „bravurii”, clasamentul ar arăta ușor diferit.

#### IV. Observatorii aerieni în Primul Război Mondial

De la început trebuie precizat că termenul de „observator aerian” în acest context este într-o oarecare măsură derutant pentru cititorul neavizat; un „false friend” în limba română. Observator aerian însemna într-adevăr acel operator, ofițer sau subofițer, care, valorificând una din caracteristicile și, în același timp, unul din avantajele fundamentale ale puterii aeriene, anume „perspectiva” – care, împreună cu celelalte caracteristici (viteza, omniprezența, independența față de obiectivele terestre etc), fac din forțele aeriene cea mai importantă categorie de forțe armate moderne –, observa din aer dispozitivul și manevrele inamicului, nota, fotografia și transforma apoi aceste date în informație utilă managerilor confruntării armate la nivel tactic, operativ sau strategic. Foarte repede însă, încă din epoca pionieratului, aviația a evoluat din „ochii armatei” într-o categorie de forțe de sine stătătoare, angajată în propriile ei confruntări armate în aer (aviația de vânătoare) sau în sprijinul forțelor terestre și navale (aviația de bombardament, asalt, cercetare, transport, sanitară, etc).

În prima parte a acestui proces, termenul de „observator aerian” s-a menținut, deși observatorul în speță, pe lângă responsabilitățile inițiale (de cercetare, recunoaștere, observare, fotografiere, navigație aeriană, telegrafie (transmiterea datelor la sol în timp real)) a preluat rapid alte atribuții la bordul aeronavei, din domeniul cinetic (de luptă), dintre care cele mai importante din perspectiva confruntării aeriene sunt cele de „trăgător aerian” (pentru apărarea proprie și atacul aeronavelor și trupelor inamice) și de operator de bombardament (pentru atacul obiectivelor terestre și navale). Ulterior, confruntarea armată devenind din ce în ce mai amplă, aeronavele, mai complexe și specializate, implicit și atribuțiile personalului navigant s-au specializat în piloți, navigatori, operatori radio, mecanici de bord, trăgători de bord, „load master”(i) etc, însă în perioada de referință, pe toată durata Primului Război Mondial, s-a păstrat atât în jargonul profesional cât și în documentele oficiale denumirea de „observator aerian”. Prin prisma principiilor și

condițiilor luptei aeriene explicate succint mai sus, pilotului de vânătoare i-au rămas responsabilitatea manevrării abile, rapide și inteligente a aeronavei, prin aceasta rezolvând condițiile de distanță optimă de tragere și expunere maximă a țintei (racursul / unghiul de prezentare), simultan cu scoaterea aeronavei proprii din pozițiile periculoase, de sub focul inamicului, iar observatorului i-a revenit responsabilitatea utilizării eficiente a armamentului, mai exact îndeplinirea celorlalte două condiții pentru succesul atacului, compensarea vitezei relative și a căderii (trajectoriei) proiectilului prin aplicarea unor unghiuri de corecție adecvate ca valoare și sens. Neîndeplinirea oricăreia din aceste patru condiții, avea ca efect eșecul atacului. Ulterior (în perioada interbelică), armamentul artileristic pe avioanele de vânătoare a fost montat solidar cu axul longitudinal al avionului, au fost dezvoltate aparate de ochire mai complexe clasice (mecanice) și optice, care au permis utilizarea armamentului de către un singur operator, mai exact de către pilotul de vânătoare pe care îl regăsim astfel în Al Doilea Război Mondial în postura de vânător aerian, singur la bordul avionului, independent, față în față cu vânătorul aerian inamic, într-o titanică încheștare cu rezultat unic (un singur supraviețuitor, un metafizic „care pe care”) din care, prin supraviețuiri repetate, se cristalizează și se călește „asul”.

Dar în Primul Război Mondial ne găsim în situația în care o victorie aeriană trebuie împărțită între pilotul care a manevrat abil, rapid și inteligent aeronava în poziții favorabile atacului și „observatorul aerian” (în realitate trăgător, navigator, bombardier etc.) care acționează prompt și eficient armamentul de bord. Atribuirea victoriei numai pilotului sau numai observatorului ar fi o eroare. Nu există exemplu mai bun de lucru în echipă, mergând până la profunzimi simbiotice, decât celula pilot-observator aerian în contextul Primului Război Mondial. Pilotarea inabilă, neadecvată sau tardivă ar fi dus aeronava proprie în colimatorul inamicului și ar fi condamnat la moarte atât pilotul cât și observatorul, indiferent cât de bun ar fi fost acesta din urmă. Iar un observator nepriceput, neexperimentat, fără capacitatea de anticipație a evoluției trajectoriei avionului inamic,

n-ar fi putut nimeri avionul inamic, ar fi zădărnicit eforturile pilotului și l-ar fi obligat la reluarea manevrelor defensiv-ofensive, reducând astfel probabilitatea de succes și mărinđ probabilitatea de a fi doborâți. Fără îndoială, după primele confruntări aeriene care au adus implicit confirmarea (și consacrarea) ca piloți și/sau observatori „buni” (e prematur să vorbim de „ași” în această etapă), direct sau indirect aceștia au început să se „caute” reciproc la constituirea echipajelor, din spirit de competiție, din dorința de succes și nu în ultimul rând din instinct de supraviețuire. Niciun pilot nu vrea un observator slab; niciun observator nu vrea să zboare cu un pilot mediocru. Iar tăria celulei este dată de elementul cel mai slab. În acest caz, ambele elemente trebuiau să fie tari. Un element slab, oricare dintre ele, condamnă întreaga celulă. Selecția era simplă și dură, cu inamicul ca judecător. Mediocrii nu supraviețuiau. Dacă la sol, fie la forțe aeriene, terestre sau navale, mai era loc pentru prestații profesionale mediocre, pentru favoritisme și promovări subiective, în aer asemenea servituți costă, iar prețul se măsoară în vieți de zburători, aeronave distruse, lupte aeriene și implicit bătălii terestre pierdute.

Notă: există și observatori aerieni, nu mai puțin bravi, care și-au îndeplinit atribuțiile specifice de la bordul baloanelor militare. Nici ei nu erau scutiți de atacurile aviației de vânătoare inamice și ca atare trebuiau să fie în măsură să se apere cu arma în mână împotriva acestora (înainte să abandoneze un balon distrus, incendiat, sărind cu parașuta, un mijloc de salvare nesigur la vremea respectivă), dar pledoaria de mai sus este dedicată observatorilor aerieni de la bordul aeronavelor de vânătoare, cercetare sau bombardament.

Imposibilitatea contabilizării exacte a victoriilor aeriene între piloți și observatori în Primul Război Mondial a pus istoricii militari în dificultate. După unele surse, Asul României în prima conflagrație planetară este locotenentul Gheorghe Mihăilescu, cu opt victorii aeriene. După alte surse, ar fi sublocotenentul observator Dumitru Cicerone Bădulescu, cu cinci victorii aeriene. Indiferent de rezultatele investigației corectitudinii surselor și confirmării ierarhiei, rămâne valabilă concluzia că observato-

rii aeriene trebuie incluși în categoria așilor aviației de vânătoare. Au fost luptători de elită, ofițeri și subofițeri deosebit de valoroși. Ei au luptat și au riscat cot la cot cu camarazii lor piloți. De exemplu, asul (observator) sublocotenentul Dumitru Cicerone Bădulescu, un ofițer talentat, devotat, brav, zboară împreună cu piloții Negrescu, Peneș, Ioanin, Cașolteanu, Mihăilescu, De Triquerville. Obține prima victorie aeriană la 7 noiembrie 1916 împreună cu Gheorghe Negrescu împotriva unui avion german pe care îl doboară la Ploiești. A doua victorie, împreună cu Petre Ioanin, la 16 iunie 1917 împotriva unui Hansa Brandenburg C.I. pe care îl doboară la Soveja. A treia victorie, împreună cu Petre Ioanin, împotriva unui balon captiv german pe care îl incendiază și îl doboară la Panciu. Atacul baloanelor captive la momentul respectiv era foarte dificil și riscant întrucât, pe lângă apărarea antiaeriană proprie, acestea erau de regulă apărate în aer de aviația de vânătoare. A patra victorie se produce după o luptă febrilă în celula Bădulescu–De Triquerville, într-un Farman 40, cu Gheorghe Mihăilescu, într-un Nieuport 11, împotriva unui Oeffag C II austro-ungar. Avionul inamic se prăbușește în flăcări în „no man’s land” (între linii) în zona Lepșa–Târgu Secuiesc. Este momentul în care Bădulescu, dând dovadă de mare curaj, umanism și cavalierism, aterizează între linii, salvează observatorul din flăcări, îl urcă în propriul avion, în locul său, iar el se retrage în liniile proprii fugind de sub focul inamicului. A cincea victorie se produce la 8 septembrie 1917, când Bădulescu doboară un avion austro-ungar undeva pe Valea Tazlăului, lângă Solonț. Bădulescu a mai „pus pe fugă” multe avioane inamice, multe din ele avariate și forțate să aterizeze, dar confirmate oficial, potrivit principiilor de verificare deja în vigoare în acea etapă (martori, fotografii ale epavei), au rămas numai aceste cazuri succint prezentate mai sus. Într-una din aceste lupte, în echipaj cu locotenentul Cașolteanu, Bădulescu este rănit la piciorul drept. Bădulescu luptă și în campania din Basarabia cu aceeași bravură și asiduitate, până la epuizare. Munca asiduă, talentul și succesul, ordinele și medaliile acordate, i-au atras inevitabil și invidia unora, ceea ce l-a determinat pe asul (observator) al României

în Războiul de Întregire Națională să părăsească aviația în 1920 în favoarea blindatelor (arma nou înființată). În 1931, revine la aviație la ordinul regelui Carol II, care îi cunoștea bine meritele. Al Doilea Război Mondial îl găsește la fel de conștiincios, energic și activ pe (acum) colonelul Bădulescu, drept pentru care statul comunist îl „recompensează” după război cu o condamnare de doi ani și opt luni de pușcărie și muncă silnică la Canal!

## V. Asul inimilor noastre

Asul absolut al Aviației Române, consacrat în focul celei de-a doua conflagrații mondiale, rămâne căpitanul Alexandru Șerbănescu. Este „Asul României”, asul inimilor noastre, chiar dacă în termeni numerici absoluți, prin victoriile obținute după ce Șerbănescu a căzut la datorie (în ultima bătălie împotriva Aviației Americane din 18 august 1944), cu aplicarea criteriilor modificate funcție de numărul de motoare ale avioanelor doborâte, Constantin Cantacuzino l-a depășit (69 victorii față de 55). Chiar și în aceste condiții, în care Cantacuzino și-a rotunjit scorul până la sfârșitul războiului, Șerbănescu rămâne campion absolut după criteriul avioanelor doborâte în lupte aeriene confirmate (44 Șerbănescu, față de 42 Cantacuzino). Fără a-i diminua sub nicio formă meritele și calitățile, contemporanii recunoșteau în Cantacuzino un campion nobil, detașat, relaxat, care practica aviația ca pe un sport. La polul opus, Șerbănescu era ofițerul absolut, vânător de munte la origine, disciplinat, patriot, identificat simbiotic cu aviația și datorită față de țară, angajat pe viață și pe moarte cu dușmanul căruia nu i-ar fi lăsat țara nici dacă ar fi rămas singur în fața inamicului. În fotografiile de epocă vedem într-adevăr un Cantacuzino relaxat, cu mânecile cămășii suflecate chiar și în fața unor ofițeri superiori, și un Șerbănescu în veston, încheiat până la ultimul nasture.

Ofițer de carieră, disciplinat deși temperament vulcanic, dur (nu ezita în fața pericolului) și sentimental în același timp (îndrăgostit (?) de „mademoiselle” Garnier, cânta la vioară și fredona uneori „Frumoasa mea cu ochii verzi”), principial, patriot până la sacrificiul suprem, AS-ul inimilor noastre

și-a construit și trăit viața după un principiu nobil, suprem, adoptat de la scriitorul francez Luis Cambron, pe care l-a respectat până în ultima clipă: „Chiar dacă rămân singur în fața dușmanului, nu voi lăsa Țara la cheremul acestuia!”.

În 18 august 1944, Grupul 9 Vânătoare, comandat de Șerbănescu, a decolat de pe aerodromul Buzău pentru a intercepta formația masivă de bombardiere americane ce se îndrepta spre Ploiești (peste 350 aeronave de bombardament și vânătoare). Atacul unei formații de asemenea proporții de bombardiere americane, deosebit de puternic apărută antiaerian cu mijloace proprii și prin nelipsita escortă de vânătoare, era un act de sinucidere pentru puținii piloți de vânătoare care mai rămăseseră apti de luptă la acel moment (13 piloți în tot Grupul 9 Vânătoare). Cu o zi înainte, pe 17 august, comandantul Corpului 3 Aerian, generalul Gheorghe Vasiliu, un nezburaător, un intrus nepotrivit pentru demnitățile în care fusese promovată politic anterior de Carol II, îi reproșea marelui as lipsa de eficiență și de bravură a piloților din subordinea sa în atacul formațiilor de bombardiere aliate, în condițiile în care aceștia căzuseră unul câte unul în luptă, cu mâinile încleștate pe comenzile avioanelor lor. Era prea mult pentru orgoliul marelui patriot, pentru luptătorul care la Stalingrad, rănit, aterizat forțat în liniile proprii (în sectorul Diviziei 24), aleargă la unitatea sa, strigă din mers „dați-mi un avion pentru că mai avem de luptat”, sare în primul avion și se reîntoarce în focul luptei. Tot la Stalingrad, după lupte crâncene în aer, Șerbănescu a organizat evacuarea de pe aerodromul Karpovka sub asaltul tancurilor rusești; noaptea, pe un ger cumplit, au demontat scaunele și stațiile radio ca să facă loc pentru tehnicieni, să mai salveze ce se mai putea salva, și au decolat literalmente sub focul tancurilor rusești.

Din relatările supraviețuitorilor, ultima imagine din aer, epică, apocaliptică, a fost aceea a aerodromului plin de explozii și incendii, înconjurat de tancuri, cu locotenentul Apostolescu în cămașă albă, cu sabia scoasă, comandând focul artileriei antiaeriene împotriva tancurilor, să le mai întârzie puțin, cât să poată decola avioanele. Acestor eroi, neavenitul comandant al Corpului 3 Aerian care a făcut războiul

din biroul său luxos între petreceri și serate dansante, le reproșea lipsa de bravură și eficiență. Ca umilinta să fie completă, aceste reproșuri au fost făcute în prezența generalului german Gerstenberg, șeful Aviației Germane din România.

Ulterior, un alt comandant, care cunoștea însă situația, i-a ordonat lui Șerbănescu să decoleze când sunt alarmați, dar să nu angajeze inamicul în condițiile unui asemenea raport de forțe dezastruos de defavorabil pentru partea română, și să protejeze oamenii și avioanele. În aceste condiții, înaintea decolării din 18 august, Șerbănescu a prezentat oamenilor ordinul de a nu angaja inamicul, dar le-a precizat că el personal nu va respecta respectivul ordin și a constituit formația pe bază de voluntari. S-au oferit imediat 12 piloți. În ultima clipă se prezintă și Cantacuzino, al 13-lea, aceștia fiind de fapt toți care mai rămăseseră apti de luptă din Grupul 9 Vânătoare. Șerbănescu era superstițios. Îi propune lui Cantacuzino să nu decoleze, însă acesta insistă și în consecință decolează toți 13.

Formația urcă spre Brașov la peste 7000 m, în căutarea inamicului. Unul din piloți (Bendaș) se întoarce acuzând defecțiune a instalației de alimentare cu oxigen. La descoperirea inamicului, Șerbănescu, în formație strânsă cu Dobran și Dârjan, atacă furios o formație de patru P-51 Mustang. Deși erau oricum în superioritate, în ajutorul celor patru Mustang-uri atacate de cei trei ași români, vin încă 16 avioane. Raportul de forțe este distrugător de dezavantajos pentru aviatorii români, dar Șerbănescu nu ezită. În acest moment sunt chemați prin radio să intervină la Mizil, unde aviația inamică ataca aerodromul și avioanele la sol. Șerbănescu transmite că nu poate „fiind angajat în luptă aeriană cu Mustang-urile”. Conform mărturiei lui Dobran, în acest picaj asupra formației inamice, Șerbănescu s-a distanțat considerabil de coechipieri. Dobran mai are însă timp să vadă un Mustang „cu botul roșu” cum îl ataca pe Șerbănescu și îl avertizează prin radio „Virați, domnule căpitan!”. Prea târziu însă. Din aripa stângă a Messerschmitt-ului G-109 cu nr. 1 (avionul lui Șerbănescu) se vede dâra de fum, avionul răstoarnă pe stânga și intră într-un picaj vertical. Alți martori opinează că Șerbănescu nu a auzit

avertizarea datorită unei defecțiuni a stației radio, însă această opinie este contrazisă de aceiași martori care susțin că l-ar fi auzit totuși pe Șerbănescu spunând „... sunt lovit, mă duc în jos...”.

Greu de decelat adevărul la atâta timp după evenimente, pe baza memoriei puținilor supraviețuitori ai acelei încleștări infernale după ce timp de o jumătate de secol au fost forțați să se autocenzureze. În opinia lui Dobran, martor ocular al evenimentului în speță, „Șerbănescu a căzut pentru că a avut prea mare încredere în Grupul lui. Bănuia că toți ceilalți îl urmează.” Cert este că Șerbănescu nu a ezitat. A acționat până în ultima clipă conform crezului său: „Chiar dacă rămân singur în fața dușmanului, nu voi lăsa țara la cheremul acestuia!”. Nu vom ști niciodată dacă Șerbănescu a auzit sau nu avertizarea coechipierului, însă nu mai avem nevoie de cercetări și confirmări. Știm. Alexandru Șerbănescu, Asul inimilor noastre, ar fi atacat oricum! România a pierdut în acea clipă o stea. Ne consolăm cu ideea că a murit frumos, ca un erou legendar, și mai ales, a scăpat de infernul umilințelor la care inevitabil l-ar fi supus autoritățile comuniste.

Întrucât a luptat numai împotriva Uniunii Sovietice, Statelor Unite ale Americii și Marii Britanii, altfel spus, întrucât nu a luptat nicio zi împreună cu Uniunea Sovietică după 23 august 1944, autoritățile comuniste române l-au uitat complet pe Șerbănescu, la fel ca pe toți eroii căzuți în lupta împotriva Uniunii Sovietice, astfel încât aceștia sunt necunoscuți generațiilor de după război. Pentru autoritățile comuniste române, cei căzuți în lupta împotriva Uniunii Sovietice nu au existat, iar cei care au supraviețuit au fost epurați, marginalizați, umiliți, încarcerați, torturați, iar unora exterminați.

„Alte țări, națiuni, aviații și istorici nu obosesc în a-și elogia, pomeni și explica eroii aviatori ai războiului ultim, în a-i onora în fel și chip. Iar noi nu le putem publica nici jurnalele ori memoriile ... Ești liber astăzi, căpitane Șerbănescu, poți să pășești pe străzile Bucureștiului și ale țării, dar ești un necunoscut. Este foarte târziu să te mai prezentăm, și nu prea mai avem cui. Te-au ținut prea mult timp ascuns. Uite că o facem totuși, cine știe...”. (Cornel Marandiuc, în revista „Orizontul Aviativ”).

## VI. Să nu-i uităm pe coechipierii adjutanți (subofițeri)

Celula de avioane, ca „formație tactică de bază a aviației de vânătoare”, s-a cristalizat în al Doilea Război Mondial, însă își are rădăcinile în pionieratul aviației de vânătoare. De la început s-a simțit nevoia „protecției” avioanelor de recunoaștere, cercetare, observare, bombardament, împotriva avioanelor de vânătoare inamice. Ca atare, zborul în formație a devenit a doua natură a pilotului de vânătoare. Când formațiile de bombardament au devenit mai mari, escorta de vânătoare s-a mărit corespunzător, de la unu-două avioane (o celulă) la câteva patrulare sau chiar mai mult. Ulterior formațiile de lovire au crescut și s-au diversificat prin distribuirea responsabilităților pe așa-numitele „grupe cu destinație tactică” (grupa de cercetare aeriană și terestră/navală în față, posibil și cu misiune de identificare și marcarea obiectiv, o grupare mai mare (principală) de lovire, grupa de acoperire aeriană/vânătoare, grupa pentru manevre de înșelare, grupa de război electronic, grupa de cercetare/evaluare a efectelor loviturii, etc.) ajungând la grupările de operații aeriene complexe (Composite Air Operations – COMAO) de astăzi.

Din perspectiva strictă a aviației de vânătoare, celula de avioane a rămas la fel de viabilă astăzi ca și acum 70 de ani. S-au încercat și formule mixte, de trei avioane, de patru avioane (patrula, care de fapt este compusă din două celule), de cinci avioane. Pot fi ușor conduse din aer formații mari de avioane de bombardament, cu misiune precisă de la decolare, la adunarea formației, zborul pe traiect, manevra/atacul la obiectiv, și revenirea la bază, dar este extrem de dificil de condus din aer patru avioane de vânătoare de exemplu, care se pot regăsi în orice moment angajate individual de aviația de vânătoare inamică. Se pot pregăti de la sol manevre standard, procedee și metode de atac, o distribuție (de principiu) a responsabilităților, dar în ultimă instanță, când se ajunge la lupta aeriană individuală, „dogfight”-ul clasic, nu rămân decât abilitatea și flerul fiecărui pilot în parte contra inamicului cu care se confruntă. De aceea, celula a rămas și probabil va rămâne încă mult timp „formația tactică de bază” a aviației de vânătoare, prin care doi piloți de vânătoare, „cap

(de formație) și coechipier”, zboară împreună într-un dispozitiv adaptat misiunii, se sprijină reciproc cu informații, cu manevre ofensive, defensive, de înșelare și, nu în ultimul rând, cu foc. Au fost și situații când unul din membrii celulei s-a salvat prin parașutare, mai nou prin catapultare, și a fost protejat cu foc din aer de coechipierul rămas apt de luptă, împotriva inamicului aerian și terestru, ținut astfel la distanță până la sosirea echipelor de căutare-salvare prin luptă.

Deși este vorba de numai două avioane, celula se poate organiza într-o varietate de dispozitive de zbor, funcție de particularitățile misiunii, condițiile meteo, înălțimea de zbor, comportamentul estimat al inamicului, etc. Dar esența celulei constă în sprijinul reciproc între cei doi piloți. De aceea, piloții dintr-o celulă trebuie să se cunoască foarte bine, să aibă încredere unul în altul, să se antreneze împreună așa cum vor lupta împreună, să-și anticipeze reciproc reacțiile și manevrele, să se protejeze reciproc, efectiv să se integreze într-un sistem bi-element dar coeziv, consonant, unitar, care să funcționeze ca un mecanism foarte bine reglat.

„Coechipierul are grijă de cap așa cum capul are grijă de coechipier!” postulează, neacademic dar cu valoare izvorâtă din experiența de luptă, unul din principiile de acțiune în luptă ale piloților de vânătoare. Capul formației asigură navigația, inclusiv calculul tehnic de navigație (managementul combustibilului), asigură emisfera din față, asigură celulei o situație tactică avantajoasă, inițiază atacul, coordonează acțiunile coechipierului, în tot ceea ce face are în vedere că în spatele lui există un camarad de a cărui viață este răspunzător.

Coechipierul asigură la rândul lui emisfera din spate, îl avertizează, îl sprijină cu foc și îl apără pe capul de formație, atacă la rândul lui avioanele inamice împreună cu capul de formație sau individual. În plus, coechipierul trebuie să fie în măsură să preia în orice moment comanda celulei, dacă situația așa impune. Chiar dacă înscrie multiple victorii aeriene într-o misiune, pilotului de vânătoare cap de formație care își pierde în luptă coechipierul, nimic nu-i compensează durerea pierderii acestuia. Nici coechipierul nu se simte mai bine dacă se întoarce

la aterizare, victorios sau nu, dar fără capul său de formație. În timp, legătura dintre cap de formație și coechipier atinge valențe mult peste dimensiunea normală a relațiilor interumane.

Așii cu adevărat mari, nu neapărat prin numărul mare de victorii aeriene, aveau și meritul că nu-și pierdeau în luptă coechipierii. Un as cu adevărat valoros, între o victorie aeriană sigură, dar care îi periclitează coechipierul, și una incertă dar care nu expune excesiv coechipierul, alege a doua variantă sau renunță la atac. Hartmann făcea un titlu de glorie din faptul că deși a înregistrat cel mai mare număr de victorii aeriene din istorie (352), „nu a pierdut niciun coechipier” ! Într-adevăr, o performanță cel puțin la fel de valoroasă ca recordul absolut de victorii aeriene înregistrat de acest mare pilot de vânătoare.

De regulă, într-o situație de luptă, avioanele unei celule zboară ușor distanțate, lateral și longitudinal, cu o subplasare de siguranță (cu excepția zborului razant, unde siguranța impune o supraplasare a coechipierului) pentru ca atenția coechipierului să nu fie excesiv consumată de proximitatea capului și riscului implicit de coliziune (dispozitivele foarte strânse se adoptă numai pentru show-uri aeriene, pentru impresia publicului) ci să poată explora vizual (mai nou și electronic) cât mai eficient spațiul aerian, să-și acopere reciproc „unghiurile moarte”, zonele de risc, etc.

În al Doilea Război Mondial, înainte ca aviația să fie atât de intens tehnicizată, electronizată, coechipierului îi revenea implicit și asigurarea împotriva atacurilor din spate (cele mai frecvente), altfel spus el era cel mai expus pentru că dacă el asigura spatele capului de formație, în spatele lui nu mai era nimeni care să îl asigure. Ca să poată ataca capul de formație, inamicul trebuia să elimine mai întâi coechipierul care îi asigura spatele acestuia și care l-ar fi atacat la rândul său.

Coechipierii riscau deci mai mult, aveau șanse mai mici de supraviețuire și de mărire a palmaresului personal de victorii aeriene, deși nu erau cu nimic mai prejos, cel puțin în faza inițială, decât camarazii lor care zburau capi de formație. În timp, pe măsura consacrării și „celebrizării” așilor, aceștia zburau preponderent cap de formație, în timp ce „anonimii”

coechipieri își asumau aproape permanent rolul de „scutieri” ai cavalerului din față.

Este inutil să menționăm că într-o Românie a elitelor, cu piloți atât ofițeri cât și subofițeri, inevitabil acestora din urmă le revenea mai frecvent (ca să nu spunem permanent) rolul de coechipier decât de cap de formație. Tocmai de aceea se cuvine să elogiem această categorie de piloți de vânătoare, subofițeri, adjutanți de regulă, care și-au asumat rolul de scutieri, cu modestie, onoare și credință, au dat dovadă de bravură, curaj și talent în aceeași măsură ca și capii lor de formații. Așa se explică prezența spre vârful clasamentului așilor români a adjutanților/subofițerilor Ioan Milu (52 victorii aeriene), Chirvăsuță (31 victorii), Maga (29 victorii), Mucenica (27 victorii), Lungulescu (24 victorii; căzut în luptă pe 24 iunie 1944), Ilie (22 victorii), Zăbavă (18 victorii; căzut în luptă), Rădulescu (18 victorii), Vinca (17 victorii; căzut în luptă pe 12 martie 1944), Dârjan (17 victorii; căzut în luptă pe 25 februarie 1945, ultimul as român doborât în luptă), Nicola (16 victorii), Mihordea, Dumitrescu, Țifrea, Fulga (cu câte 15 victorii fiecare) etc.

### VII. Aviație, Romantism, Cavalerism, Onoare și Respect

„Fără un pic de poezie, fără un grăunte de nebulie, avionul cel mai bine calculat e un lucru mort: motorul merge, elicea se învârtește, comenzile funcționează, avionul însă nu se ridică. Logica se plimbă pe pamânt. Ea nu are aripi.”

Grigore Gafencu

Zborul îl apropie pe om de divinitate. Metaforic, furtul tainei zborului nu se poate compara decât, eventual, cu furtul focului de către legendarul Prometeu, pentru care acesta a fost pedepsit de zei, ținut în lanțuri (aparent) undeva în munții Caucaz, în timp ce un vultur îi ciugulea inima smulgându-i viața picătură cu picătură. Ca și pentru darul divin al focului, Omul a trebuit să plătească prin perioade picurări de sânge pentru darul, nu mai puțin divin, al zborului. Înălțimile au fost cucerite pas cu pas, omul aflându-se la început în competiție cu natura, cu el însuși, cu limitele sale fizice și psihice de ființă „terestră” bipedă, translatată brusc prin

puterea creativă a spiritului său într-un mediu tri-dimensional pentru care nu era adaptat. Zborul este înainte de toate o expresie a unui echilibru extrem de fin și fragil între forțe opuse. Portanța, tracțiunea, rezistența opusă de fluid la „înaintarea” unui obiect, echilibrul, care mențin o aeronavă în zbor sunt creații tehnice artificiale, temporare și efemere ale omului, în timp ce gravitația este permanentă, universală, imuabilă. Este suficient ca un factor perturbator natural sau artificial să strice acest echilibru, iar gravitația face restul.

În pionierat, aviatorii se considerau o castă aparte, privilegiată, unică și unitară, indiferent de națiunea căreia aparțineau, indiferent de limba pe care o vorbeau. Era omul (american, german, român, francez, rus, etc) în lupta pentru cucerirea văzduhului. Toți nutreau același ideal suprem, zborul, și se considerau nobili cavaleri ai aerului. Dar aviația a avut un pionierat scurt. Primul Război Mondial a exponențializat progresul tehnic dar a adus „cavalerii aerului” în tabere adverse, unii împotriva altora. „Primul care a desenat o cocardă pe un avion a fost un nebun” spunea asul (și scriitorul) francez Pierre Clostermann. A rupt nobila castă, a rupt nobila luptă a Omului pentru cucerirea văzduhului, înlocuind-o cu triviala și atavica luptă a oamenilor împotriva oamenilor.

Dar conștiința de castă nu s-a stins. Așa se explică unele, nu puține, superbe acte de cavalerism, onoare și respect reciproc între inamicii din aer, altfel de neînțelese pentru ne-zburători. Prin astfel de acte „... ei ne amintesc de zilele legendare ale cavalerilor medievali, nu numai prin îndrăzneala și faptele lor, dar și prin caracterul nobil al spiritului lor de zburători...”.

Cavalerul de odinioară, după ce își doboră adversarul de pe cal în epice turniruri, nu îl mai lovea în continuare ci îl saluta cu respect și onoare. La fel și cavalerul aerului, odată scos din luptă adversarul, nu mai trăgea asupra avionului ce cădea necontrolat spre pamânt, eventual în flăcări, sau în parașuta ce-l scotea din ghearele morții pe cel care cu o clipă mai înainte fusese adversar. Dimpotrivă, cu respect și onoare îl saluta pe cel învins și nu de puține ori, dacă acesta ajungea pe pamânt rănit și/sau captu-



rat, se interesa de soarta lui și încerca să-l protejeze. În Primul Război Mondial, mai ales în prima parte, spiritul cavaleristic mergea pâna la a da inamicului șansa să se retragă din luptă în momentul în care își termina muniția sau i se bloca mitraliera.

Evident acest cavalerism exagerat nu avea cum să dureze în condițiile în care confrunatarea evolua rapid spre război total. Totuși cavalerismul și respectul reciproc în aviație au continuat sub diverse forme. Iar exemplele nu sunt puține. Pe 5 ianuarie 1916, Böelcke a doborât un avion britanic cu două locuri. Echipajul britanic, format din locotenentii William Somervill și Jeffrey Formilli, a supraviețuit. Böelcke a avut grijă de ei în timpul spitalizării și chiar a trimis o scrisoare familiei lui Formilli, ceea ce i-a adus și renumele de „Gentleman Pilot”. La înmormântarea asului german, după catastrofa din 28 octombrie 1916, Aviația Britanică/Corpul Aerian Regal (Royal Flying Corps) a lansat din avion în cimitirul de la Cambrai, de lângă aerodromul de unde a decolat ultima dată asul german, o coroană de flori cu inscripția ”În memoria căpitanului Böelcke, un adversar brav și un adevărat cavaler”.

Pe 9 august 1917, echipajul mixt româno-francez, pilot sergentul De Triquerville, cu sublocotenentul Dumitru Cicerone Bădulescu ca observator și trăgător (cel care avea să devină as al României) la bordul unui Farman 40, protejați de locotenentul Gheorghe Mihăilescu, un alt as (dacă nu chiar Asul) al României în Primul Război Mondial, la bordul unui Nieuport 11, la întoarcerea dintr-o misiune de recunoaștere în zona Târgului Secuiesc, sunt atacați de un avion inamic Oeffag C.II. Aviatorii români angajează lupta și reușesc să doboare avionul inamic. Bădulescu urmărește prin binoclu evoluția avionului doborât și observă că echipajul acestuia, după aterizarea forțată în „no man’s land”, între liniile românești și cele ale inamicului, se luptă să iasă din avionul cuprins de flăcări. Bădulescu cere pilotului său să aterizeze cât mai aproape de avionul căzut, îl scoate pe observatorul inamic din flăcări, îl urcă în avionul propriu în locul lui, și după decolarea avionului el aleargă pe pamânt și reușește să treacă în liniile proprii. A treia zi, un avion inamic survolează orașul Onești, unde se afla comanda-

mentul Escadrilei F.6, și lestează un mesaj în limba franceză: „Aviatorilor români. Domnilor! În ziua de 9 august 1917, unul dintre avioanele noastre a fost lovit în luptă aeriană aproape de Cota 408, la sud de Grozești. După două zile de căutări, am găsit aparatul distrus de flăcări și corpul neînsuflețit al pilotului, soldatul fruntaș August Rabel, dar nici urmă de ofițerul observator, locotenentul Francisc Xavier Schlarbaum. Așadar avem onoarea și rugămintea de a vă cere cu profund respect să ne informați dacă sus-numitul ofițer, camaradul nostru, este prizonier și unde se găsește în prezent. Vă rugăm să aveți amabilitatea să-i înmânați o scrisoare din partea familiei. Vă rugăm să-l îngrijiți dacă este rănit, cu cea mai mare atenție. Cu mulțumirile noastre anticipate, vă rugăm domnilor să primiți înaltele noastre considerații. O companie de Aviație Austro-Ungară”.

Timp de o săptămână artileria antiaeriană germană și austro-ungară nu au tras niciun foc în zona respectivă. Așteptau răspunsul. Sublocotenentul Bădulescu a lestat la rândul său un mesaj de răspuns la Târgu Secuiesc, în care confirma că locotenentul Schlarbaum se afla sub îngrijirea medicilor români de la spitalul din Iași, picioarele i-au fost salvate de la amputare, se afla în stare bună și a adăugat o scrisoare din partea acestuia. Aviatorii inamici au răspuns lansând un pachet cu șampanie, ciocolată și haine pentru camaradul lor. După ce le primește, locotenentul Schlarbaum trimite „vitejilor aviatori de la Onești” la rândul său o scrisoare din care cităm: „... îmi exprim totalul meu respect și admirația mea profundă pentru tot ceea ce ați făcut pentru mine, salvându-mi viața și primejduind-o pe a voastră. Îmi exprim aceeași admirație pentru lupta dusă, pentru atacul deosebit de dur și tăios executat asupra avionului nostru. În aer, în elementul nostru, suntem inamici, pe pamânt ați dovedit a fi oameni adevărați, camarazi și buni creștini.”

Orice comentariu ar fi de prisos!

Observăm totuși din scrisoarea locotenentului Schlarbaum respectul și admirația pentru calitățile de luptători și pentru lupta aeriană în sine. Aceeași admirație, deși altfel exprimată, într-un context și dintr-un spirit aparent de neînțeles pentru cei din af-

ara castei, transpare și din exclamația lui Egon Nasta care, la aterizarea după o febrilă luptă aeriană în care a doborât un avion german (căzut la Răcoasa, lângă Focșani) împreună cu Ion Muntenescu (la rândul său lovit mortal), informat fiind de mecanicul său francez: „Muntenescu est tombé!”, îi răspunde: „Oui. Mais quelle magnifique combat!”

Grigore Gafencu, as al Aviației Române în Primul Război Mondial, ulterior ministru și diplomat, a surprins neasemuit de bine dramatismul dar și frumusețea luptei aeriene în lucrarea sa *Aviația Romantică*: „Lupta are frumuseți neînchipuite – clipe de exaltare și de fericire ... Nu este însă nimic mai chinuitor și mai jalnic, decât la sfârșitul unei bătălii, când lupta încetează, clipa în care se numără morții și dezamăgirile.”

Tendențe ale acestui cavalerism și respect reciproc între aviatori se propagă până în al Doilea Război Mondial. Este celebru cazul lui Douglas Bader, pilot de vânătoare și as britanic cu 22 victorii aeriene, al doilea pilot (după românul Gheorghe Bănciulescu) care a zburat cu proteze la ambele picioare după o prăbușire dintr-un zbor acrobatic în 1931, și care sare cu parașuta și este capturat de germani în 1941. Protezele însă i-au rămas blocate în avion când a sărit cu parașuta.

Cu acordul tacit al conducerii aviației germane (Hermann Goering, comandantul Luftwaffe, și Adolf Galland, comandantul aviației de vânătoare germane din noiembrie 1941), britanicii planifică așa-numita „The Leg Operation”, prin care lansează la 19 august 1941 un set nou de proteze pentru Bader în timpul bombardamentului stației electrice de la Gosnay, lângă Bethune, după ce, profitând de lipsa de reacție a aviației germane, au bombardat în prealabil baza aeriană Luftwaffe de la Saint-Omer, spre dezamăgirea germanilor. Bader își recapătă astfel mobilitatea, are și câteva tentative de evadare dar rămâne prizonier până în 1945, tratat însă permanent cu respect de către germani. Aviatorii au fost prieteni înainte de război, loiali țărilor lor s-au lup-

tat pe viață și pe moarte atunci când decizii politice majore i-au adus în postura de adversari, dar s-au respectat reciproc atunci când îndoctrinarea politică ideologică, fanatică nu a alterat aceste valori fundamentale umane (demnitatea, umanismul, onoarea, respectul reciproc), iar atunci când au supraviețuit războiului, au devenit sau re-devenit prieteni. Asul american Barrie S. Davies, doborât deasupra României de asul român Ion Dobran (15 victorii aeriene), comparând date, ore și locuri cu ajutorul Internetului, îl identifică pe cel care l-a doborât în 1944, vine la București în februarie 2009, îl întâlnește și îi mulțumește asului român pentru că după ce a fost neutralizat în lupta aeriană, acesta nu a mai tras în el în timp ce cobora spre pământ în avionul avariat încercând să se salveze. Iar între cei doi ex-comandanți, se înfiripă o relație, poate tardivă dar nu mai puțin nobilă, de prietenie și respect reciproc.

Astfel de exemple de cavalerism, onoare, respect reciproc sunt multiple. Fără îndoială, această noblețe umană s-a materializat și în cazul camarazilor de la forțele terestre și navale. Zborul însă l-a înnobilit pe om, l-a ridicat deasupra condiției lui, a sublimat valorile umane. Din nou, prin cuvintele lui Gafencu, „Deprinderea aerului te înzestrează cu un simț cu totul nou al valorilor”.

O reflectare, aparent distantă dar în același spirit, se regăsește în normele de drept internațional umanitar prin care se interzice atacul aviatorilor care încearcă să se salveze cu parașuta dintr-o aeronavă avariata, ne-controlabilă. Prevederea nu se aplică însă în cazul trupelor care folosesc parașuta ca mijloc de inserție în teatru de operații pentru acțiuni de luptă. Ca atare, pentru a se putea face distincția, parașutele de salvare trebuie să fie albe. Nicio normă de drept însă nu are valoare în absența unei forțe care să garanteze implementarea ei. În cazul confruntării dintre cavalerii aerului, forța vine din interior, din noblețea spiritului de cavalier conștient că aparține unei caste privilegiate.

## CLASAMENTUL AȘILOR AVIAȚIEI ROMÂNE

Nr. crt.	Grad	Nume și prenume	Nr. av. doborâte în luptă aeriană	Observații
<b>PRIMUL RĂZBOI MONDIAL</b>				
1	Lt.	MIHĂILESCU GHEORGHE	8	
2	Sl.	BĂDULESCU DUMITRU CICERONE	5	condamnat politic după 1945
3	Sg.	MĂNESCU T. NICOLAE	5	
4	Sl.	POPESCU MARIN	5	
5	Lt.	IOANIN PETRE	4	
6	Sl.	NASTA EGON	4	
7	Adj.	BUCUR STAN	3	
8	Cpt.	CRAIU VASILE	3	
9	Cpt.	GAFENCU GRIGORE	3	
10	Plt.	GEORGESCU IOAN	3	
11	Lt.	CHOLET PANAIT	2	
12	Sl.	CRĂSNARU DUMITRU	2	
13	Lt.	DARIAN DUMITRU	2	
14	Sl.	DRĂGUȘANU MARCEL	2	
15	Sl.	GHEORGHIU ERMIL	2	
16	Lt.	GONTA CONSTANTIN	2	
17	Plt.	ILIESCU ȘTEFAN	2	
18	Lt.	IOANID IOAN RALEA	2	
19	Plt.	MUNTENESCU ION	2	
20	Plt.maj.	PAUCHERT CAROL	2	
21	Plt.	PÂRVULESCU CONSTANTIN	2	
22	Lt.	ALEXĂNDREANU VASILE	1	
23	Sl.	BARZON ION	1	
24	Plt.	CICEI NICOLAE	1	
25	Lt.	CONSTANTINESCU AUREL	1	
26	Sl.	DRAGOMIRESCU ION	1	
27	Lt.	DROSU NICOLAE	1	
28	Sl.	DUMITRESCU IOAN	1	
29	Sl.	GHEORGHIU GHEORGHE	1	
30	Lt.	GRECU NISTOR	1	
31	Plt.	GRUIA IOAN	1	
32	Lt.	HURMUZESCU MIHAIL	1	
33	Plt.	ILIESCU NAE	1	
34	Plt.	MAGÂLEA PAUL	1	
35	Plt.	NAIDINESCU DUMITRU	1	
36	Lt.	RĂCĂȘANU IOSIF	1	
37	Plt.	SAVA (CÂMPINEANU) IOAN	1	
38	Cpt.	SĂNĂTESCU ȘTEFAN	1	
39	Lt.	SFETESCU DUMITRU	1	

40	Plt.	ȘIȘU (SISU) ANDREI	1
41	Slt.	STĂLPEANU GHEORGHE	1
42	Plt.maj.	TĂNASE NICOLAE	1
43	Sg.	TEODORESCU DUMITRU	1
44	Slt.	VASILESCU ALEXANDRU	1
45	Lt.	VINȚU MIHAI	1
46	Lt.	VLAD IOAN	1
47	Slt.	MOGÂLDEA PAUL	1
48	Slt.	OLĂNESCU CICERONE	1
49	Cpt. ing	NEGRESCU GHEORGHE	1

**AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL**

Nr. crt.	Grad	Nume și prenume	Nr. avioane doborâte în luptă aeriană	Nr. total victorii aeriene	Observații
1	Cpt.rez.av.	CANTACUZINO CONSTANTIN	42+1	69	refugiat Spania în '46
2	Cpt.av.	ȘERBĂNESCU ALEXANDRU	44	55	căzut în luptă
3	Of.ech. cl.III av.	MILU IOAN	33	52	trecut în rezervă în '52
4	Cpt.av.	VIZANTY DAN VALENTIN	15+1	43+	deținut politic '61-63 salvat de francezi
5	Lt.av.	ROSARIU CONSTANTIN	14	33	
6	Adj. av.	CHIRVĂSUȚĂ CRISTEA	18	31	
7	Of.ech.cl.III av.	MAGA IOAN	15	29	trecut în rezervă în '52
8	Adj.maj.av.	MUCENICA IOAN	21+1	27	trecut în rezervă în '52
9	Lt.av.	GAVRILIU VASILE	14	27	trecut în rezervă în '52, re-activat în '53 trecut în rezervă în '58
10	Lt.av.	GRECEANU TEODOR	18	24+	trecut în rezervă în '47 deținut politic '49 -'64
11	Adj.rez.av	LUNGULESCU CONSTANTIN	17+1	24+	căzut în luptă
12	Lt. rez. av.	DI CESARE IOAN	16	23+	trecut în rezervă în '45 deținut politic '48 -'49 (închis la Văcărești și Pitești) fără proces
13	Adj.maj.av.	ILIE DUMITRU	9	22	refugiat în SUA în '47
14	Adj. rez. av.	MĂLĂCESCU IOAN	16	21+	
15	Cpt.av.	POPESCU-CIOCĂNEL GHEORGHE	13	19	căzut în luptă
16	Cpt.av.	SCURTU DAN	9	19+	trecut în rezervă
17	Adj.av.	ZĂBAVĂ TEODOR	10+1	18+	căzut în luptă
18	Adj.șef av.	RĂDULESCU ANDREI	10	18	rănit grav pe 26 iulie '44; ulterior nu a mai zburat.
19	Adj. stag. rez. av.	VINCA TIBERIU	12+1	17+	căzut în luptă
20	Adj. stag.av.	DÂRJAN TRAIAN	11	17+	căzut în luptă
21	Slt.av	BULAT MIHAI	4+5	17	
22	Adj. rez. av.	NICOLA IOAN	6+4	16	
23	Lt.av.	DOBRAN ION	9	15	deținut politic

24 Adj.maj. av.	MIHORDEA MIHAI	9	15	
25 Adj.maj. av.	DUMITRESCU ȘTEFAN	6	15	trecut în rezervă în '45
26 Adj.av.	ȚIFREA AUREL	4	15	
27 Cpt.av.	STĂNICĂ GHEORGHE	3	15	căzut în luptă
28 Adj.maj. av.	FULGA EUGEN	3+6	15	
29 Utlz.	STENGL ERNST	11	14+	Luftwaffe – ofițer de legătură
30 Adj.stag. av.	CAMENCIANU EVGHENIE	7	14+	căzut în luptă
31 Adj.av.	POPESCU CONSTANTIN	7	14+	
32 Adj.av.	COJOCARU PETRE	3+1	14	
33 Adj. stag.av.	CHERA DUMITRU	4+1	13	trecut în rezervă în '58
34 Adj.stag.rez.av.	MORARU IOSIF	7	13+	
35 Cpt. av.	MICU IOAN	7+1	13	trecut în rezervă în '47
36 Lt.av.	DUMITRESCU MIRCEA	6+2	13	
37 Cpt.av.	AGARICI HORIA	6	13	trecut în rezervă în '55 deținut politic- retrogradat soldat
38 Cpt.av.	TOMA LUCIAN	7	13+	căzut în luptă
39 Lt.av.	DUȘESCU HARITON	9	12	trecut în rezervă în '46
40 Adj.av.	ȚUȚUIANU GHEORGHE	8	12+	
41 Lt.av.	GALEA ION	5	12+	
42 Slt. av.	CRISTEA GHEORGHE	3+1	12	căzut în luptă
43 Lt. av.	BĂRLĂDEANU IOAN	2+1	12	căzut în luptă
44 Lt. rez. av.	POLIZU NICOLAE	10	11	căzut în luptă
45 Adj. stag. rez. av.	GRECEANU ȘTEFAN	7	11	
46 Adj. maj. av	PANAITE IOAN	8	11	căzut în luptă
47 Adj. av.	URSACHE CONSTANTIN	8	11	
48 Lt. av.	ALEXIU FLORIAN	5	11+	ucis în bombardament
49 Lt.av.	CHRISTU I. CRISTU	4+4	11	
50 Slt.av.	CIUTAC ȘTEFAN OCTAVIAN	5	11	trecut în rezervă în '47
51 Adj.av.	MACRI NICOLAE	5	11	
52 Lt.av.	IVANCIEVICI IOAN	2+3	11	căzut în luptă
53 Adj. șef. av.	BURILEANU NICULAE	8	10+	
54 Slt.av.	MUREȘAN LIVIU	7	10	căzut în luptă
55 Adj. av.	CATANĂ LAURENȚIU	7	10	7 ani prizonier în URSS
56 Adj. stag.av.	BĂLAN EMIL	5	10	căzut în luptă
57 Adj. av.	DIMACHE IOAN	6+1	10	căzut în luptă
58 Adj. stag.av.	MAZILU MIRCEA	2+2	10+	
59 Adj.av.	DIMACHE CONSTANTIN	4+3	10	
60 Lt.av.	BACIU DUMITRU	4+1	10+3	decedat în '48, în urma rănirii de către deturnători
61 Adj. maj. av	HĂPĂIANU GHEORGHE	7	9	căzut în luptă
62 Adj. stag.av.	BUDU FLORIAN	7	9	căzut în luptă
63 Lt. av.	ȘTEFĂNESCU PARSIFAL	7	9	- căzut în luptă
64 Adj. stag.av.	CORDESCU PETRE	6	9	dezertor în Turcia '44; ulterior condamnat în Chile pentru comunism!

65 Adj.av.	MOLDOVEANU ALEXANDRU	4	9	
66 Lt.av.	ȘENCHEA MIRCEA	3	9	trecut în rezervă în '47
67 Adj. stag.av.	PRASINOPOL GHEORGHE	3	9	căzut în luptă
68 Slt. av.	BALTĂ CONSTANTIN	2	9	trecut în rezerva în '52
69 Cpt. av.	GEORGESCU CONSTANTIN	2	9	
70 Slt. av.	MIHĂILESCU PETRE	2	9	căzut în luptă
71 Slt. av.	MOCIORNIȚĂ GHEORGHE	2	9	căzut în luptă
72 Slt. av.	SANDRU JEAN (IOAN)	2	9	
73 Cpt.-cdor.av	SANDU IOAN	2	9	căzut în luptă
74 Slt. av.	GRIGORE PANAIT	1	9	căzut în luptă
75 Adj. av.	COCEBAȘ GHEORGHE	6	8	
76 Adj. av.	NICOARĂ CONSTANTIN	5	8	
77 Cpt. av.	GEORGESCU EMIL	4	8	
78 Adj. șef av.	PUCAS ȘTEFAN	4	8	
79 Adj. av.	MARINCIU IOAN	4	8	
80 Adj. av.	GRECU GHE. ALEXANDRU	3	8	
81 Lt. av.	ANASTASESCU CAROL	2	8	
82 Slt. av.	FORTU VASILE	4	7+	căzut în luptă
83 Adj. av.	FLOREA IOAN	5	7	
84 Adj. stag. rez.av.	POMUȚ CONSTANTIN	4	7	căzut în luptă
85 Adj. șef av.	MIRILĂ VASILE	3	7	
86 Adj. av.	VLĂDĂREANU AUREL	3	7	trecut în rezervă în '47
87 Lt. av.	IONESCU TITUS GHEORGHE	2	7	căzut în luptă
88 Slt. rez. av.	SELEI ERICH RICHARD	5	6	
89 Slt. av.	VONICA IOAN	5	6	căzut în luptă
90 Lt. rez. av	REINEK RADU	5+1	6	
91 Adj. stag.av.	POPESCU CONSTANTIN	5	6	dispărut în acțiune în '43
92 Slt. av.	ANCA IULIU	4	6	
93 Adj. av.	ȚURCANU PAVEL	4	6	căzut în luptă
94 Lt. av.	NAGHIRNEAC NICOLAE	2	6	
95 Adj. stag. rez. av.	CIUHULESCU IOSIF	1+3	6	căzut în luptă
96 Adj. stag.av.	NICULESCU DUMITRU	2+3	6	căzut în luptă
97 Lt. av.	FLORESCU ȘTEFAN	3	6+	
98 Adj. av.	TAFLAN EUGEN	2	6	trecut în rezervă în '46
99 Adj. stag.av.	ANGHELESCU VIRGIL	2	6	trecut în rezervă în '46
100 Slt. av.	BUCȘĂ PAVEL	2	6	
101 Adj. av.	IONIȚĂ VASILE	1	6	
102 Lt. av.	TEODORESCU MIRCEA	1	6	
103 Slt. av.	GULAN GHEORGHE	1+1	6+	
104 Adj. av.	MARULIS ANDREI	1+1	6	
105 Slt. av.	SCURTU PETRE	2	6	căzut în luptă
106 Slt. rez. av.	BRĂTIANU VINTILĂ	5	5+	
107 Adj. av.	BELCIN MIHAI 4+1	5+		trecut în rezervă în '47
108 Adj. av.	IORDACHE FLOREA	4	5	căzut în luptă
109 Slt. av.	MIHĂILESCU IOAN	4	5	căzut în luptă

---

110 Cpt. av.	DROC EMIL	3	5	
111 Adj. stag.av.	MIRON COSTIN	3	5	trecut în rezervă în '50
112 Adj. stag.av.	NEACȘU ROMEO	3	5	
113 Cpt. av.	BOCȘAN IOAN	3	5+	
114 Cpt. av.	GHICA MARIN	3	5	căzut în luptă
115 Lt. rez. av.	SIMIONESCU IOAN	4	5+	
116 Adj. av.	ECONOMU ALEXANDRU	3	5	căzut în luptă
117 Serg. TR av.	LOGOTHETI NICOLAE SCULEY	3	5	
118 Adj. șef av.	IOLU NICOLAE	3	5	
119 Adj. av.	PISOSCHI GHEORGHE	2+1	5	căzut în luptă
120 Adj. av.	ENCIOIU DUMITRU	3	5	
121 Cpt. av.	ROȘESCU IOAN	3	5	căzut în luptă
122 Lt. av.	BĂTRÂNU NICOLAE	2	5	
123 Adj. stag. rez. av.	PASCU VASILE	2	5	trecut în rezervă în '46
124 Lt. av.	MUREȘAN CLEMENTE	2	5	
125 Cpt. av.	CONSTANTINESCU PETRE	1	5	
126 Cpt. av.	MANOLIU ALEXANDRU	1	5+	căzut în luptă