

UN SECOL DE TRANSFORMĂRI ÎN ISTORIA AVIAȚIEI MILITARE ROMÂNEȘTI: DE LA PILOT LA AUTONOMIE

*

A CENTURY OF TRANSFORMATIONS IN ROMANIAN MILITARY AVIATION: FROM PILOT TO AUTONOMY

*

UN SIÈCLE DE TRANSFORMATIONS DANS L'AVIATION MILITAIRE ROUMAINE: DU PILOTE À L'AUTONOMIE

Slt. Miruna-Camelia MOCANU¹

Rezumat: De la primele înălțări ale balonului „Mihai Bravul” și până la avioanele moderne ce brăzdează cerul României de astăzi, evoluția aeronauticii militare reflectă o permanentă căutare a identității și a progresului. Pionierii Vlaicu, Vuia și Coandă au deschis drumul unei ambiții naționale care, în timp, a transformat cerul într-un spațiu strategic și simbolic. Lucrarea urmărește această devenire: afirmarea aviației în Primul Război Mondial, profesionalizarea din perioada interbelică, încercările dramatice ale conflagrațiilor mondiale și restructurările impuse de epoca postbelică. Analiza evidențiază modul în care contextul politic, tehnologic și militar a modelat forțele aeriene, până la trecerea spre era avioanelor F-16 și F-35. Astfel, istoria aeronauticii românești devine povestea unei națiuni care și-a găsit, în cer, direcția evoluției sale.

Cuvinte cheie: aviație, evoluție, strategie, forțele aeriene, cer.

*

Summary: From the first ascents of the “Mihai Bravul” balloon to the modern aircraft that cross Romania's skies today, the evolution of military aeronautics reflects a continuous search for identity and progress. Pioneers Vlaicu, Vuia, and Coandă opened the path to a national ambition that gradually turned the sky into both a strategic and symbolic space. This paper follows that development: the emergence of aviation in World War I, the professionalization of the interwar period, the dramatic trials of the world wars, and the restructurings imposed by the postwar era. The analysis highlights how political, technological, and military contexts shaped the air forces, up to the transition toward the F-16 and F-35 era. Thus, the history of Romanian aeronautics becomes the story of a nation that found, in the sky, the direction of its evolution.

Keywords: aviation, evolution, strategy, air forces, sky.

*

Résumé: Des premières ascensions du ballon « Mihai Bravul » jusqu'aux avions modernes qui sillonnent aujourd'hui le ciel de la Roumanie, l'évolution de l'aéronautique militaire reflète une recherche constante d'identité et de progrès. Les pionniers Vlaicu, Vuia et Coandă ont ouvert la voie à une ambition nationale qui a peu à peu transformé le ciel en un espace à la fois stratégique et symbolique. Ce travail retrace cette évolution: l'affirmation de l'aviation pendant la Première Guerre mondiale, la professionnalisation de l'entre-deux-guerres, les épreuves dramatiques des conflits

¹ Baza Aeriană de Instruire și Formare a Personalului Aeronautic „Aurel Vlaicu”, Boboc, Buzău, email: mmiruna701@gmail.com.

mondiaux et les restructurations imposées par l'époque d'après-guerre. L'analyse met en évidence la manière dont les contextes politique, technologique et militaire ont façonné les forces aériennes, jusqu'à la transition vers l'ère des F-16 et F-35. Ainsi, l'histoire de l'aéronautique roumaine devient l'histoire d'une nation qui a trouvé, dans le ciel, la direction de son évolution.

Mots clés: aviation, évolution, stratégie, forces aériennes, ciel.

*

În zorii secolului XX, într-un context internațional dominat de inovații tehnologice și de ambiții expansioniste ale marilor puteri, România surprindea printr-o prezență timpurie și activă într-un domeniu aflat încă la începuturile sale: aeronautica militară. Departea de a fi un stat marginal în această direcție, România a demonstrat, încă din a doua jumătate a secolului al XIX-lea, o remarcabilă deschidere față de utilizarea mijloacelor aeriene în scopuri militare. Primul semn al acestei orientări moderne apare în anul 1874, când armata română experimentează utilizarea baloanelor militare pentru misiuni de observație, o tactică nouă la acea vreme, dar adoptată rapid de către marile armate europene. Balonul „Mihai Bravul”, folosit pentru ridicarea în zboruri de recunoaștere, reprezenta nu doar o premieră națională, ci și o dovadă a interesului autorităților militare față de noua dimensiune tactică adusă de dominația aerului².

Totuși, adevărata etapă fondatoare a aviației militare românești începe în mod decisiv odată cu figura emblematică a lui Aurel Vlaicu, inginer, inventator și pilot, una dintre cele mai strălucite personalități ale tehnicii românești. În noiembrie 1909, Ministerul de Război i-a încredințat Arsenalului Armatei din București misiunea de a construi, sub supravegherea directă a lui Vlaicu, un aparat de zbor complet proiectat și realizat în România³. Rezultatul acestei colaborări a fost remarcabilul „Vlaicu I”⁴, cu care inventatorul a efectuat, la 17 iunie 1910, primul zbor autentic românesc cu un aparat mai greu decât aerul, echipat cu motor și construit integral în țară. Nu era doar un gest simbolic, ci o demonstrație de capacitate inginerască și viziune militară. Importanța acestui aparat a fost confirmată câteva luni mai târziu, în 27 septembrie 1910, când Aurel Vlaicu a realizat prima misiune aeriană militară din istoria României: transportul unui ordin între unități în timpul manevrelor organizate la Slatina. Această acțiune, efectuată în prezența regelui Carol I și a Statului Major General, a validat nu doar funcționalitatea tehnică a avionului, ci și potențialul

² Reclama în „Monitorul Oficial” din 14 iunie 1874.

³ <https://enciclopediaromaniei.ro/wiki/Fi%C8%99ier:BalonulMihaiBravulMO.png> accesat la 03.12.2025.

⁴ https://www.defenseromania.ro/cum-a-luat-nastere-aviatia-militara-romana-romania-a-doua-tara-din-lume-care-in-1910-a-folosit-avionul-in-scopuri-militare_621962.html#:~:text=De%20altfel%2C%20prima%20comand%C4%83%20pentru,sub%20supravegherea%20lui%20Aurel%20Vlaicu accesat la 03.12.2025.

⁴ Ministerul Apărării Naționale, *Calendarul tradițiilor militare 2012*, București, Centrul Tehnico-Editorial al Armatei, 2012, p. 178.

strategic al aviației în câmpul de luptă⁵. Performanța lui Vlaicu a proiectat România în elita militară mondială a epocii. Într-adevăr, istoria consemnează că România a devenit, astfel, a doua țară din lume, după Franța, care a utilizat avionul în scopuri militare, depășind în acest sens chiar și state cu tradiții aviatice mai consolidate precum Germania sau Regatul Unit. Această deschidere precoce către aviația militară a fost urmată de un impuls instituțional solid, care a susținut formarea de piloți și consolidarea infrastructurii aeriene. Între anii 1911 și 1913, se înființează primele școli de pilotaj la Chitila, Cotroceni și Băneasa, devenind centre de excelență în instruirea viitorilor aviatori ai armatei. În acest climat favorabil, sublocotenentul Ștefan Protopopescu devine primul român care obține brevetul militar de pilot, deschizând astfel calea profesionalizării unei noi categorii de ofițeri: aviatorii militari⁶.

Un moment instituțional decisiv a avut loc la 1 aprilie 1913, odată cu adoptarea Legii Aeronauticii Militare, prin care a fost creat oficial Serviciul de Aeronautică Militară Română. Structura nou înființată a stabilit o organizare clară, împărțind aviația în două ramuri: aparatele de zbor cu motor, destinate recunoașterii, sprijinirii artileriei și misiunilor operative, și corpul de baloane, folosit în special pentru observație și reglajul tirului. Această împărțire reflecta înțelegerea rolului complementar al mijloacelor aeriene într-un conflict modern. În ciuda nivelului redus de industrializare, România a reușit să contureze o doctrină aeriană coerentă, bazată pe experiență practică și pe inițiativa tehnico-militară a epocii.

Prima probă importantă pentru această structură a venit rapid, în timpul Campaniei din Bulgaria (iunie–iulie 1913), parte a celui de-al Doilea Război Balcanic. Aviația română a participat activ, efectuând zboruri de recunoaștere, bombardamente tactice și acțiuni de propagandă. Un moment notabil la nivel european a fost lansarea de manifeste asupra Sofiei, considerată una dintre primele misiuni de acest tip din Europa. În câțiva ani, România a evoluat de la utilizarea baloanelor de observație la integrarea completă a aviației în structura armatei, cu doctrină, personal instruit și unități specializate. Această transformare rapidă și deschiderea către progres tehnologic au plasat România într-o poziție aparte în contextul strategic european de început de secol XX. La intrarea României în Primul Război Mondial, în august 1916, aviația militară se afla încă într-o etapă incipientă, dar animată de un puternic spirit de pionierat. Deși dispunea doar de 44 de avioane și 97 de piloți, aviația militară română reprezenta o capacitate tehnico-operativă în formare, consolidată după primele zboruri realizate de Aurel Vlaicu și după integrarea inițială a aviației în manevrele armatei. Aeronavele folosite în campania din 1916–1917 proveneau aproape exclusiv din import (Farman, Bleriot, Morane-Saulnier) și, fiind asamblate în țară, generau

⁵ Traian-Constantin Dumbrăveanu, „Pagini din istoria aviației militare românești. Constantin Al. Pârvolescu (1890–1945)”, în *Acta Terrae Fogarasiensis*, nr. 9, Făgăraș, Editura Negru Vodă, 2020, p. 210.

⁶ <https://historia.ro/sectiune/general/infiintarea-aviatiei-militare-in-romania-2199134.html#:~:text=pe%20c%C3%A2mpul%20de%20lupt%C4%83%20a,comandate%20de%20Ministerul%20de%20R%C4%83zboi> accesat la data de 02.12.2025.

dificultăți suplimentare piloților și mecanicilor, care trebuiau să le întrețină în condiții de război.

Cu toate aceste neajunsuri, piloții români au reușit să își depășească limitările materiale și să își confirme utilitatea strategică. Ei au executat aproximativ 750 de misiuni aeriene, acoperind întregul spectru operațional cunoscut la acea vreme: recunoaștere, pentru orientarea comandamentelor; sprijin al infanteriei, prin retransmiterea rapidă a ordinelor și semnalizarea pozițiilor utile, precum și apărare aeriană, într-o epocă în care confruntarea aer-aer abia începea să capete trăsături doctrinare moderne. Ei au constituit una dintre primele generații de aviatori de război ai României, contribuind la formarea unei tradiții aeronautice militare ce avea să se dezvolte amplu în deceniile următoare.

După încheierea războiului, România Mare a intrat într-o perioadă complexă de reconstrucție și consolidare militară. Intervalul interbelic (1919–1939) a marcat momentul în care aviația română a început să evolueze de la simpla utilizare a tehnologiei importate la statutul de producător industrial în formare. Autoritățile au înțeles că eficiența aviației nu depinde doar de pregătirea piloților sau de achizițiile izolate, ci și de dezvoltarea unei industrii aeronautice naționale. În consecință, în anii 1920–1930 au fost inițiate proiecte ample de profesionalizare și investiții.

Printre reformele esențiale s-au numărat reglementările financiare orientate spre susținerea aviației. Legea timbrului aviației din 1931 a instituit un mecanism permanent de colectare a fondurilor destinate achizițiilor și infrastructurii aeronautice, iar Fondul Apărării Naționale (1934) a urmărit să stimuleze industrializarea armeei aeriene, încurajând producția internă de aparate și motoare⁷. În această atmosferă, la Brașov, s-a dezvoltat una dintre cele mai importante instituții industriale ale României moderne: Industria Aeronautică Română (IAR). Inițial orientată spre realizarea de piese și producția sub licență, aceasta avea să devină, în doar câțiva ani, promotorul autenticei aviații românești, capabilă să proiecteze și să construiască aparate competitive.

În paralel, alte ateliere, precum SET, Astra sau uzinele din Copșa Mică-Cugir, contribuiau la efortul național de consolidare tehnologică⁸. Pentru o perioadă, România părea pregătită să se alinieze marilor state europene care investiseră masiv în aeronautică.

Totuși, contextul strategic al anilor '30 a fost nefavorabil. Europa se afla într-o cursă rapidă a înarmărilor: ascensiunea Germaniei naziste, tensiunile din est și presiunile din Balcani generau o stare permanentă de incertitudine. România și-a propus un program ambițios de dezvoltare a forțelor aeriene, cu obiectivul de a ajunge

⁷ Dan Prisăcaru, *Aspecte privind înzestrarea armatei României în anii 1935–1940. Radiografia unor măsuri întârziate – II*, disponibil la: <https://www.rumaniamilitary.ro/aspecte-privind-inzestrarea-armatei-romaniei-in-anii-1935-1940-radiografia-unor-masuri-intarziate-2>, accesat la 03.12.2025.

⁸<https://www.radior.ro/2021/01/04/de-la-arsenalul-armatei-la-i-a-r-primele-fabrici-de-avioane-i/#:~:text=noastr%C4%83%20au%C2%A0%20ap%C4%83rut%20fabrici%20care%C2%A0,din%20Bra%C8%99ov%2C%20au%20fost%20construite> accesat la data de 03.12.2025.

la aproximativ 557 de avioane, însă rezultatele au fost mult sub așteptări. La începutul celui de-Al Doilea Război Mondial, în septembrie 1939, țara dispunea doar de 260 de aparate operaționale, multe depășite din punct de vedere tehnic.

Opinia externă asupra aviației române era critică. Un raport francez contemporan caracteriza aviația României drept „mediocră”, menționând că cele aproximativ 280 de aeronave erau în mare parte învechite și insuficiente pentru cerințele războiului modern. În ciuda acestui fapt, industria aeronautică românească încerca să se adapteze. Proiectele de vânătoare IAR-11, IAR-12 și IAR-15 au fost încercări ambițioase de a realiza avioane competitive la nivel local, iar apariția modelelor IAR-37 (recunoaștere și bombardament) și, mai ales, IAR-80, chiar înainte de izbucnirea războiului, arăta că România era aproape pregătită să se alăture producătorilor avansați de aeronave.

Dar România intra în 1939 într-o poziție delicată: industria aeronautică făcuse progrese reale, dar timpul, resursele și contextul internațional nu au permis maturizarea completă a programelor. Abia în timpul războiului avea să se vadă cât de valoroasă era infrastructura construită în interbelic, în mod special aparatul IAR-80, care va deveni una dintre piesele centrale ale aviației române în anii ce urmează⁹.

Intrarea României în războiul împotriva Uniunii Sovietice, la 22 iunie 1941, a surprins Forțele Aeriene Regale Române într-un moment de maximă maturitate tehnologică și organizatorică pentru epoca interbelică. După două decenii de investiții în proiectare, industrie și instruire, aviația militară ajunsese să dispună de 621 de aparate de luptă, o flotă eterogenă, dar robustă, capabilă să acopere un spectru larg de misiuni. În primul rând se remarcă IAR-80 și IAR-81, avioane de vânătoare concepute și construite în România, considerate printre cele mai competitive modele europene la momentul inițierii operațiunilor¹⁰. Alături de acestea, se regăseau aparate germane Messerschmitt Bf-109, bombardiere italiene SM.79B Sparviero, precum și avioane sovietice capturate, între care se numărau și câteva MiG-3, toate contribuind la o forță aeriană complexă, potrivită pentru ofensiva declanșată pe Frontul de Est.

În primele luni ale războiului, aviația română a jucat un rol crucial în sprijinul trupelor de uscat, mai ales în timpul avansului spre Nistru și al asediului Odessei. Sub conducerea Grupării Aeriene de Luptă, care reunea 253 de avioane de vânătoare, bombardament și recunoaștere, piloții români au efectuat mii de ore de zbor în condiții extrem de dificile. Până la cucerirea Odessei, în octombrie 1941, aceștia înregistraseră aproximativ 661 de victorii aeriene confirmate, rezultat care reflecta nu doar performanța aparatelor, ci și nivelul înalt de pregătire al echipajelor. Pe întreaga durată a campaniei din Est, între 1941 și 1944, aviația română a revendicat circa 2.000 de avioane inamice doborâte, contribuind decisiv la menținerea controlului aerian pe sectoarele românești ale frontului.

⁹ Dan Antoniu, George Cicoș, *Vânătorul IAR-80. Istoria unui erou necunoscut*, București, Modelism, 2000, p. 12-47

¹⁰ *Ibidem*.

Printre personalitățile reprezentative ale acestei perioade se numără așii aviatori Constantin „Băzu” Cantacuzino și Alexandru Șerbănescu, simboluri ale aviației de vânătoare românești. Cantacuzino, cu 68 de victorii confirmate, rămâne cel mai titrat pilot român al războiului, în timp ce Șerbănescu, cu 60 de victorii, reprezintă modelul pilotului de elită, apreciat atât pentru abilitățile sale tehnice, cât și pentru calitățile de comandant. Ei nu au fost singurii: zeci de piloți, observatori și mecanici români au contribuit, adesea cu sacrificiul vieții, la eficiența unei forțe aeriene considerate printre cele mai performante ale Axei pe segmentul său operațional.

După schimbarea cursului politic prin lovitura de stat de la 23 august 1944, aviația română s-a regăsit într-un context strategic nou. Odată cu încetarea ostilităților împotriva URSS, Forțele Aeriene au fost rapid redirecționate împotriva Germaniei naziste și a Ungariei horthyste. Reorganizate sub comanda generalilor Gheorghe-Lucrețiu Nicolae și Grigore Donefu, unitățile aeriene au reluat operațiunile în doar câteva zile, demonstrând o capacitate remarcabilă de adaptare.

Între septembrie 1944 și mai 1945, aviația română a desfășurat aproximativ 4.200 de misiuni de luptă, acoperind toate tipurile de operațiuni: bombardament tactic, escortă, recunoaștere, atac la sol și cooperare cu trupele sovietice și americane. În această perioadă, au fost lansate 1.360 de tone de bombe asupra pozițiilor germane din Transilvania, Ungaria și Cehoslovacia, contribuind la eliberarea teritoriului național și la avansul Aliatilor în Europa Centrală.

În ultimele luni ale războiului, 415 avioane românești au participat direct la operațiunile finale împotriva Wehrmachtului, un efort considerabil pentru o țară aflată încă în reorganizare militară. Pierderile au fost însă mari: 176 de avioane și 729 de militari din structurile aeriene au căzut în acțiune, la care se adaugă alte victime din etapele anterioare ale conflictului. În total, aviația română a înregistrat aproximativ 2.000 de pierderi umane pe tot parcursul celui de-Al Doilea Război Mondial, evidențiind sacrificiul și contribuția sa esențială la efortul de război. Analizând această perioadă, se poate observa că aviația militară română s-a aflat printre cele mai active și adaptabile componente ale armatei în timpul celui de-Al Doilea Război Mondial. Indiferent de alianțele politice sau militare ale momentului, piloții, inginerii și tehnicienii și-au menținut un nivel ridicat de profesionalism, vizibil atât în performanțele operaționale, cât și în reputația acumulată ulterior conflictului. Această etapă a pus bazele unei tradiții aeronautice solide, care a continuat, sub diverse forme, și după 1945. Sfârșitul războiului a reprezentat pentru România nu doar schimbarea regimului politic, ci și tranziția către o nouă paradigmă strategică. Începând cu 1945, odată cu instaurarea regimului comunist și integrarea în sfera de influență a Uniunii Sovietice, aviația militară a intrat într-un proces amplu de transformare. Aceasta a implicat nu doar modernizări tehnice, ci și redefinirea doctrinelor, structurii instituționale și operațiunilor, ritmul fiind în mare parte dictat de evoluțiile militare de la Moscova.

În primii ani postbelici, trecerea de la avioanele cu elice la cele cu reacție a fost cea mai vizibilă schimbare tehnologică. România a primit primele MiG-15 la sfârșitul

anilor 1940, aparate de vârf ale tehnologiei sovietice la acea vreme. Acestea au înlocuit rapid modelele depășite din război, marcând începutul unei noi ere pentru aviația română. În deceniile următoare, flota a fost completată cu MiG-17 și MiG-19, care au constituit nucleul generației a doua de avioane cu reacție, folosite mai ales pentru antrenament, interceptare și apărare aeriană. Introducerea lor a schimbat fundamental pregătirea piloților și a consolidat o cultură tehnică modernă, deși strâns legată de doctrina sovietică.

Un moment esențial a fost anul 1962, când România a început să primească MiG-21, unul dintre cele mai longevive și cunoscute avioane de vânătoare din istoria aeronauticii militare. Aproximativ 330 de MiG-21, în diverse versiuni, au intrat în dotare, devenind rapid pilonul apărării aeriene. Performanțele lor, viteză supersonică, manevrabilitate ridicată, costuri de operare reduse și compatibilitate cu sistemele sovietice, au făcut din acest model un element indispensabil al aviației române, pregătind generații de piloți timp de peste patru decenii, inclusiv în perioada postcomunistă, datorită modernizării LanceR din anii 1990.

În ultima parte a Războiului Rece, România a primit avioane de generație superioară. În 1989–1990 au fost livrate primele MiG-29, aparate moderne, cu performanțe ridicate, capabile să concureze cu echipamente occidentale contemporane. Totuși, numărul redus de aeronave, costurile ridicate de operare și contextul politic instabil au limitat utilizarea lor pe scară largă. În ciuda acestui progres tehnologic, structura principală a forței aeriene rămânea reprezentată de MiG-21, deja simbol al epocii.

România nu și-a abandonat însă ambițiile de a dezvolta propria industrie aeronautică. Proiectele autohtone au demonstrat că ingineria românească putea concura în anumite domenii cu standardele internaționale. IAR-93 „Vulturul”, realizat în colaborare cu Iugoslavia, a fost o încercare serioasă de a construi un avion de vânătoare-bombardament pentru sprijin tactic. Programul, utilizat în anii 1980, a fost însă afectat de constrângeri tehnice, lipsa resurselor și colapsul colaborării externe după destrămarea Iugoslaviei, fiind abandonat în 1998. Proiectul IAR-95, destinat unui avion supersonic autohton, nu a depășit stadiul de prototip, ilustrând limitele impuse de contextul politic și economic al epocii.

În schimb, domeniul elicopterelor a fost un succes pentru România. Modelele IAR-316 Alouette și IAR-330 Puma, produse sub licență franceză, au devenit repere ale aviației militare, fiind apreciate și ca produse de export, utilizate în misiuni civile și militare. Fabrica IAR Brașov a format generații de ingineri, tehnicieni și test-piloți, consolidând un nucleu industrial cu rol semnificativ și după 1989.

Transformările politice majore de la sfârșitul lui 1989 au declanșat o schimbare profundă în modul de organizare și funcționare a aviației militare. Odată cu orientarea României spre democrație și apropierea de instituțiile euroatlantice, la 1 iunie 1995 a fost adoptat un nou model structural. Regimentele aeriene de inspirație sovietică au fost desființate, fiind înlocuite cu baze aeriene și escadrile, după standarde occidentale. În același timp, aviația militară a primit denumirea oficială de „Forțele Aeriene

Române”, subliniind ruptura față de perioada comunistă și inițierea unui proces accelerat de modernizare.

Această reorganizare a deschis drumul integrării în structurile NATO, modernizării echipamentelor și redefinirii rolului strategic al țării. Trecerea de la moștenirea estică la o cultură operațională occidentală a devenit treptat elementul central al identității aviației românești în anii ce au urmat.

Căderea comunismului a obligat Forțele Aeriene să își regândească prioritățile, structura și modul de operare. Dacă în anii '80 România dispunea de o aviație numeroasă, dar puternic dependentă de tehnologia sovietică, începutul anilor '90 a impus o restructurare rapidă, în condiții economice dificile. Flota îmbătrânită a reprezentat prima provocare majoră, iar lipsa resurselor pentru achiziții noi a condus la varianta cea mai realistă: modernizarea aparatelor existente. Din această nevoie s-a născut programul LanceR (1993–2003), realizat în colaborare cu Elbit Systems. Modernizarea a vizat 110 avioane MiG-21MF/UM, dotate cu avionică modernă, cockpit digitalizat și armament compatibil standardelor occidentale.

Astfel, un avion proiectat în anii '50 a continuat să fie utilizat eficient încă două decenii, rămânând principalul aparat de vânătoare al României până aproape de 2020. În aceeași perioadă, România a început să renunțe treptat la aeronavele sovietice depășite. MiG-15 a dispărut din serviciu la începutul anilor '90, iar MiG-23 a fost retras complet în 2000, marcând o desprindere clară de vechea doctrină estică. Totodată, industria aeronautică a fost păstrată activă, chiar dacă la un nivel mai redus. IAR-99 Șoim a devenit principalul avion de antrenament al noilor generații de piloți, iar modernizările aduse elicopterelor IAR-330 Puma, în special varianta SOCAT, au arătat că România putea încă realiza platforme aeriene competitive, integrate cu tehnologie modernă.

Pe plan operațional, anii '90 au adus intensificarea cooperării cu NATO: participarea la exerciții comune, schimburi de experiență și adoptarea procedurilor occidentale. Toate acestea au contribuit la profesionalizarea personalului și la o cultură organizațională compatibilă cu Alianța. Între 1990 și 2005, România a reușit o tranziție complexă, dar esențială: de la o aviație moștenită din perioada sovietică la una pregătită să se integreze în arhitectura militară occidentală. Aderarea la NATO, în 2004, a consfințit acest proces.

După intrarea în Alianță, aviația militară a trecut prin una dintre cele mai ample etape de modernizare din istoria sa. Prioritatea principală a fost înlocuirea MiG-21 LanceR, ajunse la limitele tehnice. În 2013, România a semnat primul contract pentru aeronave occidentale moderne: 12 F-16AM/BM provenite din Portugalia, în cadrul programului „Peace Carpathian”. Primele aparate au sosit în 2016, permițând retragerea treptată a MiG-21. În 2019, un al doilea contract a adus încă cinci F-16, consolidând capacitatea operațională

Evoluțiile regionale de după 2014 au accelerat necesitatea extinderii flotei, astfel că în 2021 România a încheiat un acord cu Norvegia pentru încă 32 de aparate F-16, destinate atât misiunilor operaționale, cât și instruirii. Momentul decisiv a venit

în noiembrie 2024, când a fost semnat contractul pentru 32 de avioane F-35A Lightning II, platforme de generația a V-a. Programul, estimat la 7,2 miliarde de dolari, include infrastructură modernizată, armament avansat și pregătire specializată. Odată operațional, F-35 va înlocui complet F-16 și va transforma profund capacitatea aeriană a României, marcând intrarea într-o nouă eră tehnologică și strategică. de ultimă generație, capabilă de misiuni de superioritate aeriană, lovituri de precizie, război electronic și integrare profundă în rețele de comandă NATO.

Odată cu modernizarea tehnică, România a investit și în structuri dedicate formării piloților, pentru a-și consolida autonomia în domeniul instruirii. Un pas decisiv a fost crearea Centrului European de Instruire F-16 (EFTC) la Fetești, aprobat de CSAT în iulie 2023 și realizat împreună cu Olanda și Lockheed Martin. Olanda a pus la dispoziție 18 aeronave F-16, transferate simbolic pentru suma de 1 euro, iar centrul a devenit operațional în noiembrie 2023, cu primele programe de pregătire începute în 2024. Astfel, România nu își formează doar propriii piloți, ci devine și un punct de instruire pentru aliații NATO de pe flancul estic. Între 2005 și 2025, România a trecut printr-un proces accelerat de transformare aeronautică: de la înlocuirea unei flote învechite la constituirea uneia dintre cele mai moderne capabilități din regiune. Achizițiile succesive de F-16, trecerea către F-35 și extinderea infrastructurii de pregătire arată trecerea de la o postură strict defensivă la una orientată spre interoperabilitate și stabilitate regională. Modernizarea aviației este, de fapt, expresia maturizării strategice a statului, care își asumă un rol activ în arhitectura de securitate a NATO.

Privită în ansamblu, evoluția aviației militare românești reprezintă una dintre cele mai consistente transformări tehnico-instituționale din estul Europei. De la primele aparate experimentale și până la structuri moderne integrate în sisteme aliate, aviația română a fost modelată de contextul internațional, de resurse și de obiectivele strategice ale statului. Parcursul ei reflectă trecerea de la dependență tehnologică la profesionalizare și competență proprie.

De-a lungul timpului, dezvoltarea poate fi urmărită în câteva momente definitorii: în perioada interbelică au apărut primele industrii și școli aeronautice; în al Doilea Război Mondial aviația română a atins niveluri remarcabile de performanță; în timpul Războiului Rece, integrarea în sistemul sovietic a coexistat cu programe autohtone precum IAR-93 sau IAR-95. După 1990, restructurarea completă a sistemului a condus la renunțarea la platformele estice, la modernizarea LanceR și, ulterior, la adoptarea aparatelor occidentale de generație superioară. Introducerea F-16 și achiziția F-35 marchează trecerea la un nou statut strategic, al unui stat capabil să opereze tehnologie de vârf în cadrul NATO. În paralel, industria aeronautică a rămas un element esențial de sprijin. Capacitățile de instruire s-au extins considerabil, iar România nu mai este doar beneficiar de securitate, ci și furnizor de expertiză, instruind inclusiv piloți străini. Modernizarea flotei, profesionalizarea personalului, consolidarea industriei și extinderea instruirii definesc o autonomie strategică aflată în creștere. Aviația militară română nu se rezumă la apărarea spațiului aerian, ci

contribuie activ la securitatea regională și la reziliența flancului estic. Suportul oferit partenerilor, ilustrează maturitatea unei instituții care transformă experiența istorică în responsabilitate strategică.

Privind înainte, devine clar că trecerea „de la pilot la autonomie” reflectă un secol de adaptare, inovație și profesionalizare. Forțele Aeriene Române intră în deceniul actual ca o structură modernă, interoperabilă și credibilă, capabilă să facă față provocărilor contemporane și să rămână un actor relevant într-un context geopolitic instabil. Evoluția lor nu este doar tehnică, ci parte a unui proces continuu de afirmare instituțională și strategică.