

Colecția: ApocalipticA

Coperta: Stelian BIGAN

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României
BOERESCU, DAN-SILVIU

**Accidentele aviatice românești din ultima sută de ani,
o istorie cumplită! : docu drame și mituri istorice însoțite
de consemnări din presă / prezentate de Dan-Silviu Boerescu. -**

București : Integral, 2019

Conține bibliografie

ISBN 978-606-992-237-8

94

© INTEGRAL, 2018

Editor: Costel POSTOLACHE

Tehnoredactor: Stelian BIGAN

Tipărit la Eurobusiness

Orice reproducere, totală sau parțială, a acestei lucrări,
fără acordul scris al editorului, este strict interzisă
și se pedepsește conform Legii dreptului de autor.

ISBN 978-606-992-237-8

Accidentele aviatice românești din ultima sută de ani, o istorie cumplită!

Docu-drame și mituri istorice
însoțite de consemnări din presă
prezentate de Dan-Silviu Boerescu


INTEGRAL

Sumar

4 noiembrie 1957, ziua în care istoria României se putea schimba: Grigore Preoteasa a murit, dar Nicolae Ceaușescu a scăpat! / 9

Întoarcere în istorie: ultimul zbor al lui Aurel Vlaicu și ipoteza asasinării aviatorului! / 19

Moartea lui Ionel Fernic, pilot, parașutist și „compozitorul înălțimilor” / 41

Accidentele de avion de pe cursele interne din vremea comunismului, care au fost ținute „la secret” / 47

Aproape happy end în Oceanul Atlantic, în apele Mauritaniei / 53

Strania moarte a generalilor din elicopterul groazei și avionul doborât la Revoluție / 59

Oare cine a crezut că pilotul ultimului zbor
al lui Ceaușescu chiar a murit într-un accident
cu un aparat utilitar? / 77

O aterizare nefericită pe Otopeni
și un ministru mort pentru că nu și-a pus
centura de siguranță / 93

Când comandantul face o economie
și refuză procedura de degivrare –
avionul românesc prăbușit la Verona / 97

Tuzla 2010 – cea mai mare catastrofă
din istoria Forțelor Aeriene Române / 101

Militarii israelieni căzuți cu elicopterul
în Bucegi și secretele Gurii de Rai / 111

Cronologia neagră a accidentelor
de elicopter din România după 1990.
Moartea suspectă a șefului trupelor
de jandarmi (implicat în Dosarul Revoluției)
și a ministrului adjunct de la Interne / 117

Teribila odisee a MIG-urilor „blestemate”
din dotarea Armatei Române / 131

Balotești 1995 – accident sau atentat?
Noi teorii ale conspirației / 135

Ultimul zbor al comandantului
Adrian Iovan – misterul persistă,
legende proliferază.

Cele două blesteme! / 153

Lămuriri bibliografice / 161

4 noiembrie 1957, ziua în
care istoria României se putea
schimba: Grigore Preoteasa
a murit, dar Nicolae
Ceaușescu a scăpat!

În dimineața zilei de 4 noiembrie, o delegație a PMR
s-a îmbarcat într-un avion sovietic pus la dispoziție pen-
tru ei, pentru a se deplasa la Moscova, în scopul partici-
pării la sărbătorirea celor 40 de ani de la Revoluția
Rusă. Pe 7 noiembrie, Delegația română era alcătuită
din șase persoane. Printre ei se afla (la momentul respec-
tiv, prim-ministru al guvernului și capul grupului),
Grigore Preoteasa, Nicolae Ceaușescu, Ștefan Voitec,
Leonte Răutu și Alexandru Maghiar. Acesta era
însoțit și de un personal tehnic, alcătuit din Mihai
Neritov (translator), Ștefan Voicu, stenograful Petrescu

4 noiembrie 1957, ziua în care istoria României se putea schimba: Grigore Preoteasa a murit, dar Nicolae Ceaușescu a scăpat!

În dimineața zilei de 4 noiembrie, o delegație a PMR s-a îmbarcat într-un avion sovietic pus la dispoziție pentru ei, pentru a se deplasa la Moscova, în scopul participării la sărbătorirea celor 40 de ani de la Revoluția Bolșevică, pe 7 noiembrie. Delegația română era alcătuită din șase persoane: Chivu Stoica (la momentul respectiv, prim-ministru al guvernului și capul grupului), Grigore Preoteasa, Nicolae Ceaușescu, Ștefan Voitec, Leonte Răutu și Alexandru Moghioroș. Aceștia erau însoțiți și de un personal „tehnic”, alcătuit din Mihai Novicov (translator), Ștefan Voicu, stenograful Petrescu

și ofițerul de Securitate Mecu, cel care obișnuia să-l însoțească în deplasări pe Chivu Stoica.

Respe În acest avion trebuia să se afle și Gheorghiu-Dej, însă acesta a absentat, pe motivul, poate real, că o gripă se face responsabilă de rămânerea lui în țară.

Avionul a făcut o escală la Kiev, unde delegația română a avut o scurtă întrevvedere cu membri din conducerea RSS Ucraineană, pentru ca la terminarea acesteia avionul să își reia drumul către Moscova. Însă, după puțină vreme, el a fost întors din drum, la indicațiile primite de pe aeroportul din Moscova, din cauza unei periculoase lipse de vizibilitate datorate ceței foarte dense din apropierea orașului. Dată fiind această situație, delegația s-a întors la Kiev, unde trebuia să se întâlnească cu delegația maghiară, sosită cu un alt avion și care mergea tot la Moscova, cu același scop. Într-un final, ambele avioane au redecolat.

Cuprinși fiind de oboseală, membrii delegației au transformat cele două saloane ale avionului în sufragerii improvizate, în care „pasagerii s-au întins în fotolii sau pe canapele și dormitau”.

Accidentul s-a produs abia în momentul în care avionul se pregătea să aterizeze pe aeroportul moscovit Vnukovo. Din cauza proastei vizibilități însă, nava a ratat pista de aterizare, iar la scurt timp după prăbușirea într-o pădure de lângă aeroport, s-a aprins în flăcări. Dar, până să explodeze avionul, nouă persoane reușiseră să se salveze. Pilotii și Grigore Preoteasa au fost singurii morți. Cel din urmă se presupune că se afla în picioare în momentul producerii accidentului, în timp ce povestea

„despre felul cum în America pasagerii sunt legați înaintea de decolare și aterizare”. Când s-a pierdut controlul avionului, Preoteasa ar fi spus: „Asta nu era în program!”. Cei care au supraviețuit impactului au fost duși imediat la spitalul de partid Kremliokova, unde au fost vizitați de o delegație sovietică, în frunte cu premierul Bulganin.

Rămășițele arse ale lui Grigore Preoteasa au fost depuse, pentru o zi, în sicriu sigilat, la Casa Sindicatelor din Moscova, flancat de gărzi de onoare alcătuite din lideri comuniști din lumea întreagă. Sicriul a fost transportat apoi la București, cu trenul. Mortului i s-au făcut funeralii naționale, după care a fost înhumat la Cimitirul Militar Ghencea. Deloc lipsit de interes pentru evoluția acestei lumi este traseul rămășițelor pământești ale defunctului lider: din cimitirul unde fuseseră îngropate ele au fost mutate, în 1963, în „Mausoleul Eroilor”, după 1990 fiind exhumate iarăși și încredințate familiei.

Se încheia, așadar, tragic și imprevizibil, cariera unui dintre cei mai importanți lideri de la momentul respectiv, un om de bază al echipei lui Dej. Grigore Preoteasa s-a născut în 1915, la București, tatăl său fiind muncitor la Căile Ferate Române, unde acesta l-a cunoscut îndeaproape pe Gheorghe Gheorghiu, viitorul lider comunist. Pentru propaganda în favoarea greviștilor din 1933 a fost arestat și condamnat la doi ani de închisoare. La Jilava, Doftana și Văcărești a intrat în contact cu capi ai mișcării comuniste. Ca militant și ziarist „de stânga”, după ascensiunea dreptei, a fost internat în lagărele Ciuc, Caracal, Târgu-Jiu (1940-1944). Duplicitar și oportunist, era în stare de orice, chiar și să-și trădeze cel mai bun prieten,

pentru a face carieră. O mărturie elocventă, în acest sens, este scrisoarea sa, din 27 februarie 1948, către Secretariatul CC al PMR, recent descoperită în Arhivele Militare Române. În scrisoarea redactată, nu întâmplător, imediat după Congresul general al PMR (21-23 februarie 1948), Grigore Preoteasa își face autocritica pentru neaducerea, până atunci, la cunoștința Partidului și a conducerii sale, în speță, a lui Gheorghiu-Dej, a discuțiilor sale, de dinainte și de după 23 august 1944, cu Lucrețiu Patrașcanu și a concluziilor la care a ajuns. Încercând să motiveze acest lucru, semnatarul scrisorii invocă relațiile „foarte apropiate” pe care le-a avut, într-o vreme, cu Lucrețiu Patrașcanu, cristalizate în lagărele de la Miercurea Ciuc (1940) și Târgiu Jiu (1943-1944). Având în vedere momentul și maniera în care Grigore Preoteasa a făcut acest „gest”, se poate spune, fără teama de a greși, că el a însemnat, în fapt, o adeziune a sa la înlăturarea lui Lucrețiu Patrașcanu din conducerea partidului și, implicit, o încurajare pentru cei care au dispus, ulterior, destituirea acestuia din funcția de ministru al Justiției (martie 1948), arestarea și condamnarea lui la moarte. După 23 august 1944, protejatul lui Dej a fost, printre altele, redactorul-șef al ziarului „România liberă”, director al Agerpres, ministru de Externe (1955-1957). Cu câteva luni înainte de deces, Preoteasa fusese numit secretar al CC al PMR pentru sectorul Cultură, Agitație, Propagandă. Era căsătorit cu Ecaterina și avea doi copii: Gheorghe și Ilinca. În 1980, copiii fostului lider comunist au emigrat în Statele Unite, după ce fiica, Ilinca, a divorțat de viitorul premier post-revoluționar Adrian Năstase.

În mod oarecum ironic, un semn al postumității lui Grigore Preoteasa avea să rămână Casa de Cultură a Studenților din București, care a primit numele celui dispărut, nume pe care l-a și avut până în 1989, în ciuda schimbărilor intervenite până atunci.

Sigur, acum se deschide seria întrebărilor: A fost un simplu accident sau a fost plănuțit de sovietici? De ce se dorea moartea celor în cauză? Care ar fi fost destinul României dacă ar fi murit și Nicolae Ceaușescu atunci? De ce Gheorghiu-Dej nu s-a aflat totuși la bordul avionului? A murit Grigore Preoteasa „în locul altcuiva”? Doreau rușii eliminarea lui Dej? Și dacă da, să nu fi știut ei, rușii, că acesta nu se afla în avion? Toate sunt întrebări cărora timpul nu le-a răspuns în mod clar.

În memoriile sale, Mihail Novicov rememora secvența finală a accidentului: „Călătorii și-au dat seama că ceva nu era în regulă după o primă smucitură, care nu semăna a fi contactul roților avionului cu solul. De fapt, aeronava se lovise de vârfurile copacilor. A urmat un al doilea impact, și mai puternic, ce a smuls pasagerii de pe locurile lor. Scaunele nu erau prevăzute cu centuri de siguranță la aterizare și asta a favorizat rănirea lor. După ce avionul a atins solul, românii au reușit să sară și să fugă cât mai departe, evitând suflul exploziei. Și-au dat seama că Grigore Preoteasa nu era cu ei în momentul primei bubuituri cauzate de aprinderea rezervoarelor”.

Ancheta accidentului de pe aeroportul moscovit a fost condusă de Alexei Kosîghin, prim-ministru al URSS între 1964 și 1980. Comisia a constatat că piloții nu aveau parcurse orele de zbor necesare pentru tipul de

transporturi pe care le operau. Mai grav, zborul de probă din 2 noiembrie 1957 l-a făcut doar comandantul, fără pilotul secund și fără navigator. Raportul comisiei guvernamentale sovietice a stabilit că aeronava nu prezenta nici un fel de defecțiune înainte de prăbușire. Vinovat de producerea catastrofei ar fi fost exclusiv echipajul, care nu avea pregătirea necesară pentru aterizare în condiții de intemperii. După o escală la Kiev, în condiții meteorologice dificile, avionul s-a prăbușit în împrejurimile pistei de aterizare, pe aeroportul Vnukovo (Moscova). Accidentul a avut loc la orele 17.58. Concluziile comisiei care a investigat accidentul au fost următoarele: „Cauza nemijlocită a avarierii este greșeala comandantului avionului, Sleakov, care a executat bine zborul de direcție, dar după ce a văzut (după raportul lui) luminile pistei, probabil, și-a concentrat toată atenția la observarea pistei de aterizare și, în ciuda comenzii date de la pământ, de a nu coborî mai jos, a continuat escala și a admis pierderea timpurie a înălțimii”. De fapt, s-a stabilit că avionul a coborât mai devreme și s-a agățat de vârfurile copacilor din pădure, la o înălțime de 10-15 m, pe un parcurs de 120 m, iar în urma acestui fapt a căzut în pădure, făcând o înclinare spre stânga, și a luat foc.

Se poate face o paralelă cu un accident aviatic similar, petrecut – culmea!? – tot în Rusia, pe 10 aprilie 2010, când a pierit o mare parte elita politică a Poloniei contemporane, inclusiv președintele țării. Avionul la bordul căruia se afla președintele polonez Lech Kaczyński s-a prăbușit, sâmbătă dimineață, la 1,5 km de aeroportul din Smolensk, în Rusia, în condiții de ceață, a anunțat purtătorul

de cuvânt al Ministerului polonez de Externe, Piotr Paszkowski, citat de agențiile internaționale monitorizate de Mediafax. „Avionul a acroșat mai mulți copaci, s-a prăbușit și a luat foc”, a declarat Paszkowski pentru postul de televiziune polonez TVN24. Avionul în care se afla Lech Kaczyński s-a prăbușit sâmbătă dimineață, la ora locală 10.56 (09.56 ora României). „La bordul avionului se aflau președintele, însoțit de soția sa Maria, șeful Statului Major Franciszek Gągor și ministrul adjunct al Afacerilor Externe, Andrzej Kremer”, a adăugat el. Numeroși demnitari polonezi se aflau la bordul avionului prezidențial prăbușit sâmbătă la Smolensk, în Rusia, relatează Warsaw Business Journal. La bordul avionului nu se și afla fratele geamăn al președintelui, fostul premier Jarosław Kaczyński. Guvernatorul băncii naționale a Poloniei, Sławomir Skrzypek, se afla printre pasagerii avionului prezidențial polonez prăbușit sâmbătă la Smolensk, în Rusia, a declarat un purtător de cuvânt al băncii, citat de Sky News. Nicio persoană aflată la bordul avionului prezidențial polonez nu a supraviețuit, a anunțat guvernatorul regiunii ruse, într-o intervenție televizată. „Nu există supraviețuitori în această catastrofă”, a declarat guvernatorul Serghei Antufiev prin telefon la postul de televiziune Vesti-24. La bordul avionului se aflau 96 de persoane, între care 88 de membri ai delegației oficiale, au anunțat autoritățile din Rusia. Inițial, se anunțase că accidentul a făcut 132 de victime.

Avionul în care se afla președintele polonez Lech Kaczyński era un Tupolev 154, model utilizat pe scară largă de compania aeriană rusă Aeroflot, care a anunțat,

însă, în ianuarie 2010, retragerea flotei cu acest tip de aeronave, după aproape 40 de ani. Tupolev 154 este un avion de fabricație sovietică, proiectat în anii '60. Cu o viteză de croazieră de 954 de kilometri la oră, Tupolev 154 era unul dintre cele mai rapide avioane de linie din lume. Modelul avea capacitatea de a decola și de a ateriza de pe piste nepavate, ceea ce îl făcea ideal pentru zone ca Siberia. Durată de viață a avionului este de 40.000 de ore, care se poate dubla, în urma unor upgradări. Ultimul zbor efectuat de un Tupolev 154 al Aeroflot anterior teribilului accident a avut loc între Ekaterinburg și Moscova, la 31 decembrie 2009.

Kaczyński mergea în vizită la Smolensk pentru a marca împlinirea a 70 de ani de la masacrul de la Katyn, unde trupele sovietice au ucis mii de polonezi. Premierul rus de atunci Vladimir Putin se afla în zona Smolensk, unde urma să participe la manifestările de pe teritoriul complexului memorial „Khatyn”.

Din primele informații rezultă că ar fi vorba despre o eroare de pilotaj, în zonă fiind ceață densă. Președintele rus, Dmitri Medvedev, a fost informat imediat de catastrofa aeriană de la Smolensk, iar ministrul pentru Situații de Urgență al Rusiei, Serghei Șoigu, s-a deplasat la locul accidentului. AFP a publicat lista cu principalii oficiali polonezi aflați în avion: Președintele Lech Kaczyński și soția sa, Maria Kaczyńska, fostul președinte polonez în exil în perioada comunistă, Ryszard Kaczorowski, vicepreședintele Dietei (Camera inferioară a Parlamentului polonez) și candidat al stângii la prezidențiale, Jerzy Szmajdziński, vicepreședintele Dietei, Krzysztof

Putra, vicepreședintele Senatului, Krystyna Bochenek, Președintele Băncii Centrale a Poloniei, Sławomir Skrzypek, o serie de generali și amirali, episcopi și cardinali, mai mulți deputați, senatori, reprezentanți ai diferitelor asociații.

Ar fi putut exista și în acest caz o miză politică: delegația poloneză se ducea să comemoreze Masacrul de la Katyn din 1940, când 22.500 de ofițeri ai armatei poloneze, aflați într-un lagăr de prizonieri, au fost uciși cu cruzime de sovietici, la ordinal direct al lui Stalin. Gorbaciov și-a cerut scuze în octombrie 1990 față de poporul polonez, însă nu a permis publicarea ordinului de execuție. Acel document sovietic a fost înmănat președintelui Poloniei, de președintele Elțin, abia în 1992. În 2005, autoritatea rusă de competență pentru anchetarea cazului (în locul fostei procuraturi militare sovietice) a dispus, fără o evaluare juridică clară, închiderea cazului și declararea a 116 dintre 183 de dosare privind masacrul de la Katyn drept secret de stat.

Accidentul aviatic din apropierea orașului Smolensk produs în 2010, soldat cu moartea președintelui polonez Lech Kaczyński și a altor 95 de oficiali, a fost cauzat de o explozie produsă la aripa stângă a aeronavei, și nu din cauza unei erori de pilotaj sau din cauza condițiilor meteorologice potrivit unui raport al autorităților poloneze. Explozia s-a produs când aeronava se afla la aproximativ 900 de metri de aeroportul din Smolensk, Rusia. Ulterior, a explodat și fuselajul aeronavei, aspect ce a dus la prăbușirea avionului în care se afla președintele polonez, au anunțat anchetatorii de la Varșovia în aprilie

2018. Dar, anterior, în aprilie 2017, se anunțase, tot oficial, cu totul altceva. Controlorii de trafic aerian ruși au contribuit „în mod deliberat” la accidentul aviatic de la Smolensk din anul 2010, care s-a soldat cu decesul președintelui polonez Lech Kaczyński, a declarat Marek Kuczyński, procurorul național al Poloniei, potrivit The Associated Press. Kuczyński a declarat că nu există „niciun dubiu” că una din cauzele accidentului aviatic a fost comportamentul persoanelor din turnul de control al aeroportului de la Smolensk, adăugând că aceștia sunt vinovați de „cauzarea în mod deliberat a unei catastrofe”.

4 noiembrie 1957 ar fi putut rămâne în istoria țării României drept momentul schimbării destinului. Cu toate acestea, comunismul românesc ar fi mers înainte indiferent de numărul sau calibrul politic al victimelor de la Vnukovo. Chiar dacă s-ar fi aflat la bord prudentul și temătorul Gheorghiu-Dej (bine informat în prealabil?) și chiar dacă Ceaușescu nu ar fi supraviețuit accidentului. Probabil, în contextual dat, ar fi apărut un alt Ceaușescu!

(Surse: www.historia.ro, <https://romania libera.ro>, www.mediafax.ro, <https://ro.wikipedia.org>)

Întoarcere în istorie: ultimul zbor al lui Aurel Vlaicu și ipoteza asasinării aviatorului!

Incredibil, însă, după ultimele cercetări în domeniu, nu este deloc exclus ca unul dintre pionierii aviației românești și mondiale, temerarul Aurel Vlaicu, să nu fi căzut victimă unui „accident”, ci să fi fost asasinat!

Aurel Vlaicu (19 noiembrie 1882, Bințiți, lângă Orăștie, județul Hunedoara – 13 septembrie 1913, Bănești, lângă Câmpina) a fost un inginer român, inventator și personalitate a aviației. A fost elev al liceului calvinist „Kun Kocsárd” din Orăștie, care din 1919 înapoi a fost numit Liceul „Aurel Vlaicu”, luându-și bacalaureatul la Sibiu în 1902. Și-a început studiile ingineresti la Universitatea Tehnică din Budapesta, studii pe care le-a continuat la Technische Hochschule din München, obținând diploma de inginer în 1907. După aceea, a lucrat ca inginer la uzinele Opel în Rüsselsheim.