

CER SENIN

Revista Forțelor Aeriene Române

Nr. 2 (157) ♦ 2019



www.roaf.ro

**EUROPEAN
SPARTAN
2019**



PAG. 32-35

MISIUNE ONU

PAG. 36-43

75 DE ANI
de la
**DEBARCAREA din
NORMANDIA**
PAG. 27-31





REVISTĂ EDITATĂ DE STATUL MAJOR
AL FORTELOR AERIENE

CONSILIUL EDITORIAL AL REVISTEI **CER SENIN**

PRESEDINTE:

**General-maior
dr. VIOREL PANĂ**

MEMBRI:

**General de flotilă aeriană
dr. IULIAN PAȚILEA**

**General-maior
CONSTANTIN DOBRE**
**General de flotilă aeriană
dr. ing. LIAN SOMEȘAN**

**Comandor
PETRE FRANCISC IGNAT**

MEMBRI ONORIFICI

DUMITRU AMARIEI
PETRE BĂNĂ
NICOLAE RADU

REDACȚIA

REDACTOR-ŞEF:

căpitan LAURA MĂCĂRESCU

e-mail: lmacarescu@roaf.ro

SECRETAR GENERAL DE REDACȚIE:

locotenent Mirela VÎȚĂ

e-mail: mvita@roaf.ro

REDACTOR:

**plutonier adjutant principal
ALEXANDRU BĂLĂNESCU**

e-mail: abalanescu@roaf.ro

PROCESARE TEXTE:

LEANA TUDORAN

FOTOREPORTER:

ADRIAN SULTĂNOIU

e-mail: asultanoiu@roaf.ro

GRAFICĂ & DTP

DIANA ȘUICĂ

e-mail: msuica@roaf.ro

COPERTA I: FOTO: **EUROPEAN SPARTAN
EXERCISE 2019** (FOTO: ADRIAN SULTĂNOIU)

COPERTA IV: **SABER GUARDIAN 19**
(FOTO: LUCIAN IRIMIA)

SUMAR

MESAJ ANIVERSAR _____ 3

AGENDA _____ 4 - 17

ARIPİ SPRE VIITOR _____ 18 - 20

CONVOCĂRI _____ 21 - 25

50 DE ANI - ELICOPTERE CU REACȚIE ÎN F.A.R. _____ 26

D-DAY LANDINGS COMMEMORATION _____ 27 - 31

EXERCII _____ 32 - 35

MISIUNE ONU _____ 36 - 43

INSTRUCȚIE _____ 44 - 51

RADARELE FUNCȚIONEAZĂ ȘI... CU SUFLET! _____ 52

SPORT MILITAR _____ 53 - 55

CORRESPONDENȚĂ EXTERNĂ _____ 56 - 59

SIGURANȚĂ AERONAUTICĂ _____ 60 - 61

PORTRET DE PROFESIONIST _____ 62 - 63

COMEMORĂRI _____ 64 - 65

AMINTIRI ÎN FOILETON _____ 66 - 67

ANIVERSARE - HERMANN OBERTH _____ 68 - 69

ZBORUL CA PASIUNE _____ 70 - 71

BRASHOW _____ 72 - 73

PASTILA DE PSIHLOGIE _____ 74

EDITORIAL _____ 75



PAGINA 9



PAGINILE 27 - 31



PAGINILE 36 - 43



PAGINILE 44 - 51



PAGINA 62



PAGINILE 72 - 73

COPYRIGHT:

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

NORME DE COLABORARE:

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

**Manuscrisele nu se înapoiază.
Răspunderea juridică pentru conținutul
articolelor aparține în exclusivitate
autorilor, conform art. 326 CP.**

CORECTURA:

CENTRUL TEHNIC-EDITORIAL AL ARMATEI

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

ISSN 1582-6317. B 916.10; C 3146.18

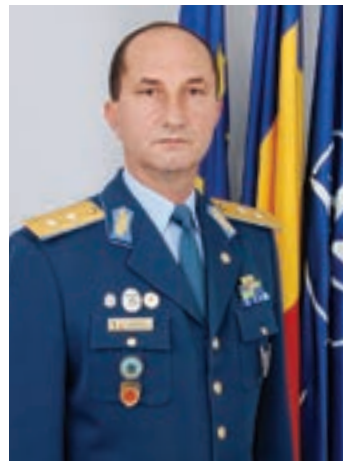


**Tipărită la
CENTRUL TEHNIC - EDITORIAL
AL ARMATEI
sub comanda
nr. 1130/2019**

**Responsabilitatea privind tehnoredactarea
revine în totalitate redacției**

**Prezenta ediție s-a încheiat la data de:
20.06.2019**

MESAJUL ȘEFULUI STATULUI MAJOR AL FORTELOR AERIENE CU PRILEJUL ZILEI AVIAȚIEI ȘI A FORTELOR AERIENE 20 IULIE 2019



**General-maior
dr. Viorel PANĂ,
Șeful Statului Major
al Forțelor Aeriene**

Ziua Aviației Române și a Forțelor Aeriene, sărbătorită la data de 20 iulie, odată cu prăznuirea Sfântului Mare Prooroc Ilie Tesviteanul, ocrotitorul tuturor zburătorilor și apărătorilor cerului patriei, ne aduce împreună, în fiecare an, la Monumentul Aviatorilor din Capitală, pentru cinstirea eroilor aviatori din toate timpurile.

De asemenea, ziua aniversară este un reper solemn care ne reamintește importanța misiunii pe care o are categoria noastră de forțe, de a apăra spațiul aerian al României și de a veni în sprijinul autorităților publice locale și centrale în cazul situațiilor de urgență.

În timp ce această misiune fundamentală rămâne o constantă în conștiința celor care slujesc cu devotament aripile patriei, chiar de la o aniversare la alta se poate observa o dinamică în modul de îndeplinire al sarcinilor și o continuă adaptare la transformarea obiectivelor prioritare.

Forțele Aeriene sunt, în definitiv, o oglindă a societății românești, și suntem mereu conectați la cerințele actualității cotidiene. Astfel, prima jumătate a acestui an s-a aflat sub egida Președinției României la Consiliul Uniunii Europene, executând misiuni în sprijinul unor evenimente remarcabile precum Summitul informal al șefilor de stat și de guvern din UE, organizat la Sibiu, sau vizita istorică a suveranului Pontif. Putem spune că motto-ul PresRO – „Coeziunea, o valoare europeană comună” – se reflectă la nivel particular în activitățile din mediul militar, prin realizarea coeziunii prin instruire. Exercițiile multinaționale precum EUROPEAN SPARTAN 19, VIGOROUS WARRIOR sau SABER GUARDIAN au contribuit la consolidarea relațiilor multinaționale prin realizarea de misiuni bazate

pe identitatea europeană și pe resursele și capacitățile sale umane. Din seria exercițiilor multinaționale s-a remarcat în acest an și TOBRUQ LEGACY, în cadrul căruia o baterie de rachete sol-aer HAWK a fost dislocată, cu tehnică și personal, în Polonia, executând în premieră trageri cu acest sistem în afara teritoriului național.

Efortul de a face față provocărilor contextului regional complex se concretizează nu numai în domeniul instruirii teoretice, ci mai ales la nivel practic, prin folosirea eficientă a tuturor resurselor din dotare și continuarea programelor de înzestrare cu tehnică și de dezvoltare a infrastructurii.

Pași esențiali s-au parcurs și în domeniul apărării aeriene cu baza la sol: în vederea proximei intrări în dotarea Forțelor Aeriene Române a celui mai nou sistem de rachete sol-aer cu bătaie mare, s-a înființat Regimentul 74 PATRIOT, al cărui personal participă acum la cursuri de pregătire. Mai mult, în luna iunie am avut șansa de a ne instrui alături de partenerii americani și de a observa capabilitățile acestui sistem prin lansările în premieră care au avut loc în cadrul exercițiului SABER GUARDIAN 2019, etapa ISTRIA, în Centrul Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană de la Capu Midia.

Pe lângă pregătirea continuă a personalului tuturor armelor care fac parte din Forțele Aeriene, anul acesta ne-am asumat participarea la cea mai importantă misiune realizată de statul român cu elicopterele militare, după cel de-al Doilea Război Mondial: Detașamentul de Elicoptere CARPATHIAN PUMAS va lua parte la Misiunea Multidimensională Integrată ONU de stabilizare – MINUSMA, din Republica Mali. Acest lucru a implicat eforturi de pregătire a specialiștilor și a tehnicii, modernizarea elicopterelor și anticiparea multor situații necunoscute pe linie de logistică și personal.

Sunt convins că misiunea Detașamentului CARPATHIAN PUMAS va da un nou orizont Forțelor Aeriene Române, va duce la câștigarea unei experiențe operaționale deosebite și va deschide porțile pentru noi participări în cadrul misiunilor internaționale.

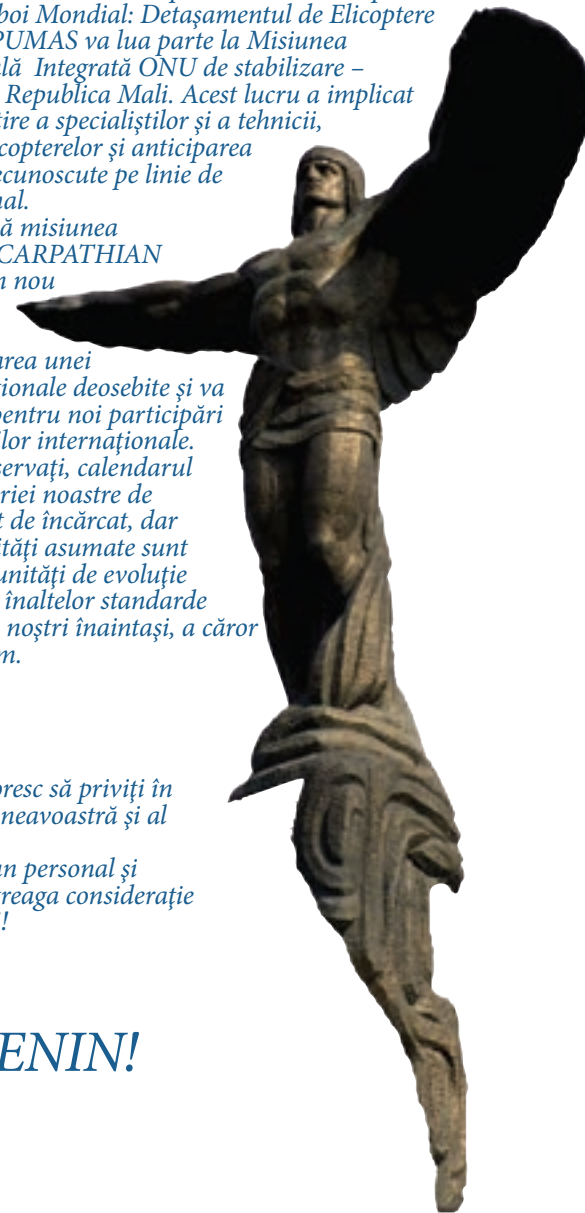
După cum observați, calendarul misiunilor categoriei noastre de forțe este deosebit de încărcat, dar noile responsabilități asumate sunt totodată și oportunități de evoluție și de menținere a înaltelor standarde stabilite de bravii noștri înaintași, a căror memorie o cinștim.

Dragi camarazi,

De Ziua Aviației Române și a Forțelor Aeriene, vă doresc să priviți în continuare cu optimism, încredere și curaj viitorul dumneavoastră și al categoriei noastre de forțe!

Vă urez multă sănătate, împliniri și bucurii pe plan personal și profesional, alături de familie și cei dragi și îmi exprim întreaga considerație pentru efortul pe care îl depuneți zi de zi!

LA MULȚI ANI și CER SENIN!



VIZITA REPREZENTANȚILOR GĂRZII NAȚIONALE A STATULUI ALABAMA

Maistru militar clasa a IV-a Ștefan-Codruț PUIU **Alex BĂLĂNESCU**



Șeful Statului Major al Forțelor Aeriene a participat la discuții cu membrii celor două delegații



Generalul-maior Viorel PANĂ, șeful SMFA, alături de Command Sergeant Major Grace Jr. THOMAS, subofițerul de comandă al ALNG

Luni 20 mai a.c., la sediul Statului Major al Forțelor Aeriene (SMFA), generalul-maior Viorel PANĂ, șeful SMFA, a avut o întrevedere cu membrii unei delegații militare a Gărzii Naționale a statului Alabama (ALNG), condusă de către Command Sergeant Major Grace Jr. THOMAS, subofițerul de comandă al ALNG. Delegația română a fost condusă de către plutonierul adjutant principal Florea SAS, subofițerul de comandă al Statului Major al Apărării.

În cadrul discuțiilor purtate între delegațiile română și americană, au fost prezentate oaspeților un scurt istoric al Forțelor Aeriene Române, structura, capacitățile și sistemul educațional specific categoriei noastre de forțe. Au fost subliniate rolul important și profesionalismul maiștrilor militari și

subofițerilor în îndeplinirea misiunilor curente și gradul ridicat de instruire al acestora, pregătirea efectuată atât în instituții militare naționale, dar și internaționale sau aparținând unor state partenere sau membre NATO. De asemenea, au mai fost abordate aspecte care țin de foarte buna cooperare dintre Forțele

Aeriene Române și Garda Națională a statului Alabama, contextul actual global și viitoarele provocări.

La finalul activității au fost discutate sumar programul de achiziție pentru avioanele F-16, măsurile adoptate pentru atragerea și păstrarea tinerelor generații în sistemul militar, dar și transformările în sfera legislativă, necesare pentru atragerea personalului calificat sau recrutarea viitorilor militari din societatea civilă.

La discuții au participat ofițeri specialiști și subofițeri de comandă din unități militare ale Forțelor Aeriene Române, precum și maiștri militari și subofițeri din cadrul SMFA.

PROGRAM MANAGEMENT REVIEW

În perioada 20-24.05.2019 în incinta Academiei Forțelor Aeriene, s-a desfășurat a III-a activitate de analiză a derulării programului (PMR3 – Program Management Review) de înzestrare esențială cu Sistemul de rachete sol-aer cu bătaie mare HSAM – PATRIOT. La activitate au participat reprezentanți ai agențiilor guvernamentale din Statele Unite ale Americii implicate în implementarea programului PATRIOT, precum și ai companiilor producătoare, respectiv Raytheon și Lockheed Martin.

Delegația Ministerului Apărării Naționale a fost condusă de locțiitorul șefului Departamentului pentru armamente, **generalul de brigadă dr. ing. Ionel LOȚAN**, și de șeful Oficiului Operații și Instrucție al Statului Major al Forțelor Aeriene, **colonelul Nicolae PETRE** și a inclus reprezentanți ai Departamentului pentru Armamente, Departamentului pentru Politica de Apărare, Planificare și Relații Internaționale, ai Statului Major al Apărării, ai Statului Major al Forțelor Aeriene, ai Statului Major

al Forțelor Terestre și Comandamentului Logistic Întrunit.

Activitățile de analiză a derulării programului PATRIOT se desfășoară bianual și reprezintă principala oportunitate de întâlnire a tuturor structurilor cu responsabilități în cadrul programului. Scopul principal al activității este de identificare a soluțiilor pentru menținerea programului în cadrul reperelor principale agreeate, prin acordurile de implementare de tip LOA (Letter of Offer and Acceptance) specifice



Locotenent-colonel Sorin CHERECHES

procedurilor FMS (Foreign Military Sales). Au fost abordate subiecte de interes în domeniile operațional, logistic și de instruire care concură la atingerea IOC (Initial Operational Capability) și FOC (Final Operational Capability) pentru Forțele Aeriene

la termenele asumate. Cu această ocazie, Ministerul Apărării Naționale și Guvernul SUA au reiterat angajamentul și determinarea comună în construirea și dezvoltarea capacității de apărare aeriană cu sisteme PATRIOT.

CONFERINȚA ȘEFILOR DE FORȚE AERIENE DIN EUROPA EURAC 2019

În perioada 08-11.05.2019, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, general-maior dr. Viorel PANĂ, a participat la Conferința șefilor de Forțe Aeriene din Europa, organizată la Salzburg, în Austria.

Mayor Ioan DARIE



apărării este în continuare un obiectiv prioritar, fiind soluția optimă identificată pentru depășirea provocărilor și urmărirea perspectivelor de dezvoltare ale puterii aeriene.

Următoarea conferință EURAC va avea loc în anul 2020, în Grecia.

La ediția din acest an au luat parte 24 de șefi de Forțe Aeriene din Europa, din totalul celor 28 de țări, iar subiectele abordate în cadrul conferinței, alături de identificarea liniilor de acțiune comună și importanța cooperării internaționale, s-au concentrat în jurul identificării modalităților de promovare a imaginii Forțelor Aeriene. Astfel, s-au purtat discuții cu privire la rolul publicității ca factor multiplicator de imagine, modalități de recrutare a personalului în Forțele Aeriene, importanța resursei

umane și îmbunătățirea comunicării și informării populației despre activitățile Forțelor Aeriene (spre exemplu, prezentarea efectelor zborului supersonic).

Doamna **colonel Marijke van der KROGT**, șeful departamentului Resurse Umane din Forțele Aeriene Olandeze a subliniat necesitatea creării unui mediu de lucru cât mai atractiv și asigurarea unui grad de confort și de siguranță a personalului care să stimuleze rămânerea în sistem. Cooperarea în domeniul

ENHANCED AIR POLICING

Începând din mai, Forțele Aeriene Italiene au preluat misiunea de eAP, până în luna septembrie



Samir Șeicamet Adrian SULTĂNOIU

Forțele Aeriene Italiene (Aeronautica Militare) se află la prima misiune în România și iau parte la aceasta, pe bază rotațională cu alte națiuni aliate.

Misiunile de Poliție Aeriană desfășurate în comun vor contribui la dezvoltarea capacității de reacție și descurajare, precum și la integrarea sistemelor naționale puse la dispoziția țărilor membre, într-un singur sistem NATO de apărare.

Dislocarea avioanelor AM în România a avut loc în data de 3 mai 2019 și este parte a implementării Planului de acțiune pentru asigurarea capacității operaționale a NATO pe flancul estic al Alianței, atât în zona de nord, cât și în zona de sud, și demonstrează unitatea și determinarea NATO ca răspuns la provocările mediului de securitate.

În data de 14 mai 2019, în prezența ministrului apărării naționale, domnul **Gabriel-Beniamin LEȘ**, a avut loc ceremonia de certificare a detașamentului italian în vederea executării Serviciului de Poliție Aeriană Întărită, la Baza 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu.

Detașamentul italian, format din aproximativ 130 de militari (piloți și personal tehnic) cu patru aeronave Eurofighter Typhoon, va executa misiuni de Poliție Aeriană în următoarele patru luni, alături de militari ai Forțelor Aeriene Române (cu aeronave MiG-21 LanceR), sub comandă NATO.

La ceremonie, alături de șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, **generalul-maior dr. Viorel PANĂ**, au mai fost prezenți și comandantul CAOC Torrejón, **generalul-locotenent Carlos Ruben Garcia SERVET** și șeful Forțelor Aeriene Italiene, **generalul-locotenent Alberto ROSSO**.



Oficialitățile române alături de cele italiene la ceremonia de certificare a detașamentului italian în vederea executării Serviciului de Poliție Aeriană Întărită, la Baza 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu





Montarea pe rampă a rachetei HAWK în poligonul Utska



TOBRUQ LEGACY 2019

Mirela VÎȚĂ

Bogdan PANTILIMON

Peste 100 de militari din Forțele Aeriene Române, aparținând Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer „General Nicolae Dăscălescu”, cu un sistem de rachete sol-aer HAWK, au luat parte, în perioada 3-23 iunie, la exercițiul multinațional de apărare aeriană cu baza la sol TOBRUQ LEGACY 19, desfășurat în acest an în Polonia.

Scopul exercițiului, la care participă militari din 16 țări membre NATO, este antrenarea forțelor participante în planificarea, organizarea și

executarea unor operații de apărare aeriană într-un mediu multinațional complex, precum și testarea gradului de interoperabilitate în conformitate cu standardele și procedurile specifice.

Pentru militarii români, noutatea absolută a acestei ediții o reprezintă executarea de trageri reale cu sistemul de rachete HAWK în poligonul Utska din Polonia.

Vom reveni cu detalii pe larg despre desfășurarea exercițiului în următoarea ediție a revistei.

17.06.2019, un moment istoric: prima tragere cu sistemul de rachete sol-aer HAWK din dotarea Armatei României în afara teritoriului național, în cadrul exercițiului TOBRUQ LEGACY 19, în poligonul Utska din Polonia



SABER GUARDIAN 19

În cadrul Comandamentului Forțelor Întrunite din Europa al Statelor Unite ale Americii (USEUCOM), în anul 2019, în regiunea Mării Negre a fost planificat, în cadrul Programului de Exerciții Întrunite (JEP), exercițiul SABER GUARDIAN 19.

SABER GUARDIAN 19 reprezintă o combinație de exerciții LIVEX și CPX, este planificat de USEUCOM și condus de comandantul Comandamentului Forțelor Terestre ale SUA în Europa (USAREUR).

Pe teritoriul României, exercițiul s-a desfășurat în mai multe locații: București, Bordeni, Fetești, Capu Midia, Boboc, Buzău, Câmpia Turzii, Smârdan, Babadag, Mihail Kogălniceanu, Bogata, Cincu, Poplaca, Cârțișoara, Slobozia, Bacău, Luna, Reghin.

Statul Major al Forțelor Aeriene (SMFA) a participat cu capabilități din subordine și a sprijinit partenerii străini participanți la exercițiu, în perioada 3-26 iunie 2019, pe teritoriul național și în spațiul aerian național, conform angajamentelor asumate în vederea creșterii interoperabilității între forțele participante și perfecționarea deprinderilor în planificarea, organizarea,



Adrian SULTĂNOIU



Lucian IRIMIA

coordonarea, conducerea și evaluarea unei operații ofensive, defensive, interarme și întrunit în cadrul unei coaliții multinaționale.

SMFA a planificat și organizat executarea misiunilor de transport al forțelor care execută operații aeropurtate, a oferit sprijin aerian forțelor de la sol, a asigurat MEDEVAC, a deconflictat spațiul aerian pe toată durata exercițiului, a coordonat activitățile cu partenerul american și a sprijinit Statul Major al Forțelor Terestre în asigurarea suportului logistic și infrastructurii necesare desfășurării Zilei Distinșilor Vizitatori (DVD) în locația Fetești-Bordeni. De asemenea, SMFA a planificat și organizat DVD pentru SABER GUARDIAN 19 în locația Capu Midia, în data de 20 iunie 2019.

Scopul exercițiului SABER GUARDIAN 19 l-a reprezentat evidențierea coeziunii, unității și solidarității statelor partenere și aliate în vederea apărării împotriva oricărei agresiuni, în special prin posibilitatea de mobilizare rapidă și concentrare a forțelor în timp scurt, oriunde în Europa.

Cu acest exercițiu vom reveni pe larg în numărul următor.



În cadrul SABER GUARDIAN 19 s-au executat, pentru prima dată în România, trageri cu sistemul PATRIOT în poligonul Capu Midia, în data de 19 iunie 2019



VIGOROUS WARRIOR 19

Maistru militar Adela OLTEAN



Baza 71 Aeriană a avut un rol major în desfășurarea acestui exercițiu multinațional atât pentru transferul pacienților, cât și pentru tratarea acestora, aici fiind organizat un Centru de Stabilizare a Urgențelor (CSU)

Vigorous Warrior 19 – VW19, cel mai mare exercițiu cu caracter medical din istoria Alianței Nord-Atlantice, s-a desfășurat în perioada 1-15 aprilie 2019, în mai multe unități ale Armatei României, pe cele trei componente: terestră - la Centrul Național de Instruire Întrunită „Getica” din Cincu, aeriană - în Baza 71 Aeriană, General Emanoil Ionescu” Câmpia Turzii și navală în zona Constanța și Marea Neagră.

Astfel, reprezentanți din 38 de națiuni au avut ocazia să exerseze procedurile necesare oferirii îngrijirii medicale continue, evacuării medicale strategice, creșterii nivelului de pregătire și răspuns la un posibil incident chimic, biologic, radiologic sau cu dispozitive improvizate.

Baza 71 Aeriană „General Emanoil Ionescu” a avut un rol major în desfășurarea acestui exercițiu multinațional, atât pentru transferul pacienților, cât și pentru tratarea acestora, baza găzduind un Centru de Stabilizare a Urgențelor (CSU).

Timp de o săptămână, echipajele medicale au primit și tratat sute de pacienți ajunși în majoritatea cazurilor pe calea aerului de la componentele ROL 1 și ROL 2, în Baza 71 Aeriană și transportați apoi cu ambulanțele la CSU pentru intervenție imediată. CSU sau componenta de ROL 3, organizată la Baza 71 Aeriană a avut rolul de a prelua și a asigura tratamentul pacienților, echipa medicală de aici urmând să identifice pacienții care se întorc în teatru sau care au nevoie

de recuperare, fiind transferați în ROL 4. Din echipa medicală a Bazei 71 Aeriană au făcut parte medici, paramedici, salvatori și asistenți medicali, colaborând în permanență cu echipa Spitalului Militar de Urgență Cluj. Coordonatorul echipei medicale, **colonelul doctor Marius BUIU**, aflat la Cincu, a declarat: „Este o impresiune deosebită de desfășurare de forțe din 38 de națiuni, tranzit de pacienți, proceduri de tranzit de pacienți, proceduri de intervenție chirurgicală, transferul către Baza 71 Aeriană, către CSU în calitate de componentă de tranzit, de evacuare medicală”.

Aeronavele IAR-330 Puma, din cadrul Bazei 71 Aeriană, au executat numeroase zboruri pentru transferul pacienților, fiecare elicopter a fost dotat cu aparatură medicală și cu personal medical pregătit în orice moment să acorde ajutor victimelor transportate. Aici putem să îi menționăm pe salvatorii din baza aeriană, care se antrenează aproape zilnic pentru astfel de cazuri și pentru intervenție în timp real, fiind pregătiți în orice moment pentru misiuni de căutare-salvare:



Caporalul Mihai PILȚU și fiica sa Elisa, studentă la Medicină, antrenându-se împreună în cadrul exercițiului

caporalul Mihai PILȚU, sergentul major Dorin PEȘTEAN, caporalul Olimpiu PITEA, caporalul Ioan FETIȚA, sergentul major Daniel CÎRSTEA, caporalul Bogdan CUCUREANU, fruntașul Ștefan MORE. A fost prima dată când s-a pus în aplicare un astfel de concept într-o bază aeriană. Acest exercițiu ne-a oferit oportunitatea de a demonstra că putem funcționa și interveni ca o echipă foarte bine antrenată, într-un context multinațional.

EXERCITIUL MULTINAȚIONAL ANATOLIAN PHOENIX 2019

DIN CHEILE TURZII ÎN PODIȘUL ANATOLIEI

Fiecare zi aduce o nouă provocare căreia îi facem față. Pentru personalul navigant și tehnic din Escadrila 711 a Bazei 71 Aeriană și Statul Major al Forțelor Aeriene, provocarea a constituit-o participarea la exercițiul internațional ANATOLIAN PHOENIX 2019, organizat de către Forțele Aeriene Turce la Baza Aeriană 3 Înaintată Konya, în perioada 12-25 mai 2019.

Comandor Cristian ANDRIEȘ

Căpitan Alex FECHETE

Pregătirea misiunii a necesitat aplicarea cunoștințelor acumulate și transpunerea lor în acțiune, începând cu dislocarea pe teritoriu național de la Baza 71 Aeriană la Baza 90 Transport Aerian, cu două elicoptere IAR-330 SOCAT și o aeronavă C-130 Hercules.

Apoi, cei 30 de militari – piloți, mecanici de bord, personal din cadrul Detașamentului pentru Căutare-Salvare prin Luptă și personal tehnic au decolat în dimineața zilei de 12 mai, brăzdând spațiul aerian al României, Bulgariei apoi al Turciei.

Zborul pentru dislocare/redislocare a fost, de asemenea, un prilej de acumulare a experienței: s-a executat sub controlul organelor de trafic aerian civile, după reguli de zbor la vedere, cu respectarea reglementărilor internaționale în domeniu.

Buna cooperare între participanți în cadrul exercițiului s-a bazat în primul rând pe folosirea procedurilor, tacticilor și tehnicilor NATO. Principiul care a stat la baza stabilirii participanților a fost acela al antrenării personalului cu atribuții specifice în planificarea și executarea misiunilor CSAR (Combat Search and Rescue), utilizând permanent terminologia specifică, în limba engleză.

Pentru piloții români exercițiul s-a dovedit un foarte bun prilej de antrenament în contextul unui scenariu realist, cu simularea de amenințări în zona inamică, într-o zonă montană dificilă.

La festivitatea de încheiere au participat ministrul apărării naționale din Turcia împreună cu șeful Statului Major General și șefii categoriilor de forțe. Ministrul turc al apărării a susținut un discurs în care s-a reiterat faptul că Turcia rămâne un partener important în cadrul NATO, unde își va îndeplini toate sarcinile asumate. Participarea delegației Forțelor Aeriene Române a constituit o excelentă oportunitate de reprezentare internațională, iar partea turcă a adresat, la final, mulțumiri prin ministrul apărării naționale din Turcia pentru participarea și profesionalismul delegației române.



Briefing pentru planificarea misiunii



Comandorul Cristian ANDRIEȘ primește, în numele detașamentului român, o amintire simbolică din partea gazdelor turce



Participanții la Anatolian Phoenix, cu personal și tehnică:

Turcia: aproximativ 170 de militari, 3 elicoptere COUGAR, 1 elicopter S 70, 2 elicoptere TA-129, 4 avioane F-16;

România: personal – 30 de militari (16 ofițeri, 9 maiștri militari, 5 subofițeri); tehnică – 2 elicoptere IAR-330 SOCAT, o echipă CSAR;

Azerbaidjan: circa 60 de militari; tehnică – 2 elicoptere Mi-17 și 2 elicoptere Mi-35; o echipă CSAR;

Qatar: personal – 30 de militari; tehnică – o aeronavă C-130 Hercules;

Pakistan: aproximativ 100 de militari; tehnică – 4 aeronave F-16; o echipă CSAR;

Marea Britanie: o echipă JTAC.

Pe lângă actorii principali, au participat la exercițiu ca observatori: **Canada, Qatar, Azerbaidjan, Pakistan, Australia, Sudan.**



OMUL ANULUI 2018



Laura MĂCĂRESCU

În data de 11 iunie, la sediul Statului Major al Forțelor Aeriene a avut loc, în prezența șefului categoriei de forțe, generalul-maior dr. Viorel PANĂ și a comandanților unităților subordonate, concursul „Omul Anului 2018”.

Acesta are ca obiectiv recompensarea valorii profesionale și manageriale a personalului militar și civil care a contribuit, în decursul anului 2018, la crearea unei imagini pozitive a instituției militare și la creșterea vizibilității structurilor din compunerea Statului Major al Forțelor Aeriene la nivel local, național și internațional.

Premiile „Omul Anului”, se acordă în urma desfășurării concursurilor organizate la toate nivelurile ierarhice din Forțele Aeriene.

Pentru anul 2018 au fost premiate 11 secțiuni cu 25 de câștigători, după cum urmează:



Momente din timpul decernării premiilor „Omul Anului 2018”, de către șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, generalul-maior dr. Viorel PANĂ



IMAGINEA ȘI VIZIBILITATEA ARMATEI:

locul I – comandor Cătălin MICLOȘ;
locul II – locotenent Costică-Bogdan ADĂSCĂLIȚEI;
locul III – maistru militar clasa a II-a Ovidiu-Cătălin DAN.

CREDINȚĂ ȘI ALTRUIZM:

locul I – fruntaș Marius Lucian EȘANU;
locul II – căpitan Dănuț-Viorel PRUNĂ;
locul III – plutonier Costel PREDA.

INSTRUCȚIE ȘI LUPTĂ:

locul I – căpitan-comandor Florin IANCULESCU;
locul II – locotenent-comandor Radu-Mihai ȘERBAN;
locul III – locotenent-colonel Cristinel SIRITEAN.

LOGISTICĂ ȘI INFRASTRUCTURĂ:

locul I – plutonier George-Marius TUȚICĂ;
locul II – locotenent-colonel Grigore STAN;
locul III – p.c.c. Bony ION.

DIPLOMAȚIE ȘI INFORMAȚII:

locul I – locotenent Laurențiu MUNTEANU.

ÎNVĂȚĂMÂNT, ȘTIINȚĂ ȘI ARTĂ MILITARĂ:

locul I – p.c.c. Cornelia BRĂTU;
locul II – comandor conf. univ. ing. Ionică CÎRCIU;
locul III – sublocotenent Iulia Ștefana SĂCĂDAT.

MORAL, BUNĂSTARE ȘI RECREERE:

locul I – fruntaș Valentin George IONESCU.

SĂNĂTATE ȘI SPORT:

locul I – căpitan Cătălin PUȘCAȘU;
locul II – fruntaș Liviu-Costin GOGOCI;
locul III – caporal Alina CRĂCIUN.

ISTORIE, CULTURĂ ȘI TRADIȚII MILITARE:

locul I – plutonier adjutant Sorin Irinel GRUMUȘ.

COMUNICARE PRIN SPAȚIUL CIBERNETIC ȘI COMUNICAȚII MILITARE:

locul I – locotenent Marius-Andrei CLOPOȚEL;
locul II – căpitan Narcis-Florentin ANTONIE;
locul III – plutonier Valentin PREDA.

SOLDATUL UNIVERSAL:

locul I – maistru militar Vlad NEGRU.

AGENDA

RoDAS pentru AN-30

Laura MĂCĂRESCU



La Baza 90 Transport Aerian „Comandor Gheorghe Bănculescu” a avut loc, în data de 4 iunie 2019, prezentarea, testarea și evaluarea sistemului AEROFOTO DIGITAL RoDAS care va echipa aeronava AN-30 din cadrul Escadrilei 902 Aviație Transport Operativ și Aerofotogrammetrie ce execută misiuni din Tratatul privind Cerul Deschis.

Activitatea încununează efortul a doi ani de colaborare între structuri din Ministerul Apărării Naționale, Ministerul de Interne și mai multe firme civile.

La definitivarea cerințelor operaționale și specificațiilor tehnice care au stat la baza achiziționării sistemului RoDAS au contribuit specialiști din Statul Major al Forțelor Aeriene din domeniul Resurselor, Informațiilor, ai Centrului Național Militar de Comandă, Agenției de Informații Geospațiale a Apărării și Direcției Control și Verificarea Armamentelor din cadrul Administrației Naționale a Rezervelor de Stat și Problemelor Speciale.

Sistemul a fost furnizat de către firma Angelosoft Computers, utilizează camere foto aeriene produse de firma PHASE ONE din Danemarca și este integrat de firma GGS GmbH din Germania. Aplicațiile software dedicate pentru aerofotogrammetrie și utilizate în cadrul misiunii Cer Deschis au fost dezvoltate de către firma Intergraf România.

Sistemul este unul complex, face tranziția de la utilizarea camerelor foto analogice la cele digitale, completează dotarea aeronavelor AN-30 cu un al doilea senzor digital, după sistemul ADS-80 utilizat în misiuni de aerofotogrammetrie de către Ministerul Agriculturii și permite executarea zborurilor foto la trei înălțimi (1500 m, 3100 m și 5600 m) cu obținerea de rezoluție spațială de 30 de centimetri.

Acesta va fi supus unei omologări naționale de către o echipă de specialiști din Ministerul Apărării Naționale sub coordonarea Centrului de Cercetare și Încercări în Zbor din cadrul Departamentului pentru Armamente. După omologare, RoDAS va fi supus unei certificări internaționale cu participarea tuturor țărilor semnatare a Tratatului privind Cerul Deschis (Treaty on Open Skies), după care va putea fi utilizat fără restricții în cadrul tratatului.

Romanian Digital Aerial System

Locotenent Andrei PĂRUȘ

Pentru executarea misiunilor de cercetare aeriană, până în prezent, s-a utilizat o cameră analogică tip RC-20. Aceasta are o vechime în exploatare de peste 25 de ani și utilizează film fotoaerian. Menținerea camerei nu se mai poate asigura, deoarece la nivel mondial nu mai există un agent economic autorizat. O parte dintre filmele fotoaeriene utilizate în perioada de exploatare a camerei au fost scoase din producție, existând un singur tip de film disponibil. La acestea se adaugă costuri mari de achiziție a substanțelor de dezvoltare și de întreținere a aparaturii din laboratorul foto.

Modernizarea capacității naționale pentru executarea misiunilor de cercetare aeriană din cadrul Tratatului privind Cerul Deschis va duce la creșterea caracteristicilor de performanță și îmbunătățirea imaginilor aeriene rezultate și utilizarea lor într-o gamă variată de domenii.

Statul Major al Forțelor Aeriene, prin Baza 90 Transport Aerian Otopeni, a finalizat procedura de achiziție a unui sistem aerofoto digital de ultimă generație, denumit și RoDAS (Romanian Digital Aerial System) prin semnarea unui contract de furnizare cu agentul economic S.C. Angelosoft S.R.L.

RoDAS este un sistem destinat obținerii imaginilor aeriene digitale geo-referențiate pe timpul zborurilor aerofotogrammetrice executate la înălțimi cuprinse între 500 și 6000 de metri, cu viteze ale aeronavei cuprinse între 300 și 450 km/h, precum și prelucrarea imaginilor brute prin intermediul echipamentelor și programelor conexe. Rezoluția spațială a imaginilor trebuie să fie de 30 cm pentru înălțimile de 1100-1600 de metri, 3000-3500 de metri și 5500-6000 de metri.

Întregul sistem este compus din mai multe subsisteme complexe, după cum urmează:

- subsistemul optoelectronic;
- subsistemul de montare și stabilizare;
- subsistemul de planificare a zborului;
- subsistemul de management al zborului;
- subsistemul de comandă și control al camerelor optice;
- subsistemul de navigație inerțială GNSS/IMU;
- subsistemul de vizualizare date în timpul zborului;
- subsistemul de accesorii;
- subsistemul de descărcare/prelucrare/compunere a imaginilor, de conversie/ scriere/ștergere garantată a datelor brute.

RoDAS va avea ca destinație executarea misiunilor de cercetare aeriană și a misiunilor din cadrul Tratatului „Cer Deschis”, în vederea îndeplinirii obligațiilor asumate de România.

Baza 90 Transport Aerian - 70 de ani

Laura MĂCĂRESCU

Prezentarea în zbor a aeronavelor Bazei 90 Transport Aerian



Baza 90 Transport Aerian „Comandor aviator Gheorghe Bănciulescu” a aniversat, în data de 7 iunie 2019, 70 de ani de la înființare. Cu această ocazie Drapelul de luptă al unității a fost decorat prin decret prezidențial cu Ordinul „Virtutea Aeronautică” în grad de Ofițer cu însemne pentru militari, de pace și s-a oficiat o slujbă religioasă de cinstire a eroilor unității.

De asemenea, s-au acordat plachete aniversare mai multor personalități militare și civile de către comandantul bazei, **comandorul Aurel-Cezar STĂNCIULESCU**, s-au înmănat diplome și distincții personalului militar și civil de către șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, **generalul-maior dr. Viorel PANĂ**, iar șeful Statului Major al Apărării, **generalul Nicolae-Ionel CIUCĂ** a avansat în grad un ofițer și un maistru militar.

Un moment spontan și plăcut a fost reprezentat de nominalizarea aleatoare de către șeful SMAp a unui sublocotenent, chemat în fața formației pentru a primi cadou vechile grade de locotenent ale căpitanului avansat, care îi vor servi acestuia în momentul în care va fi la rândul său înaintat în grad.

Festivitatea s-a încheiat cu defilarea militarilor Bazei 90 Transport Aerian, prezentarea în zbor a elicopterelor și aeronavelor de transport militar și vizitarea tehnicii aflată în expoziție statică.

Momentul decorării Drapelului de luptă



Defilarea personalului Bazei 90 Transport Aerian



Prezentarea Drapelului de luptă al unității



Avansarea în grad cu ocazia aniversării bazei

Scurt istoric Baza 90 Transport Aerian

După terminarea războiului, în anul 1949, potrivit Ordinului Marelui Stat Major nr. 45790 din 03.06.1949 și Ordinului de Zi al Comandamentului Aviației nr. 136 din 05.08.1949, ia ființă, la Giulești, Regimentul 8 Aviație (Transport).

Regimentul aflat în subordinea Comandamentului Aviației, era dislocat pe aerodromul de la Otopeni cu misiunea de a executa transporturi aeriene în folosul Aviației Militare și a Armatei Române.

Din cauza schimbărilor fundamentale apărute după decembrie 1947 – abolirea monarhiei și trecerea la înfăptuirea a ceea ce s-a intitulat în documentele propagandistice noi „*revoluția și construcția socialismului*” – aviația militară a înregistrat în mod treptat schimbări în structura organizatorică, în dotarea cu avioane și tehnică de luptă, în special de proveniență sovietică, în conceperea și desfășurarea procesului de instruire a personalului navigant și tehnic, în asigurarea materială și tehnică.

Aceste schimbări esențiale produse în structurile organizatorice, vizau trecerea de la componentele tradiționale ale Aeronauticii Regale Române, consacrate în război, de tip flotilă, grup etc. spre structuri specifice aviației sovietice de tip regiment.

În anul 1949, Comandamentul Aeronauticii a primit denumirea de Comandamentul Aviației, s-a trecut de la flotile la regimente de aviație

și s-au constituit, în perioada de început, detașamentele de spate, denumire care se va schimba ulterior în batalion de deservire aerodrom (B.D.A.), apoi bază tehnică de aerodrom (B.T.A.).

În primăvara anului 1950, prin Ordinul Marelui Stat Major nr. 121134, Aviația Militară a primit denumirea de Forțele Aeriene Militare, iar comandamentul, Comandamentul Forțelor Aeriene Militare, având în subordine și Regimentul 8 Aviație (Transport).

Totodată, evoluția rapidă a aviației mondiale de luptă, determinată de declanșarea Războiului Rece a impus înlocuirea tehnicii vechi din dotarea Forțelor Aeriene Militare și înzestrarea cu avioane de fabricație sovietică, fapt care a determinat unele mutații în transformarea și dispunerea pe aerodromuri ale unităților de aviație.

La data de 27.11.1951, Regimentul 8 Aviație (Transport), având în dotare aeronave de tipul LI-2, IL-14 și IL-18, își schimbă denumirea în Regimentul 108 Aviație Transport. Cu această ocazie, în baza Decretului președintelui Republicii Populare Române nr. 353, unitatea primește Drapelul de Luptă decorat cu Ordinul Apărarea Patriei, clasa a III-a.

La 10.01.1959 se înființează Regimentul 99 Aviație Transport, prin transformarea Regimentului 108 Aviație Transport, având în dotare aeronave de tipul IL-18, AN-2, AN-24 și AN-26.

Pentru a face față cerințelor tot mai diversificate ale armei, Regimentul 99 Aviație Transport a suferit mai multe transformări structurale și a diversificat activitățile de transport din Aviația Militară.



Sosirea în țară, în data de 12 aprilie 2010, a primelor două aeronave C-27J Spartan

Astfel:

– în anul 1980, Regimentul 99 Aviație Transport s-a contopit cu Baza Tehnică de Aerodrom Otopeni în scopul refacerii într-un timp cât mai scurt a capacității de operare a aeronavelor din înzestrare;

– în perioada 1986-1988, Regimentul 99 Aviație Transport intră în organica Flotei 50 Aviație Transport;

– în perioada 1988-1990 Regimentul 99 Aviație Transport acționează ca structură independentă, sub denumirea de Grupul 99 Aviație Transport, având în dotare aeronave de tipul BN-2, AN-2, AN-24, AN-26, AN-30, IAR-316, Mi-8.

Perioada de după evenimentele din decembrie 1989 a fost marcată, la nivelul unităților din Aviația Militară, de modificări structurale, în conformitate cu noile concepții de întrebuințare a aviației în operație și necesitatea redimensionării organismului militar.

În cadrul acestui proces Grupul 99 Aviație Transport a fost reorganizat și transformat la data de 10.03.1990 în Baza 99 Transport Aerian.

La data de 21.03.1990, Baza 99 Aviație Transport preia în structura sa forțele și mijloacele Flotei 50 Aviație Transport și se transformă în Baza 90 Transport Aerian.

Structurii nou înființată i-a fost atribuită ca misiune executarea transportului aerian de personal, tehnică și materiale și de sprijin în folosul Forțelor Aeriene și al celorlalte elemente din Sistemul Național de Apărare, atât în spațiul aerian național, cât și în zone de criză sau conflict, în cadrul unor misiuni sub mandat ONU, NATO sau UE.

Pentru rezultatele remarcabile obținute în îndeplinirea misiunilor încredințate și ca recunoaștere a rolului și locului acestei prestigioase unități în cadrul Forțelor Aeriene și Armatei Române, prin Decretul Prezidențial nr. 155 din 30 mai 1995, Bazei 90 Transport Aerian i-a fost acordat titlul onorific „Comandor aviator Gheorghe Bănciulescu” și i s-a înmănat Drapelul de luptă.

Începând cu anul 1990 Baza 90 Transport Aerian a fost înzestrată cu avioane de tipul IL-18, Boeing 707, BAC 1-11 și elicoptere IAR-330, Mi-17, SA-365.

În afara de tipurile de aeronave prezentate mai sus, începând cu 25 octombrie 1996, aviația militară de transport a făcut un pas spre realizarea interoperabilității cu forțele NATO, **prin înzestrarea,**

în premieră națională, cu două (și ulterior alte trei) avioane C-130, care au dublat capacitatea de transport și raza de acțiune.

În anul 2004, în organica bazei au intrat elicopterele IAR-330 SOCAT, rezultate prin desființarea Regimentului 71 Elicoptere Titu.

Un moment important în istoria unității a fost ziua de 12.04.2010 când, în prezența întregului personal, au aterizat primele două aeronave C-27J Spartan, primul dintre ele având la bord pe șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, iar ambele având la manșă piloți români. Astfel, se consemnează momentul intrării acestui tip de aeronavă în dotarea Forțelor Aeriene Române.

La 21.05.2010 se înființează Flotila 90 Transport Aerian, prin transformarea Bazei 90 Transport Aerian, cu misiunea de a participa la transportul aerian tactic și strategic, la constituirea pachetelor de forțe dislocabile și la sprijinul instituțiilor statului și autorităților locale în situații de urgență civilă.

La 01.12.2013, Flotila 90 Transport Aerian se transformă în Baza 90 Transport Aerian.

De la înființare și până în prezent, personalul din cadrul unității a participat la diverse misiuni și activități, printre care amintim:

– 04-19.10.1996: primul exercițiu aerian „COOPERATIVE KEY”;

– 11-26.10.1997 s-a desfășurat o misiune istorică pentru Aviația Militară și pentru Baza 90 Transport Aerian, având loc zborul unui avion C-130 pe ruta Otopeni-Marietta (Atlanta, SUA) – Otopeni, cu traversarea Oceanului Atlantic;

– anul 2005: se execută misiunea ALTHEA în Bosnia-Herțegovina cu elicopterele IAR-330 SOCAT, în două rotații a câte șase luni (Detașamentele ALFA și BRAVO), ceea ce a constituit o premieră de mare importanță pentru Forțele Aeriene, fiind **prima misiune multinațională în afara granițelor țării**, executată sub conducerea UE;

– anul 2009: certificarea aeronavei AN-30 ca platformă națională pentru misiuni în cadrul tratatului OSCE „CER Deschis”. Astfel, această aeronavă poate executa acest tip de misiuni atât în folosul României, dar și în regim de închiriere pentru alte state ca Germania sau Marea Britanie.

La data de 26.01.2011, Drapelul de luptă al Bazei 90 Transport Aerian a fost decorat cu Ordinul „Virtutea aeronautică” în grad de Cavalier.

Comandantul
Grupului 3 CSRAT
colonel Florin
PÂNGĂLEANU
prezintă istoricul
grupului



8 decenii de activitate



Defilarea Grupului 3 CSRAT

Locotenent Ana-Maria Alina ARDELEAN

La data de 29 martie 2019, Grupul 3 Cercetare și Supraveghere prin Radiolocație și Avertizare Timpurie „General Vasile Mihalache” din arealul Câmpia Turzii, unitate din compunerea Brigăzii 76 Cercetare, Supraveghere și Recunoaștere „Dacia”, a celebrat aniversarea a 80 de ani de existență, eveniment marcat printr-o ceremonie militară organizată în centrul municipiului Câmpia Turzii.

La această ceremonie au participat șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, **generalul-maior dr. Viorel PANĂ**, locțiitorul șefului Direcției Generale Management Resurse Umane, **generalul de brigadă Bogdan CĂLIMĂNESCU**, comandanți de mari unități și unități din toate categoriile de forțe, reprezentanți din cadrul Statului Major al Apărării, Statului Major al Forțelor Aeriene, foști comandanți ai unității, reprezentanți ai administrației publice locale și ai unor instituții publice, personal în rezervă și retragere.

Activitatea a debutat printr-o expoziție statică de tehnică militară și a reprezentat un

bun prilej pentru cei care au lucrat în această armă să constate evoluția unității atât în domeniul tehnicii militare de radiolocație, cât și în domeniul comunicațiilor și informaticii.

Ceremonia militară prilejuită de aniversarea a 80 de ani de existență s-a desfășurat într-un loc public, în centrul municipiului Câmpia Turzii.

UN LUNG ISTORIC

Așa cum spunea și comandantul unității, **colonelul Florin PÂNGĂLEANU**, fără istorie și tradiție nu există viitor, și de aceea punctăm câteva repere esențiale din lungă și frumoasă istorie a unității.

Grupul 3 Cercetare și Supraveghere prin Radiolocație și Avertizare Timpurie „General Vasile Mihalache” este continuatorul tradițiilor istorico-militare ale Postului de Pândă Teritorial nr. 11 Turda, înființat în baza „Legii nr. 938 pentru apărarea antiaeriană activă și pasivă a teritoriului”, din **03.03.1939**.

Chiar dacă de-a lungul timpului structura a fost supusă transformărilor, schimbându-și atât denumirea, cât și organizarea (**1940** – Postul de Pândă Teritorial nr. 10, **1952** – Plutonul 6 Turda OILA, **1955** – Postul Radiotehnic nr. 631, **1958** – Nodul Radiotehnic nr. 1, **1960** – Postul Radiolocație nr. 2, **1964** – Post Radiotehnic nr. 5, **1965** – Postul Radiolocație nr. 12, **1966** – Postul Radiolocație nr. 20, **1978** – Compania 20 Radiotehnică, **1995** – Centrul 7 Radiolocație, **2004** – Batalionul 1 Radiolocație, **2008** – Batalionul 2 Supraveghere Aeriană, **2010** – Centrul 2 Supraveghere Aeriană, **2015** – Grupul 3 Cercetare și Supraveghere prin Radiolocație și Avertizare Timpurie „General Vasile Mihalache”), unitatea și-a păstrat,

vreme de 80 de ani, misiunea de bază – supravegherea neîntreruptă a spațiului aerian.

Cu prilejul aniversării a 80 de ani de la înființare, în semn de mulțumire pentru importante rezultate obținute în activitatea specifică, pentru înaltul profesionalism demonstrat în îndeplinirea cu succes a misiunilor încredințate și pentru contribuția la cercetarea și supravegherea spațiului aerian național, președintele României Klaus-Warner IOHANNIS a semnat decretul privind conferirea Ordinului „Virtutea Aeronautică” în grad de Cavaler cu însemn pentru militari Drapelului de luptă al Grupului 3 Cercetare și Supraveghere prin Radiolocație și Avertizare Timpurie „General Vasile Mihalache”.

Astfel, în cadrul ceremoniei, Drapelul de luptă al unității a fost decorat de către șeful Statului Major al Forțelor Aeriene.

În semn de apreciere pentru sprijinul acordat în îndeplinirea misiunilor unității, **colonelul Florin PÂNGĂLEANU** a oferit placheta aniversară a unității **generalului-maior dr. Viorel PANĂ**. De asemenea, pentru buna colaborare cu autoritățile publice locale, comandantul unității a oferit placheta

aniversară domnului **Dorin LOJIGAN**, primarul municipiului Câmpia Turzii.

Un moment emoționant în cadrul ceremoniei a fost cel în care **maiorul (rz.) Cătălin MIHALACHE**, urmașul **generalului Vasile Mihalache**, al cărui nume îl poartă Grupul 3 Cercetare și Supraveghere prin Radiolocație și Avertizare Timpurie, a rostit o alocuțiune în care a evidențiat o dată în plus atât importanța misiunilor unității, cât și rolul Grupului 3 Cercetare și Supraveghere prin Radiolocație și Avertizare Timpurie de continuator al tradițiilor radiolocatorilor din vestul țării.

Comandantul unității a oferit placheta aniversară foștilor comandanți ai unității, astfel: **colonelului Marian FLOREA**, șeful de stat major al Brigăzii 76 Cercetare, Supraveghere și Recunoaștere, comandant al unității în perioada 2008–2009 și **colonelului (rz.) Ioan CHIȚU**, comandant al unității în perioada 2002–2008.

Pentru rezultate meritorii în activitatea desfășurată pentru supravegherea spațiului aerian, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene a conferit Emblema de Onoare a Forțelor

„Acum 80 de ani, pe meleagurile Turzii și Câmpiei Turzii lua ființă Postul de Pândă Teritorial nr. 11, unitate a cărei tradiții istorico-militare le continuă astăzi Grupul 3 Cercetare și Supraveghere prin Radiolocație și Avertizare Timpurie „General Vasile Mihalache”.

Alegerea zilei de astăzi (29 martie) ca zi de sărbătorire a împlinirii a 80 de ani de activitate a unității nu este întâmplătoare. În urmă cu 15 ani România devenea membru cu drepturi depline a celei mai importante Alianțe de securitate din acest secol – NATO.

Dotările cu tehnică modernă și integrarea informațiilor din spațiul aerian național în cel al NATO au permis Forțelor Aeriene și Armatei României să contribuie esențial la îndeplinirea misiunilor acestei Alianțe. Mă refer la radarele FPS-117 din subordinea unității, care alături de structuri similare din compunerea Brigăzii 75 Cercetare, Supraveghere și Recunoaștere, aflate sub comandă NATO, prin transfer de autoritate, execută permanent supravegherea prin radiolocație a spațiului aerian.

Sunt onorat ca la împlinirea a 80 de ani de la înființare, să fiu comandantul acestei unități căreia, datorită rezultatelor obținute de-a lungul timpului, i-a fost decorat Drapelul de luptă cu „Ordinul Virtutea Aeronautică în grad de Cavaler, cu însemn pentru militari”.

La mulți ani Grupul 3 Cercetare și Supraveghere prin Radiolocație și Avertizare Timpurie „General Vasile Mihalache”, La mulți ani Forțelor Aeriene, La mulți ani Armatei României, La mulți ani România!”

Colonel Florin PÂNGĂLEANU
Comandantul Grupului 3 Cercetare și Supraveghere prin Radiolocație și Avertizare Timpurie „General Vasile Mihalache”

Aeriene unor cadre militare, soldați și gradați profesioniști și personal civil contractual din cadrul Grupului 3 Cercetare și Supraveghere prin Radiolocație și Avertizare Timpurie și al subunităților subordonate.

Pentru promovarea carierei militare, la eveniment a fost invitat Biroul Informare-Recrutare din cadrul Centrului Militar Zonal Cluj, care a amenajat un stand de promovare a profesiei militare, în cadrul căruia le-a fost prezentată oferta educațională a instituțiilor militare de învățământ celor interesați să urmeze o carieră militară, procesul de recrutare a candidaților pentru formarea profesională inițială a personalului militar în activitate, realitățile profesionale și sociale specifice mediului militar, condițiile de muncă și de viață și oportunitățile de evoluție în carieră.

Ceremonia militară s-a încheiat cu prezentarea onorului de către militarii Grupului 3 Cercetare și Supraveghere prin Radiolocație și Avertizare Timpurie „General Vasile Mihalache” și cu survolul avioanelor de vânatoare aparținând Bazei 71 Aeriană „General Emanoil Ionescu” Câmpia Turzii.

JOINT SERVICES WIRING ACTION GROUP



În perioada 11-14 martie 2019, Forțele Aeriene Române, reprezentate de către locotenentii ing. Ionuț NEDELEA și Cătălin Florin MONCEA, au luat parte la Conferința Joint Services Wiring Action Group (JSWAG) Technical Interchange Meeting (TIM), organizată de către partenerul american în Orlando, Florida.

Scopul acestei întâlniri anuale este de a expune probleme întâlnite în mentenanța și utilizarea sistemelor de arme în domeniul sistemului de cablaj și a magistrelor de date specifice avioanelor de proveniență SUA, operate de către US Air Force, US Navy, US Army și de către țările partenere Foreign Military Sale (FMS) și de a oferi posibile soluții pentru prevenirea și eliminarea acestora. În cadrul acestei conferințe au fost prezente 375 de persoane, inclusiv reprezentanți ai unor firme ce oferă soluții de diagnosticare, protecție și reparație a sistemelor de cablaj.

Conferința ne-a oferit oportunitatea de stabilire a unor contacte cu personal din cadrul US Air Force, US Navy, US Army, precum și cu alți participanți din țări partenere FMS. Un moment important pentru ofiterii participanți ai Forțelor Aeriene Române a fost întâlnirea cu reprezentantul NAVAIR în domeniul sistemelor de cablaj ale aeronavelor, **Oliviu MUJA**, de naționalitate română, care ne-a îndrumat și ne-a explicat echipamentele de testare, verificare, diagnosticare și reparație specifice sistemelor de cablaj. În cadrul acestei conferințe a fost inclus și un tur la sediul companiei



Locotenent ing. Ionuț NEDELEA

Daniels Manufacturing Corporation, lider în aprovizionarea cu materiale suport pentru mentenanța sistemelor de cablaj, precum și pentru fabricarea truselor de scule predefinite, utilizate în procesul de mentenanță, unde au fost prezentate și detaliate procesul de fabricație, organizarea și livrarea către utilizator a produselor companiei.

De menționat este faptul că în procesul de mentenanță al aeronavelor F-16 se utilizează produse ale DMC, contractate prin partenerii americani.

De asemenea, în cadrul demonstrațiilor teoretice și practice făcute de reprezentanți ai unor companii din domeniu au fost prezentate echipamente ce ajută la identificarea de erori în cablaje ca Handheld Aircraft Wire Tester (HAWT) – folosit pentru testarea unui singur cablu, sau Weet ECH W454 Automated Test System ce testează automat tot sistemul de cablaj. Acesta din urmă se poate folosi pentru testarea a până la 15.000 de puncte, fiind folosit în special în cadrul verificărilor complexe și a modernizărilor de avioane.

Alte echipamente prezentate au fost stația de testare STX 1553 Monitor/Analyzer, capabilă de testarea simultană a două magistrale de date MIL-STD-1553, ce poate analiza datele de transfer între toate echipamentele conectate la cele două magistrale și poate înregistra și monitoriza toate subadresele, mesaje și codurile transmise.

METEOROLOGIA AERONAUTICĂ - PREZENT ȘI VIITOR

„Capul plecat sabia nu-l taie, dar nici soarele nu-l vede”

Luând în considerare că vremea și condițiile meteorologice au o influență semnificativă asupra desfășurării activităților de zbor, prioritățile meteorologilor aeronautici militari sunt de a oferi informații exacte despre evoluția fenomenelor meteorologice periculoase care pot reprezenta riscuri pentru siguranța aeronautică, tehnică, personal sau infrastructurile aflate la sol.

De-a lungul anilor, meteorologii aeronautici au menținut tradiția și prestigiul câștigat în țară și străinătate, atât prin elaborarea în cel mai scurt timp posibil a prevederilor de avertizare meteorologică necesare luării celor mai bune decizii de către comandanții aflați la toate nivelurile ierarhice, cât și prin participarea la misiuni de asigurare meteorologică în teatre de operații sau activități internaționale organizate de către comunitatea meteorologică din cadrul NATO.

O astfel de oportunitate a fost participarea reprezentantului național la Conferința pentru probleme meteorologice și oceanografice cu partenerii din cadrul programelor de cooperare (ACO METOC Conference), organizată la Riga, Letonia, în perioada 27-29.03.2019, care a reunit specialiști din 19 state (Azerbaidjan, Belgia, Canada, Croația, Republica Cehă, Danemarca, Franța, Germania, Grecia, Italia, Letonia, Marea Britanie, Maroc, Norvegia, Olanda, Polonia, Portugalia, Statele Unite ale Americii, Ungaria), precum și ai comunității METOC din cadrul comandamentelor NATO (SHAPE, ACT, AIRCOM, MARCOM, JFC Brunssum, JFC Naples). Activitatea s-a înscris în cadrul proceselor NATO de identificare a soluțiilor optime de standardizare, planificare, organizare și desfășurare a activității structurilor METOC, conform principiului „One theatre, one operation, one forecast” și a propus o agendă care a cuprins aspecte tehnice și procedurale referitoare, în principal, la modul de asigurare a sprijinului meteorologic și oceanografic în cadrul operațiilor și exercițiilor (NRF, RSM și KFOR/EUFOR), formarea și pregătirea personalului meteorologic participant la operații și exerciții NATO, modernizarea echipamentelor și platformelor de vizualizare a produselor meteorologice, arhitectura de comunicații meteorologice, precum și la elaborarea publicațiilor meteorologice NATO.

Căpitan-comandor Florin MOISA

Reprezentantul național la ACO METOC a prezentat în cadrul reuniunii, iar delegații la conferință au apreciat în mod deosebit atât participarea României cu personal meteorologic din cadrul Forțelor Aeriene la misiunile Resolute Support Mission din Kabul, Afganistan și MINUSMA din Gao, Mali, cât și efortul permanent depus pentru modernizarea echipamentelor meteorologice care va continua, după achiziționarea și instalarea stațiilor automate de observații meteorologice, cu achiziționarea sistemului de radare meteorologice, fixe în bandă C și mobile în bandă X.

Un loc primordial în evoluția viitoare a sistemului meteorologic aeronautic militar și creșterea calității asigurării meteorologice este reprezentat de formarea și instruirea personalului, procese aflate în desfășurare, atât în cadrul Academiei Forțelor Aeriene „Henri Coandă”, prin pregătirea promoțiilor de absolvenți ai studiilor universitare specifice domeniului (2019 – prima promoție după 15 ani) și înființarea programului postuniversitar de formare și dezvoltare profesională continuă „Meteorologie aplicată și protecția mediului”, cât și prin identificarea și participarea la cursuri organizate de comunitatea meteorologică din cadrul NATO pentru personalul nominalizat să execute asigurarea meteorologică a operațiilor și exercițiilor NATO – METOC Tactical Operations Course.

De asemenea, necesitatea implementării unui cadru normativ specific unitar, coerent și integrator de reglementare a activităților aeronautice de asigurare meteorologică a zborurilor aeronavelor militare cu aplicativitate la nivelul tuturor structurilor din sectorul de apărare, ordine publică și siguranță națională și alinierii și armonizării reglementărilor aeronautice militare naționale cu standardele și recomandările Organizației Aviației Civile Internaționale și Organizației Meteorologice Mondiale, precum și cu cerințele impuse de prevederile Manualului de sprijin cu date meteorologice la nivelul NATO, a impus nominalizarea unui colectiv de specialiști din cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene și a celorlalte categorii de forțe, care au dat dovada profesionalismului prin elaborarea **Regulamentului privind asigurarea meteorologică a activităților aeronautice militare**, act normativ specific intrat în vigoare la data de 7 mai 2019.

Misiunile de sprijin umanitar cu aeronavele Forțelor Aeriene Române nu mai sunt demult o noutate, pentru fiecare caz în parte echipajele de zbor și de asistență medicală fac tot posibilul pentru a transporta rapid și în siguranță pacienții în stare critică spre spitalele unde li se salvează viața.

O aeronavă C-27J Spartan, configurată pentru misiuni de evacuare medicală, a executat în cursul zilei de 7 mai a.c., o misiune umanitară pe traiectul Otopeni-Mihail Kogălniceanu (Constanța) - Bruxelles, Belgia, pentru transferul unui pacient cu arsuri grave

care necesita transport medical de urgență. Echipajul aeronavei a fost format din: comandor Emil TECUCEANU, căpitan-comandor Cornel MLADIN, locotenent-comandor Daniel MOTOROIU, maestru militar Gabriel PREDUCĂ, maestru militar Bogdan ZAHARIA, maior medic Daniel NICA și plutonier asistent Georget GRIGORE. Echipajul medical SMURD: doctor Ionuț MURGULEȚ și asistent Loredana CHIRCĂ.

Misiunea a fost executată la solicitarea Departamentului pentru Situații de Urgență din cadrul Ministerului Afacerilor Interne.

MISIUNE UMANITARĂ

SIMULARE DE INCENDIU ÎN CAZARMĂ

În data de 3 mai a.c., în cazarma Statului Major al Forțelor Aeriene și a Statului Major al Forțelor Navale a avut loc un exercițiu comun de intervenție privind modul de acțiune în caz de incendiu al personalului sectoarelor de activitate și al formațiunilor de intervenție la incendiu.

Scenariul exercițiului a presupus apariția unui incendiu la un pavilion în care își desfășura activitatea personalul din toate structurile din cazarmă, acesta fiind stins în colaborare cu un echipaj de pompieri din detașamentul Inspectoratului pentru Situații de Urgență (ISU) „Dămăroaia”, care s-a deplasat în unitate cu o autospecială din dotare.

Activitatea a fost condusă de către șeful Secției Prevenire, Protecție, Securitate și Sănătate în Muncă, **locotenent-colonelul**

Marian TUDOR. Acesta, împreună cu militari din Grupul 210 Sprijin și detașamentul ISU „Dămăroaia” au pus în practică concepția de intervenție în cazul producerii unui incendiu în unitate și au testat viabilitatea planurilor de apărare împotriva incendiilor și a celor de cooperare SMFA – SMFN – ISU.

Activitățile practice s-au declanșat prin inițierea unor grenade incendiare și au constat inițial în alertarea și alarmarea personalului de la locurile de muncă din pavilion, anunțarea OSU și demararea stingerii incendiului de către personalul afectat. Ulterior, formațiunile de intervenție ale Grupului 210 Sprijin/SMFA și ale Companiei Sprijin/SMFN întărite cu personalul din subunitatea de pază au desfășurat concomitent acțiuni specifice de stingere a incendiului, căutare-salvare, evacuare persoane și bunuri, la fața locului fiind prezentă

Laura MĂCĂRESCU

o autosanitară cu echipaj pentru acordarea primului ajutor eventualelor victime. După localizare, incendiul a fost stins cu ajutorul pompierilor militari.

De asemenea, personalul prezent a mănuit și s-a informat cu privire la funcționarea, amplasarea și eficiența a trei tipuri de stingătoare utilizate pentru stingerea materialelor incendiate: cu pulbere, cu spumă și cu dioxid de carbon.

Pompierii din detașamentul ISU și-au prezentat autospeciala, explicând posibilitățile acestora de stingere a incendiilor, de intervenție în cazuri de urgență, precum și caracteristicile echipamentului individual de protecție.

Exercițiul a constituit un prilej de a verifica stadiul de pregătire și capacitatea de răspuns și totodată a condus la perfecționarea deprinderilor personalului pentru a acționa operativ în caz de incendiu.

Intervenția comună dintre militarii Grupului 210 Sprijin și cei din Detașamentul ISU pentru stingerea incendiului în cazarmă



STUDENȚI ROMÂNI LA AIR FORCE ACADEMY, COLORADO SPRINGS

Mirela VÎȚĂ



Ministrul apărării naționale i-a acordat cadetului Petruț GHIȚĂ primul grad de ofițer



La ceremonia de absolvire, cadetul Petruț GHIȚĂ a fost felicitat de către Donald TRUMP, președintele SUA



Elevul plutonier adjutant Răzvan MOLDOVANU

A fi selecționat pentru a urma un curs în Statele Unite ale Americii, îndeosebi unul pe termen lung, reprezintă pentru orice militar atât o recunoaștere a muncii depuse, cât și o enormă responsabilitate.

Singurul român absolvent în acest an al Academiei Forțelor Aeriene din Colorado Springs, Statele Unite se numește **Petruț GHIȚĂ**. Militarul s-a remarcat și la ceremonia de absolvire, când, după ce a fost felicitat de președintele american, **Donald TRUMP**, i-a oferit acestuia o insignă cu steagul României.

Tânărul de 23 de ani este unul dintre cei 10 studenți internaționali și singurul european care a absolvit în acest an prestigioasa academie, din totalul de aproape 1000 de cadeti,

„Am stat patru ani în America. Acolo se studiază mai multe programe de licență. Eu am licență de management și sunt și pilot acum. O să fiu pilot

la Forțele Aeriene Române. Nu am vederea prea bună ca să pilotez F-16”, a spus el într-un interviu televizat.

În data de 5 iunie, în cadrul unei ceremonii desfășurate la sediul Ministerului Apărării Naționale, acesta a fost înaintat în gradul de sublocotenent, și urmează să încadreze prima funcție ca pilot al Forțelor Aeriene Române.

Pe urmele sublocotenentului Ghiță va călca și colegul său mai mic, **elevul plutonier adjutant Răzvan MOLDOVANU**. Acesta a trecut cu brio probele de admitere la instituția americană de învățământ, iar în urma sesiunii speciale de bacalaureat a obținut media generală de 9,73. Astfel, proaspătul absolvent de liceu va fi reprezentantul României la Academia Forțelor Aeriene din Colorado Springs pentru următorii patru ani.

Felicitări amândurora!



DEPUNEREA JURĂMÂNTULUI LA ȘCOALA MILITARĂ DE MAIȘTRI MILITARI ȘI SUBOFIȚERI A FORȚELOR AERIENE



Plutonier adjutant principal Alexandru BOTAN



Plutonier major Daniel FILIP

În însoțirea zi de 3 mai, înnoțită de importanța sărbătorii ortodoxe din Săptămâna Luminată, Izvorul Tămăduirii, la sediul Școlii Militare de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene „Traian Vuia”, de la Boboc, 29 de cursanți pe filieră indirectă pentru categoria subofițeri, specialitatea militară rachete și artilerie antiaeriană, au depus Jurământul Militar, moment de

maximă importanță atât din punct de vedere al carierei pe care și-au ales-o, cât și emoțional, deoarece prin acest jurământ pun respectarea Constituției, a legilor și regulamentelor militare mai presus decât viața lor.

La festivitate au participat oficialități militare, instructori militari, profesori, părinți, prieteni și rude ai cursanților.



Pregătire de elită: primii piloți români încep cursurile ENJJPT

Sublocotenentul Adrian CHIRIAC și locotenentul Răzvan MACOVEI sunt primii piloți români care, începând din luna mai a acestui an, participă la Euro-NATO Joint Jet Training Program, unul din cele mai performante cursuri de formare a piloților din cadrul NATO la Baza Aeriană Sheppard, Texas.

Pregătirea lor va dura 15 luni, timp în care vor parcurge un modul de pregătire teoretică și vor efectua zboruri cu aeronava T-6C Texan II și T-38C Talon.

Printre criteriile de evaluare în vederea selecției s-au aflat starea de sănătate (curs fiziologic, centrifugă 9G) și nivelul de cunoaștere al limbii engleze.

Sublocotenentul Adrian Chiriac este absolvent al Colegiului Național Militar „Mihai Viteazul” din Alba Iulia în anul 2012, și al prestigioasei United States Air Force Academy (USAFA) Colorado Springs din SUA în 2017. Are peste 200 de ore de zbor pe planorul TG-10, aeronavele Cessna 172, Cessna T41, Cirrus SR-20, Yak-52 și IAR-99.

Locotenentul Răzvan-Ionuț MACOVEI are aproape 25 de ani, este absolvent al Colegiului Național Militar „Ștefan cel Mare” din Câmpulung Moldovenesc, în 2013, și apoi al Academiei Forțelor Aeriene „Henri Coandă” din Brașov, în 2016.

A urmat Cursul de bază aviație naviganți din Baza Aeriană de Instruire și Formare a Personalului Aeronautic, Boboc, în perioada 2016-2017, și modulul de instrucție avansată pe aeronava IAR-99 Șoim, la Baza 95 Aeriană din Bacău, înainte de plecarea în SUA.

Are la activ peste 250 de ore de zbor pe Cessna 172, Yak-52 și IAR-99.

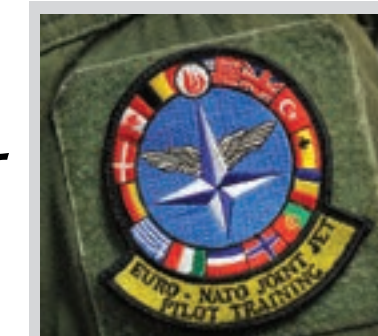
După absolvirea cursului, în iulie 2020, piloții români vor avea trei opțiuni pentru carieră: să revină în țară pentru a contribui la ridicarea nivelului de pregătire și alinierea la standardele NATO (la aeronava IAR-99 Șoim), să facă trecerea pe F-16 Fighting Falcon în țară sau în SUA (având deja orele de zbor pe T-6 Texan II și T-38 Talon, necesare oricărui pilot înainte de a face trecerea pe F-16 Fighting Falcon) sau, în funcție de necesitățile operaționale, să rămână la Sheppard ca instructori.

Beneficiile programului ENJJPT sunt multe – un mediu de instruire multinațional la cel mai înalt nivel, standardizare sporită și interoperabilitate, fără a omite aspectul important al legăturilor de prietenie și respect care se creează între cei ce susțin și cei care parcurg acest program.

Programul ENJJPT este realizat și derulat de țări NATO, la Baza Aeriană Sheppard din SUA, în cadrul 80th Flying Training Wing. Cursul de formare a fost creat între anii 1973-1974 de un grup de țări europene, Canada și SUA, cu scopul de a reduce costurile instruirii, de a standardiza pregătirea piloților și de a mări nivelul de interoperabilitate, fiind un program cu încadrare și management multinațional. România s-a alăturat acestui program în anul 2017, iar în luna septembrie a anului anterior țara noastră a găzduit pentru prima dată comitetul director al Euro-NATO Joint Jet Training Program, la București.



Mirela VÎȚĂ



The shoulder patches of the 80th Flying Training Wing personnel have been updated to include the red, blue and yellow flag of Romania, lower right, as the 14th country to join the ENJJPT program

First Romanian pilots to join ENJJPT

The Euro-NATO Joint Jet Pilot Training Program, established in the spirit of NATO, is conducted by the 80th Flying Training Wing at Sheppard Air Force Base, Texas. ENJJPT is the world's only multi-nationally manned and managed flying training program chartered to produce combat pilots for NATO, and more than 7000 NATO pilots have trained and graduated from it.

As of 2016, the program added Romania as its 14th partner and has been extended through 2026. Since 22 May this year, the first two Romanian pilots began their training at Sheppard Air Force Base: 1st Lieutenant Răzvan MACOVEI and

2nd Lieutenant Andrei CHIRIAC.

“We found that the program gets you on a whole new level of training here, so we got excited for training at Sheppard AFB. When we do get back home we will be ready for everything.” We come here to get the fighter pilot mentality and attitude, so that's what we are here for,” said 2nd Lieutenant Chiriac.

“We are pioneers here so we are trying to get the road for other students that may come in the coming years and try to make their lives easier here by learning all the situation here and maybe relationships between the different cultures here,” Pilot Răzvan MACOVEI added.



CURS DE PATRIOT DIN SUA ŞEF DE PROMOTIE A FOST UN OFITER ROMÂN

La începutul lunii iunie 2019 au revenit în țară primii opt militari români participanți la cursul Allied Patriot Air Defense din SUA, care s-a desfășurat pe o perioadă de 2 luni. Acesta a fost primul curs de instruire pentru sistemul de rachete anti-balistice Patriot, cel mai nou sistem achiziționat de România în arma Rachete și Artilerie Antiaeriană.

Mai mult, unul dintre ofițerii români participanți a absolvit ca șef de promoție: este vorba despre **locotenentul Alexandra BĂLAN**, comandant pluton din cadrul Școlii de Aplicație pentru Forțele Aeriene „Aurel Vlaicu”.

„A fost o experiență frumoasă și un pas inițial în formarea unei arme mai puternice. Am fost



Cei opt militari români participanți la cursul Allied Patriot Air Defense din SUA

8 români, 3 din Qatar, 1 din Arabia Saudită și 1 din Kuwait. Am absolvit cursul ca șef de promoție, așa cum am absolvit și Captains Career

Course anul trecut, desfășurat în aceeași școală. O experiență de neuitat, foarte benefică în cadrul specializării noastre.”

Mirela VÎȚĂ



Locotenent Alexandra BĂLAN, comandant pluton din cadrul Școlii de Aplicație pentru Forțele Aeriene „Aurel Vlaicu”

CONFERINȚA COMANDANȚILOR (RECTORILOR) ACADEMIILOR DE FORȚE AERIE NE DIN EUROPA - EUAFA 2019



Miercuri, 29 mai 2019, la sediul Academiei Forțelor Aeriene „Henri Coandă” a avut loc deschiderea oficială a celei de-a 23-a ediții a Conferinței Comandanților (Rectorilor) Academiiilor de Forțe Aeriene din Europa, activitate organizată sub patronajul Președinției României la Consiliul Uniunii Europene.

La eveniment au participat șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, **general-maior dr. Viorel PANĂ**, consilierul de stat din Guvernul României, **domnul Radu ȚIPIȘCĂ**, secretarul de stat din Guvernul României, **domnul Lucian PĂTRAȘCU**, reprezentantul Ministerului Mediului, directorul Direcției Accesare Fonduri Externe, **doamna Marisanda PÎRÎIANU** și a reprezentanților instituțiilor de învățământ universitar militar din țară.



Adrian SULTĂNOIU

Conferința, al cărei obiectiv principal constă în identificarea unor posibilități de dezvoltare de programe comune de schimb academic și cercetare științifică în domeniul Forțelor Aeriene, a reunit comandanți și reprezentanți ai academiilor Forțelor Aeriene din Germania, Grecia, Italia, Norvegia, Polonia, Portugalia, Spania, Suedia, Marea Britanie, Bulgaria și România. La lucrările conferinței a participat și un reprezentant al Colegiului European de Securitate și Apărare de la Bruxelles.

În cadrul sesiunii inaugurale, Academia Forțelor Aeriene „Henri Coandă” a propus în plenul Conferinței Comandanților Academiiilor de Forțe Aeriene din Europa noul website al organizației, www.euafa.org, care va constitui o platformă de dialog interinstituțional, utilă pentru dezvoltarea programelor comune.

AFASES

La Academia Forțelor Aeriene „Henri Coandă” din Brașov a avut loc deschiderea sesiunii de comunicări „Cercetarea Științifică și Educația în Forțele Aeriene”.

Ediția cu numărul XXI s-a desfășurat în perioada 31 mai - 2 iunie și este structurată pe cinci secțiuni: Știință militară, Sisteme de apărare aero-spațială și apărare cibernetică, Științe fundamentale și inginerie, Meteorologie și climatologie aplicată, Medicină operațională.



Adrian SULTĂNOIU

COMUNICARE ȘI EDUCAȚIE FINANCIARĂ

Nicoleta BUTUZA



Colegiul Național Militar „Mihai Viteazul”, din Alba Iulia, a participat, alături de alte instituții de învățământ militar, la „Campania de informare pe linia comunicării și educației financiare”, activitate organizată de Ministerul Apărării Naționale, prin Direcția Informare și Relații Publice, în colaborare cu Autoritatea de Supraveghere Financiară.

În data de 2 aprilie a.c., elevii și personalul colegiului au primit informații utile, complete și complexe despre necesitatea abordării unei conduite specifice în mediul on-line și despre piețele financiare nebancale.

Activitatea a constituit un bun prilej de creștere a nivelului de informare privind utilizarea rețelelor de socializare, a diminuării riscurilor de securitate, dar și a fenomenelor economice, în vederea formării de aptitudini și comportamente care să asigure o creștere a nivelului de bunăstare individuală.



CONVOCARE PE LINIE DE ÎNVĂȚĂMÂNT MILITAR

Nicoleta BUTUZA



Colegiul Național Militar „Mihai Viteazul”, din Alba Iulia, a găzduit, în perioada 16 - 18 aprilie a.c., Convocarea anuală pe linie de învățământ militar, al cărei scop principal este fundamentarea și corelarea programelor de studiu ale instituțiilor de învățământ cu prioritățile și nevoile de instruire din Forțele Aeriene Române.

La activitate au participat reprezentanți ai Direcției Generale Management Resurse Umane, Statului Major al Forțelor Aeriene (SMFA) și instituțiilor militare de învățământ din cadrul Forțelor Aeriene, dar și reprezentanți ai beneficiarilor, mari unități și unități militare ale Forțelor Aeriene.

Convocarea a fost organizată pe secțiuni, iar acestea au fost coordonate de către: **generalul de flotilă aeriană dr. Gabriel RĂDUCANU**,

comandantul Academiei Forțelor Aeriene „Henri Coandă”, din Brașov, **colonelul Marcel DOMȘA**, comandantul Colegiului Național Militar „Mihai Viteazul”, **colonelul Paul BĂDICU**, șef birou Evaluare și asigurarea calității educației militare în cadrul Direcției Generale Management Resurse Umane, **colonelul Marin OTTU**, Direcția Instrucție și Doctrină, **comandorul Valerian POPESCU**, reprezentant al loțiitorului pentru Operații și Instrucție al șefului SMFA, **comandorul Ionică CÎRCIU**, prorector pentru învățământ la Academia Forțelor Aeriene, **comandorul Corneliu MITITELU**, loțiitor al comandantului Școlii Militare de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene „Traian Vuia”, de la Boboc, **comandorul Cătălin-Relu BĂSESCU**, loțiitor al comandantului Școlii de Aplicație pentru Forțele Aeriene „Aurel Vlaicu”, de la Boboc, și **locotenent-colonelul Ion-Adrian LUNGU**, șef birou Învățământ în SMFA.



CONFERINȚA ȘUBOFITERILOR DE COMANDĂ DIN FORȚELE AERIE DIN EUROPA

PRIMA EDIȚIE DIN 2019

Mirela VÎȚĂ



Conferința Subofițerilor de comandă din Forțele Aeriene din Europa este o activitate bianuală în care se caută soluții de creștere a interoperabilității și îmbunătățirii capacității de colaborare cu accent pe dezvoltarea calităților de lider, în cadrul corpurilor de maiștri militari, subofițeri, soldați și gradați profesioniști din Forțele Aeriene NATO.

Prima ediție din acest an a evenimentului, la care au participat reprezentanți din 19 țări, a fost organizată de către subofițerul de comandă al AIRCOM Ramstein, **Warrant Officer (WO) Jake ALPERT** și subofițerul de comandă al USFE-AFAFRICA, **CCMSgt Phillip EASTON**, la Ramstein Air Base, în perioada 21-22 mai.

Funcțiile de subofițer de comandă există atât în comandamentele NATO, dar și în majoritatea forțelor aeriene din statele membre NATO sau partener, cum este Suedia, iar activitățile de acest fel sunt cel mai bun prilej de a aborda subiecte de interes pentru toți, de a lucra împreună la găsirea soluțiilor.

Procesele de transformare, pregătire, formare și dezvoltare în carieră a corpurilor de maiștri militari, subofițeri, soldați și gradați profesioniști din Forțele Aeriene NATO și partener sunt axate pe patru mari piloni: instituțional, ocupațional, operațional și dezvoltare personală/funcții specifice. Drept urmare, este

Ateliere practice: demonstrații de aplicare a unor principii de leadership pentru rezolvarea unor situații tactice



necesară o transformare sau modernizare a programelor educaționale actuale, cu scopul atingerii unui nivel de standardizare și interoperabilitate crescut. Rolul și locul acestor corpuri în organizațiile militare s-au schimbat fundamental, multitudinea funcțiilor îndeplinite impunând o altă concepție de formare și pregătire, care are obiectivul de a face trecerea către modelul 5th Air Force Generation pe viitor.

Exemplele de cooperare militară au evidențiat necesitatea ca statele membre NATO să intensifice colaborarea pe problematicile curente cu care se confruntă aceste corpuri, cu accent pe subiectele legate de interoperabilitatea în câmpul de luptă multidimensional actual – a concluzionat **plutonierul adjutant principal Daniel-Narcis SÎMPETRU**, subofițer de comandă al Statului Major al Forțelor Aeriene.

Command senior enlisted leaders attend European Air Forces Conference

Senior enlisted leaders from across Europe attend the first European Air Forces Senior Enlisted Conference at Ramstein Air Base, Germany, May 21, 2019. Participants from 19 countries, including the United States, discussed multiple topics to help enhance personal growth, increase interoperability, and build partnership capacity.

Approximately 22 participants from 19 countries, including the United States, discussed readiness, professional military education, process improvement, recruitment, retention and force resilience. These attributes enabled them to combine their knowledge and

experience to enhance the interoperability of Command Senior Enlisted Leaders (CSELs.)

"The main focus for this conference is command senior enlisted leader reflection," said Warrant Officer Jake Alpert, command senior enlisted leader NATO Allied Air Command. "It's about how we lead our forces and about looking at our own resilience. When we talk about resilience, we tell people how to live their lives, but we don't demonstrate it, so it's important that we look at ourselves and communicate that."

The theme for this year is "The 21st Century CSEL: Establishing the Future."

Sursa info: <https://www.usafe.af.mil/>

CONVOCĂRI



Alex BĂLĂNESCU

Convocarea maiștrilor militari/subofițerilor de comandă din Forțele Aeriene

În perioada 20 - 22 martie a.c., sub coordonarea subofițerului de comandă al Statului Major al Forțelor Aeriene (SMFA), **plutonier adjutant principal Daniel-Narcis SÎMPETRU**, s-a desfășurat convocarea maiștrilor militari/subofițerilor de comandă din unitățile militare direct subordonate acestei structuri.

Pe agenda activității desfășurate anul acesta la Baza Aeriană de Instruire și Formare a Personalului Aeronautic (BAIFPA), de la Boboc, s-a urmărit stabilirea obiectivelor maiștrilor militari/subofițerilor de comandă pe linie de instruire și dezvoltare profesională a categoriilor de personal aflate în aria de responsabilitate, în scopul îndeplinirii misiunilor stabilite la nivelul comenzilor unităților militare.

În cele trei zile de desfășurare a lucrărilor convocării a fost făcută o analiză a evoluției corpurilor de militari aflați în aria de responsabilitate, la nivelul unităților subordonate, în următoarele domenii majore: educație, încadrare cu personal și nivelul real de instruire, condiții de muncă și viață, moralul militarilor și nivelul de coeziune al structurilor.

Factorii de răspundere din cadrul SMFA, BAIFPA și Școlii Militare de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene (SMMMSFA) au avut un dialog constructiv cu participanții la activitate fiind abordate subiecte diverse și de mare interes. Dintre acestea amintim discuțiile privind proiectele legislative, situația politico-militară din zona de interes a României, nivelul de instruire și starea de disciplină, precum și preocupările legale și măsurile aflate în atenția conducerii SMFA privind rezolvarea unor probleme

socio-profesionale, specifice categoriilor de personal.

Invitați speciali la această activitate au fost **plutonierul adjutant principal Florea SAS**, subofițerul de comandă al Statului Major al Apărării (SMAp), **plutonierul adjutant principal Daniel OANCEA**, subofițerul de comandă al Statului Major al Forțelor Terestre (SMFT) și **maistrul militar principal Irinel DIMA**, maistrul militar de comandă al Statului Major al Forțelor Navale (SMFN). Participanții au avut inclusiv întâlniri constructive cu maiștrii militari și subofițerii care urmează cursuri de carieră/nivel în cadrul BAIFPA, dar și cu elevii din cadrul Școlii Militare de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene.

Formarea unui maistru militar și a unui subofițer bine pregătit începe în școala militară. Drept urmare, unul dintre principalele subiecte abordate a fost necesitatea creșterii calității instruirii și educației

în cadrul instituțiilor de învățământ din Forțele Aeriene Române, dar și evoluția și perspectivele programelor de pregătire, conform noilor cerințe. O parte din personalul implicat în procesul de învățământ a prezentat situația formării maiștrilor militari și subofițerilor, prin programele aflate în derulare, problemele cu care se confruntă precum și perspectivele acestuia. În urma discuțiilor a rezultat faptul că obiectivul major trebuie să fie modernizarea rapidă a sistemului de instruire/pregătire adresat

atunci când privește gradul unui maistru militar/subofițer, interlocutorul să cunoască nivelul de pregătire/instruire al acestuia, ce competențe profesionale are și căror responsabilități le poate face față militarul.

Acesta este un domeniu sensibil, „care trebuie abordat în mod diferit, deoarece nu îi poți da ordin elevului să învețe, iar din acest punct de vedere trebuie făcută distincție între instrucție și învățământ”, ne-a explicat modul în care trebuie privit acest domeniu de activitate



Comandorul Cătălin BANU și plutonierul adjutant principal Daniel-Narcis SÎMPETRU

maiștrilor militari, subofițerilor, soldaților și gradaților profesioniști, care trebuie să fie unul predictibil, adaptabil și ușor cuantificabil. De asemenea, se urmărește atingerea unui status care permite corelarea gradelor deținute cu nivelul de instruire/pregătire. Ideal ar fi ca

comandorul Cătălin BANU, șeful secției Învățământ din cadrul SMFA.

Unul dintre puținii instructori subofițeri din BAIFPA, **plutonierul major Cristian Telly VITINSCHI**, a remarcat o schimbare în bine a absolvenților formați în ultimele promoții și le-a cerut maiștrilor

militari și subofițerilor de comandă să continue procesele educaționale actuale, să facă propuneri pentru pregătirea cursanților, mai ales asupra căror noțiuni trebuie să se insiste mai mult la cursuri, sau ce materii noi sunt necesare a fi introduse în programele de învățământ.

Plutonierul adjutant principal Alexandru BOTAN, subofițerul de comandă al Școlii Militare de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene „Traian Vuia”, o funcție importantă din care a urmărit comportamentul candidaților și al elevilor școlii, a supus atenției următoarele observații menite să ducă la găsirea unei soluții pentru creșterea numărului celor care doresc să devină maiștri militari și subofițeri: „La o analiză atentă a cauzei care generează gradul mic de atractivitate a candidaților pentru pregătirea de maiștri militari/subofițeri, filiera directă, constatăm că tinerii se orientează către o carieră ce le oferă satisfacții financiare într-un interval relativ mic de timp (3-4 luni), similar pregătirii de soldat, gradat profesionist (SGP) sau subofițer pe filiera indirectă. Spre exemplu, un procent foarte mare de absolvenți cu studii superioare sunt atrași de cariera de SGP, unde este o concurență net superioară celei pentru formarea de cadre militare subofițeri și maiștri militari pe filiera directă, iar anul acesta, la admiterea pentru subofițeri,



Plutonierul adjutant principal (r) Florin MUNTEANU primește de la subofițerul de comandă al SMFA o Diplomă de excelență pentru întreaga activitate desfășurată

filiera indirectă, a fost o concurență și mai mare. De aceea, trebuie reanalizată metodologia de formare în sistemul militar postliceal. O posibilă soluție consider că ar fi ca după parcurgerea modului de instruire militară de bază și leadership (pregătirea militară), elevii să fie încadrați în unitățile militare beneficiare sau în școala militară (poate după modelul elevilor de la filiera directă proveniți din SGP), apoi să continue pregătirea fundamentală și de specialitate în SMMMSFA, unde ideal ar fi să se pregătească pentru specialitatea militară în care a fost încadrat.”

Comandorul Ovidiu BĂLAN și plutonierul adjutant Eugen

MOCANU, care îndeplinesc funcțiile de comandant, respectiv subofițer de comandă, în cadrul Bazei Aeriene de Instruire și Formare a Personalului Aeronautic, au oferit toată susținerea pentru această activitate care s-a desfășurat în cele mai bune condiții.

Deja cu o anumită vechime în această postură, plutonierul adjutant Eugen Mocanu a atras atenția asupra unor aspecte: „Această convocare a fost pusă în valoare de prezența șefului SMFA, **generalul-maior dr. Viorel PANĂ**, care a dat curs invitației noastre și a ascultat cu mare interes problemele ridicate de maiștrii militari și subofițerii de

comandă din unitățile Forțelor Aeriene, precum și unele propuneri de îmbunătățire a climatului social și cazon venite din partea acestora. Consider că această convocare și-a atins scopul, prin prisma faptului că am discutat în mod concret problemele cu care ne confruntăm la nivelul maiștrilor militari și subofițerilor de comandă și am identificat cauzele care produc anumite disfuncții care se reflectă în rezultatele obținute de către militarii aflați în aria noastră de responsabilitate”.

Pentru păstrarea tradițiilor militare, în penultima zi a convocării **plutonierul adjutant principal (r) Florin MUNTEANU**, precum și **maistrul militar principal (r) Gheorghe DIACONU**, absent din motive obiective, au fost felicitați în plen de către maiștrii militari și subofițerii de comandă din Forțele Aeriene pentru întreaga carieră militară și activitatea depusă în unitățile în cadrul cărora și-au desfășurat activitatea, prilej cu care le-au fost înmânate diplome și plachete onorifice.

Cu această ocazie, au fost stabilite și detaliile organizatorice privind desfășurarea etapei finale pe Forțele Aeriene, din anul 2019, a concursului „Cel mai bun dintre cei buni” pentru maiștri militari, subofițeri, soldați și gradați profesioniști, urmând să fie făcute demersurile necesare pentru organizarea acesteia în luna octombrie la Centrul Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană, de la Capu Midia.

Personalul care a participat pentru prima dată la această convocare a fost încântat de conținutul și nivelul discuțiilor, precizările în domeniu și concluziile rezultate. Aici îi amintim pe colegii recent numiți în funcție, **plutonierii adjutanți principali Tudor Doru UNGHIANU și Vasile BUZICĂ**, subofițeri de comandă la Componenta Operațională Aeriană, respectiv Regimentul 74 Patriot, dar și pe **plutonierul major Aurel PANĂ**, subofițer de comandă la Muzeul Național al Aviației Române. Totodată, au fost prezenți și militarii care îndeplinesc atribuțiile specifice acestei funcții în unitățile militare din care provin: **maistrul militar principal Claudiu ȘERBĂNESCU**, la Centrul 85 Comunicații Aero și Informatică și **maistrul militar principal Daniel BOZGA**, la Colegiul Național Militar „Mihai Viteazul”, din Alba Iulia. Viziunea formată la nivelul structurii de maiștri militari și subofițeri din Forțele Aeriene în urma discuțiilor avute la această convocare, urmează să fie pusă în practică în cadrul structurilor subordonate.

Într-una din zile a fost alături de participanți șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, **generalul-maior dr. Viorel PANĂ**. Domnia sa le-a precizat viziunea și așteptările sale, a enumerat câteva dintre provocările actuale și viitoare ale Forțelor Aeriene Române, dar și misiunile complexe și rolul crescut al acestor categorii de personal în cadrul instituției militare. Șeful SMFA i-a asigurat pe participanți de tot sprijinul său în activitatea pe care aceștia o desfășoară, reiterând importanța rolului maiștrilor militari și subofițerilor de comandă în cadrul unităților militare. De asemenea, îi așteaptă cu soluții viabile, reale, bine argumentate, în spiritul legilor și regulamentelor militare, pentru atingerea obiectivului comun, îndeplinirea misiunilor specifice categoriei de forțe.

„Parcurgem un proces complex de transformare și dotare cu tehnică modernă, în care maiștrii militari, subofițerii, soldații și gradații profesioniști au un rol foarte important. Trebuie să atingem noi standarde și să dobândim competențe înalte, într-un timp relativ scurt, punând în valoare resursa noastră cea mai de preț, oamenii. A fi militar reprezintă pentru mulți dintre noi un stil de viață, un spirit și chiar o dorință, certitudinea de apartenență la marea familie a armatei române, bazată pe valori, standarde, norme, legi și regulamente militare. Aveți sprijinul comandanților dumneavoastră, în vederea creșterii calității categoriilor de personal militar din aria de responsabilitate. Privind la multitudinea și importanța funcțiilor pe care maiștrii militari și subofițerii le îndeplinesc astăzi este imperios necesar ca fiecare militar să performeze la standardele stabilite. Trebuie să aplicați instrumentele de leadership adecvate, să fiți activi, să oferiți soluții reale pentru îndeplinirea misiunilor și să deveniți mentorii generațiilor tinere, cărora trebuie să le insuflați interesul pentru performanță profesională și dorința de a vă urma și a urca în ierarhia militară. Împreună trebuie să consolidăm și să impunem, în egală măsură, ordinea și disciplina militară, să lucrăm eficient



Plutonier adjutant Lucian IRIMIA

în echipă și să comunicăm mult mai bine. Perioada următoare este caracterizată de mari provocări și o multitudine de misiuni, extrem de importante, dar am convingerea că lucrând în echipă vom reuși să ne atingem obiectivele stabilite”, a afirmat generalul-maior dr. Viorel PANĂ.

Dintre temele planificate în cadrul convocării de către subofițerul de comandă al SMFA, **plutonierul adjutant principal Daniel SÎMPETRU**, amintim: modernizarea actului de instruire, sinteze ale activităților desfășurate de subofițerii și maiștrii militari de comandă din SMFA, noutăți în privința programelor de pregătire sau analize asupra modului de dezvoltare a corpurilor de maiștri militari, subofițeri, soldați și gradați profesioniști din Forțele Aeriene Române, dar și ordinea și disciplina militară, căutându-se identificarea cauzelor care au provocat diferite incidente. De asemenea, s-au prezentat rezultatele activităților de cooperare cu partenerii străini și s-au avut în atenție propunerile de

îmbunătățire a unor prevederi din regulamentele militare ce privesc categoriile de personal militar mai sus menționate.

„Ne așteptăm atât oportunități, cât și provocări din ce în ce mai mari, cărora trebuie să le facem față. Oamenii trebuie să se simtă puși în valoare. Nu este ușor, mai ales privind la actuala dinamică de personal. Suntem alături de comandanții noștri, de militarii din aria de responsabilitate. Formăm o echipă ce dorește să aibă rezultate. Trebuie să fim funcționali, eficienți și rapizi, să venim cu soluții reale și pertinente, să fim de real folos comandanților noștri, precum și colegilor. De asemenea, trebuie să identificăm și să dezvoltăm liderii de mâine. Resursa umană este una extrem de importantă, fiind necesar a o păstra pe cea actuală. Trebuie să o pregătim eficient și să căutăm căile reale de atragere a tinerilor către cariera militară. Avem nevoie de instructori pregătiți. Peste toate acestea primează ordinea și disciplina, de la care nu trebuie să facem rabat, sub nicio formă”, a concluzionat plutonier adjutant principal Daniel SÎMPETRU.



În cadrul întâlnirii maiștrilor militari și subofițerilor de comandă cu maiștrii militari și subofițerii aflați la cursuri de carieră și specializare la BAIPFA, elevii SMMMSFA și personalul aflat la cursul de formare a soldaților și gradaților profesioniști, plutonierul adjutant principal Florea SAS, subofițerul de comandă al SMap, și plutonierul adjutant principal Daniel-Narcis SÎMPETRU, subofițerul de comandă al SMFA, au relevat importanța evoluției în cariera militară, cu accent pe o pregătire profesională solidă, dar și obligativitatea respectării normelor și regulamentelor militare

Nicoleta BUTUZA



CONVOCAREA ANUALĂ PE LINIA MANAGEMENTULUI RESURSELOR UMANE DIN FORȚELE AERIENE

Convocarea de specialitate în domeniul managementului și resurselor umane din Forțele Aeriene a avut loc în perioada 05-06 iunie 2019 și a fost găzduită de Colegiul Național Militar „Mihai Viteazul” din Alba Iulia. Activitatea a fost condusă de comandorul Cristian MANOLACHI, șeful Serviciului Personal și Mobilizare din cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene.

Scopul principal al acestei convocări a fost aprofundarea principalelor modificări legislative din domeniul resurselor umane, stabilirea unor direcții unitare de acțiune în aplicarea noutăților legislative conexe domeniului, identificarea dificultăților apărute în activitatea structurilor de personal din Forțele Aeriene și stabilirea măsurilor necesare remedierii acestora.

O prezență importantă la activitate a fost cea a **generalului-maior dr. Florin JIANU**, șeful Direcției Generale Financiar-Contabile și a **colonelului Gheorghe TUDOR** din partea Direcției Generale Management Resurse Umane.

De asemenea, au participat numeroși reprezentanți din Statele Majore ale celor trei categorii de forțe.

ANIVERSARE 50 DE ANI ELICOPTERELE CU REACȚIE ÎN FORȚELE AERIELE ROMÂNE

ÎNFIINȚAREA PRIMEI ESCADRILE DE ELICOPTERE CU MOTOR REACTIV LA REGIMENTUL 94 AVIAȚIE ELICOPTERE ALEXENI



Comandor (ret.) Vasile IURAȘCU

Până în anul 1969, în România existau numai elicoptere clasice în structuri de profil ale Ministerului Forțelor Armate (Ministerul Apărării Naționale) din 1959. În aviația civilă din 1960 și M.A.I din 1961 se realizau misiuni de transport sanitar, intervenții rapide, de salvare etc.

Elicopterele cu reacție apar după anul 1960, fiind o noutate în lume la acea vreme.

Regimentul 94 Aviație Elicoptere Alexeni, înființat în anul 1965, avea în componență, până în 1969, două escadrile de elicoptere, una înzestrată cu elicoptere clasice tip Mi-4, înființată în 1956, și o escadrilă înzestrată cu elicoptere tip Mi-1 și SM-2, înființată în 1963. Ambele escadrile aveau personal navigant și tehnic bine pregătit să execute orice misiune în țară, ziua și noaptea, în orice condiții meteo. Elicopterele folosite erau echipate cu motoare clasice, foarte pretențioase în exploatare.

În 1968, Forțele Aeriene din România sunt primele care înființează prima structură înzestrată cu elicoptere cu reacție tip Mi-8, care a format cea dintâi escadrilă la Alexeni, în cadrul Regimentului 94 Aviație Elicoptere.

În acest scop s-au făcut demersuri pentru achiziționarea acestor elicoptere, pentru stabilirea locului școlarizării personalului navigant și tehnic, pentru obținerea calificării acestuia.

Planul realizării acestui eveniment cuprindea formarea a: patru piloți și instructori de zbor pe elicoptere Mi-8; patru tehnici de bord și specialiști în toate domeniile (Instalații, Electricitate, Aparatură de Bord (IEAB), radio, avion motor, celulă etc.) de preferat fiind personalul navigant și tehnic din cei ce exploatau și zburau elicopterele Mi-4.

Piloții nominalizați au fost:

- comandant escadrilă elicoptere Mi-4: **locotenent-colonel Vasile IURAȘCU**, pilot clasa I;
- locțiitor comandant: **maior Mihai FITCAL**, pilot clasa I;
- comandantul patrulei 1: **maior Teodor CONDRUZ**, pilot clasa a II-a;
- comandantul patrulei 2: **maior Carol KOVACI**, pilot clasa a II-a.

Tehnici de bord: maiștrii militari Ion FLORESCU, Aurel DUMBRAVĂ, Constantin CARAVAN și Gheorghe IORGA.



Primii patru piloți și instructori de zbor pe elicopterul cu reacție Mi-8

Ingineri: – maior Petru PORUMB cu specialitate din toate domeniile.

Totalul personalului ce se școlarizează în afara țării – 20 de militari. Comandantul acestui detașament a fost numit locotenent-colonelul Vasile Iurașcu având locțiitor pe maiorii Mihai FITCAL și Petru PORUMB.

Translatori: locotenent-colonel Anatolie GRUNJO, maiorii Ion GEANALIU, Iag DRAGOMIR și Ion VELȚAN.

Destinația: URSS, regiunea Poliava, Școala de Elicoptere cu Reacție din Kremengiu.

Perioada de școlarizare: 1 august – 31 decembrie 1968.

Cele ce cuprindeau contractul au fost realizate în totalitate, mai puțin plecarea din țară, care a fost decalată din cauza evenimentelor din Cehoslovacia. Astfel, plecare a avut loc la jumătatea lunii octombrie, dar finalul era tot 31 decembrie 1968. Oricum, plecarea s-a realizat în 10 octombrie.

Am predat comanda elicopterelor Mi-4 **maiorului Vasile CUCIUREANU**, comandant patrule 3, pilot și instructor cu multă experiență.

Ajunși la destinație am făcut eforturi zi și noapte pentru a recupera timpul. Laude întregului personal care a parcurs bine planul tematic. La examen au obținut rezultate foarte bune, calificându-se în exploatarea elicopterului Mi-8.

După examen, piloții și tehnicii de bord au început zborul în decembrie 1968, pe aerodromul Globino, în dublă comandă, apoi în simplă, totalizând aproximativ 9 ore de zbor fiecare.

După zbor am fost calificați ca piloți și instructori. Ne-am întors în țară în data de 30 decembrie 1968.

În data de 31 ianuarie 1969, sosiți la Alexeni, am început noul an de pregătire în Regimentul 94 Elicoptere, locotenent-colonelul Vasile Iurașcu fiind numit comandantul elicopterelor. După felicitările și bucuria revederii cu colegii s-a trecut la treabă zi și noapte.

Am primit și analizat statul de organizare al Escadrilei de Elicoptere cu Reacție înființată la data de 01.01.1969. Acesta a urmat să fie completat cu personal navigant și tehnic. Acest lucru a marcat înființarea primei escadrile de elicoptere

Comandor (ret.) Vasile IURAȘCU

cu reacție din România. Am luat în acte cele patru elicoptere Mi-8 înmatriculate 03, 05, 09 și 10 și le-am predat tehnicienilor de bord și tereștri și specialiștilor din escadrilă.

Apoi am realizat instrucțiunile de pilotaj și exploatare a elicopterului Mi-8 la sol și în aer, după care am depus un Raport informativ către eșaloanele superioare privind formarea primilor piloți-comandori de zbor, tehnici de bord ingineri și specialiști pentru elicopterele Mi-8.

Am continuat cu realizarea unui Plan tematic pentru pregătirea personalului navigant și tehnic din escadrilă și comanda regimentului, pentru exploatarea la sol și în aer a elicopterului Mi-8. Ca urmare a acestuia am organizat cursuri de specialitate și examene pentru obținerea calificării.

După obținerea calificării s-a realizat un Plan de pregătire de zbor pentru toți piloții pe condiții meteo, pentru formarea piloților de clasă și a instructorilor și Planul asigurării serviciului de luptă și de intervenție la chemare sau misiuni în cadrul Forțelor Aeriene și Navale.

Venirea elicopterelor cu reacție era așteptată de către toate personalitățile militare și civile.

Încă din 1969 au fost misiuni grele în cadrul Forțelor Aeriene, Terestre și Navale precum și în folosul economiei naționale: Transfăgărășanul, hidrocentrale, amenajarea litoralului (Neptun, Mangalia), terminarea planului de electrificare, platforma petrolieră „Gloria”, canalul Dunărea-Marea Neagră. În 1969 am participat și la o misiune de protocol legată de vizita președintelui american Nixon. De asemenea, în același an, parada aeriană de ziua națională.

Escadrila a pregătit în continuare personal navigant și tehnic pentru Flotila 50 Aviație în anul 1971, pentru Regimentul 99 Aviație Transport în 1972 și pentru patru entități de elicoptere: Tuzla, Boteni, Sibiu și Caransebeș în 1977.

În obținerea succeselelor ne-a ajutat Fabrica de Elicoptere Ghimbav, ce producea elicoptere cu reacție tip IAR-316 și IAR-330, precum și Școala Militară Aurel Vlaicu, care trimitea absolvenți pregătiți pe elicopterele Mi-4 și SM-2.

Mulțumim celor care au participat la acest episod din istoria aviației.

Dintre aceștia mai sunt în viață comandorii **Vasile IURAȘCU, Mihai FITCAL, Teodor CONDRUZ, și comandorul ing. Ion GEANALIU.** Un pios omagiu celor ce nu mai sunt printre noi!



Comandor (ret.) Vasile IURAȘCU în vizită la redacția Cer Senin, iunie 2019

75 DE ANI DE LA DEBARCAREA DIN NORMANDIA

ISTORIE PE VIU



6 Iunie 1944
D-Day
NORMANDIA

Erau vremuri plumburii de război, prin Europa uniforme negre cu capete de mort la petlițe mărșăluiau. Sub cizma nazistă, în numele unei ideologii strâmbă sau al unei superiorități rasiale închipuite, omenirea avea parte de cea mai sinistră epocă a sa. Lumea liberă mobiliza resurse imense, atât materiale, cât și umane, pentru a pune capăt acestui coșmar.

O întreagă generație de oameni simpli, oameni chemați vremelnice la luptă, într-o mobilizare fără precedent, avea să pună în aplicare planurile unor strategii excepționali: o operațiune militară ce avea să culmineze cu eliberarea bătrânului continent. **D-Day**, așa cum a intrat în conștiința omenirii ziua de 6 iunie 1944, a marcat pasul decisiv făcut de aliați pentru eliberarea Europei.

Operațiunea Overlord, debarcarea trupelor aliate pe coastele Normandiei, o operațiune ce a adus peste 150.000 de militari în Franța, a debutat la câteva minute după miezul nopții de 5 spre 6 iunie 1944 cu o îndrăzneță componentă aeropurtată. Peste 24.000 de parașutiști americani și britanici, îmbarcați din baze aeriene din Marea Britanie în peste 1.400 avioane de transport și 600 de planele au fost lansați în teren necunoscut, pe timp de noapte în Normandia, cu misiunea de a asigura flancurile sectorului de debarcare a forțelor expediționare ce aveau să vină în zorii zilei dinspre mare. Deznodământul celei mai mari conflagrații a secolului XX ne este cunoscut, libertatea o datorăm unei întregi generații, reconcilierea istorică între vechii combatanți s-a produs de mult.

Chiar dacă România, în timpul impresionantului moment D-Day se afla, printr-un capriciu al istoriei în tabăra adversă, acum, ca membru al celei mai puternice alianțe militare a lumii, a fost invitată să participe la evenimentele organizate cu prilejul comemorării a 75 de ani de la Debarcarea din Normandia.





Detașamentul românesc pe plaja Utah

Astfel, în data de 5 iunie, aeronava C-130 Hercules cu numărul 6166 aparținând Forțelor Aeriene Române, ce avea la bord un detașament de 41 de militari și 11 membri ai echipajului și echipei tehnice, decola către nordul Franței.

Imediat după aterizare, pe aeroportul Cherbourg–Maupertus, prezența a două avioane legendare (un C-47 Dakota și un Supermarine Spitfire) ne introduce în atmosfera de reconstituire istorică oferită de această sărbătoare.

Cu precauție scot aparatul de fotografiat din rucsac (precauție dată de faptul că mă aflu pe un aeroport străin ale cărui reguli de fotografiere nu le cunoașteam) și surprind câteva cadre cu celebrele avioane. Temerea că aș încălca vreo regulă fotografiind în aeroport îmi este imediat înlăturată la vederea unei veritabile armate de spotteri aflați la gardul aeroportului, fără nicio restricție. Prezența lor îi face pe militarii români să verifice ținuta, erau conștienți că sunt cu adevărat sub ochii lumii întregi, încă de la primii pași pe teritoriul francez, prin intermediul aparatelor foto și al camerelor de luat vederi.

Uit de bagajul personal aflat încă în venerabilul Hercules atunci, când, la verticala aeroportului trece o impresionantă formație mixtă formată din aeronave C-130 și V-22 Osprey. „*Stai liniștit, o să mai vezi zeci dacă nu sute de vehicule și avioane din timpul celui de-al Doilea Război Mondial cât vom sta aici*”, mi se spune. Aveam să mă conving, ulterior, de faptul că pasiunea pentru recondiționarea și ținerea în stare de funcționare a tot ceea ce înseamnă tehnică militară veche nu cunoaște limite. Mărturie stau, printre altele, cele 12 avioane C-47 Dakota din care vor sări, peste câteva zile, parașutiștii sportivi. Poate că și noi, românii, ar trebui să ne uităm mai atent la acest aspect, pentru că am avea cu ce ne mândri; toată această muncă se face exclusiv prin voluntariat!

Ziua de 6 iunie, D-Day, este onorată de delegația română prin prezența la două obiective importante ale Operațiunii Overlord.



C-47 Dakota și Spitfire, două tipuri de avioane ce au scris istorie

Primul din ele este plaja **Utah**, important punct al debarcării, loc din care se deschidea, acum 75 de ani, calea către eliberarea portului Cherbourg. Cobor spre plajă alături de un grup amestecat format din militari români, cu vârste și grade diferite. În fața copleșitorului moment (eram, totuși, după trei sferturi de secol într-unul din locurile în care se deschidea calea eliberării unei țări, a unui continent!) ierarhia militară și diferența de vârstă se estompează, capătă o componentă comună: emoția.

Surprind ochii umezi de lacrimi ai unor camarazi, este un moment în care nu poți tulbura liniștea nimănui cu o fotografie. După clipa de intimitate și de reculegere a fiecăruia, detașamentul românesc se regroupează și pornește, către monumentul ridicat acolo, pe faleza mică, în memoria celor care au luptat. Din mulțimea prezentă se aud strigăte de salut pentru „*soldats roumain*”, se pornesc aplauze sincere. Ce gest superb de solidaritate, de prietenie între națiuni. Părăsim plaja Utah și nu pot să nu port cu mine, în buzunar, o mână din nisipul sacralizat cu sânge de istorie.

Următorul popas (chiar dacă cronologia zilei de 6 iunie era inversată dar ordonată de geografia locului), **Sainte-Mère-Église**.

„*Când veți sări pe pământul Normandiei, să știți că n-o să aveți decât un singur prieten: pe Dumnezeu*” le spunea parașutiștilor săi generalul **James Maurice „Jumpin’ Jim” GAVIN**, singurul general american care a participat la patru misiuni aerportate în război.

Cu acest gând, împrăștiat de recitirea (pentru a câta oară?) a uneia din cărțile de referință ale adolescenței, „*Ziua cea mai lungă*” scrisă de istoricul Cornelius Ryan, pășesc, cu smerenie, în piațeta din micul orașel devenit un veritabil sanctuar al parașutiștilor militari din toată lumea.

Caut cu privirea turla bisericii, regăsesc acolo parașuta agățată și un manechin în cinstea **soldatului John STEELE**, parașutistul rănit care a scăpat cu viața prefăcându-se mort timp de câteva ore. Istoricii ne spun că în tot acest timp, probabil resimțit ca o veșnicie din cauza luptelor grele care se duceau în piață, clopotele bisericii au bătut lângă capul bietului soldat!

Primul oraș eliberat din Franța găzduiește, în această perioadă a anului (și cu atât mai mult acum, la comemorarea a 75 de ani de la Debarcare) un adevărat pelerinaj la care participă veterani de război, urmași ai acestora, simpli cetățeni francezi sau veniți de aiurea, îmbrăcați în uniforme sau în haine specifice vremurilor de atunci, îmbarcați în vehicule militare de epocă (da, avusese dreptate cel care îmi spusese că voi avea ocazia să văd zeci sau sute!!!). Dakote și Herculesuri trec, din când în când, pe deasupra orașelului, pregătindu-ne, parcă, pentru ceea ce avea să urmeze în ziua de 9 iunie...

Cumpăr de la unul din nenumăratele chioșcuri de suveniruri în care absolut totul evoca D-Day un număr din ziarul „**La presse de la Manche**” pe a cărui primă pagină (nici nu se putea



Memoria parașutistului american John Steele este păstrată vie la Sainte-Mère-Église ca un simbol al „îngerilor Victoriei”, așa cum au rămas parașutiștii în conștiința lumii

altfel!!!) se afla fotografia cu saltul, dintr-un C-47 Dakota, a veteranului în vârstă de 97 de ani **Tom RICE**. Imediat îmi amintesc de faptul că în ziua de 6 iunie 1944, un simbol al aviației militare române, **generalul Ion DOBRAN** îl doboră într-o luptă aeriană pe cel cu care avea să se întâlnească peste mai bine de 50 de ani, **colonelul american Barrie DAVIS**. Îi telefoniez domnului general în țară pentru a-l felicita și a-i trimite un bun gând de acolo de unde avea să se scrie istoria, din Normandia. Pentru că la veteranii de război, din indiferent ce națiune ar fi, nu te poți gândi decât cu pietate!

Este momentul să aflăm de la **autorul de facto** al prezenței, pentru a doua oară consecutiv, a României la activitățile de comemorare a Debarcării din Normandia, reprezentantul SMAp la SHAPE, **general de brigadă Constantin-Adrian CIOLPONEA** câteva date tehnice, dincolo de considerațiile de suflor, despre operația aerportată organizată cu prilejul comemorării a 75 de ani de la Debarcarea din Normandia (**D-Day Landings Commemoration**): „*la această operație au participat 1200 de parașutiști militari din SUA (Divizia 82 Aerportată, Brigada 173 Aerportată, Regimentul 75 Ranger/Forțele Speciale SUA), Marea Britanie, Franța, Belgia, Germania, Olanda și România. Desfășurarea de Forțe Aeriene a fost impresionantă, 24 de aeronave militare de transport C-130 Hercules au reconstituit traiectul de zbor utilizat în noaptea de 5/6 iunie 1944, pentru transportul forțelor aerportate din Marea Britanie pe coastele Normandiei. Alături de parașutiștii militari, au participat și peste 200 de parașutiști sportivi cu numeroase aeronave civile (12 aeronave C-47 Dakota, model utilizat în timpul asaltului aerportat din Normandia)*”. Din echipa de planificare, organizare și conducere a exercițiului au făcut parte comandantul detașamentului **generalul de brigadă Constantin-Adrian CIOLPONEA**, ofițerul de



Parașutiștii români în așteptarea îmbarcării



proiect, **locotenent-colonelul Cătălin GHEORGHIU** (Statul Major al Forțelor Terestre), și comandanții echipelor de la categoriile de forțe, **căpitan-comandorul Paul ADOCHIEI** (Forțele Navale), **căpitan-comandorul Mircea ȚIBU** (Statul Major al Forțelor Aeriene), **căpitan-comandorul Emil BĂJINARU** și **căpitan-comandorul Sorin NIȚĂ** (Baza 90 Transport Aerian).

Atlanticul aduce peste peninsula Cotentin, în noaptea zilei de 6 iunie, un front atmosferic ce instalează, parcă, mahnirea, după o zi splendidă, în sufletele parașutiștilor români. Prognozele meteo consultate pe telefoanele mobile din oră în oră de majoritatea celor care așteptau cu nerăbdare saltul din data de 9 iunie suna sumbru: pentru cel puțin 36 de ore vor fi ploi puternice și intensificări masive ale vântului. „*Se va sări, oare?*” era întrebarea pe care și-o puneau aproape obsesiv parașutiștii, era principalul subiect de discuție în sala de sport din baza navală devenită, ad-hoc, dormitor, sala pentru pliarea parașutelor, loc de petrecere a timpului liber sub ploaia nemiloasă. Câțiva curajoși (și nimeni nu îi



Eux regardent le ciel sans pâlir et la terre sans rougir



Moment important în cadrul Wings Exchange, prezentarea parașutelor partenerilor



Sala de sport, devenită ad-hoc dormitor și sală de pliere a parașutelor



Parașutiștii din Forțele Aeriene după salt



Simboluri ale parașutiștilor - au oferit cu generozitate copiilor francezi



Patrouille de France



parașutiștii români fiind un prilej de comparație a procedurilor de parașutare cunoscute cu cele ale unei națiuni străine. Se prezintă fiecare tip de parașută rotundă cu care se va sări. Nu pot să nu constat, la parașutiștii români, rigurozitatea și atenția acordată acestui important moment al pregătirii. Zecile de misiuni executate cu partenerii din NATO, „se simt” în comportamentul alor noștri, nici urmă de superficial, nici urmă de „merge și așa”. Dovada clară a faptului că parașutismul are regulile lui, scrise sau nescrise, reguli care dacă nu sunt respectate lasă loc doar unei unice și fatale greșeli!

Zorii zilei de 9 iunie ne găsesc pe aeroportul din Cherbourg. Avioanele își așteaptă cuminiți, în cumințenia lor de avioane tulburată doar de forfota echipelor tehnice, pasagerii. Autobuz după autobuz, parașutiștii ajung la locul de îmbarcare. Caut cu privirea verdele Herculesului românesc dar nu îl găsec. Aveam să aflăm că aterizează mai târziu venind de la Baza Aeriană Evereux unde stătuse până atunci. Îi pierd relativ ușor pe români din privire, amestecați în marea de uniforme și berete bordeaux; prin teleobiectiv, ajutat de uniforme albastre ale parașutiștilor din Forțele Aeriene și Forțele Navale îi zăresc în spatele unui Hercules american, așteptând momentul îmbarcării.

Pornesc spre locul unde se va desfășura emoționantul salt, în apropiere de Sainte-Mère-Église. În cei aproape 40 de kilometri sunt fascinat de peisajul Normandiei știut doar din lecturi, gândesc despre ceea ce au însemnat următoarele zile de după Debarcare atunci când, trupele aliate care începeau să avanseze pe continent întâlneau celebrele „bocages”, despre dificultatea deplasării într-un teren ostil pe drumuri mărginite de arbuști înalți care împiedică vizibilitatea. Pătrund oarecum fără dificultate în zona rezervată presei ajutat de legitimația care poartă tricolorul românesc și inscripția CER SENIN – Romanian Air Force Magazine. Zona de parașutare se află în imediata apropiere a podului **La Fièvre**, important obiectiv ce asigură trupelor aliate ieșirea de pe plaja Utah și pentru care s-au purtat lupte dure timp de trei

zile, între 6 și 9 iunie. Poate că am avea și noi de învățat din experiența trăită atunci când, întrebându-l pe ofițerul de presă care este locul destinat fotografiilor ne-a răspuns cu un zâmbet incredibil: „*Vedeți acest teren? Puteți sta oriunde. Dacă vreți să treceți într-o zonă pe care noi o considerăm nesigură veți fi însoțiți de responsabilii noștri puși la dispoziție pentru protecția voastră!*”.

Nici nu apuc să îmi găsesc un loc și sunetul avioanelor se face simțit. Era un sunet ciudat, cu care nu eram obișnuit, erau motoare de Dakota, acele C-47 din care, într-o noapte de început de iunie, în 1944, tineri parașutiști săreau în necunoscut și aveau să schimbe soarta unui război, a unui continent. După aterizarea parașutiștilor sportivi, se anunță că dintr-o clipă în alta urmează trecerea la verticală a formației **Patrouille de France**. În așteptarea lor am timp să observ cât de numeroasă este asistența, cât de mulți oameni au onorat cu prezența lor memoria celor care au luptat. Ulterior, aveam să aflăm că erau peste 10000 de spectatori! După trecerea cu tricolorul francez a formației de reprezentare a **Armee de l’Air**, o surpriză, formația de acrobație **Breitling Jet Team** cu ale lor avioane L-39 au oferit un moment de acrobație de înaltă clasă.

Despre momentul parașutiștilor militari, greu de spus în cuvinte ce înseamnă peste 1200 de parașutiști lansați. Timp de patru ore, în valuri succesive de avioane C-130 cerul se umplea de parașute, lansările se efectuau de la înălțimea de 1000 de picioare; greu de găsit parașutiștii români care săreau din avioanele americane, ușor de identificat pe cer Herculesul ce a dus cocarda tricoloră pe cerul Franței. De remarcat un fapt nu tocmai obișnuit, din avionul românesc au sărit atât parașutiști români, cât și parașutiști americani, germani și belgieni, același avion fiind folosit de cei 21 de parașutiști militari români cu parașuta aripă tip PGS 9-310 pentru saltul de final executat de la înălțimea de 8.500 de picioare.

Cum ora de începere a ceremoniei desfășurată la Monumentul Forțelor Aeropurtate (**Iron Mike Memorial**) din apropierea zonei de parașutare se apropia, apuc să zăresc de pe micul deal pe care se afla monumentul o parașută cu

voalura tricoloră; reușesc să o immortalizez pe cerul Franței și nu îmi pot reprimă mâhnirea că nu eram pe terenul de aterizare în momentul în care parașutiștii militari români atingeau pământul Normandiei. Un salt, despre care căpitan-comandorul Mircea ȚIBU, șef birou instrucție de parașutare, căutare-salvare și supraviețuire din cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene, a spus: „*pentru orice parașutist militar un salt în Normandia este o mare onoare și un privilegiu deosebit. Comemorarea celor care și-au riscat viața pentru mai binele semenilor în cea mai mare operație aeropurtată din istoria lumii de către noi, cei care beneficiem de lecțiile învățate de ei este o obligație morală*” și a adăugat, apoi, șoptit, „*asta se păstrează într-un colț special din suflet, lângă realizările de care sunt cel mai mândru*”.

Detașamentul român a participat la ceremonia de comemorare a generalului James GAVIN, la Monumentul Forțelor Aeropurtate (**Iron Mike Memorial**). **Generalul-maior James J. MINGUS**, comandantul Diviziei 82 Aeropurtată, a apreciat participarea tuturor națiunilor și în mod deosebit a detașamentului românesc, prezent la ceremonie. Activitatea s-a încheiat într-o notă de optimism, unitate și încredere în viitor. Generalul-maior MINGUS a subliniat că astfel de momente ne demonstrează importanța înțelegerii istoriei comune, a păstrării tradițiilor și educării generațiilor viitoare în scopul evitării conflictelor militare și a tragediilor pe care acestea le generează.

„*Eux regardent le ciel sans pâlir et la terre sans rougir*”, spunea generalul De Gaulle despre parașutiști. Am mai folosit această expresie la adresa temerarilor cerului, dar nu poate fi găsită o altă expresie care să îi definească mai bine. **Privesc cerul fără să pâlească și pământul fără să roșească!**

Cei care au fost martori la un moment înălțător și au trăit o experiență unică vor avea, cu siguranță, ce povești colegilor din unități, copiilor și, de ce nu, nepoților!

A consemnat, în scris și în imagini, Adrian SULTĂNOIU

Dincolo de încărcătura istorică a acestei misiuni, nu poate fi neglijată valoarea operațională de instruire, atât pentru parașutiștii militari, cât și pentru aviatori. Zborul a fost unul complex, complexitate dată atât de numărul mare de aeronave participante, cât și de timpul extrem de scurt în care trebuia efectuată parașutarea (aproximativ 12 secunde), ceea ce a impus planificarea riguroasă a traiectului de zbor, zborul în formație inclusiv zbor instrumental deasupra mării, lansarea parașutiștilor de la înălțimi diferite, în funcție de tipul parașutei utilizate.

Alături de coeziunea comunității internaționale de parașutism militar, prezența României la **D-Day Landings Commemoration** este un exemplu de netăgăduit al unității Alianței Nord-Atlantice ca vector de stabilitate, unde și România contribuie activ.



Misiune îndeplinită pentru aviatori și parașutiști, un salt ce va rămâne în memoria tuturor. Pe Baza Aeriană de la Evereux, înaintea plecării către țară



Detașamentul românesc a depus la Memorial Iron Mike o jerbă de flori în memoria pilotului Ion Stăiculescu, decedat anul trecut în timpul misiunii din Normandia



Ceremonie desfășurată la Monumentul Forțelor Aeropurtate (Iron Mike Memorial)





EXERCITII



Exercițiul militar EUROPEAN SPARTAN 19 s-a desfășurat în perioada 12-23 mai 2019 și face parte din seria de activități planificate și organizate de către EDA în cadrul programului European Air Transport Fleet (EATF), fiind proiectat ca un eveniment multinațional de pregătire și antrenament în domeniul aviației de transport.

EUROPEAN SPARTAN 2019

România a avut calitatea de națiune gazdă (Host Nation), iar militarii Forțelor Aeriene Române au participat la exercițiu și au avut un rol important în procesul de planificare. Astfel, la Baza 90 Transport Aerian „Comandor aviator Gheorghe Bănciulescu” s-au antrenat în comun, timp de două săptămâni, aproximativ 140 de militari, dintre care 80 de militari români, piloți și personal tehnic, cu aeronave C-27J SPARTAN și aproximativ 60 de militari din Bulgaria, Italia, Lituania și Slovacia, cu aeronave C-27J SPARTAN și tehnica aferentă. Mai mult, scenariile de misiune au prevăzut și participarea altor aeronave: C-130 Hercules, F-16 Fighting Falcon și elicoptere IAR-330

Puma MEDEVAC. Exercițiul a constituit o oportunitate pentru exersarea tehnicilor, tacticilor și procedurilor standard asociate operațiilor pentru executarea misiunilor de zbor, prin executarea zborurilor în comun cu partenerii bulgari, italieni, lituanieni și slovaci. Scenariul exercițiului a fost unul complex, care a presupus aterizarea pe piste neamenajate și pe distanțe scurte, parașutarea de personal și materiale, cooperarea cu aeronave de luptă, coordonarea acțiunilor aeriene cu cele ale forțelor terestre, evacuare medicală, urmărind, totodată, și exersarea procedurilor de executare a mentenanței aeronavelor în echipe multinaționale.

Comandor Petre-Francis IGNAȚ, Directorul Statului Major al Forțelor Aeriene și Director al exercițiului:

Ideea de exercițiu SPARTAN a fost dezvoltată în cadrul conceptului de cooperare C-27J EATF lansat de EDA în 2015, ca un instrument cu ajutorul căruia să poată testa și îmbunătăți proiectele de creștere a interoperabilității operatorilor aeronavei C-27J în domeniul precum operațiile și instrucția, logistica, navigabilitatea, achizițiile comune și Single European Sky ATM Research (SESAR).

Organizat sub coordonarea EDA de o echipă de planificare comună formată din membri ai statelor partenere și găzduit de Forțele Aeriene Române la Baza 90 Transport Aerian, evenimentul a avut ca scop exersarea, consolidarea și armonizarea tacticilor, tehnicilor și procedurilor naționale de executare a misiunilor de transport aerian ale participanților pentru a putea fi pregătiți să facă față provocărilor unui teatru de operații

real, precum și identificarea și dezvoltarea unor soluții mai rentabile pentru operarea și mentenanța acestui tip de aeronavă.

Pe timpul exercițiului, echipajele au parcurs etape de instruire teoretică la sol (academics) și în zbor, în timp ce echipele de mentenanță și cele de evacuare aeromedicală au testat și elaborat proceduri comune de lucru, care le vor permite în final să atingă nivelul de interoperabilitate dorit și să reducă costurile de operare.

Pentru a înțelege mai bine care este obiectivul principal al unui astfel de exercițiu trebuie să avem în vedere faptul că toți utilizatorii acestui avion trebuie să se antreneze pentru a fi în măsură ca atunci când situația o va impune, să-și poată executa în același fel misiunea de bază. Iar simplu spus, misiunea de bază a unui avion de transport tactic precum C-27J Spartan este aceea de a asigura forțelor pe care le sprijină tot ce au nevoie, acolo unde au nevoie și exact în momentul în care au nevoie.



EXERCITII

Comandor Emil TECUCEANU, locțiitorul comandantului Bazei 90 Transport Aerian:

Planificarea a fost efectuată la cele mai înalte standarde, iar țările participante, România, Italia, Bulgaria, Lituania și Slovacia, care au în dotarea Forțelor Aeriene aeronave de tip C-27J Spartan, au cooperat și au acționat ca o singură Forță.

Prin obiectivele propuse, exercițiul a permis consolidarea de către personalul detașamentelor C-27J Spartan a tacticilor, tehnicilor și procedurilor NATO/UE, precum și participarea activă la procesul de pregătire în vederea executării misiunilor aeriene într-un cadru multinațional. Scopul exercițiului a constat în exersarea și consolidarea tehnicilor pentru executarea misiunilor de zbor într-un mediu tactic, aterizarea pe piste neamenajate și pe distanțe scurte, parașutarea de personal și desantarea de materiale, cooperarea cu AWACS și cu alte aeronave

de luptă, reacția echipajelor la amenințări sol-aer și aer-aer, coordonarea acțiunilor aeriene cu cele ale forțelor terestre, evacuarea aeromedicală, precum și executarea mentenanței aeronavelor în echipe multinaționale și schimbul de experiență. Misiunile s-au desfășurat după un scenariu complex, într-un mediu provocator, care a simulat condiții dinamice pe care forțele participante le pot întâlni atunci când se dislocă într-un teatru de operații.

În ciuda faptului că vremea a fost capricioasă la debutul primei săptămâni, misiunile au fost executate cu succes, toate obiectivele de antrenament au fost atinse, iar participarea la acest exercițiu, care creează în mod realist mediul specific războiului aerian, vine în sprijinul efortului Forțelor Aeriene Române de pregătire a capabilităților de transport aerian intra-teatru puse la dispoziția NATO/UE.



About the EUROPEAN SPARTAN 2019 Exercise

Designed by EDA and hosted by the Romanian Air Force, the event aims at promoting aircraft user type approaches to harmonise tactics, techniques and procedures as well as to develop more cost-effective solutions to operate and sustain the C27J. **For Romania, undertaking the role of Host Nation for this significant event was both a privilege and a great responsibility, and I have the belief that the Romanian Air Force personnel did not spare any effort in order to meet and even exceed the requirements. At the same time, in the context of Romania holding the rotating Presidency of**



the Council of the European Union, the leading line - "Cohesion, a common European value" - is reflected at a particular level in this activity in the military environment, by aiming and achieving cohesion through training. Thus, the 4th edition of EUROPEAN SPARTAN EXERCISE contributes to the consolidation of mutual confidence and reliance through the implementation of missions based on European identity and on its human resources and capabilities. - stated major-general Viorel PANĂ, Chief of the Romanian Air Force Staff at the DV Day Ceremony

Major Eligijus Cicilionis, Medical Support Unit, Lithuanian Air Force:

It was very helpful to cooperate with the medical staff of the other country to plan common operations on the flight. It is important to provide patient care during the flight, so it was useful sharing the experience of carrying patients with this type of aircraft (C-27 Spartan) with our Romanian colleagues.

Your doctors introduced us to aero-medical centre and to the medical examination of the pilots and the medical equipment. Since there is no such special center in Lithuania it was a helpful lesson for us. We were also introduced to a different modality of attaching the stretchers on the aircraft.

And finally, normal human communication also provided a mutual understanding of what is important in carrying out the assigned task.



Lieutenant colonel Antonio de SESSA, Italian Air Force:

As EDA representative I played the Deputy Director role during the Spartan EX since the third Edition. As personal background I flew the G222 (former C 27 J) for almost 20 years.

This exercise has improved during the years becoming a structured, experienced exchange and harmonization forum.

European C 27 J users come from a fragmented tactics, techniques and procedural background, so this exercise is closing the gap between the users by developing and implementing a common approach to C27 J operation. Main training objectives are the development and implementation of common training, common tactics and techniques for crews and maintenance.

This ES 19 edition run in Romania has represented a considerable step forward in achieving the main training objectives hoped by the C27-J Community.

The outstanding support provided by the host Nation has allowed to improve considerably the quality level of the European Spartan exercise. Romania has proven its strong commitment to support this ambitious initiative and the C27-J Spartan cooperation (EDA cat B Program led by Italy) is now ready to move forward to achieve the same excellent results in the field of the common training, common logistic support and common avionics upgrade that are the main goals of the program.

No other words could better describe the cooperation achieved between the Romanian planning team and the participating member States than simply "Excellent".

ES from the Training supervisor perspective:



Lieutenant colonel (AF) Denis I. "Inox"

As the training supervisor of the European Spartan exercise since the first edition was organized in 2016, and being Tactical

Instructor for ETA Center, with 4500 hours of flying on transport aircraft as G222 and C-27J, Denis has been directly involved in the way this exercise has grown and developed.

First edition was held in 2016 in Bulgaria, and was created as a training event with the purpose of identifying and improving common procedures among the nations using C-27J aircraft.

Next two editions (also hosted by our Bulgarian neighbors) were focused mainly in exploring those common procedures and improving them, for flying activities but also for maintenance. It's worth mentioning that ES is the only training event that, besides the flying activities, it also involves

training for the maintainers and promotes cross maintenance.

As a Training Supervisor (TS), at the previous edition the main task was to state clearly the objective to achieve and then checking and verifying if the crew succeeded or not to accomplish those objectives. Now his main focus is to create and implement scenarios for all types of situations, as close to reality as possible, and establishing an accurate level of ambition for the exercise while avoiding ranking the teams. The crews aren't at the same skill level, because their countries have purchased the aircraft on different timelines, so they have different learning needs. The Slovakian Air Force has two C-27J aircraft, with deliveries started on 31 October 2017 with the first aircraft, and the second

aircraft on 9 April 2018.

Over the years, the whole European Spartan concept has become a mixture of training events with more and more the characteristics of a "Flag Exercise". So, what started as a training event turned into an exercise, gradually increasing the complexity.

Also, during the ES, the crews are executing some new type of training that they can't usually perform on their own in their home countries. The simplest example for this is the opportunity to train with the others C-27J users, but also interacting with other assets (helicopters, MEDEVAC units, jet fighters in escort or aggressor role). Another important gain of the exercise is the opportunity of planning the operations together, thoroughly going through all the mission stages.



Echipa de transmisioniști din cadrul Bazei 90 Transport Aerian, sub coordonarea locotenentului Nicolae BĂRBULESCU, alături de colegii din cadrul Centrului 85 Comunicații Aero și Informatică, s-a ocupat de implementarea sistemului de comunicații dedicat exercițiului: rețele de intranet, internet, telefonie, stații radio, calculatoare, imprimante, serviciu web, serviciu mail, punându-le participanților la dispoziție toate facilitățile pentru a-și putea pregăti eficient misiunile.



În cadrul exercițiului „European Spartan 2019”, echipa INTEL elaborează situații tactice fictive (scenarii) cu o serie de amenințări simulate similare celor dintr-un teatru de operații. Pe baza situației transmise de ei și a obiectivelor de antrenament, echipajele își planifică acțiunile și aleg cursul de acțiune optim pentru îndeplinirea misiunii.



Locotenent-colonel Dragoș TUDOSE, medic-șef Baza 90 Transport Aerian:

„Pe 17 mai, în cadrul ES 19, a avut loc un exercițiu de evacuare, după un scenariu care a simulat ridicarea a doi pacienți dintr-o unitate militară izolată, dintre care unul în stare critică. Următorul pas a fost aducerea la un CSU (Casualty Staging Unit), un punct intermediar de prim-ajutor unde pacienții sunt stabiliți și pregătiți pentru transport medicalizat pe calea aerului de către medici și asistenți medicali militari special antrenați pentru executarea acestor tipuri de misiuni. Următoarea etapă a fost transferul de la elicopterul MEDEVAC (așa

cum s-ar utiliza într-o zonă de operații înaintate) către o altă aeronavă, pentru evacuare strategică, care urmează să îl ducă mai departe spre o formațiune medicală de ROL 2 sau ROL 3/4. Acest transfer se face cu o echipă medicală mixtă, româno-lituaniană în elicopter, iar pacientul este predat apoi către aeronava C-27J Spartan bulgărească, unde o altă echipă medicală (de asemenea româno-lituaniană) îl preia și îi asigură mai departe îngrijirea medicală pe timpul transportului. Sunt pași logici, dar care necesită pregătire în comun pentru armonizarea procedurilor, atât cu personalul medical, cât și cu piloții și tehnicii de bord”.



Laura MĂCĂRESCU

European Spartan 2019 - Ziua Distinșilor Vizitatori

La Baza 90 Transport Aerian a avut loc, în data de 23 mai 2019, Ziua Distinșilor Vizitatori dedicată celei de-a IV-a ediții a Exercițiului EUROPEAN SPARTAN-2019. La evenimentul care a concluzionat antrenamentul în comun a cinci state deținătoare de aeronave C-27J SPARTAN au onorat cu prezența Secretarul de stat și șeful Departamentului pentru Armamente – **domnul Andrei IGNAT**, adjunctul directorului executiv al Agenției Europene de Apărare (AEA) / European Defence Agency (EDA) – **domnul Olli RUUTU**, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene (SMFA) – **generalul-maior dr. Viorel PANĂ**, personalul militar din Bulgaria, Italia, Lituania, Slovacia și România. Ceremonia a debutat cu prezentarea onorului secretarului de stat și a continuat cu discursurile

generalului-maior Viorel PANĂ și a domniilor sale Olli RUUTU și Andrei IGNAT. În cuvântul său, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene a subliniat faptul că din anul 2010, de când România a intrat în posesia primei aeronave C-27J SPARTAN, capacitatea Forțelor Aeriene Române de transport tactic s-a dezvoltat considerabil, ajungând treptat să genereze efecte strategice, militarii categoriei de forțe reușind până în prezent să realizeze o gamă largă de misiuni, incluzându-le pe cele de natură umanitară. Secretarul de stat și șeful Departamentului pentru Armamente – domnul Andrei IGNAT a transmis mesajul ministrului apărării, **domnul Gabriel LEȘ**. Acesta și-a exprimat mulțumirea și aprecierea față de toți cei care au contribuit la organizarea exercițiului,

sub președinția română a Consiliului Uniunii Europene, în cooperare cu Agenția Europeană de Apărare. De asemenea, acesta a afirmat că exercițiul a demonstrat valoare adăugată în dezvoltarea unui înalt nivel de interoperabilitate între operatorii europeni ai aeronavei C-27J SPARTAN. Directorul executiv al Agenției Europene de Apărare, domnul Olli RUUTU, a pus accentul în discursul său pe inițiativa de cooperare în domeniul apărării a statelor membre UE, pe coeziunea cu NATO, pe întărirea capacităților după un plan comun și îmbunătățirea capacității de colaborare între statele membre. Evenimentul s-a finalizat cu vizitarea de către oficialități a aeronavelor C-27J SPARTAN ale națiunilor participante, în expoziție statică, și cu o fotografie de grup.



Zborul către Mali:

provocările misiunilor de transport



Căpitan-comandor Bogdan DOGARU ✈️ Mirela VÎȚĂ ✈️

Participarea detașamentului Forțelor Aeriene Române la misiunea MINUSMA în Mali va reprezenta o provocare, atât pentru personalul din cadrul detașamentului și familiile acestora, cât și pentru structurile de sprijin ce vor contribui la succesul acestui demers. O parte importantă a responsabilității este preluată și de Baza 90 Transport Aerian, care prin aeronavele sale de transport va asigura suportul logistic în toate etapele desfășurării misiunii. Din cauza mediului în care se operează (temperaturi ridicate, vizibilități scăzute, lipsa reperelor și a aerodromurilor de rezervă), a amenințărilor existente la sol și a lipsei mijloacelor de radionavigație, consider că această misiune va fi extrem de solicitantă și va necesita o pregătire temeinică a tehnicii și personalului care o exploatează.

Pentru stabilirea detaliilor preliminare necesare începerii misiunii, în perioada 14-20 aprilie 2019, o delegație formată din reprezentanții pe domenii de responsabilitate din cadrul detașamentului *Task Force Mali* a participat la întâlniri și discuții cu reprezentanții ONU, în provincia Gao și capitala Bamako. Transportul din România către Mali a fost asigurat de o aeronavă C-130 aparținând Forțelor Aeriene Române.

Echipajele de zbor și echipa tehnică au fost alcătuite din personalul Escadrilei 901 Aviație Transport Strategic, din cadrul Bazei 90 Transport Aerian.

Misiunea de zbor a însumat 50 de ore de zbor, și a implicat survolarea a 10 țări de pe două continente, 12 tronsoane de zbor și escale pe 6 aeroporturi. Planificarea judicioasă a misiunii, alegerea traiectelor de zbor și a aeroporturilor pentru escale și studierea procedurilor și a particularităților privind operarea în spațiul aerian survolat,

au reprezentat, alături de pregătirea aeronavei, elemente-cheie în îndeplinirea misiunii așa cum a fost ea prevăzută.

Nu au lipsit nici micile provocări ale vremii, reprezentate de variații ale temperaturilor de la 8°C la Otopeni la 40°C la Bamako, turbulențele de deasupra Europei, dar și peisaje unice precum liniștea nesfârșită de deasupra Saharei, furtuna din apropierea Malagăi cu soarele strălucitor al Marakeshului. Toate acestea fac parte din bucuria zborului și a explorării de noi orizonturi, asta face ca meseria de pilot de transport să fie una la fel de frumoasă ca a oricărui pilot din lume, indiferent de tipul de aeronavă exploatat.

Experiența dobândită de-a lungul timpului în misiunile de transport din teatrele de operații, precum și analizarea tuturor datelor colectate în această misiune vor ajuta la identificarea rutei optime pentru realizarea transporturilor necesare asigurării sprijinului logistic pentru detașamentul dislocat în Mali.

Așa cum este și firesc, la această misiune a participat, alături de cei care posedă o experiență îndelungată, și personal tânăr, pentru care zborurile de o asemenea complexitate reprezintă o excelentă oportunitate de învățare și o provocare ce stimulează dorința de perfecționare.

Pentru mine, această misiune pot spune că s-a calificat în top 5, din punct de vedere al gradului de complexitate, intrând în competiție directă cu misiuni executate de-a lungul timpului în Afganistan, China, Irak sau Libia. Complexitatea unei misiuni este dată de o mulțime de elemente, dar pregătirea acesteia pornește prin a ține cont de încărcătura care trebuie transportată și destinația unde trebuie să ajungă. Am transportat de-a lungul timpului de la pasageri copii, în timpul misiunilor de evacuare din Libia, la militari răniți din China sau alte câteva astfel de transporturi din teatrele de operații, încărcături de peste 10 tone de muniție pentru sprijinul operațiilor în care a fost

implicată Armata României sau unele dintre cele mai dificile – cele de repatriere a unor camarazi căzuți la datorie. Fiecare misiune presupune particularități ce trebuie atent analizate și cântărite încă din faza de început. Au fost zboruri care nu au trecut de faza de planificare, tocmai pentru că nivelul de risc implicat în executare era prea mare.

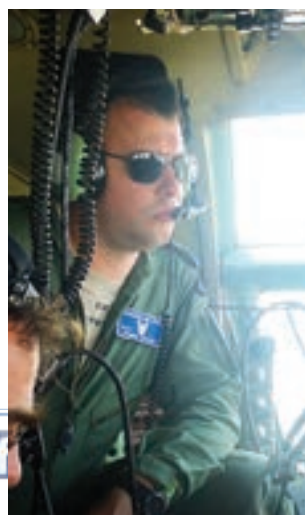
Revenind la modul în care decurge etapa de planificare, pomeneam de particularitățile generate de încărcătura ce trebuie transportată: spre exemplu, materialele periculoase sunt supuse unui regim special de manipulare, transport și autorizări de survol al spațiului aerian al fiecărui stat survolat, pe când pacienții transportați necesită asistență medicală specializată. Aeroportul de destinație trebuie să îndeplinească toate criteriile necesare operării – lungimea și rezistența pistei de decolare-aterizare, mijloace de radionavigație și proceduri de apropiere pentru aterizarea în condiții meteorologice grele, nivel de amenințare scăzut privind atacurile

asupra aeronavei, mijloace de aerodrom (combustibil, procesare marfă și pasageri etc.). În funcție de distanța la care se află aeroportul de destinație, mijloacele de care dispune acesta, aerodromurile de ajutor din vecinătate și o mulțime de alte variabile pe care nu le mai enumăr aici, se aleg traiectele de zbor, aerodromurile necesare pentru escalele tehnice, numărul de echipaje necesare operării aeronavei.

În cele peste 4500 de ore acumulate pe aeronava C-130 Hercules am învățat că nu există misiune grea și misiune ușoară. Orice misiune de zbor trebuie tratată cu maximă seriozitate și necesită o pregătire temeinică de la sală, astfel încât înainte de zbor să fie lămurite toate aspectele predictibile. Așa cum ne place nouă să glumim, una dintre cele mai grele misiuni de zbor este zborul pe care îl executăm de la Otopeni la Băneasa, unde se află reparatorul nostru autorizat, pentru că timpul de zbor este atât de mic încât abia avem suficient timp să efectuăm toate operațiunile din check-list.

C-130 este o aeronavă robustă care m-a convins de-a lungul timpului că poate fi un partener de încredere atâta timp cât este pregătită și exploatată în concordanță cu manualele de zbor și de exploatare la sol. În cei peste 20 de ani de când se află în exploatarea Forțelor Aeriene Române, aeronavele C-130 au zburat peste 30000 de ore de zbor, transportând peste 40000 de pasageri și 10000 tone de marfă, străbătând planeta din China până în SUA și de la Cercul Polar de Nord până în Indonezia sau Angola.

Cred că nu mai este necesară nici o altă prezentare a motivării pe care o avem în executarea misiunilor ce ne sunt încredințate. Este o bucurie și o mândrie să ducem mai departe tradiția începută în 1996, odată cu intrarea în dotarea Forțelor Aeriene Române a aeronavelor C-130 Hercules, privind sprijinul forțelor proprii în îndeplinirea misiunilor și angajamentelor asumate de țara noastră.



A DOUA VIZITĂ DE RECUNOAȘTERE ÎN MALI

Cum una dintre etapele decisive pentru succesul oricărei misiuni este planificarea corectă, la jumătatea lunii aprilie 2019 a avut loc cea de-a doua vizită în tabăra MINUSMA/Mali, în vederea cunoașterii la fața locului a cât mai multor informații esențiale necesare pregătirii misiunii asumate de Forțele Aeriene Române, care va demara în această toamnă.

Astfel, în această țară vest-africană se va disloca un detașament de patru elicoptere, împreună cu tot personalul necesar pentru deservire. Militarii români urmează să înlocuiască detașamentul canadian de elicoptere, aflat în Mali de la 1 august 2018.

Mirela VÎȚĂ

Căpitan-comandor Gabriel GOAGĂ

Gao, Mali, un oraș cu peste 80.000 de locuitori

Zona de antrenament din tabăra MINUSMA, Gao

Tehnica utilizată în misiune este vopsită alb și poartă însemnele ONU



Peisaj tipic din Gao, vedere aeriană

PRIMA IMPRESIE

Aterizarea pe aeroportul din Gao în ceea ce urmează a fi o vizită de recunoaștere a locației de dislocare ne introduce într-un mediu arid, plin de praf, aspru, total diferit de cel pe care l-am lăsat în urmă la urcarea în aeronava C-130, care ne-a adus la destinație. Trebuie să recunoaștem adevărul fără a-l îndulci: în Gao, situat în centrul Republicii Mali, sentimentul de nesiguranță este permanent, pe măsură ce milițiile rivale aparținând unor grupări etnice diferite atacă satele,ucid populația civilă și dau foc locuințelor. Astfel, așezări întregi pot dispărea într-o singură noapte, un asemenea atac având loc cu mai puțin de o lună înainte de sosirea noastră.

Operând din baza ONU din Gao, misiunea principală va fi de evacuare medicală (MEDEVAC), în special pentru personalul ONU implicat în acțiuni militare, dar și pentru alte categorii de personal, inclusiv populația locală. Pentru aceasta, două elicoptere vor fi disponibile permanent, zi sau noapte, indiferent de condițiile de mediu. Acestea vor fi dotate cu echipamentele medicale necesare executării unor proceduri complexe și vor avea la bord personal medical specializat în medicina de urgență, cu experiență în tratarea traumatismelor majore.

În plus, detașamentul va executa și misiuni de transport aerian al personalului militar sau civil, al materialelor sau altor echipamente, precum și misiuni de cercetare, supraveghere sau escortă convoaie.

CONTEXTUL REGIONAL

La nord, violențele, terorismul și activitățile ilegale au ocupat locul lăsat liber de autoritățile locale și guvernamentale, forțate să se retragă către zona vestică a țării în 2012 de către o alianță puțin probabilă la vremea respectivă: grupări teroriste afiliate Al-Qaida și separatiștii tuaregi. Între timp, alianța a

Momentul împărtășirii concluziilor la ședința de final



cedat, tuaregii alăturându-se forțelor guvernamentale, dar locul acestora a fost luat rapid de forțe paramilitare afiliate ISIS (ISIS in the Sahel), călitate în luptele din Libia și Siria.

În acest mediu regional complex, măcinat de conflicte, urmează să dislocăm un detașament de 120 de persoane care vor opera patru elicoptere de transport IAR-330L modernizate, sub comandă ONU, timp de un an, în două rotații.

În ciuda mediului instabil de securitate din țară, concluziile vizitei inițiale de recunoaștere au fost favorabile, mai ales în ceea ce privește securitatea taberei.

Pentru a înțelege mai bine contextul acestei misiuni, este de menționat că Mali este o țară cu o suprafață imensă, mai mare decât a Franței și Spaniei la un loc, mare parte a acesteia fiind controlată de grupări teroriste. Din cauza distanțelor și a infrastructurii aproape inexistente, mobilitatea este dificilă și există o nevoie acută de elicoptere. Dispozitivele explozive improvizate și bombele artizanale fac misiunea forțelor ONU și mai grea, în timp ce patru-lele se ciocnesc de miliții bine înarmate și echipate.

Misiunea va ridica probleme inedite, unele dintre ele fiind greu de replicat pe timpul pregătirii. Operațional, probabil cea mai mare provocare o reprezintă mediul: temperaturile ridicate,



Comandor Ioan MISCHIE, comandantul detașamentului ce se va disloca în Mali

participante la misiune, poate asigura desfășurarea activităților în conformitate cu cerințele misiunii.

SPECIFICUL UNEI MISIUNI SUB EGIDA ONU

Un element de noutate, mai ales pentru un contingent antrenat și obișnuit să lucreze sub auspiciile unei organizații militare este dualitatea comenzii. Organizația Națiunilor Unite este o organizație politică, iar acest lucru se vede și în modul în care este organizată și operează la nivel de teatru. Aici misiunile de sprijin se desfășoară sub comandă civilă și după regulile civile, iar cele militare se execută doar cu aprobarea lanțului civil de comandă și sub controlul acestuia. Pentru cineva obișnuit cu o autoritate de comandă unică și bine definită, schimbarea caschetei de militar cu bereta albastră a ONU poate duce la confuzii și uneori chiar la stări tensionate între părți, care pot afecta atingerea scopului final – crearea unui climat de stabilitate și securitate în zonă.

Sprijinul oferit de către partenerul canadian pentru preluarea misiunii și de către Germania, în calitate de administrator al bazei de dislocare pe timpul vizitei poate fi considerat un exemplu de cooperare între țările aliate, chiar dacă activitățile s-au desfășurat sub umbrela unei alte organizații decât cea în care conlucram în mod uzual. Deși putem spune că obiectivele stabilite pentru această vizită de recunoaștere înainte de plecare au fost atinse în totalitate, pentru determinarea cadrului misiunii, succesul acesteia poate fi măsurat doar prin prisma succesului dislocării care va avea loc în septembrie anul acesta și a misiunilor ce urmează a fi efectuate.



Detașamentul ONU canadian execută săptămânal exerciții MEDEVAC



Laura MĂCĂRESCU

MISIUNE ONU CARPATHIAN PUMAS HELIDET

Începând cu luna octombrie, detașamentul român de elicoptere CARPATHIAN PUMAS HELI DET, format din patru elicoptere IAR-330 LRM și 120 de militari, va oferi sprijin în vederea îndeplinirii mandatului misiunii MINUSMA (The United Nations Multidimensional Integrated Stabilisation Mission in Mali) de menținere a păcii de către Națiunile Unite în Republica Mali.

Detașamentul român îl înlocuiește pe cel canadian pentru o perioadă asumată de un an. MINUSMA este considerată cea mai periculoasă misiune de menținere a păcii desfășurată de ONU, până în prezent în zona de interes acumulându-se 14 atacuri armate pe fondul unor dispute etnice și de teritoriu. Misiunea principală a detașamentului este de asigurare MEDEVAC înainte (Forward Air MEDEVAC) pe locația Gao și împrejurimi, 24 de ore, șapte zile din șapte. La solicitarea ONU, detașamentul mai poate realiza operațiuni de transport materiale, trupe și VIP, de asemenea și misiuni de căutare-salvare.

Ședință de planificare a pregătirii detașamentului



Prezentarea echipamentului și a documentelor în cadrul revistei de front



COMANDA DETAȘAMENTULUI

Comandantul detașamentului, **comandorul Ioan MISCHIE**, are sarcina de a păstra coeziunea grupului și de a face legătura dintre detașament și comandantul misiunii ONU MINUSMA. Misiunea presupune foarte multe provocări: condiții climatice deosebite dintr-o zonă subsahariană cu

temperaturi extreme, asigurarea sprijinului logistic propriu având în vedere distanța foarte mare între România și Mali, caracterizată de trei escale în interval de 18 ore, existența unui lanț de comandă-control al ONU format atât din personal civil, cât și militar și, nu în ultimul rând, amenințările existente în zonă.

Pentru funcția de comandant al detașamentului, pe comandorul Mischie îl recomandă experiența lucrului în funcții de comandă și eșalon și trei ani de comandant al Escadrilei 572 Elicoptere Mihail Kogălniceanu, care va constitui nucleul pregătirii pentru această detașare. În plus, acesta s-a antrenat de-a lungul carierei în misiuni

de zbor în toate bazele Forțelor Aeriene Române, lucru care îl ajută în cunoașterea personalului care va participa la misiune atât în prima serie, cât și în cea de-a doua.

Pentru îndeplinirea criteriilor de eligibilitate pentru această misiune, elicopterele detașamentului au fost modernizate în conformitate cu standardul ONU,

răspunzând tuturor cerințelor acestei organizații, fiind dotate cu un sistem nou de vedere pe timp de noapte, armament de bord și protecție balistică.

De asemenea, piloții și personalul tehnic au început pregătirea cu doi ani înainte, iar detașamentul, ca întreg, s-a întrunit pentru antrenamentul în comun la începutul lunii mai, după finalizarea procesului de selecție: „Procesul de selecție a fost unul lung și anevoios. Lucrurile decurg destul de bine, având în vedere timpul foarte scurt și faptul că majoritatea militarilor din detașament provin din Baza 57 Aeriană, cunoscându-se unii pe alții și lucrând de mult timp împreună. Și ceilalți militari care provin din alte unități s-au integrat foarte repede, pentru că au experiență, au înțeles specificul misiunii și sunt, în opinia mea, pregătiți de luptă”, este de



Informarea personalului privind modul de comportament față de populația locală din Mali

părere comandorul MISCHIE.

Din comanda detașamentului face parte și ofițerul de relații publice, **sublocotenentul Lorena BĂHNARU**. Acesta va fi omul care va realiza, printre multe altele, comunicatele de presă și legătura în domeniul Public Relations cu comandamentul ONU de la BAMACO. „O misiune care va scrie istorie, din care mi-am dorit să fac

parte. Pentru mine va reprezenta o experiență profesională și spirituală în care îmi voi testa limitele fizice și psihice. A contat pentru mine foarte mult când m-am hotărât să candidez că este o misiune a Forțelor Aeriene. Doresc să se știe de noi acolo, să ne facem datoria și să ne întoarcem cu bine acasă, iar această experiență să mă ajute să pot face față și mai bine misiunilor interne”.

PROTECȚIA FORȚEI

Detașamentul de Elicoptere CARPATHIAN PUMAS este constituit din mai multe departamente necesare pentru îndeplinirea cu succes a misiunii. Unul vital este cel de Protecția Forței. **Sublocotenentul Andrei NICULAE** este comandant de pluton Protecția Forței: „Am început cu o pregătire teoretică despre



Briefing pentru realizarea unei misiuni de zbor



Ofițerul de relații publice, sublocotenentul Lorena BĂHNARU



Asigurarea
Protecției Forței
trupelor proprii



Simularea unei misiuni de
evacuare medicală cu
elicopterul

locul, mediul, multiculturalitatea zonei. Ne vom confrunta cu alte religii, culturi, obiceiuri. Am fost pregătiți cum să ne comportăm de față cu femeile locale. Pe lângă acest lucru ne-am pregătit fizic, am simulat un raion similar cu cel din Mali și diferite incidente legate de

protecția forței. Noi asigurăm siguranța personalului în cadrul detașamentului, controlăm accesul în zona operațională a elicopterelor și asigurăm intervenția și sprijinul națiunii gazdă (Host Nation), pentru menținerea securității bazei, rezolvarea incidentelor și respingerea amenințărilor. Nu mă aștept să fie ușor, este un alt mediu, sunt conștient de diferența de temperatură. Mă aștept ca toată lumea să își facă foarte bine datoria".

Pe sublocotenentul Niculae îl așteaptă să se întoarcă cu bine în țară părinții, două surori și un frate, dintre care doi sunt născuți ca și el în luna octombrie. Va fi primul an în care frații nu vor mai aniversa împreună ziua de naștere.

EVACUAREA MEDICALĂ

Pe partea medicală ne-a oferit informații plutonierul Mădălin CIOBANU, sanitar și însoțitor de bord în cadrul detașamentului. Detașamentul este dotat cu aparatură medicală nouă, cu autonomie mai mare, este mai ergonomică și mai ușor de folosit, care îi ajută să își îndeplinească mai eficient misiunea de salvare și evacuare în caz de urgență.

Pentru plutonierul Adrian PĂUNESCU, un alt sanitar și însoțitor de bord din cadrul detașamentului, va fi a doua

misiune de acest fel. A mai participat în anul 2005, în Bosnia, la o misiune de menținere a păcii în Detașamentul BRAVO: „Am realizat misiuni în partea de infirmerie cu partenerii englezi și am participat la scenarii de incidente. Atunci echipele de evacuare medicală cu elicopterul erau compuse din englezi".

Pe lângă această experiență, plutonierul Păunescu a participat la numeroase misiuni de evacuare medicală, în țară și străinătate, atât cu elicopterul, cât și cu avionul, cu pacienți arși sau cu politraumatisme, a celor din tragicul accident COLECTIV, la evacuarea de militari români răniți și stabilizați de la spitalele din Germania.

Toți sanitarii militari din Forțele Aeriene și cei care fac parte

din detașament au cursuri SMURD, module de pregătire de urgență, gărzi la ambulanță, calificare la zi de asistent medical pe linie civilă, cursuri anuale și module de pregătire în domeniu, cursuri Basic Life Support și Advanced Life Support și sunt membri ai Ordinului Asistenților și Moașelor din România cu aviz de liberă practică.

„Ne așteptăm la ce e mai rău și mai greu ca să facem față la toate provocările și vom da ce este mai bun din noi", ne-a vorbit în numele colegilor plutonierul Păunescu.

MISIUNE ONU CU ELICOPTERUL

Detașamentul de Elicoptere CARPATHIAN PUMAS gestionează patru elicoptere IAR-330 PUMA



Briefingul unei misiuni de evacuare
medicală, la calculator sanitarul și însoțitorul de bord plutonierul Adrian Păunescu

revitalizate și modernizate în varianta IAR-330 LRM. Dintre piloții care încadrează detașamentul, patru au sosit în anul 2015 din promoție la actuala Escadrilă 572 Elicoptere.

„Nu ne-am gândit că o să rămânem toți aici o lungă perioadă de timp și că o să facem parte dintr-o misiune de o asemenea amploare. Misiunea la care vom participa ne-a determinat să ne reconsiderăm traseul în carieră și opțiunile pe termen mediu și lung, să ne reorganizăm prioritățile pe plan personal și profesional, astfel încât să putem lua parte la ceea ce se dorește a fi cea mai importantă misiune cu elicopterele a Forțelor Aeriene Române, după cel de-al Doilea Război Mondial. Din punctul nostru de vedere, misiunea detașamentului va da un nou orizont Forțelor Aeriene Române și va deschide porțile pentru noi participări în cadrul misiunilor internaționale. Forțele Aeriene Române vor dovedi, cu această ocazie, că sunt capabile să îndeplinească misiunea", este de părere locotenentul Valentin Alexandru CIUREA, pilot de IAR-330 LRM.

Față de misiunea ALTHEA realizată după 1989, de această dată condițiile din teren vor fi mult mai aspre, Forțele Aeriene Române vor trebui să-și dovedească capacitatea și capabilitățile în integralitate, de la personal până la logistică. Fiecare compartiment trebuie să își aducă aportul semnificativ pentru revenirea în țară în condiții cât mai bune.

„Prioritățile personale ale fiecăruia vor trece în plan secund pentru un interval determinat de timp și dorim pe această cale să le mulțumim familiilor și prietenilor pentru susținerea de care dau dovadă și pentru înțelegerea contextului istoric în care ne vom desfășura activitatea.

Am toată încrederea că detașamentul își va încheia misiunea cu succes, suntem pe ultima sută de metri cu pregătirile pentru dislocare, standardele și procedurile pe care le vom folosi în teatru au fost stabilite în urma unor consultări ample cu partenerii străini ce au luat și iau parte la această misiune.

Sunt convins că pregătirea profesională de care am beneficiat încă de pe băncile Academiei Forțelor Aeriene și ale Școlii Superioare de Aviație Civilă timp de un an și jumătate a contribuit semnificativ la nivelul ridicat de pregătire la care am reușit în scurt timp să ajungem ca piloți. Personalul escadrilei ne-a primit în anul 2015 cu toată deschiderea și și-a alocat

energia și timpul pregătirii noastre, astfel încât aceasta să corespundă cerințelor ridicate pe care misiunea le va solicita", a concluzionat locotenentul Ciurea.

Elicopterele intră în gestiunea șefului Secției mentenanță linie și inginerului șef, locotenentul ing. Andrei GHERASIM. Acesta răspunde atât de tehnică, cât și de oamenii care o întrețin. De asemenea, este omul de legătură dintre piloți și tehnicii de bord: „Cel mai greu lucru este cel cu oamenii.

meteo severe), sistem Bright NITE, ce oferă un display virtual în care sunt afișate obstacolele, night vision, ochelari de ultimă generație cu display care afișează datele vitale pentru zbor cum ar fi înălțimea, viteza și direcția, Electronic Optic Pod, care permite marcarea țintelor în mișcare cu laser și vedere în infraroșu, hărți virtuale cu afișaj, autonomie mare de zbor, sistem fast roaping, capacități de transport materiale cargo sling, troliu recuperare personal, configurație

executate lucrări capitale. Sistemele sunt gândite pentru Search and Rescue și MEDEVAC. În exploatare, pentru mine ca mecanic de bord diferențele nu sunt semnificative, pentru piloți s-au mai complicat sistemele din punct de vedere al operării. Mă pregătesc de un an pentru misiune. Este o perioadă foarte încărcată, dar ne așteptăm la ea".

După cum consideră comandantul CARPATHIAN PUMAS HELI DET, în Mali vor fi multe provocări,



Locotenentul Valentin Alexandru
CIUREA, lângă elicopterul IAR-330 LRM



Realizarea
lucrărilor de
mentenanță
la IAR-330
LRM



Maistru militar clasa
a II-a Daniel ANGHEL,
mecanic de bord

Inginerul este prins între ciocan și nicovală, pe de o parte piloții, pe de alta tehnici". Își dorește să participe la misiune pentru a-și îmbunătăți experiența profesională.

Acesta a recepționat 4 din cele 7 elicoptere IAR-330 LRM de la IAR S.A. Ghimbav, care au intrat în programul de revitalizare și modernizare în anul 2016. Elicopterele au fost dotate cu avionică de ultimă generație care permite utilizarea acestora în condiții de vizibilitate scăzută (praf, ceață și condiții

MEDEVAC, protecție balistică și mitraliere de bord.

În subordinea locotenentului ing. Gherasim se află maistrul militar clasa a II-a Daniel ANGHEL, mecanic de bord. Atribuțiile acestuia în cadrul detașamentului țin de pregătirea, controlul, mentenanța și verificarea elicopterului. Este prima misiune internațională la care participă și își dorește să se întoarcă sănătos acasă: „Elicopterul este adus la standardele din zilele noastre. Are

ceea ce va duce la câștigarea unei experiențe operaționale deosebite. De la antrenamentul în mediu simulat, pe timp de pace, la desfășurarea unor acțiuni militare reale într-un mediu ostil, într-un teatru de operații dintre cele mai austere, este un drum lung, plin de necunoscute, pe care militarii români din Forțele Aeriene îl privesc cu optimism, încredere și curaj. Le dorim o misiune cât mai ușoară, împlinită și să se întoarcă toți sănătoși acasă!

CONDIȚII DE INSTRUIRE DIN CE ÎN CE MAI BUNE

Alex BĂLĂNESCU



Centrul Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană „General de brigadă Ion Bungescu” (C.N.I.Ap.AA) este „laboratorul” în care își formează și își perfecționează deprinderile de trăgători militari din cadrul Forțelor Aeriene Române, dar și din celelalte categorii de forțe. Pe lângă executarea tragerilor, aici se realizează instruirea și evaluarea structurilor din Armata României și ale altor țări membre ale Alianței Nord-Atlantice sau parteneri, dar și evaluarea și testarea echipamentelor în cadrul programelor de dezvoltare și achiziții de tehnică militară.



Colonelul Viorel BITAN, comandantul Centrului Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană

În fiecare an, la începutul „sezonului de trageri”, militarii sosiți în poligon au găsit puse în funcțiune clădiri, spații sau facilități reabilitate care au contribuit la îmbunătățirea condițiilor de instruire și cazare. Pentru a afla informații despre cele mai recente lucrări executate și despre cele care se vor realiza în perioada următoare, am discutat cu comandantul unității militare, **colonelul Viorel BITAN**.

„În afara serilor de trageri, anul acesta ne vom canaliza atenția pe trei mari exerciții, două din postura de națiune gazdă și un exercițiu, Saber Guardian, în care vom fi implicați cu activități care decurg din misiunea de bază a Centrului, evaluarea structurilor și asigurarea tragerilor antiaeriene cu rachete sol-aer. Elementul de noutate din cadrul acestui exercițiu îl constituie pregătirea și asigurarea lansărilor de rachete sol-aer PATRIOT efectuate de către o structură a armatei SUA dislocată în

Europa (USAREUR). Personalul Centrului este implicat în mod direct în executarea tragerilor, militarii din cadrul poligonului de trageri sol-aer fiind elementul principal în conducerea tragerilor. Exercițiul este complex, secvențele de tragere cuprinzând lansări simultane de rachete PATRIOT, HAWK, KUB și OSA-AKM pe ținte aeriene reale.

În perspectiva anului 2020, unitatea se pregătește pentru a asigura condițiile corespunzătoare în vederea recepționării primului sistem de rachete sol-aer PATRIOT care va intra în dotarea Forțelor Aeriene Române, în poligonul nostru efectuându-se recepția acestui sistem.

În privința asigurării condițiilor optime de instruire, cazare și hrănire pentru structurile care sosesc în unitatea noastră, în anul 2018 am început un proiect ambițios care se va întinde pe durata a opt ani și care va consta în reamenajarea unor spații de cazare, realizarea unui nou bloc alimentar,

a unor ministații de epurare a apei reziduale, reabilitarea sistemului de încălzire și asigurarea cu apă curentă, dar și reamenajarea Punctului de conducere a tragerii. Tot pentru îmbunătățirea desfășurării tragerilor, în acest an vom începe reparația capitală a clădirii Centrului de apreciere a tragerilor, urmând ca anul viitor, în măsura asigurării fondurilor necesare, să trecem la modernizarea sistemului digital de urmărire a traiectoriilor Electro-Optical Tracking System (EOTS). Acest proiect urmăm să îl realizăm în totalitate, infrastructură și aparatură, pentru a fi operativ în anul 2023”.

Am mulțumit comandantului Centrului Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană, colonelul Viorel BITAN, pentru timpul acordat și precizările făcute, după care am pornit prin unitate pentru a descoperi rezultatul din teren al deciziilor luate la nivelul conducerii.

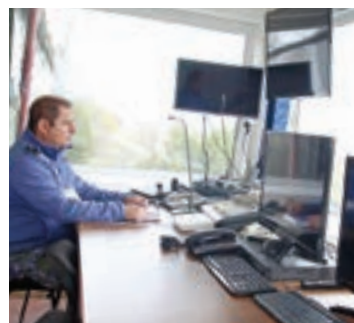
Căpitanul Andrei COVRIG notează rezultatul măsurătorilor realizate de maistrul militar clasa I Constantin ARHIRE, șeful formațiunii cazarmare, pentru refacerea acoperișului Centrului Comandă Raport



De curând au fost reabilitate fațada și acoperișul castelului de apă, după ce în urmă cu câțiva ani s-au înlocuit pompele stațiilor hidrofor și pompare Midia ceea ce a dus la asigurarea apei curente în centrul de instruire, aceasta fiind una dintre îmbunătățirile cele mai apreciate de către personalul care ajunge în poligon



La centrala termică au fost reabilitate fațada și coșul de fum, în anul 2018 fiind înlocuită tâmplăria și reparat acoperișul, astfel asigurându-se condiții mai bune de exploatare a clădirii și utilajelor, ceea ce a dus la posibilitatea asigurării agentului termic în mai multe spații de cazare, ne-a explicat maistrul militar clasa I Constantin ARHIRE, șeful formațiunii cazarmare



Locotenent-colonelul Cristinel SIRITEANU în Punctul de Conducere a Tragerilor, locul în care își desfășoară activitatea pe timpul misiunilor specifice, se pregătește pentru tragerile cu sistemele de rachete sol-aer HAWK și PATRIOT care se vor desfășura în acest an

INSTRUIRE ȘI EVALUARE BATERIE HAWK

În perioada 8 la 12 aprilie a.c., structuri din cadrul Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer (RSA) „General Nicolae Dăscălescu” au participat în Centrul Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană la exercițiul VLĂSIA 19. În cadrul acestui exercițiu, Bateria HAWK din Batalionul 1 RSA a fost evaluată la nivel național, în vederea pregătirii pentru evaluarea NATO de tip STARTASSESS.

Alex BĂLĂNESCU



Pentru desfășurarea exercițiului VLĂSIA 19, Bateria HAWK a fost dislocată în Centrul Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană. Activitățile s-au executat sub coordonarea Comandamentului Brigăzii 1 RSA, condus de către **colonelul Claudiu HERMENIUC**. Pe timpul exercițiului, Statul Major al Forțelor Aeriene, prin structurile de evaluare și operaționalizare, a realizat evaluarea Bateriei HAWK în scopul determinării nivelului capacității de luptă și creării condițiilor necesare în vederea parcurgerii programului NATO Tactical Evaluation (TACEVAL). Principalele obiective urmărite în cadrul evaluării au fost: capacitatea bateriei de a-și îndeplini misiunile; determinarea nivelului asigurării logistice; determinarea gradului de implementare al standardelor, procedurilor și prevederilor actelor normative în vigoare pentru îndeplinirea misiunilor declarate; identificarea disfuncționalităților, a factorilor și a surselor perturbatoare care pot influența în mod negativ pregătirea pentru participarea la evaluarea de tip STARTASSESS, care urmează să se execute.

Pentru determinarea capacității de luptă a bateriei HAWK, au fost planificate și executate misiuni la care au participat personal și aeronave aparținând Bazei 90 Transport Aerian, Bazei 86 Aeriană, Bazei 57 Aeriană și Bazei Aeriene de Instruire și Formare a Personalului Aeronautic. Astfel, pentru antrenarea militarilor bateriei pe ținte aeriene reale, aceștia au beneficiat de exerciții tactice de zbor ale diferitelor tipuri de aeronave: MiG-21 LanceR, F-16 Fighting Falcon, C-27J Spartan, IAR-99 Șoim și IAR-330. De asemenea, pentru buna desfășurare a exercițiului au mai fost implicate structuri și personal din cadrul Componentei Operaționale Aeriene, Autorității Aeronautice Militare Naționale, Centrului Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană, precum și din cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene și Comandamentului Brigăzii 1 RSA.

Centrul Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană cu susținerea comandantului acestuia, **colonelul Viorel BITAN**, a oferit cele mai bune condiții pentru desfășurarea exercițiului VLĂSIA 19.

Colonel Claudiu HERMENIUC, comandantul Brigăzii 1 RSA: „VLĂSIA 19 a fost un exercițiu prin intermediul căruia s-a realizat o evaluare națională și o verificare a nivelului de pregătire al Bateriei HAWK, în vederea evaluării de tip STARTASSESS.

Foarte important este faptul că în rândul personalului participant la acest exercițiu se află militari din promoțiile 2017 și 2018, pentru unii dintre ei fiind prima

Asigurarea perimetrului



Colonelul Claudiu HERMENIUC, comandantul Brigăzii 1 RSA



Autospeciala de încărcare-tractare a lansatoarelor se pregătește pentru o altă încărcare



Unii dintre evaluatori își desfășoară activitățile curente în sala de lucru



Punctul de control la intrarea în dispozitiv



ieșire în poligonul de la Capu Midia. Printre aceștia se află ofițeri tineri care s-au integrat și au avut o atitudine bună în rezolvarea problemelor apărute.

Activitatea s-a desfășurat sub conducerea comandamentului brigăzii care a oferit un sprijin consistent în toate domeniile de activitate. Pe timpul exercițiului, personalul a beneficiat de un număr mare de zboruri de antrenament care au contribuit la pregătirea militarilor, pentru că asemenea zboruri se pot planifica și executa doar în poligonul de la Capu Midia.

Pentru această misiune am dislocat un număr impresionant de mijloace tehnice, ceea ce a presupus un efort deosebit din partea personalului bateriei și al comandamentului brigăzii. În urma activităților desfășurate am extras o serie de lecții învățate pe care le vom analiza și la care vom găsi soluții pentru implementarea lor, pentru a atinge nivelul maxim de pregătire în cel mai scurt timp.

Mulțumesc întregului personal pentru efortul depus și determinarea de care a dat dovadă, deoarece a fost o perioadă de trei zile și trei nopți cu activități continue intense, în condiții meteo destul de dificile.

Căpitan
Mădălin
SUCIU

Căpitan Mădălin SUCIU, comandantul Bataillonului 1 RSA: „Întregul personal a dat dovadă de implicare și seriozitate în activitățile desfășurate. Cei nou veniți în unitate au avut prilejul să-și

Militarii au dat dovadă de implicare și seriozitate în executarea misiunilor primite



perfecționeze cunoștințele și deprinderile necesare, iar cu sprijinul militarilor care au participat la cursul de specialitate RSA HAWK, desfășurat în SUA, s-a realizat o creștere a nivelului de pregătire al bateriei și îndrumarea personalului nou încadrat.”

Căpitan Ionuț CRIVĂȚU, comandantul Bateriei HAWK: „Sunt mulți oameni noi, la care s-a văzut lipsa de experiență, însă atitudinea lor a fost bună și avem timp să remediem problemele constatate până la evaluarea de tip STARTASSESS. Au existat mici probleme tehnice, pe care am reușit să le remediem în timp util pentru a ne îndeplini misiunea. Vom continua pregătirea, cu accentul pus pe cea de specialitate, și vom urmări ca personalul nou încadrat să acumuleze cunoștințele necesare pentru a putea face față provocărilor câmpului de luptă modern.”

Căpitan
Ionuț
CRIVĂȚU

Echipa de evaluatori



Respingerea unui atac aerian noaptea (Fotografie realizată cu suportul tehnic al sergentului major Marius Cristian BANARIU) ... și ziua (foto jos)



Avionul țintă văzut de sub plasa de mascare (stânga) și fără obstacole vizuale (dreapta)



Locotenent Bogdan FLOREA, șeful sectorului logistic, în cadrul exercițiului: „VLĂSIA 19 a fost un exercițiu cu adevărat benefic pentru antrenarea tuturor militarilor participanți. În această săptămână tot personalul subunității a reușit să își pună în aplicare cunoștințele teoretice și practice.

Pe durata exercițiului, mediul de conflict creat a reușit să realizeze coeziunea grupului, militarii fiind obligați să funcționeze ca o entitate coerentă pentru respingerea diferitelor tipuri de atacuri simulate.

Schimbările de experiență realizate în timpul desfășurării exercițiului au fost extrem de importante și au îmbunătățit perspectiva trupelor proprii față de situațiile reale de conflict.”

Locotenent
Bogdan FLOREA

Maiorul Remi GAVRILĂ prezintă personalului activitățile pentru ziua următoare



La încheierea activităților comandantul Brigăzii 1 RSA, colonelul Claudiu HERMENIUC, a mulțumit personalului din cadrul brigăzii implicat în exercițiu

Locotenent ing.
Adelina MINEAMaistrul militar
Claudia MATEISublocotenent
Lorena NIȚĂLocotenent
Cristiana SÎNPETREAN

Misiune executată! Pregătiți pentru înapoierea în cazarmă...



BRIZĂ ȘI FOC

Valurile licăresc în zare pe aliniamentul mării. Este o zi frumoasă de sfârșit de primăvară. O grupă veselă și gălăgioasă de copii veniți cu „școala altfel” în poligon așteaptă să vadă ce se va întâmpla, departe de concentrarea maximă a militarilor care ascultă atent în zgomotul de fond al brizei explozia lansării unei parașute luminoase. De această dată în căști de protecție.

Ținta lansată coboară legănându-se în adiere stânga, dreapta. Viteză, unghi de pândă, înălțare, azimut, prinsă, lovitură cu lovitură, foc! Se aud corecții din partea comandanților de tun. Din nou: Încărcați! Asupra țintei..., lovitură cu lovitură... Foc! Mecanismul format din oameni și tun calibru 57 milimetri răspunde imediat la comandă. Este momentul pe care l-au așteptat tot anul. Cunoscut acest scenariu și știu că nu se va mai turna o altă dublă. Cu siguranță pe aliniamentul de tragere și în sufletele lor, cu răbdare și cu forță, servantul șase aduce lame cu lovituri pe care servantul cinci le „sudează” în camera de încărcare a tunului, servantul patru „înșurubează” viteze, unghiuri și direcții, trei învârte cu fermitate de tambur, iar doi și unu prind la răscruce momentul de apăsare a pedalei.

Laura MĂCĂRESCU 

ARTILERIȘTI LA DATORIE

La tragerile antiaeriene de antrenament din această perioadă executate în Centrul Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană Capu Midia au participat Batalionul 954 Artilerie Antiaeriană Bacău, Batalionul 905 Artilerie Antiaeriană Otopeni, Batalionul 864 Artilerie Antiaeriană Fetești, Batalionul 715 Artilerie Antiaeriană Câmpia Turzii și Batalionul de Artilerie Antiaeriană al Bazei Aeriene de Instruire și Formare a Personalului Aeronautic Boboc.

Artileriștii antiaerieni prezenți pentru antrenament în poligon au datoria, o dată sau de două ori pe an, să vină la Capu Midia și să se instruiască. Prin rotație, batalioanele instruiesc anual și

artileriști antiaerieni din Republica Moldova. Anul acesta este rândul Batalionului 954 Artilerie Antiaeriană din Bacău (B 954 Art. A.A.).

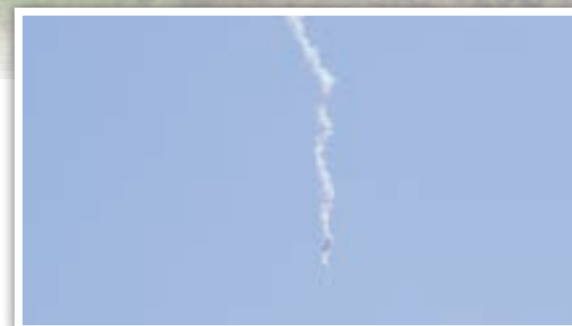
La batalioanele de artilerie, majoritatea militarilor sunt noi. Cei cu multă experiență sunt foarte puțini, însă aportul lor contează foarte mult. La B 954 Art. A.A., din vechea „formulă” face parte comandantul, **locotenent-colonelul Stelian Aurel VASILE**, 3 caporali și un administrator.

Administratorul de batalion, **plutonierul Adrian BORȘAN**, a fost încadrat aici ca soldat în anul 2005.

Între 2010 și 2017 a fost comandant de tun: „Îmi place această armă, îmi plac tragerile. Pentru mine acest domeniu a reprezentat un

necunoscut care s-a transformat în pasiune. Nu știam la început nimic despre tun și am ajuns să îl cunosc cap-coadă”.

Unul dintre comandanții de tun, **sergentul Mihăiță VASILICĂ**, militar al batalionului din 2009, servent 2 ochitor până în 2017, când a absolvit școala de subofițeri, ne-a explicat că aceste trageri reprezintă examenul anual, în care se verifică pregătirea ca artilerist antiaerian din tot timpul anului: „Am imbarcat tehnica pe tren la începutul lunii mai. Este greu să stai o lungă perioadă de timp departe de familie, în condiții de program prelungit și încărcat. Anul acesta am avut parte de condiții bune de vreme, de dislocări de tehnică, mutarea poziției de tragere, trageri antitanc și antiaeriene”.





Comandantul B954 Art.A.A., locotenent-colonelul Aurel VASILE



Sergentul Mihăiță VASILICĂ, comandant tun



Locotenentul Andrei CHIFAN, comandant de baterie



Caporalul Elena BUCUR, transmisionist, planșetist și radiotelefonist



Strângerea tuburilor proiectilelor trase, de către militari



Echipă de tun înainte de tragere de la B 905 Art A.A. Otopeni

Printre succesele înregistrate împreună cu echipa de tun se numără doborârea, în anul 2011, a



Caporalul Adrian RUSU, servanț 1 ochitor

unui avion țintă. Din aceeași echipă de tun a făcut atunci parte și **caporalul Adrian RUSU**, servanț 1 ochitor, care a apăsat pedala ce a dus la plecarea loviturii inimici-toare. Caporalul Rusu și colegii săi au obținut rezultate foarte bune și la tragerile antitanc sau parașută și abia așteaptă să vină să tragă în poligon: „*Suntem militari profesioniști și trebuie să ne facem datoria. Pentru îndeplinirea misiunii contează foarte mult șefii pe care îi avem și colectivul din care facem parte. Este motivul pentru care am rămas militar în această armă*”.

Diversitatea echipei de luptă de la Bacău este dată și de către cei doi soldați gemeni, **Mihai și Gabriel HERGHELEGIU**, servanți 6 și servanți 5, doi dintre militarii tineri și forțoși, care au avut sarcina grea de a căra și încărca proiectilele în timpul tragerilor. Și-au îndreptat

atenția spre cariera militară încă din copilărie. Este a doua tragere la care participă și se simt împliniți,



Soldații gemeni, Mihai și Gabriel HERGHELEGIU

deoarece au senzația că muncesc cot la cot cu întreaga echipă.

Un alt trăgător de excepție, de data aceasta de la Batalionul 905 Artilerie Antiaeriană Otopeni, cu mai mult talent decât experiență, este **soldatul Gelu Constantin GĂRBOVAN**, servanț 1, al doilea an de trăgător: „*Tunul calibru 57 mm pentru mine nu mai prezintă secrete. Mă uit, fixeș ținta și trag. Primesc corecții de la comandantul de tun și trag din nou. E o muncă de echipă. Aștept momentul oportun să trimit loviturile la țintă*”.

La același batalion de la Otopeni găsim oameni focalizați pe obținerea unor rezultate cât mai bune. **Locotenentul Viorel BUCUR** este de doi ani comandant de baterie, se caracterizează ca fiind un om de acțiune și îi plac lucrurile practice mai mult decât teoria. În subordinea locotenentului Bucur

se află și **caporalul Elena BUCUR**: „*De șapte ani vin în poligon și îmi place ceea ce fac. Sunt transmisionist,*

planșetist și radiotelefonist. Fiecare tragere e unică, deoarece de fiecare dată utilizăm muniție reală. Am 10 ani vechime în sistemul militar și nu știu cum au trecut”.

Momentan caporalul BUCUR este dedicat profesiei, este singura persoană de sex feminin pe specialitatea ei din poligon și nu și-a întemeiat încă o familie.

De la comandantul Batalionului 715 Artilerie Antiaeriană Câmpia Turzii, **căpitanul Ionel PĂCURARIU**, am aflat că 90% din cei încadrați în structură sunt tineri dornici de a se afirma și de a învăța. Acesta a remarcat o vizibilă schimbare de generații și o creștere a nivelului de responsabilitate. Militarii batalionului, în unitate îndeplinesc și alte sarcini în afară de cele legate de exploatarea tunului de 57 mm, care implică multă muncă fizică, sprijin cu trupe pentru Protecția Forței,

asigurarea cu personal și forță de muncă pentru celelalte subunități ale Bazei 71 Aeriană.

Dintre subordonații căpitanului Păcurariu îl menționăm pe **caporalul Marius CONSTANTEA**, comandant de tun. Trăiește cu plăcere emoțiile tragerii cu tunul de artilerie și consideră că misiunea este îndeplinită atunci când ajung toți sănătoși acasă. Între comandantul de tun și servanții este o relație profesională deosebită. „*Suntem o echipă și trebuie să comunicăm ca să putem regla tragerea. Avem încredere în comandantul de tun, ne învață multe lucruri pentru că are experiență*”, este de părere **fruntașul Sergiu IURIAN**, servanț 1. „*Ei nu au cum să învețe dacă nu le împărtășesc experiența*”, a întărit afirmația fruntașului Iurian caporalul Constantea.

La Batalionul 864 Artilerie Antiaeriană Fetești cei doi ofițeri, **locotenenții Bogdan IVAN și Mădălina URUC** consideră că au oameni pregătiți, cu un moral bun, nerăbdători să mai tragă. Și-ar dori ca echipa de luptă să aibă mai mulți militari, pentru că, deși tehnica este aceeași, oamenii sunt din ce în ce mai puțini.

Principiile după care se ghidează sunt eficiența și optimizarea, pentru a ridica nivelul de performanță și a reduce oboseala. Își doresc să tragă mai multe lovituri pentru fiecare problemă de tragere, dar pentru acest lucru este nevoie de o actualizare a regulamentelor vechi după care funcționează tunul cal. 57 mm: „*Am putea face mai mult cu mai puțin, dar în alte condiții. Arma*



Căpitanul Ionel PĂCURARIU, comandantul B 715 Art. A.A., alături de doi militari de bază ai batalionului

Cei doi ofițeri ai B864 Art.A.A. Fetești, locotenenții Bogdan IVAN și Mădălina URUC



Locotenentul Gabriel BOD, comandant de baterie la B Art.A.A. Boboc



noastră, așa cum se prezintă acum, atrage foarte puțini oameni. Ne dorim ca în viitor să facem mai multe lucruri într-un timp mai scurt, astfel încât oamenii să nu apuce să își piardă motivația din cauza oboselei sau a

factorului financiar. Noi reprezentăm viitorul și ne străduim să îl schimbăm în bine. Numai așa vom putea să aliniem misiunea batalionului la realitatea zilelor noastre”, sunt de părere cei doi locotenenți. Batalionul

de Artilerie Antiaeriană din cadrul Bazei Aeriene de Instruire și Formare a Personalului Aeronautic Boboc confirmă faptul că încadrarea cu personal este deficitară la toate nivelurile.

Comandantul de baterie, **locotenentul Gabriel BOD**, își dorește și el ca echipele de luptă să tragă mai mult. De asemenea, și-ar dori să realizeze mai multe dislocări de tehnică. Acesta a lucrat și în cadrul Complexului Antiaerian Ghepard 2X35mm, iar trecerea la exploatarea tunului calibru 57 mm o percepe ca pe o întoarcere în timp: „*Sunt foarte mulțumit de băieții mei, sunt un colectiv foarte încheșat și mă ascultă, sunt cuminți și mi se subordonează ca la carte. Am niște servanți de nota 10*”. Se mândrește cu toți, mai ales că echipa a dat posibilitatea a doi dintre servanții săi să aibă rezultate remarcabile, atât la tragerile antiaeriene, cât și la cele antitanc, unde **caporalul Marian ȘTEFAN** a încadrat 12 din 12 lovituri în țintă, iar **caporalul Lucian STANCIU** 11 din 12.

Pentru evoluția acestei arme și a activităților desfășurate în poligon, comandantul Centrului Național de Instrucție pentru Apărare Antiaeriană Capu Midia, **colonelul Viorel-Eugen BITAN**, dorește să aibă cât mai curând militari pregătiți TACHEVAL. Își dorește să poată realiza evaluarea unui batalion care să participe la trageri din toate punctele de vedere, ca activitatea în poligon să fie una mai intensă și concentrată pe toate aspectele ce

țin de pregătirea de luptă, atât pe linie de rachete sol-aer, cât și de artilerie antiaeriană.

Unitatea de la Capu Midia găzduiește pentru antrenament și alte categorii de forțe sau alte națiuni, jucând astfel rolul de națiune gazdă (Host Nation).

MILITARI DE FRUNTE

După finalizarea misiunilor de tragere în poligon, șeful Oficiului pentru Operații și Instrucție din Statul Major al Forțelor Aeriene, **colonelul Nicolae PETRE** și comandantul Centrului Național de Instrucție pentru Apărare Antiaeriană Capu Midia, **colonelul Viorel-Eugen BITAN**, au premiat cei mai buni militari la următoarele secțiuni:

– *Cel mai bun servanț: caporalul Marian ȘTEFAN*, servanț 1 la B Art. A.A. Boboc și **soldatul Gelu Constantin GĂRBOVAN** servanț 1 la B 905 Art.A.A. Otopeni;

– *Cel mai bun comandant de pluton: locotenentul Emilian PANTEA* de la B 715 Câmpia Turzii;

– *Cel mai bun comandant de baterie: locotenentul Andrei CHIFAN* de la B 954 Art. A.A. Bacău;

– *Cel mai bun echipaj CRT* condus de **maistru militar clasa I Iulian DOGARU** de la B 864 Art. A.A. Fetești;

– *Campionatul de fotbal între batalioanele de artilerie: locul I - B 715 Art. A.A. Câmpia Turzii, locul II - B Art. A.A. Boboc; locul III - B 954 Art. A.A. Bacău.*



Pregătirea pentru plecarea pe aliniamentul de tragere



Plutonier adjutant Lucian IRIMIA

RADARELE FUNCȚIONEAZĂ ȘI... CU SUFLET!

Undeva pe dealurile Moldovei, departe de tumultul orașelor, militarii companiei de radiolocație de lângă dulcele târg al Țărilor sunt la datorie și monitorizează permanent aeronavele aflate în spațiul aerian al României.

Meseria de radiolocatorist nu este pentru oricine. Se lucrează departe de orașe, în colective mici, în locuri izolate. Este o profesie preponderent tehnică, iar dotarea cu radare performante a adus un plus de încredere celor ce le operează. Informatizarea, digitalizarea, noile capacități au reprezentat pentru radiolocatoriști provocări mari, dar le-au făcut față cu multă responsabilitate.

După ce am parcurs un drum destul de greu, ce se înfundă de multe ori iarna, am ajuns la compania de radiolocație. În acea zi ploaia era atotstăpânitoare. Atmosfera era încărcată, chiar apăsătoare. Și totuși... militarii erau la datorie. Antenele radarelor se învâteau, semn că activitatea era febrilă.

Activitatea radiolocatoriștilor mi-a fost prezentată de **locotenentul Ionela LUPĂȘCU**, încadrată pe funcția de șef grup și care asigură comanda subunității. Unitatea a trecut prin multe transformări, iar acum are un colectiv tânăr cu o medie de vârstă de 35 de ani. Se folosesc atât radare analogice de proveniență estică, cât și cele automatizate tridimensionale conform standardelor NATO.

Generațiile s-au schimbat, dar oamenii au reușit să câștige din experiența celor care au plecat. Cei tineri au reușit să fure meserie! Au avut un mare ajutor de la cei care au plecat. Nu a fost ușor, dar cu responsabilitate și implicare s-a reușit menținerea stării de operativitate și executarea misiunii principale, supravegherea spațiului aerian în această parte a țării. S-a muncit mult, chiar cu multe sacrificii, iar Serviciul de Luptă Permanent-Poliție Aeriană se desfașoară conform standardelor NATO non-stop.

„Tehnica actuală ajută foarte mult în ceea ce înseamnă meseria de radiolocatorist. Supravegherea spațiului aerian al țării se realizează cu radare digitale. Militarii trebuie să știe să le opereze, să execute mentenanța corespunzătoare, să le mențină în parametri de funcționare și să analizeze toate datele furnizate de acestea. Radarele actuale oferă multe informații despre ceea ce se întâmplă în spațiul aerian. Cu toate acestea, subordonații lucrează și cu tehnica analogică modernizată”.

Locotenent Ionela LUPĂȘCU

Locotenentul Ionela LUPĂȘCU lucrează aici din martie 2015. Și-a dorit să facă un liceu militar, dar a căzut prima sub linie. Nu s-a oprit și a luat concursul de admitere la Academia Forțelor Aeriene. Apoi a venit aici, la companie, unde a fost primită foarte bine. A găsit un colectiv mic, unit și performant. Acum face mult sport și este studentă în anul trei la Facultatea de Telecomunicații.

„La radiolocație am ajuns printr-un cumul de întâmplări favorabile. Voiam ceva legat de aviație, de uniforma albastră. Am vrut să fiu controlor de trafic aerian, dar nu au fost locuri în anul respectiv. Nu doream artilerie, așa că am ajuns la radiolocație. În academie am aflat cam tot ce înseamnă această specialitate. Am avut perioade de practică, am văzut că se lucrează în mediu izolat, departe de așezările umane”, ne-a mărturisit locotenentul Lupașcu.

Infrastructura actuală permite ca situația aeriană de la această companie să fie cunoscută în permanență de către eșaloanele superioare și structurile responsabile de la nivel național și/sau NATO. În meseria de radiolocatorist îmbunătățirile sunt periodice și necesare. Este o dinamică continuă. Militarii sunt foarte interesați de pregătirea lor. Sunt mulți care urmează sau au absolvit facultăți cu specific tehnic, plus cursurile de specialitate. Compania are un colectiv tânăr, iar relaționarea este foarte bună. Oamenii sunt foarte responsabili, în ciuda multitudinii de atribuții.

„Majoritatea sunt mulțumiți de programul de lucru, în ture. Sunt planuri de îmbunătățire a condițiilor de viață și lucru a militarilor din companie, clădirile vor intra în reparații, pentru a crește

„Avioanele de luptă sunt greu de urmărit, au viteze mari, trebuie să fii foarte atent. Experiența se câștigă prin mult lucru la radar, exerciții, antrenamente. Acum, prin informatizarea muncii noastre, e mai ușor. Nu poți compara cu ce am avut! Chiar dacă mulți zic de generațiile tinere că nu vor, colegii mei noi veniți sunt altfel. Mulți sunt interesați de ceea ce fac, vor să rămână aici. Le ofer din secretele meseriei. Uneori, sunt mai rău cu ei, îi pun în diferite situații, pentru a se pregăti cât mai bine. Prin antrenament continuu se câștigă experiența. Ușor, ușor descoperă că această meserie este incitantă!”

Caporalul clasa a III-a Sorin IORDĂCHESCU



confortul oamenilor. S-a reușit alimentarea continuă cu apă, tehnica auto este în plină schimbare”, a spus, în încheiere, locotenentul Lupașcu.

Maistrul militar clasa a II-a Marius COȘULEA este comandant grupă gospodărie. Este promoție 2005. A mai lucrat la Baza 90 Transport Aerian și a dorit să vină către casă. Acolo era mai bine din punct de vedere financiar, dar... familia e mai importantă. Este căsătorit și are un copil. O perioadă a dus prin cumul funcția de la documente clasificate, pe care ar dori să o ocupe în viitor. Nu îi pare rău că a venit aici. Chiar dacă este un colectiv mic și este mult de muncă, nu regretă mutarea la compania de radiolocație.

„Din punct de vedere al hrănirii, fiind puțini, stabilim de comun acord cu militarii meniul, în funcție de numărul de oameni aflați la masă. Suntem pregătiți și pentru cazuri urgente, când drumurile de acces se pot bloca, mai ales iarna. Comunicarea este foarte bună, m-am adaptat rapid. Un colectiv mic te obligă să înveți să faci de toate, să ajuți colegii!”, a declarat Marius.

Caporalul clasa a III-a Sorin IORDĂCHESCU este operator radar. Are 44 de ani, este căsătorit și are un copil. A executat tot aici stagiul militar, apoi, după câteva luni, din 1999, a început munca. Este de douăzeci de ani în aceeași unitate, fiind unul dintre cei mai apreciați militari ai companiei. A urmat trei cursuri, de CBRN și cele pentru radare analogice și automatizate. Este calificat să utilizeze radare de proveniență est și vest. Sorin consideră că primele aveau o rezistență foarte mare, iar celelalte sunt mai gingașe, dar sunt mai fiabile, oferă mult mai multe informații și confort pentru cei ce le operează.

„Meseria m-a atras de când am făcut armata, unde am fost planșetist. M-am angajat pe aceeași funcție, după care, în urma transformărilor, am devenit operator radar. Sunt tot timpul în acțiune! Îmi place să spun că noi, cei de la radiolocație, ce executăm Serviciul de Luptă Permanent - Poliție Aeriană facem același lucru atât la pace, cât și la război. O iau ca o laudă!”, a spus caporalul Iordăchescu.

Consideră că limba engleză este foarte necesară în ceea ce face. El a învățat-o singur. Vede zi de zi, noapte de noapte că spațiul aerian al României este din ce în ce mai aglomerat.

„Simți o răspundere în ceea ce faci. Aeronavele se deplasează pe culoare aeriene, noi le observăm, avem date despre ele. La cele civile e mai ușor, sunt curse programate, cu traiecte stabilite. Cu tehnica actuală ai multe informații”, a afirmat caporalul clasa a III-a Sorin Iordăchescu.



Plutonier major Nicolae IFTIMOVICI

Mirela VIȚĂ

Aflat la a patra ediție, mișcarea populară cu aspecte competiționale VeteRUN, organizată de către Ministerul Apărării Naționale, tinde să devină o constantă în peisajul sportiv al Capitalei. Acest eveniment a adus împreună copii, adulți și vârstnici, civili și militari, veniți să petreacă o frumoasă zi de mai schimbând, poate, tabieturile unei zile de duminică.



Ziua a început cu ultimele pregătiri care au constat în înscrieri la fața locului pentru concurenți, amenajarea și aprovizionarea extrem de importantelor puncte de hidratare, amenajarea unei scene și instructajul voluntarilor pentru buna desfășurare a evenimentului. Au fost amenajate, de asemenea, o expoziție statică cu tehnică și echipamente militare, precum și standuri unde cei interesați au putut afla informații privind recrutarea în armată și informații despre oferta educațională a instituțiilor militare de învățământ.

Ca orice activitate militară, partea oficială a evenimentului a debutat, la ora 09.00, cu intonarea Imnului de Stat al României de către Muzica Militară, urmată de exerciții de mânăuire a armelor executate de către militarii Detașamentului Drill-team al Brigăzii 30 Gardă „Mihai Viteazul”.

S-a trecut apoi la partea sportivă a evenimentului cu stabilirea orelor și locurilor de start pentru fiecare categorie de participanți, efectuarea unei sesiuni de încălzire sub îndrumarea unor instructori de fitness și startul propriu-zis al alergării. Startul a fost dat de către președintele Asociației Naționale a Veteranilor de Război, **generalul (rtr.) Marin DRAGNEA**. A fost de apreciat prestația persoanelor cu deficiențe locomotorii care se deplasează în



fotolii rulante, pentru ambiția și efortul dumnealor, dar și a colegilor noștri din echipa Invictus România, echipă formată din militari răniți în teatrele de operații, care încearcă să treacă peste traumele suferite, prin sport.

A fost un eveniment dedicat Veteranilor Armatei României, prin care atât organizatorii, cât și participanții și-au arătat respectul și prețuirea care se cuvin veteranilor celui de-al Doilea Război Mondial și care a constat în alergare pe diferite distanțe, în funcție de vârstele participanților, astfel:

- 1 km pentru persoanele cu deficiențe locomotorii care se deplasează în fotolii rulante;
- 0,6 km pentru fete și băieți din categoria 7-10 ani;
- 0,8 km pentru fete și băieți din categoria 11-14 ani;
- 1 km pentru fete și băieți din categoria 15-17 ani;

alergătoare și alergătorii câștigători ai categoriilor propuse de organizatori au primit bine-meritatele premii.

De la acest eveniment nu puteau lipsi nici membrii Forțelor Aeriene Române, care au răspuns prezent în număr destul de mare.

Cupa Logisticii Militare

- prima ediție -



Alex BĂLĂNESCU

Radu POSTELNICU



În perioada 08-22 aprilie 2019, Baza 91 Logistică a Forțelor Aeriene „General aviator Andrei Popovici” a organizat competiția sportivă „Cupa Logisticii Militare”, la disciplinele volei și tenis de masă.

Acesta a fost modul prin care a fost marcată Ziua Logisticii Militare, sărbătorită la 30 aprilie, neputând fi organizate alte festivități din cauza suprapunerii cu Sărbătorile Pascale, după cum ne-a anunțat comandantul Bazei 91 Logistică, **colonelul Laurențiu HODOROGEA**, la festivitatea de premiere.

Competiția a fost organizată de către **locotenentul Ionela CREȚU**, inițiatorul proiectului, **plutonierul adjutant principal Noni MIHUȚĂ** și **maistrul militar clasa a II-a Daniel BUSUIOC**, responsabili cu educația fizică în cadrul bazei. Activitatea s-a desfășurat conform calendarului sportiv al bazei logistice, întrecerile având loc în sala de sport a Bazei 90 Transport Aerian.

Festivitatea de premiere s-a desfășurat în data de 25 aprilie pe platoul de adunare al

comandamentului bazei, în prezența personalului unității, premiile fiind înmânate la disciplina volei de către colonelul Laurențiu HODOROGEA, iar la tenis de masă de către șeful Biroului Educație Fizică din Statul Major al Forțelor Aeriene, **colonelul Ilie SCURTU**.

Podiumul de premiere a fost ocupat de următoarele echipe:

La volei:

– locul I - Baza 91 Logistică, căpitan de echipă **maistrul militar clasa a II-a Daniel BUSUIOC**;

– locul II - Baza 90 Transport Aerian, căpitan de echipă **comandor Florin BĂLAN**;

– locul III - Statul Major al Forțelor Aeriene, căpitan de echipă **plutonier Gabriela OTVOS**.

La tenis de masă:

– locul I – Brigada 1 Rachete Sol-Aer, căpitan de echipă **plutonier major Cătălin NEAGU**;

– locul II – Regimentul 70 Geniu, căpitan de echipă **plutonier Cristian IACOB**;

– locul III - Brigada 76 Cercetare, Supraveghere și Recunoaștere, căpitan de echipă **plutonier adjutant Constantin GHEORGHIU**.

În încheierea festivității de premiere, desfășurată în prezența Vinerii Mari, comandantul Bazei 91 Logistică, colonelul Laurențiu Hodorogea, a susținut o alocuțiune în care a mulțumit personalului bazei pentru eforturile depuse în activitățile desfășurate și le-a urat un sincer La mulți ani, cu ocazia zilei armeei, și un Paște fericit!



Podiumul de premiere de la competiția de volei și ... cea de tenis de masă



SPORT MILITAR



Colonel Ilie SCURTU

Alex BĂLĂNESCU

OPENUL FORȚELOR AERIENE

În perioada 06-10.05.2019, sub coordonarea specialiștilor Biroului Educație Fizică din Statul Major al Forțelor Aeriene, s-a desfășurat Openul Forțelor Aeriene, competiție dedicată sărbătoririi zilei de 20 iulie, Ziua Aviației Române și a Forțelor Aeriene. Competiția a preluat tradiția Campionatului militar de tenis organizat de către Ministerul Apărării Naționale și a reunit la start atât componenții echipelor care participau la faza finală a concursului, cât și sportivi militari valoroși, trecuți în rezervă. În aceste condiții, evenimentul a fost mai mult decât o finală, atât ca număr de participanți, cât și ca nivel de joc. Mai mult decât atât, a constituit o punte de legătură între generații și a readus în prim-plan importanța dialogului prin sport, factor care generează o relaționare pozitivă, caracterizată de fair-play.

În cadrul evenimentului s-au desfășurat probe de simplu – 45 de ani (4 grupe de câte 4 jucători), simplu + 45 de ani (3 grupe de câte 4 jucători) și proba de dublu, la care au participat echipele reprezentative ale Statului Major al Forțelor Aeriene (SMFA), Statului Major al Forțelor Terestre (SMFT), Statului Major al

Forțelor Navale (SMFN), Universității Naționale de Apărare „Carol I”, Academiei Naționale de Informații (ANI), „Mihai Viteazul” și Agenției de Informații Geospațiale a Apărării „General de divizie Constantin Barozzi” (2 grupe de câte 3 echipe). În grupe s-au jucat meciuri fiecare cu fiecare, apoi semifinale și finale. Jocurile s-au

desfășurat pe două terenuri la Centrul 85 Comunicații Aero și Informatică, două terenuri la ANI și un teren la SMFT, iar pe vreme ploioasă la baza sportivă GreenTech și la sala de tenis Plevnei, aparținând Clubului Sportiv al Armatei „STEUA”.

La finalul desfășurării partidelor, după jocuri foarte disputate, ocupanții primelor trei locuri, la cele trei categorii de concurs, au fost:

• **proba de simplu - 45 de ani:** locul I - **locotenent Relu IFRIM** (SMFT), locul II - **plutonier adjutant principal Adelin VOICU** (SMFA), locul III - **maistrul militar clasa a II-a Bogdan BELDIAN** (SMFN);

• **proba de simplu + 45 de ani:** locul I - **colonel Ilie SCURTU** (SMFA), locul II - **colonel (r) Gil IVĂNESCU**, locul III - **maistrul militar clasa I Ovidiu CIORNEI** (SMFT);

• **proba de dublu:** locul I - **echipa SMFT**, locul II - **echipa SMFA**, locul III - **echipa SMFN**.



Plutonier adjutant principal Adelin VOICU



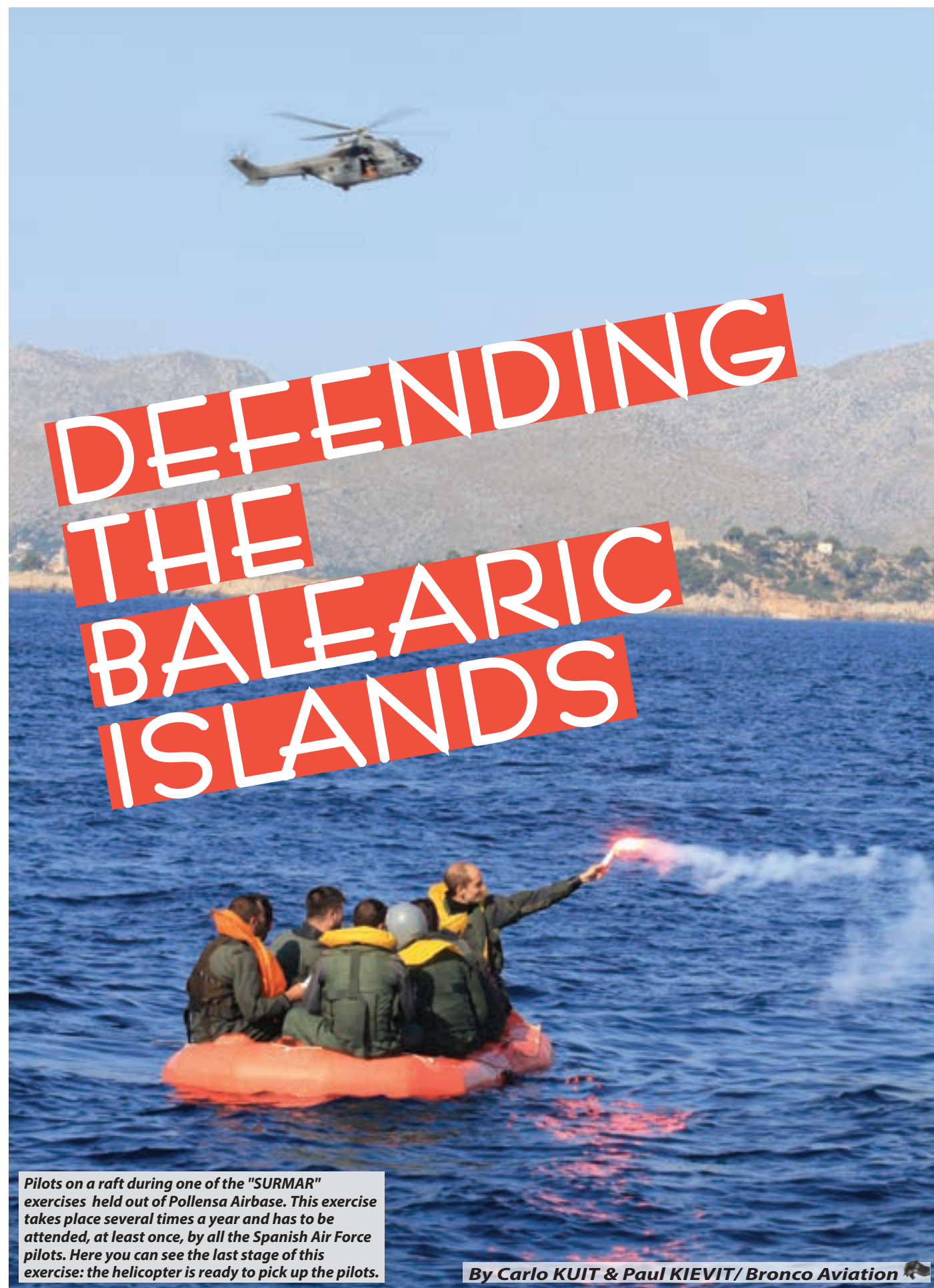
Comandor (r) Ovidiu PETRESCU



Locotenent Relu IFRIM



Colonel Ilie SCURTU



Pilots on a raft during one of the "SURMAR" exercises held out of Pollensa Airbase. This exercise takes place several times a year and has to be attended, at least once, by all the Spanish Air Force pilots. Here you can see the last stage of this exercise: the helicopter is ready to pick up the pilots.

By Carlo KUIT & Paul KIEVIT/ Bronco Aviation

During the summer period at the height of the firefighting campaign at the Balearic Islands (Mallorca, Menorca, Ibiza and Formentera) one CL-215T of 43 Grupo is based at Pollensa Airbase on the island of Mallorca. The firefighting campaign typically runs from 1 June till 30 September. This deployment is supported by 43 Grupo stationed at Torrejon Airbase. The unit is responsible and sole user of the two types of firefighting aircraft currently in service with the Spanish Air Force, (Canadair Ltd, now Viking Air) CL-215T's and CL-415's. The main challenge is to deploy aircraft all over the country to meet up with the demand of firefighting tasks during the summer period.

43 Grupo (Air Force Group) is organically dependent on the MAGEN (General Air Command), operationally of the UME (Military Emergency Unit) and functionally of MAPA, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, literally, Ministry of Agriculture, Fishing and Food. "The first request for us to fight a fire comes from MAPA, but since we are a military unit, the final order has to come from a military command, in our case, the final order for us to go to a fire comes from UME" Captain Maroto explains.

"Less fires have occurred during 2018 mainly due to the weather circumstances. "We call this a good firefighting year" is the conclusion of Captain Maroto, one of the pilots deployed to Pollensa Airbase. Captain Maroto has been serving over 12 years with 43 Grupo.

"We only had one small fire on the Islands here, that has been different in previous years" Captain Maroto continues. "Deployments of the CL-215's to Mallorca already started many years ago; People in Pollensa are familiar with the yellow and red aircraft. Only tourists from the beaches or boat owners look a little bit strange when they see our aircraft land on the water" Captain Maroto points out. "Pollensa does not have a landings strip, so landing on the water is the only option".

During the deployments to Mallorca two crews are present for a period of at least 15 days. After these 15 days the crews are changed, but also the aircraft. "It can also be that the period will be extended to a month, as it is in my case" Captain Maroto adds.

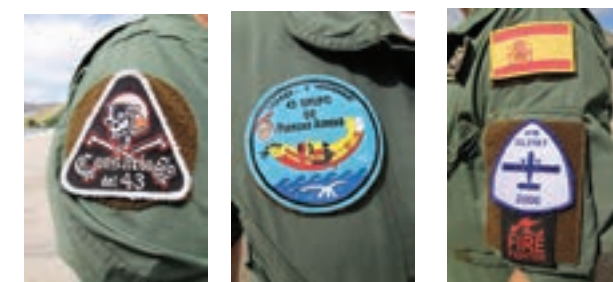
The first two CL-215s were procured in 1971 and stationed at Getafe with 803 squadron. The first mission of the CL-215 was a search and rescue mission, west of Cape Finisterre on March 11 1971, and the first firefighting mission was conducted on July 9, 1971, in the province of La Coruña, with a mixed crew (Canadian and Spanish). The first firefighting mission with Spanish crew was made on March 23, 1972, in the province of Cantabria.

In 1980 43 Grupo was established at Torrejon AFB. After refitting to turbo prop engines (CL-215T) the unit marked its 100,000-flying hour in 1999. Due to the demand of fire fighting capabilities in 2006 the first CL-415s entered service. A year later The Emergency Military Unit (U.M.E) takes Operational Command of the 43 Grupo. In 2013 the Ministry of Environment and Rural and Marine Affairs (MAGRAMA) acquired a CL-415. This year marks 175,000-flying hours with the fleet of CL-215s and CL-415s.

Currently the inventory of 43 Grupo consists of eighteen aircraft, fourteen CL-215T's (UD-13) and four CL-415s (UD-14). UD-13 and UD-14 are the internal Spanish Air Force naming for them, U stands for utility aircraft and D for SAR aircraft. Only three CL-415 are property of the Spanish Ministry of Defense. The other fifteen aircraft (14 CL-215T's and one CL-415) are property of the Ministry of Agriculture, fishing and food, MAPA, formerly also environment Ministry (MAPAMA).

The unit is rather small in its organic structure. A total of 58 pilots are available for operational duties supported by twenty-eight flight engineers and about sixty-three supporting staff members.

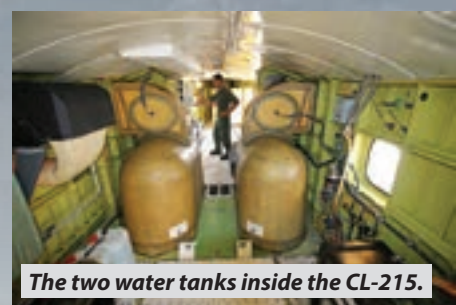
The main tasks or role during the deployments is forest fire fighting, the secondary role is that of Search and Rescue (SAR) support. "The SAR Support role contains of being eyes in the sky, but we can also drop a line of rafts as the CN235 does, we also practice this during SURMAR exercises" explains Captain Maroto. For this secondary role exercises are being executed during the deployment of 43 Grupo in Mallorca. These SAR missions are being practiced together with the aircraft of the 801 Squadron which are stationed at San Joan Airbase, Palma de Mallorca International Airport. During a SAR Support mission two extra persons will be onboard of the CL-215T/ CL-415, except for the three crew members, two lookers or 'spotters' will be present.



Patches Captain Miguel Maroto, 2000 flight hours on the CL-215.



Captain Miguel Maroto and Captain Miguel Sampedro González



The two water tanks inside the CL-215.

Dropping water during one of the training flights out of Pollensa AB. During the trainings missions the waterdrops are coordinated out of a boat present in the Pollensa bay



Except for the deployment of 43 Grupo, Pollensa Airbase is also being used for “SURMAR” exercises. These exercises are mandatory for Spanish Air Force pilots. The purpose of this training is to learn how to handle survival in the water. Pilots are dropped in the sea, simulating a plane crash, and learn how to survive and how to request for help. After this request for help a CN-235 or a CL215T drops a line of life rafts near the communicated position. After following the protocol how to enter the life rafts they are being picked up by a Puma helicopter of the 801 squadron out of Son San Joan Airbase, Mallorca. In the early days the CL-215T’s assisted in dropping the pilots into the sea, simulating a plane crash. Nowadays a boat is used for this purpose.

“A typical firefighting mission can have a duration up to 4,5 hours, with a maximum to 9 hours in two parts. “The two main reasons to call the CL-215T’s is first of all the rapidly reach of the fire by air and the aircraft can reach places that are not possible by the ground” Captain Maroto explains. “After reaching the fire the aircraft has to look for the nearest possibility to scoop water. The fire director who is first on the scene, and is already present on the ground or

Deployment overview 2018 season	
Location	# aircraft
Pollensa	1 CL-215T
Zaragoza	2 CL-215T
Albacete	1 CL-215T (maintenance facility)
Santiago	3 CL-215T
Malaga	2 CL-215T
Badajoz	1 CL-215T
Salamanca	2 CL-215T
Torrejon	4 CL-215T

in the air with a helicopter or small fixed wing aircraft is telling us where to drop the water. After finding a good scooping spot the CL-215T has to fly around to see if the water is clear of any objects that can damage the aircraft while scooping water. Things that have to be thought about are rocks in the water, boats, swimmers, buoys and other floating objects. The CL-215T needs a clear pass way of 1,3 kilometer and at least 410 meters of water to scoop water, within 12 seconds the compartments are full (2x6000

lbs. (pounds) of water, approximately a total of 6000 liters or kilograms of water). The pilot together with the crew chooses the way to fight and engage the fire, all depends on the local circumstances. These circumstance give direction how to approach the fire, for the head, tail, and right or left flanks, all is being done in cooperation with the earlier mentioned Fire Director. “There where firefighting missions in which we exceeded eighty scoops and drops in 4,5 hours” Captain Maroto proudly adds.

“The CL-215T is really good for firefighting, for navigation and logistics it is less suitable” “The trip from Torrejon Airbase takes long and is not very pleasant for personnel other than the crew members”, “The CL-215T is not made for liaison tasks, it is cold on board and the engines are very noisy (however we have undertaken flights as far as the Canary islands, Greece, Bulgaria or Israel)”. Captain Maroto continues “The CL-215T has two water probes for letting the water in during the scoop; the CL-415 has four water doors which can take in a maximum of 13,500 of water (both 215T and 415 have 2 probes that “scoop” or let the water in, 215T has two doors and 415 has 4 doors that open and drop the water. CL415 holds 13,500 lbs. (pounds)

CL-215 in flight above the hangars at Pollensa AB. Pollensa has a small platform and a big hangar that can also house the CL-215. Small maintenance to the CL-215 can also been done in this hangar



of water, that is 6100 liters or kilograms of water, we usually round up to 6000 liters for both aircraft, our bad) . Also has this newer type a full digital cockpit which the CL-215T lacks”.

As flying firefighting assets have been in high demand this year due to a number of large fires in Europe also 43 Grupo has been deployed abroad this year to Greece in July and to support local firefighting activities. “We have also fought fires in Portugal this past summer” the Captain concluded.

To safeguard firefighting skills new pilots out of the Academy, join 43 Grupo in the co-pilot role for 4-5 years. After this period, they can switch to become pilots. Some will make step to Flight Instructor or Test pilot. To support the training, education and remain current in firefighting skills a (CL-415) simulator is available at Torrejon.

Each year 43 Grupo has a budget of 4300 flying hours. During 2017 this budget was exceeded up to 4600 flight hours in total of which 2500 hours were used during real firefighting flights. It clearly shows the demand which is placed on the firefighting community of 43 Grupo. Though a serious and dangerous job no serious accidents have occurred since 2003.

Sistemul de management al siguranței aeronautice – RAPORTAREA

Căpitan inginer Marius MILEA
Adrian SULTĂNOIU

Obiectivul principal în Forțele Aeriene Române (FAR) din punct de vedere al siguranței aeronautice (SA) este **prevenirea manifestării situațiilor deosebite** pe timpul desfășurării activităților aeronautice, prin reducerea riscului specific până la cel mai mic nivel posibil, astfel încât să nu se manifeste consecințe asupra persoanelor, bunurilor materiale sau mediului.

Principalul instrument de lucru utilizat este Managementul Riscului (RM), care aplicat activităților aeronautice are ca rezultat obiectiv identificarea pericolelor și amenințărilor, precum și analiza, stabilirea și implementarea măsurilor de siguranță eficiente și eficace, în vederea reducerii riscului specific. Prin utilizarea Managementului Riscului nu se va obține un „nivel 0” al riscului, de aceea **implicarea** întregului personal aeronautic în identificarea și **raportarea** eventualelor pericole/amenințări la adresa SA, sunt esențiale în vederea prevenirii evenimentelor de aviație.

RAPORTAREA EVENIMENTELOR DE AVIAȚIE

În Forțele Aeriene Române, informațiile privind producerea unui eveniment de aviație pot proveni de la o structură de control a traficului aerian, militară sau civilă, unitățile militare de aviație, alte structuri militare, de la surse publice și de la alte surse.

Personalul direct implicat în producerea unui eveniment de aviație (așa cum este definit în reglementările proprii), are obligația de a raporta ierarhic.

Evenimentele de zbor se raportează și se investighează conform instrucțiunile specifice și procedurilor operaționale elaborate în cadrul Forțelor Aeriene Române.

Investigarea tehnică a unui eveniment de aviație se desfășoară independent de orice alt tip de investigare, iar din comisia de investigare fac parte persoane care nu sunt implicate în eveniment, nu se află în conflict de interese, nu sunt legate afectiv sau material de membrii echipajului sau persoanele afectate și au un nivel ridicat de competență profesională.

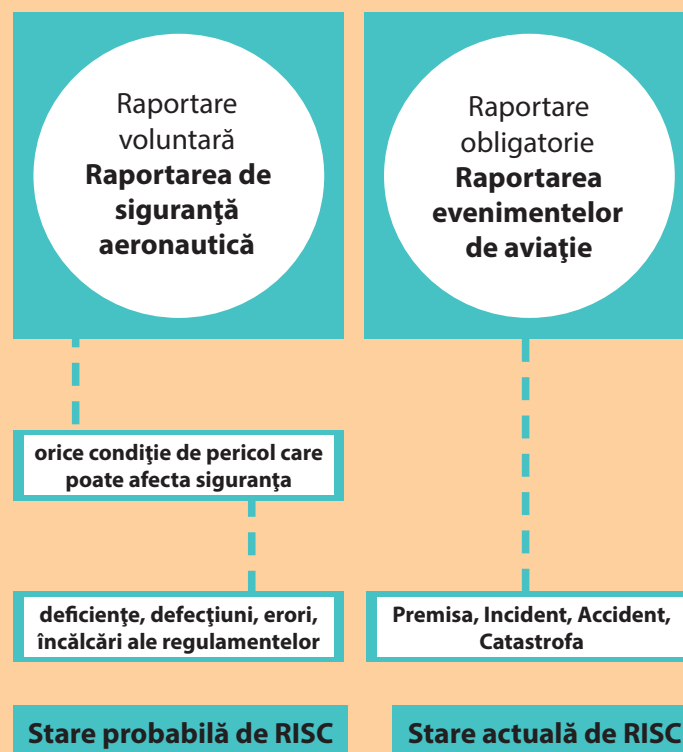
Scopul investigării tehnice este acela de a identifica cu un nivel de certitudine cât mai ridicat cauzele și factorii care au contribuit la manifestarea unei situații deosebite sau a unui eveniment de aviație, precum și de a identifica cele mai eficiente și eficace măsuri de prevenire a situațiilor periculoase similare.

RAPORTAREA DE SIGURANȚĂ AERONAUTICĂ

Raportarea de siguranță aeronautică, voluntară și onestă, este instrumentul principal pentru PREVENIREA evenimentelor de aviație prin identificarea pericolelor manifestate sau potențiale (erori, deficiențe, defecțiuni etc.) care pot afecta condițiile de siguranță și pot mări nivelul de risc al activităților aeronautice.

Personalul aeronautic întocmește rapoarte de siguranță aeronautică în mod voluntar atunci când:

- a identificat un pericol/amenințare la adresa siguranței aeronautice;
- dorește să împărtășească lecții învățate sau soluții posibile de siguranță.



RAPOARTELE DE SIGURANȚĂ AERONAUTICĂ NU SUNT ANONIME!

Încredere
informațiile nu vor fi folosite împotriva celor care le-au raportat; altfel aceștia vor fi reticenți în a-și raporta greșelile.

Raportarea de siguranță aeronautică nu înlocuiește raportarea obligatorie și se referă numai la acele situații, factori, pericole etc., care NU au generat consecințe asupra persoanelor, bunurilor materiale sau mediului. Principii ideale privind raportarea voluntară:

Non-punitiv
persoana care raportează trebuie să fie protejată împotriva sancțiunilor juridice, administrative sau disciplinare, cu excepția cazurilor de neglijență gravă, de activitate criminală sau de intenție.

Baza de raportare incluzivă - abordarea sistematică a gestionării siguranței a impus ca raportarea voluntară să vizeze toate aspectele legate de operarea aeronavelor, cum ar fi operarea zborurilor, mentenanța, serviciile de navigație aeriană, operarea aerodromurilor etc.

Confidențialitate
sistemele non-punitiv ar trebui în mod ideal să se bazeze pe raportarea confidențială. Persoana care raportează un incident trebuie să fie sigură că identitatea și alte informații care pot fi folosite pentru a identifica alte persoane implicate nu vor fi divulgate.

Independență
în mod ideal, sistemul de raportare voluntară va fi gestionat de o organizație separată de autoritățile de reglementare.

Ușurința raportării
trimiterea unui raport ar trebui să fie cât mai ușoară posibil. Formularele de raportare ar trebui să fie disponibile oricui dorește să depună un raport.

Recunoaștere (feedback) - pentru a încuraja raportarea, organizația ar trebui să comunice în mod clar personalului că rapoartele voluntare sunt foarte importante în materie de siguranță și recunosc eforturile depuse de persoanele care raportează. Ori de câte ori este posibil, feedback-ul cu privire la acțiunile întreprinse ca răspuns la un raport trebuie să fie furnizat în mod direct persoanei care a întocmit raportul, dar și sub formă de feedback colectiv către comunitate (organizație).

Promovare (diseminare) - informațiile primite prin sistemul de raportare voluntară ar trebui să fie puse la dispoziția comunității aviatice în timp util.

CONCLUZII

În Forțele Aeriene Române se acceptă faptul că erorile umane nu pot fi eliminate complet din activitatea curentă. Conducerea Forțelor Aeriene încurajează identificarea și raportarea voluntară, onestă și oportună a erorilor, precum și a situațiilor care pot favoriza manifestarea evenimentelor de aviație, personalul sprijinind astfel fundamental creșterea nivelului de siguranță aeronautică.

În cadrul sistemului de management al siguranței, strategia Forțelor Aeriene Române este de a dezvolta măsuri corective, proactive și predictive, în mod sistematic, abordare fundamentată pe contribuția

întregului personal și pe valorile cele mai înalte pentru siguranța activităților aeronautice: cunoașterea, experiența, disciplina și lucrul în echipă.

Datorită specificului organizațiilor militare, o parte dintre principiile ideale privind raportarea voluntară nu se pot aplica. PROSAFAR (Programul de siguranță aeronautică în Forțele Aeriene Române) încearcă să implementeze un sistem de raportare care poate fi aplicabil în structurile militare de aviație, cu minimizarea efectelor negative sau a consecințelor neplăcute determinate de cultura organizațională.

Bibliografie:

Programul de siguranță aeronautică în Forțele Aeriene Române;
Manualul de siguranță al Forțelor Aeriene Române;
https://www.skybrary.aero/index.php/Voluntary_Occurrence_Reporting.



„Tehnicul” pedagog

Alex BĂLĂNESCU

Maistrul militar principal Bogdan BARBU



„Sunt un om care pune mare preț pe cinste, onoare, bun-simț, dreptate socială, patriotism... Și toate aceste valori le-am găsit în armată, unde disciplina militară impune acordarea respectului reciproc. A contat, totuși, și curiozitatea mea în ceea ce privește această uzină zburătoare numită... avion și, nu în ultimul rând, uniforma albastră și arma de elită pe care aceasta o reprezintă”, a fost răspunsul primit la întrebarea despre ceea ce l-a determinat să aleagă cariera militară.

Anul acesta se împlinesc douăzeci de ani de când face parte din instituția de învățământ de mare tradiție care formează și pregătește maiștri militari și subofițeri pentru Forțele Aeriene. Instructor în cadrul Catedrei tehnice de aviație a Școlii Militare de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene „Traian Vuia”, de la Boboc, **maistrul militar principal Bogdan BARBU** a absolvit Școala militară de maiștri de aviație „Traian Vuia”, de la Mediaș, în anul 1990, specialitatea militară „aeronave și motoare de aviație”. A fost repartizat la Regimentul 57 Aviație-Vânătoare de la Mihail Kogălniceanu, în funcția mecanic de aeronavă, unde și-a desfășurat activitatea până în anul 1999.

„Avionul pe care am început să-l exploatez era minunatul, spectaculosul MiG-29... abia intrat în dotarea forțelor noastre aeriene. Eram plin de entuziasm și doream să demonstrez tuturor că sunt demn de încrederea pe care mi-o acordau

cei cu experiență. Am intrat într-un colectiv cu oameni minunați și tehnicieni desăvârșiți, de la care am avut foarte multe de învățat și cărora, probabil, li se datorează parcursul meu ulterior. Am început să descopăr frumusețea și complexitatea avioanelor, elicopterelor, motoarelor turboreactoare și turbopropulsoare, dar și noțiunile fundamentale legate de aerodinamică, mecanica zborului, termodinamică, teoria motoarelor, informații noi care m-au captivat și răspundeau nevoilor mele de cunoaștere.

Așa a început cariera mea în aviație. Parcă a fost ieri. Nici nu știu când au trecut anii...”, sunt gândurile nostalgice ale acestui adevărat profesionist de la care mai avem multe de învățat.

După nouă ani de muncă în această unitate operativă unde a dobândit experiență în exploatarea tehnicii de aviație, maistrul militar principal Bogdan Barbu s-a transferat la Școala Militară de Maiștri Militari de Aviație, de la Mediaș, care a devenit, în anul 2001, Școala Militară de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene (SMMMSFA) și a fost mutată, în anul 2004, la Boboc.

În primăvara anului 2010, a făcut parte dintr-o delegație care timp de o săptămână a vizitat Baza Aeriană Aviano, din Italia, pentru familiarizarea cu modul de asigurare a mentenanței aeronavei F-16 Fighting Falcon. Pentru această aeronavă aflată deja în dotarea Forțelor Aeriene, în SMMMSFA s-au introdus



Prezentare din timpul cursului instalație turbomotor

cursuri ce conțin informații tehnice despre acest tip de avion multirol, pe care îl exploatează deja mulți dintre absolvenții școlii.

Pe lângă studiile militare, din anul 2012 este licențiat în științe juridice și administrative, specializarea administrație publică, după ce a absolvit Facultatea de Științe Juridice și Administrative din Brașov, în cadrul căreia a urmat și cursurile Departamentului pentru Pregătirea Personalului Didactic. Deși nu se mai află la prima tineretă, a hotărât să devină din nou... student. Este în anul II la Universitatea Tehnică „Gheorghe Asachi”, din Iași, specializarea ingineria materialelor, pentru a-și îndeplini visul de a deveni inginer.

Obținerea locului I în cadrul concursului „Omul Anului 2017”, la secțiunea „Istorie, cultură și tradiții militare”, a venit în urma nominalizării sale după activitatea desfășurată, alături de colegii de catedră, la recondiționarea structurii elicopterului IAR-317 Airfox, o filă importantă a istoriei aviației militare românești, acțiune prezentată și în paginile revistei noastre. Acest elicopter se află expus la Muzeul Național al Aviației Române și așteaptă cât mai mulți vizitatori care doresc să afle detalii despre această aeronavă inedită.

Se mai pot spune multe despre maistrul militar principal Bogdan BARBU, dar trebuie să ne oprim aici, nu înainte însă de a-i ura multe realizări în viața personală și profesională și cât mai multe promoții de elevi!

Militar cu spirit de învingător

Un om cu o gândire pozitivă, în prezența căruia te molipsești de optimismul pe care îl degajă, deși eforturile făcute pentru îndeplinirea obiectivelor personale și profesionale au făcut să-i apară prematur primele fire de păr alb. Trecut de pragul celor 30 de ani, caporalul clasa a III-a **Ionuț BRÎNZĂ** a rămas aceeași persoană activă, implicată în toate activitățile pe care le desfășoară, cu dorința de cunoaștere și curajul să înfrunte necunoscutul caracteristice unui adolescent, dar pe care experiența de viață îl ajută să poată fi un soț și tată iubitor, în cadrul familiei, un coleg pe care te poți baza, la serviciu, și un adversar redutabil pentru concurenții întâlniți în cadrul competițiilor sportive.

Ionuț s-a născut într-un sat de lângă Onești, județul Bacău, și s-a hotărât să intre în armată pentru a ajunge militar, dar și pentru a locui într-un oraș mare care să-i ofere posibilitatea să practice un sport de performanță, de preferat un sport de contact, dorințe pe care le avea încă din adolescență. După absolvirea cursurilor de instrucție individuală de bază și de specialitate, făcute la Făgăraș și Pitești, în anul 2008 a ocupat o funcție de șofer în cadrul Bazei 95 Aeriană „Erou Căpitan Aviator Alexandru Șerbănescu”, din Bacău. În același an, Ionuț a început antrenamentele de kickboxing în cadrul clubului Respect Gym Bacău.

O perioadă de aproximativ doi ani, pe lângă serviciul din cadrul Bazei 95 Aeriană, a mers la antrenamentele de kickboxing și a urmat cursurile Facultății de Psihologie din cadrul Universității Ecologice din București, filiala Onești. După absolvirea facultății, în anul 2010, a dedicat mai mult timp antrenamentelor, iar la prima participare la Campionatul Național de Kickbox, în decembrie 2011, la București, a obținut titlul de vicecampion național, la categoria 71 kg, stilul low-kick (reguli de K1, dar fără lovituri de genunchi).

Anul următor, pe 26 mai 2012, la Ploiești, la a doua participare la un campionat național de kickboxing, mai exact Campionatul Național de K1, a reușit să obțină locul 1 la categoria 75 kg, repetând performanța și în anul următor, la București. În anul 2014, după 6 ani de antrenamente aproape zilnice, a obținut al treilea titlu național la kickboxing, tot la categoria 75 kg, doar că de data aceasta la stilul low-kick, tot în București.

După obținerea celor trei titluri de campion național la kickboxing, perioadă în care a avut un stil de viață extrem de sănătos, bazat pe o alimentație vegetariană, a dorit să-și diversifice activitățile sportive și a început să participe, cu lotul sportiv al Forțelor Aeriene Române, la concursurile aplicativ-militare de vară și de iarnă, ceea ce a făcut din vara anului 2014 și până în prezent. Cu acest lot sportiv a reușit să se claseze de patru ori pe locul doi la proba de patrulă militară în cadrul concursurilor aplicativ-militare de vară, de două ori pe locul trei la proba de patrulă militară în concursurile aplicativ-militare de iarnă și de două ori pe locul doi la Campionatele Militare de Pentatlon, reprezentând cu cinste Forțele Aeriene în competițiile organizate de către Ministerul Apărării Naționale.

Începând cu 1 ianuarie 2017, caporalul clasa a III-a Ionuț Brînză a fost numit instructor de educație fizică și sport, în cadrul Bazei 95 Aeriană. Experiența din domeniul sportiv și importanța sportului în viața fiecărui individ

și în societate a așternut-o pe hârtie în cadrul unui capitol scris de el în cartea „Picături de suflet în contul înțelepciunii sale”, autor principal Aurelia Grosu, publicată în anul 2014 la Editura Self Publishing. Pentru rezultatele sportive obținute, dar și pentru conduita profesională și morală ireproșabilă, el a obținut locul 1 la concursul „Omul Anului 2015”, etapa pe Statul Major al Forțelor Aeriene, la secțiunea „Sănătate și sport”. De asemenea, pentru rezultatele meritorii obținute în activitatea profesională desfășurată în Forțele Aeriene, la 20 iulie 2016 i-a fost conferită „Emblema de Onoare a Forțelor Aeriene”.



Obținerea celui de-al doilea titlu de campion național la kickboxing, la București, în anul 2013



Perioada în care era șofer pe autocamion



Aspecte din timpul desfășurării probelor la concursurile aplicativ-militare de iarnă



Caporalul clasa a III-a Ionuț BRÎNZĂ a obținut locul 1 la concursul „Omul Anului 2015”, etapa pe SMFA, la secțiunea „Sănătate și sport”

Ionuț este căsătorit, soția sa Victorița și minunea de fetiță, Evelina, făcându-l să se simtă împlinit din punct de vedere personal, iar în căldura căminului conjugal găsește originea puterii de a continua afirmarea în plan profesional și sportiv.



Momentul deciziei la un meci de la Campionatul Național de K1, de la București, în anul 2014



Ionuț BRÎNZĂ împreună cu soția sa Victorița și fetița lor Evelina



Mirela VIȚĂ
Alex BĂLĂNESCU

La 14 martie s-au împlinit 100 de ani de la nașterea eroului aviator Gheorghe MOCIORNIȚĂ (14.03.1919–21.04.1945). În localitatea sa natală, Băicoi (Prahova) s-a organizat un scurt eveniment comemorativ la care a fost prezent și generalul-locotenent Ion DOBRAN, care a împlinit de curând venerabila vârstă de 100 de ani și a luptat alături de locotenentul Mociorniță în cel de-al Doilea Război Mondial. Generalul-locotenent (ret.) Ion DOBRAN le-a vorbit copiilor despre experiența plăcută pe care a avut-o de a zbura alături de Mociorniță, care a avut neșansa să fie lovit. A mai spus că este un martir al neamului românesc și le-a cerut copiilor să nu-l uite niciodată.

La orele amiezii aeronavele Forțelor Aeriene (două MiG-uri 21 LanceR și două F-16 de la Baza Aeriană 86), care-i poartă numele în semn de omagiu, și o formație a lacărilor Acrobați au survolat cerul orașului natal al eroului aviator.

Pilotul de vânătoare Gheorghe Mociorniță (Gellu) s-a născut la 14 martie 1919 în comuna Băicoi (astăzi oraș), județul Prahova.

STUDENTUL PROMIȚĂTOR

În 1938 s-a înscris la Facultatea de Litere și Filozofie, unde s-a dovedit a fi un student inteligent, talentat, cu mari înclinații către literatură și desen, un om deosebit. În anul 1940 a terminat al doilea an la Facultatea de Filozofie, iar în toamna aceluiași an s-a înscris în anul III, pe care nu l-a mai terminat.

PILOTUL MOCIORNIȚĂ

Gheorghe Mociorniță s-a înscris tot în 1940 la Școala de pilotaj din Alexandria, unde a fost brevetat, apoi în 1940-1942 a urmat Școala de ofițeri de aviație, iar în 1943 Școala de vânătoare de la Galați. În iarna dintre anii 1943 și 1944 a zburat și s-a antrenat în Escadrila 64 din Grupul 1 Vânătoare de la Roșiori de Vede. Când în aprilie 1944 bombardierile aliate au început să lovească sistematic România, Gheorghe Mociorniță făcea parte din Grupul 2 Vânătoare. Prima misiune a acestei subunități aeriene a avut loc la 21 aprilie 1944, iar prima victorie a

sublocotenentului Mociorniță s-a înregistrat la 7 mai.

După 23 august 1944, Grupul 2 a luptat în vest, pentru eliberarea Transilvaniei, Ungariei și Cehoslovaciei. Gheorghe Mociorniță, avansat la gradul de locotenent în data de 8 septembrie 1944, a continuat să îndeplinească misiuni de luptă și a fost decorat cu Ordinul național „Coroana României”.

FINALUL EROIC

21 aprilie 1945. Două avioane românești IAR-80 au atacat o coloană germană în retragere în apropierea localității Zvolen din Cehoslovacia. După primul atac, câteva mijloace auto au fost incendiate. Avioanele românești au revenit și au deschis din nou focul. Unul dintre ele, pilotat de locotenentul Gheorghe Mociorniță, a fost lovit de antiaeriană inamică și s-a prăbușit în flăcări. Astfel, la numai 26 de ani, a devenit unul dintre eroii Aviației Militare Române. Când trupele noastre terestre au ajuns cu frontul și pe acest aliniament, au aflat de la localnici că rămășițele aviatorului român au fost adunate cu evlavie și depuse la cimitirul eroilor români din acest colț liniștit al Moraviei.

În 1988 bucăți ale avionului său au fost donate Muzeului Militar Național de către cehi.

În onoarea sa, în 1991, Grupul 86 Vânătoare a primit numele „Locotenent-aviator Gheorghe Mociorniță”, iar în 2011 Flotila 86 Aeriană a reconfirmat acest nume.



COMAN Gheorghe, unul dintre constructorii machetei avionului Vlaicu II și MARIN Alexandru, inițiatorul ideii creării bustului lui Gheorghe Mociorniță de către sculptorul GHEORGHE Dumitru



Căpitan Marius LIUȚE
Arthur LONAY și căpitan Marius LIUȚE

Ceremonie militară dedicată eroilor din comuna Ciucea

În data de 19 aprilie 2019, a avut loc o ceremonie cu profunde semnificații patriotice, în cadrul căreia a fost dezvelită o placă omagială închinată eroilor din comuna Ciucea căzuți la datorie în Primul Război Mondial.

Pentru o parte a românilor din zona de nord-vest a Transilvaniei suferințele Primului Război Mondial nu s-au terminat odată cu înfăptuirea marelui act istoric de la 1 decembrie 1918, iar lupta pentru reîntregirea teritoriului național a continuat și în anul 1919.

Istoria acestor fapte ne arată că în zona comunei Ciucea s-au dus lupte grele pentru

reîntregirea țării, pentru refacerea adevăratei granițe de vest a României, pe Tisa, așa cum este menționată în versul marelui poet național Mihai Eminescu „De la Nistru pân' la Tisa, tot românul plânsu-mi-s-a”.

Unitățile militare românești au apărut Marea Unire desfășurând, începând cu luna decembrie a anului 1918, acțiuni militare în vestul țării și reușind, în luna aprilie a anului 1919, eliberarea teritoriului românesc până la Tisa. La ceremonia militară și religioasă, au participat deputații Cristina BURCIU, Gabriel Horia NASRA și Corneliu OLAR, primarul comunei Ciucea, reprezentanți ai comunei



Negreni, reprezentanți ai Instituției Prefectului Județului Cluj, alături de militari ai Regimentului 50 Rachete Antiaeriene „Andrei Mureșianu” comandați de către colonelul dr. Ioan MUNTEANU, ai Batalionului 7 Aruncătoare Proiectile Reactive „General Vasile Danacu”, militari și aeronave ale Bazei 71 Aeriană „General Emanoil Ionescu”, precum și un numeros public.

După momentul depunerii de coroane, ceremonia s-a încheiat cu defilarea detașamentului militar și survolul aeronavelor IAR-330 Puma și MiG -21 LanceR, pentru onorarea eroilor căzuți pentru patrie..

GLORIE ETERNĂ EROILOR NEAMULUI!





În data de 20 aprilie, la Muzeul Național al Aviației Române a avut loc o Expoziție temporară și întâlnire omagială în memoriam DORU DAVIDOVICI, în acest an împlinindu-se 30 de ani de când pilotul-scriitor s-a alăturat Escadrilei din Ceruri. Fiul său, Ștefan a fost prezent la activitate, alături de toți cei care au vrut să depeze amintiri despre omul care, prin faptele și cărțile sale, a devenit inspirație pentru generații de aviatori.

In memoriam DORU DAVIDOVICI

Confesiuni - partea I -

General-maior (r) Victor STRÎMBEANU

L-am cunoscut pe Doru Davidovici succesiv, în etape, după cum ni s-au intersectat destinele. Mai întâi, ca toți tinerii viitori aviatori din generația mea, l-am cunoscut din cărțile sale, adăugând motivației pentru zbor care deja ne înflăcăra sufletele de adolescenți, încă imaculați, probabil naivi până la a ne identifica integral cu aviația și zborul, acel zbor, cât se poate de real și filosofic în același timp, prefigurat de Davidovici în lucrările sale.

Apoi, cred că prin anul II în Școala Militară de Ofițeri de Aviație, cu ocazia deschiderii oficiale a anului de zbor, când, de obicei, ne vizitau piloți de elită, deja consacrați, cu magnificele lor aeronave de luptă din unități de pe întreg teritoriul, și ne delectau cu maestrie și savante evoluții acrobatice, atunci l-am văzut pe Davidovici la sol, în linia de avioane, înconjurat de o mulțime de oameni, semnând cărți pe aripa iubitului său MiG-21 RFMM. Cineva din comanda Școlii chiar a întreb, „Ce se întâmplă acolo, domnule?” și altcineva dintre organizatori i-a răspuns, probabil intrigat că personajul în speță îi perturba ordinea derulării evenimentelor, „E scriitorul ăla, de la Borcea; dă autografe!” Eu nu m-am dus atunci la el. Erau prea mulți în jurul lui (așa era Doru Davidovici, atrăgea oamenii ca un magnet), iar mie, în general, din copilărie, mi-a rămas o repulsie organică față de aglomerările de oameni; apoi nu știam ce să-l întreb mai întâi; îmi forfoteau prea multe întrebări în cap (Salvanii chiar există? Dar Chioru' cu mașina lui amfibie? Cum e în supersonic? Dar în stratosferă? Dar extraterestrii? Dar ...) ca și cum acele răspunsuri mi-ar fi rezolvat întrebările existențiale ce mă frământau în acea etapă a vieții mele. După aceea, am căutat și celelalte cărți ale lui, pe care nu le citisem încă, și am găsit în ele forța să rezist vicisitudinilor și căprăriilor absurde pe care a trebuit să le îndurăm în școala militară, sacrificând pe altarul zborului ceea ce ar fi trebuit să rămână cei mai frumoși ani ai tinereții noastre.

Repartizat la Borcea în 1984, la cerere, după cursul de trecere pe avionul supersonic de la Bacău, am ajuns inevitabil sub influența profesională, morală, intelectuală, a instructorului, pilotului, scriitorului, omului, maestrului Doru Davidovici, pentru că era un maestru și un exemplu în toate. Foarte repede ne-am și împrietenit, atât cât pot fi prieteni un locotenent cu un locotenent-colonel în Aviația Militară în comunism. Mă invita uneori în apartamentul lui de pe Bărăganu, auster, mobilat cu strictul necesar, unde printre cărți de aviație și ozenistică/ufologie, vedeam fragmente de meteoriti, relicve din aeronave vechi, o stație radio antică, dar funcțională. Când mă întâlnea mergând pe jos, spre gara Bărăganu, întorcea din drum faimosul ARO-10, urcam lângă nelipsitul Tom, cocker-ul auriu, și mă ducea până la gară. Apoi, după ce am primit un modest apartament cu două camere în Fetești, ne vizita din când în când, în timpul săptămânii (în weekend mergea întotdeauna la București, la familie, la „Pepsi” și „Pisica” cum obișnuia să-și alinte copiii) cu nelipsitul Tom, cocker-ul său roșcat, auriu, pe care îl ștergea pe lăbuțe cu un prosop înainte să intre în casă, să nu lase pe covor urme din pământul înmuiat de ploile de toamnă ale Bărăganului, apoi la un ceai cu biscuiți, ne apuca noaptea târziu discutând despre aviație și avioane, despre Univers, viața extraterestră și OZN-uri, domenii care mă fascinau și pe mine din copilărie, inspirat de un bunic pe a cărui masă am putut să descifrez atunci când literele n-au mai fost o enigmă pentru mine, cândva înainte de a merge la școală totuși, trei titluri, „Biblia”, „Farfuriile Zburătoare” și „Amintiri despre viitor” scrisă de un neamț sau olandez, credeam eu, al cărui nume nu-l puteam pronunța corect atunci (era vorba de Erich von Danicken). Davidovici se simțea bine la noi, îi plăcea decorul „rustic”, cum l-am auzit declarând ulterior; aveam sufrageria cu zidurile pictate în formă de cărămizi, o bibliotecă stil Renaștere plină de cărți (multe despre aviație, Univers, OZN-uri, istorie), o colecție interesantă de discuri

rupte pe un pick-up fabricat în Germania Democrată, „Concert”, pe care dădusem toată solda mea de ofițer din prima lună la Borcea; aveam și un birou imens din lemn de nuc cumpărat de la un anticar din București și adus cu multe peripeții la Fetești (încă îl mai am azi), pe sub care se hărjoneau copiii electrizați de prezența (și spre disperarea) lui Tom. Davidovici nu a acceptat niciodată la întâlnirile noastre alți musafiri, deși am avut mai multe solicitări de a le face cunoștință, în special din partea unui profesor de fizică la care țineam foarte mult din școala generală, ulterior profesor la Liceul din Fetești, mare pasionat de Univers și viață extraterestră. Deși atrăgea oamenii, Davidovici era de fapt un mare singuratic.

Pe măsură ce înaintam în tainele profesiei de pilot de vânătoare, l-am cunoscut ca instructor. Avea standarde înalte în primul rând față de el și implicit pretenții pe măsură din partea piloților pe care îi instruia. Mă străduiam să zbor bine, nu atât pentru că trebuia să zbor bine, pentru că vroiam calificative foarte bune și să demonstrez că am calități de pilot de vânătoare, ci pentru că zburam cu Davidovici. Ne era teamă să nu greșim, să nu-l dezamăgim pe Davidovici și uneori, exact din această cauză, nu reușeam să atingem standardele sale, mai ales că în perioada aceea, în ultimii ani de austeritate severă impusă de regimul comunist, zburam sub standardul de siguranță minimă aeriană și mulți camarazi au intrat în pământ din lipsă cronică de antrenament, cu obediență, ca să nu spun complicitate, vinovată a comandanților de atunci, promovați în funcții sub privirea atentă a Partidului Comunist Român și cu avizul Securității.

Relația lui Davidovici cu avionul era una specială, dincolo de relația obișnuită om-mașină în care omul folosește mașina ca să rezolve o problemă. La Davidovici, relația pilot-avion atingea profunzimi simbiotice, așa era de fapt normal; în timp am înțeles și noi și am început să simțim și să trăim zborul în toată plenitudinea

și profunzimea lui, nu doar să pilotăm un avion. Dar fără Davidovici, asta s-ar fi întâmplat mai târziu, sau nu s-ar fi întâmplat deloc, ceea ce ar fi fost și mai rău (cred că aici, l-am parafrazat deja pe maestrul Davidovici). La sol, în mult prea lungile pauze între zboruri, mai ales pentru piloții tineri, Davidovici ne îndrepta spre cărțile de specialitate, spre muzica de calitate, spre literatură, spre meditație, spre jocuri intelectuale („Scrabble” era preferatul lui), în general spre perfecționare ca ființe umane.

Regimul comunist îl nemulțumea profund dar nu comenta în public, făcea uneori unele aluzii subtile, era conștient de riscuri, dar o aluzie sarcastică făcută de el la adresa regimului sau a nu știu cărui ofițer politic, secretar de partid, care ne agasa cu „învățământul politic” și dogmele materialismului dialectic și istoric și ale „luptei de clasă” (care clasă? Noi apăram România și în mod egal toate „clasele”), o aluzie a lui lăsată în aer făcea mai mult decât o predică anticomunistă de la Vocea Americii sau Europa Liberă, posturi de radio interzise, pe care, de fapt, le ascultam pe ascuns toți.

Ca pilot și instructor, el era pilotul și instructorul absolut, total. Zborul la Davidovici era o religie, iar de avion trebuia să te apropii ca de un templu, numai dacă erai pregătit și dacă merita să intri în acel templu. Ferească Dumnezeu să ai o zi proastă, să nu zbori bine cu Davidovici. Nu-ți făcea niciun reproș, dar tăcerea lui te durea infinit mai mult. Odată, am fost chemat la avion mai devreme decât eram planificat. Era perioada în care noi, piloții tineri, supraviețuim ca prin miracol, cu 10 ore de zbor pe an, inclusiv în simplă comandă, și ne petreceam timpul frustrați, demotivați și plictisiți, în așteptări lungi, la celula de alarmă, pentru un zbor planificat din an în paște, de cele mai multe ori la coada planului grafic, ceea ce însemna de multe ori că nu se întâmpla, pentru că orice întârziere de orice natură, tehnică, meteo, procedurală, ducea la anularea zborurilor din ultima parte a zilei, și plecai acasă amărât și îmbufnat după zile de așteptare, întrebându-te dacă merită toată această zbatere, ce rost are această viață de pilot, cât va mai dura lipsa cronică a orele de zbor, de ce nu m-oi fi dus la TAROM, și ce vrei să faci cu viața ta de aici înainte. Într-una din aceste zile, am fost chemat mai devreme la avion, se schimbaseră planificarea, am dat vestonul și pantalonii de uniformă jos și am tras în fugă combinezonul de zbor pe deasupra. La avion mă aștepta Davidovici. Era un pic desfăcut fermoarul combinezonului de zbor la gât și când a văzut că pe dedesubt aveam cămașa și cravata albastre, mi-a spus supărat: „Colega, asta este o lipsă de respect și o insultă față de avionul de vânătoare!” (ne apela „colega” cu generozitatea maestrului); „Știi, eram planificat mai târziu; și nu e decât un tur de pistă (n.n. – zbor scurt în jurul pistei, de 10 minute), de fapt”. Chiar dacă este numai un tur de pistă, trebuie să te pregătești pentru el ca pentru un raid transatlantic! Mulți ani m-a urmărit acea mustare de camarad experimentat către novicele care eram, pe

deplin justificată de altfel. Din partea oricărui alt instructor probabil ar fi trecut ușor. Venită de la Davidovici, n-am uitat-o nici azi.

Din cauza crizei cronice de resurse, rezultând din ce în ce mai puține ore de zbor, confruntată și cu accidente din ce în ce mai frecvente din cauza erorilor umane (oricum, în comunism, avionul sovietic nu putea fi de vină!), conducerea Aviației Militare a impus restricții suplimentare asupra evoluțiilor cu grad ridicat de dificultate și implicit de risc. Astfel, am ajuns să nu mai facem viraje forțate (viraje cu suprasarcină mare și consum de energie cinetică/viteză), viraje de luptă, acrobație (loopinguri, immelmanuri, răsturnări, ranversări, tonouri etc.), luptă aeriană, adică exact esența existenței noastre de piloți de vânătoare. Davidovici a fost unul dintre puținii instructori care, încălcând ordinele, asumându-și riscurile implicite, a continuat să ne învețe în zbor, în puținele ore de zbor alocate, aceste evoluții temporar interzise din considerente de siguranță aeriană. Este adevărat că



n-am putut asimila atunci prea mult din aceste manevre complexe, făcute anticipat, înaintea metodicii consacrate a zborului, când abia dacă reușeam să ne adaptăm la mediul aerian în puținele și extrem de rarele zboruri, dar gestul acestor instructori care încercau să ne vaccineze pentru situațiile complicate pe care urma să le întâmpinăm, este cu atât mai mult de apreciat. Apoi, la sol, imediat după aterizare, ne ascundeam după camioane când făceam analiza zborului la cald, între instructor și elev, ca să nu fim auziți, ca să nu fim văzuți și să nu deducă eventualii martori din gesticulația mâinilor specifică piloților de vânătoare, ce evoluții acrobatice interzise am făcut acolo sus, unde eram numai noi, instructor și elev, avionul, cerul,

norii și Dumnezeu. De la Davidovici am învățat la început și zborul razant, consacrat sub numele de razmut (derivat din franceza „rasse-motte”), evoluție interzisă pentru că prea mulți piloți furau de mirajul vitezei în proximitatea solului sau apei, intraseră în pământ sau apă. Zborul la mică înălțime și cu viteză mare are justificarea lui tactică și este esențial la război. Implică însă un risc major de coliziune cu obiectele de pe sol, cu păsările, cu alte avioane, sau direct cu pământul sau apa, mai ales dacă este abordat neprofesionist. Are o serie întreagă de particularități, pe care nu este cazul să le detaliez aici. Pentru a reduce rata accidentelor, autoritățile aeronautice militare comuniste interzisese și această categorie de pregătire. Mai este un aspect care fundamentează legătura dintre elev și instructor rezultat din zborul razant și care trebuie menționat în acest context. De regulă, elevul zboară din cabina din față, cu excepția situațiilor când a ajuns suficient de avansat ca să abordeze instructoria, adică să fie antrenat să zboare din cabina a doua (din spate, cabinele fiind în tandem la MiG-21). Vizibilitatea din cabina instructorului este foarte mică în comparație cu vederea din cabina din față, mai ales la MiG-ul 21 unde câmpul de vedere al pilotului, în general, este constructiv limitat. De exemplu, ca să poată ateriza în siguranță, constructorul a prevăzut pentru instructor un periscop în cabina a doua, dar acest periscop este escamotabil, se utilizează numai la viteze mici, la aterizare, după scoaterea trenului în procedura de aterizare. Altfel spus, în zborul razant, instructorul creditează aprioric elevul cu încredere, își pune viața în mâinile elevului pentru că elevul vede mai bine din postura lui, vede primul, elevul reacționează primul în fața pericolului de coliziune cu solul și cu obstacolele necunoscute de pe acesta, greu de sesizat la viteze mari. Și nu este un sentiment confortabil când în cabina întâi este un începător. Ulterior, am ajuns și eu instructor și abia atunci am înțeles ce făceau instructorii pentru noi. Expresii de genul „Dacă vezi ceva, tragi!” (n.n. – de manșă, ca să cabrezi) sunt lipsite de sens pentru nezburați, dar pentru noi erau vitale. „Ceva” putea însemna păsări, copaci, stâlpi de înaltă tensiune, cabluri, o colină care se furișează perfid pe sub, și mai ales spre tine, alte avioane etc. Asta mai înseamnă că instructorul respectiv acceptă riscul și îți încredințează ție, pilot începător, siguranța vieții amândurora. Davidovici era unul dintre puținii instructori care își asumau acest risc, printre multe altele. Eu aveam tendința să zbor prea jos și el mă dojenea, „Uită-te la umbra avionului pe pământ, nu vezi că este mai mare decât avionul?” Nu întotdeauna avea dreptate. Adică avea dreptate că zburam periculos de jos, dar fizic era normal ca umbra să fie mai mare decât avionul atunci când avionul este între Pământ și Soare. Dar nu-l contraziceam. Astăzi aș vrea să discut cu el fie și în contradictoriu, dar este dureros de imposibil!

(continuare în ediția viitoare)

HERMANN OBERTH (1894-1989), MOMENT ANIVERSAR, 2 Iunie 2019

- 125 DE ANI DE LA NAȘTEREA SAVANTULUI
- 90 DE ANI DE LA APARIȚIA CĂRȚII „CĂILE NAVIGAȚIEI SPAȚIALE”
- 25 DE ANI DE LA INAUGURAREA CASEI MEMORIALE HERMANN OBERTH

Primăria municipiului Mediaș, în colaborare cu Muzeul Național al Aviației Române, Secția Istorie și Muzeografie, Rachete și Cercetări Spațiale „Hermann Oberth” Mediaș și Asociația Cadrelor Militare în Rezervă și Retragere Filiala Mediaș, au organizat, în data de 2 iunie, un simpozion dedicat vieții și activității celui care a fost numit „titan al navigației spațiale” (Wernher von Braun). De remarcat este faptul că singurul muzeu dedicat savantului Hermann Oberth, din afara granițelor Germaniei, este cel din Mediaș.

Despre inaugurarea Casei Memoriale „Hermann Oberth” a ținut o frumoasă cuvântare comandorul (r) Mircia ȚİPLEA, cel care alături de primarul de atunci al burgului de pe Târnave, domnul inginer Dionisie BUCUR și generalul de brigadă (ret) Viorel ANDREI, comandant al Școlii de Maștri Militari, au reușit un lucru senzațional: păstrarea pentru generațiile următoare a faptelor și activității marelui savant.

„Nu mai suntem dispuși să acceptăm granițele atmosferei terestre drept granițele existenței noastre”, declara H. Oberth revistei „Natura” în 1932.

„Hermann-Lună”, o altfel de biografie:

Hermann Oberth s-a născut în 25 iunie 1894, la Sibiu.

De la o vârstă fragedă, Hermann, copilul minune al sașilor transilvăneni, ținea un caiet de invenții, visa să capteze energia cascadei Niagara și a fulgerelor. Poate intuind calitățile micului băiat, părinții Valerie OBERTH (1869-1941) și Julius OBERTH (1862-1946) i-au cumpărat o carte și un telescop.

Volumul era scris de celebrul Jules Verne, „De la pământ la lună”, după studiul acestei cărți, Hermann trage concluzia că putem ajunge la satelitul nostru cu ajutorul rachetei. Dar poate suporta omul presiunea enormă exercitată de gravitație, putem construi asemenea mașinării?

Pentru a se convinge, tânărul Oberth făcea experimente la bazinul de înot din Sighișoara, testa starea de imponderabilitate: „O experiență care, între altele fie spus, m-a costat aproape viața, mi-a adus însă consolatoare certitudine!”, își amintea mai târziu.

Și totuși, la absolvirea Liceului din deal din Sighișoara în anul 1912, conform tradiției, a dat examen și a intrat la Facultatea de Medicină de la Munchen. „Salvarea” sa a fost începerea Primului Război Mondial, moment când este încorporat în armata austro-ungară și trimis pe front.

Experimente cu narcotice

La începutul lui 1915 este rănit și trimis spre refacere, ajunge la spitalul din Sighișoara. După vindecare continuă experimentele, folosind scopolamina, un narcotic care afectează orga-



„Doamne, în sfârșit pot să-mi cumpăr aer lichid!”

În 1929 vede lumina tiparului „Căile navigației spațiale”, carte bine primită de comunitatea științifică, premiată de Societatea Astronautică Franceză cu premiul REP-Hirsch și suma de 10000 de franci. Remarca atunci genialul savant: „Doamne, în sfârșit pot să-mi cumpăr aer lichid!”

Tot în anul 1929 a colaborat cu vestitul regizor Fritz LANG la realizarea filmului mut „Femeia în Lună”, ocazie cu care descoperă fenomenul „auto-ruperii combustibililor lichizi în procesul arderii”. Cu toate că filmul a avut un succes financiar deosebit, Hermann Oberth a venit din Germania înglodat în datorii, rezultatul fiind o cădere în depresie.

Și totuși în urma experimentelor sale, a reușit să ridice în aer o rachetă de mici dimensiuni, a reușit să construiască „motorul conic”, bază al motoarelor de azi.

După trei ani, în 1932 este primit în audiență de Regele Carol al II-lea, acesta îi facilitează accesul la atelierele Școlii de Aviație din Mediaș. Astfel în 1935, orașul Mediaș devine al patrulea loc din lume de unde o rachetă pleacă spre cer.

În 1938 este angajat la Institutul Politehnic din Viena, la catedra de motoare cu ardere internă. După doi ani este transferat la Peenemunde, acolo unde discipolul său, Wernher von Braun construia racheta Agregat 4, mult mai populară cu numele de V2. La finalul celui de-al Doilea Război Mondial este reținut o scurtă perioadă de timp, după care va fi eliberat, familia locuind în localitatea Feucht, lângă Nurnberg. Între 1955-1958 îl găsim la Huntsville în America, fiind consilier științific a lui Wernher



Esnault-Pelterie, Johann Winkler ori celebrul Max Valier, cu toții, independent unul de celălalt, aveau aceleași concluzii: omul poate călători în spațiu, putem ajunge pe astrele cerești.

von Braun. Celebrul său discipol obișnuia să spună: „Noi am fost mereu tinichigii, Hermann Oberth a fost acela care ne depășește pe toți cu douăzeci de ani bătuți pe muchie”. Anii postbelici aduc alte apariții editoriale: „Oamenii în spațiul cosmic”, „Materie și cosmos”, „Catehismul ura-nizilor” etc.

Din 1962 este pensionar, iar șapte ani mai târziu îi găsim pe Hermann și Mathilde Oberth la Cap Kennedy de unde se lansa racheta Saturn V spre Lună: „Sunt profund impresionat de faptul că s-a realizat tot ce prezisem eu în 1922”, remarcă marele savant.

În 1972 a revenit în patria sa după o absență de 34 de ani, Universitatea Babeș Bolyai din Cluj-Napoca îi conferă titlul de „Doctor Honoris Causa” în științele fizicii. A vizitat orașele Sighișoara și Mediaș, la București a susținut o conferință la Academia Română.

La 25 iunie 1984, i se conferă Ordinul „Meritul Științific”, clasa I.

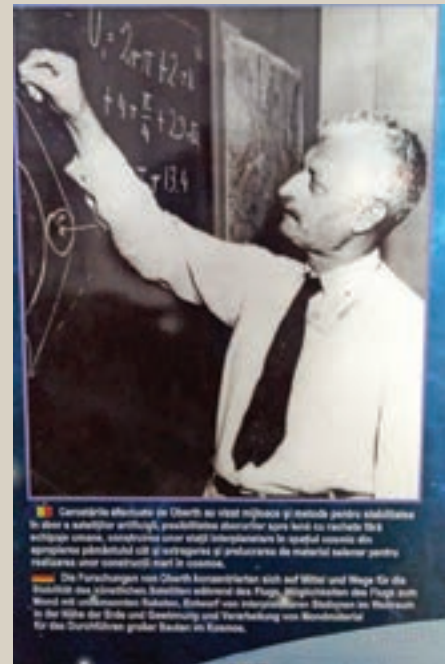
Remarcabilă este prietenia între cosmonautul român Dumitru Prunariu și Hermann Oberth, ultima întâlnire dintre cei doi fiind la 28 iunie 1989, exact cu șase luni înainte de plecarea la stele a marelui savant. De asemenea, Facultatea de Inginerie din Sibiu îi poartă numele.

Un crater pe Lună având diametrul de cca. 60 km are numele ilustrului savant.

În final, îndrăznesc să transmit generației de mâine îndemnul de a visa! Unii dintre dumneavoastră veți deveni buni profesori, medici sau bravi militari, poate că din rândurile voastre va răsări un nou Hermann Oberth!

Dan RAMF

Muzeograf la Muzeul Național al Aviației Române Secția Istorie și Muzeografie, Rachete și Cercetări Spațiale „Hermann Oberth” Mediaș
5 iunie 2019



Alex BĂLĂNESCU

Lansare de carte

În data de 4 iunie 2019, începând cu orele 13.00, în Sala Norvegiană a Cercului Militar Național, cu susținerea Muzeului Național al Aviației Române și a Editurii Militare, a avut loc lansarea cărții „Bunicii noștri, Eroii noștri”, vol. 2, a autorului Dan RAMF. În cadrul lansării au luat cuvântul Cristian DUMITRAȘCU, Marius APOSTOL, Marius OPREA și autorul, activitatea fiind moderată de către Adrian PANDEA.

„Am dorit să aduc în fața dumneavoastră, dragă cititorule, întâmplări, amintiri, drame, bucurii de mult uitate. Citind aceste rânduri, am dorit să vedeți alte vremi, alte simțăminte, alte obiceiuri, tradiții, să-i vedeți pe cei care atunci erau copii, tineri, adulți, iar azi sunt la vârsta patriarhilor. Poate că citind aceste cărți, cunoscându-i pe acești oameni, vom reuși să păstrăm o părticică din istoria României, care nu trebuie să se piardă. Bunicii și tinerii din această țară, o merită cu prisosință!” (Dan Ramf)





Noaptea muzeelor

Adrian SULTĂNOIU



În data de 18 mai 2019, Muzeul Național al Aviației Române și-a întâmpinat vizitatorii în cadrul evenimentului european Noaptea Muzeelor.

„Lansăm imaginația spre Lumi Galactice!”, pe legendarul aerodrom Pipera, pasionații de zbor au putut admira și expoziția realizată de către Asociația Română pentru Cosmonautică și Aeronautică - ARCA). Noaptea Europeană a Muzeelor a ajuns în acest an la Ediția a XV-a. Evenimentul este inițiat de Ministerul Culturii și Comunicării din Franța, iar în țara noastră este coordonat de Rețeaua Națională a Muzeelor din România.

ȘCOALA ALTFEL

Alex BĂLĂNESCU

În data de 14 mai 2019, elevii de clasa a V-a de la Colegiul Național „Elena Cuza” din București au vizitat obiective ale Forțelor Aeriene Române în cadrul activității „Școala altfel”. Prima oprire a fost făcută la Baza 90 Transport Aerian din Otopeni, unde le-au fost prezentate elicoptere IAR-330 și avionul C-27J Spartan. Copiii au putut urmări zborul la punct fix al unui elicopter IAR-330 MEDEVAC și au urcat la manșa Spartanului.

Următorul obiectiv a fost Muzeul Național al Aviației Române, unde personalul muzeului le-a spus copiilor povestiri interesante despre aeronavele, materialele tehnice și manechinele expuse.

„Școala altfel” la Mihail Kogălniceanu



„Școala altfel” la Baza 90 Transport Aerian



Lucian IRIMIA

Zborul se face cu inima și mintea

În cariera unui pilot sunt multe momente memorabile, dar cu siguranță primul și ultimul zbor nu se uită niciodată.

Miercuri, 15 mai, a fost o asemenea zi specială pentru **comandorul Toma-Adrian CRIȘAN**, nickname *Adilă*. Ofițerul, pilot cu peste 2.000 de ore la activ, a executat ultimul său zbor pe un avion militar la Baza 95 Aeriană din Bacău. Ultima sa misiune pe cerul României a fost realizată cu un avion IAR-99 Șoim al bazei băcăuane. Au fost momente unice pentru cel ce a slujit țara 29 de ani. Este promoție 1990, a zburat avioane Iak-52, L-39, IAR-93, IAR-99 Standard și Șoim. A absolvit Colegiul Național Militar „Mihail Viteazul” de la Alba Iulia, Școala de Aviație de la Boboc, diferite cursuri de formare în Franța și SUA, a lucrat la comandamentul NATO de la Madrid. A fost recompensat cu *Virtutea Aeronautică Spaniolă*. A participat la multe showuri aeriene, atât pe teritoriul național, cât și în mediul internațional.

Comandorul CRIȘAN a fost imputernicit ca șef secție instrucție aviație la Statul Major

al Forțelor Aeriene, poziție de pe care a trecut în rezervă la sfârșitul lunii mai. A fost tot timpul un ajutor pentru colegii săi, un sprijin, un profesionist al aripilor de dural.

Pe aerodromul din Bacău, la ultimul zbor ca pilot militar, i-au fost alături camarazii săi și l-au onorat așa cum se cuvine.

„După toți anii ăștia am un mare nod în gât, acum că s-a terminat. Cel mai greu a fost la aterizare, când m-am întors și i-am văzut pe toți cum mă așteptau. Ei mă cunosc... Doresc să le transmit tinerilor vulturi, celor ce vin din spate, să aibă răbdare, să iubească zborul, ca o pasiune, nu ca o sursă de bani, altfel va fi frustrant. Zborul se face cu inima și mintea”, a declarat *Adilă* după cunoscuta baie de șampanie.

Îi dorim ca decolarea în noua etapă a vieții să se realizeze cât mai lin, să aibă numai *Cer Senin* în viață și să nu uite că: *Cine crede-n zbor, e stăpân peste zare!*





IAR-99 de la Baza Aeriană Boboc



IAR-330 SOCAT de la Baza 71 Aeriană



AFASES 2019, organizat de Academia Forțelor Aeriene „Henri Coandă” din Brașov, a avut ca punct culminant spectacolul aerien BSAShow 2019, aflat la ediția a II-a. Protagonisti au fost, atât în expoziție statică, cât și în zbor, aeronave din dotarea Forțelor Aeriene Române (de la Baza 71 Aeriană Câmpia Turzii și de la Baza Aeriană Boboc) aeronave de la Aeroclubul României și Școala Superioară de Aviație Civilă.

Adrian SULTĂNOIU



Exercițiu de căutare-salvare



MAI BINE PICTEZI DECÂT SĂ ÎNJURI – SAU DESPRE MANAGEMENTUL (RAPID) AL FURIEI

Locotenent-colonel Doina TRANDAFIR

Toți cădem, uneori, în plasa unei precipitări bruște ce ne impune rezolvarea unei situații sau probleme dificile într-un număr (cât mai mic) de pași testați, cu efect optim (ceea ce în management se cheamă eficiență). Și poate niciodată nu a fost nevoie de mai multă eficiență ca în situațiile în care viața noastră este amenințată.

DE CE NE ÎNFURIEM

Corpul nostru a învățat să fie eficient. Percepând un pericol, *via* centrul cerebral al fricii (o axă de formațiuni, de fapt), răspunde rapid prin activarea modului de atac (pe cale hormonală), care antrenează toate sistemele și aparatele implicate în celebra reacție de tipul „luptă sau fugi” (respirația se accentuează, pupilele se dilată, tensiunea arterială crește, mușchii se încordează etc.). Totodată, ceea ce numim creier rațional este paralizat, gândirea devine distorsionată și se instalează o stare mentală (alertă) ce devine predominantă și prin care vom percepe lumea în următoarele momente. Și este firesc să fie așa: în acele clipe avem nevoie de răspunsul cel mai eficient, nu de modul cel mai rafinat de gândire (sau, altfel spus, întâlnirea cu un mamut nu este cel mai bun prilej de reflecție existențială).

Dar nu toate amenințările din afară au potențial letal. Aș spune că puține (mai) au acest potențial. Majoritatea se adresează, mult mai subtil, elementelor de identitate personală (imaginea despre sine, sentimentul de neputință, lipsa de respect, invalidări de tot felul). Dacă în cazul amenințărilor fizice, frica este răspunsul cel mai comun, atunci când viața nu ne este pusă în pericol, răspunsul psihologic este alcătuit din reacții mai complexe. Furia și anxietatea sunt astfel de reacții (deși, după unii psihologi, furia nu este adesea decât o altă formă a anxietății). Iar răspunsul la furie este cât se poate de personal. Unii își varsă nervii pe tot ce se întâmplă să se afle prin jur (sparg vase, palmuiesc persoane, aruncă obiecte), pe când alții abia dacă își frământă mâinile sau își trosnesc degetele.

Este evident că o reacție eficientă de apărare la o amenințare la adresa vieții devine inadecvată atunci când viața nu mai este pusă în pericol. Poți reacționa cu o lovitură de pumn atunci când cineva te jignește, dar majoritatea oamenilor ar considera această reacție ca fiind exagerată. Nici Codul Penal nu este mai îngăduitor în această privință.

Totuși, imposibilitatea (morală și legală) a apelului la o corecție fizică (sau verbală) la adresa celui care ne-a jignit nu exclude și efectul acestei jigniri. Când ni se urcă sângele la cap, când suntem furioși, nu suntem altceva decât o oală sub presiune și presiunea trebuie eliminată. Dar cum?

TEHNICI „CLASICE” DE LUPTĂ

Să presupunem că cineva ne-a adresat o jignire. Să spunem că ne-a zis: „Ești urât!” și asta ne înfurie. În loc să aruncăm în omul respectiv cu primul obiect care ne este la îndemână, experții în managementul furiei ne vor trimite la școală (atelierile de management al furiei), unde vom învăța să analizăm foarte multe lucruri pentru a ne modifica reacția. Instructorii abilitați în managementul furiei ne indică unele tipuri de tehnici. Rezum astfel:

1. Strategii cognitive tip explorarea furiei (ce stă cu adevărat în spatele ei - ce temeri, nevoi, așteptări etc., ce spune furia mea despre mine);

2. Explorare personală (ce semnifică pentru mine faptul că părerea cuiva contează așa de mult);

3. Explorare contextuală/socială (în funcție de context, acea aserțiune vrea de fapt să comunice altceva – această înțelegere fiind dublată de o ajustare cognitivă consecutivă);

4. Dezvoltare personală (tehnici de creștere a încrederii în sine, tehnici de auto-control, tehnici de relaxare, de respirație, tehnici de amânare a reacției - inclusiv vestita numărătoare până la 10, educarea gândirii pozitive, deprinderea unor tehnici noi de comunicare și rezolvare de probleme ș.a.);

5. Strategii cognitiv-rezolvative (identificarea posibilităților soluții de a ieși cu bine din situația respectivă);

6. Tehnici spirituale (a învăța să ierți); și, ca ultimă soluție,

7. Căutarea unui ajutor specializat (psiholog, psihiatru, maestru de orice fel).

Managementul furiei într-un singur pas

Revenind la capcana (și eficiența) numărului fix de pași în rezolvarea unei probleme dificile, pentru managementul furiei aceste demersuri cer foarte mult timp (iar unele par și foarte complicate). Un răspuns mai simplu vine din partea psihanalistilor – neașteptat de simplu pentru o teorie despre psihismul uman așa de complexă! Răspunsul psihanalist face apel la mecanismele defensive. Acestea sunt strategii de autoprotecție față de gânduri sau sentimente inacceptabile. Este, dacă vreți, o reacție inconștientă de luptă, o reacție de tipul celei descrise mai sus, dar la nivel psihologic. Agresorul nu mai este extern (mamutul, vecinul invidios pe capra noastră, inamicul de război), ci intern (temerile noastre, gândurile care ne paralizază, ideile obsedante etc.).

Sunt descrise destul de multe mecanisme defensive, dar numai unele dintre ele sunt benefice, adaptative (simțul umorului - a face haz de necaz, este un astfel de mecanism). **Dar, în contextul subiectului de astăzi, un mecanism mult mai eficient, pe termen lung, poate fi explicat sub forma îndemnului: fă mai mult din ceea ce-ți place!** (și este acceptabil social). Este vorba de mecanismul defensiv denumit *sublimare* (în fizică, procesul de sublimare este acela prin care gheața se transformă direct în vapori, fără a mai trece prin stadiul lichid). Prin sublimarea psihologică transformăm impulsurile nedorite/inacceptabile în acțiuni acceptate și chiar benefice social.

Exemple de sublimare: practicarea unui sport, realizarea unei picturi sau a unei compoziții muzicale, implicarea în acțiuni umanitare și voluntariatul de orice fel, conducerea unei mici afaceri, chiar practicarea unor meserii (un medic își poate sublima instinctele agresive practicând chirurgia).

Astfel de activități pot duce la rezultate aflate în aria excelenței, iar unii psihologi nu se pot abține să nu se întrebe ce se ascunde în spatele unei cariere strălucite sau a unui hobby extrem de bine realizat. Dar asta este treaba lor! Treaba noastră este să descoperim ce ne place să facem, ceva ce ne place așa de mult încât să-l transformăm în „medicamentul” nostru împotriva furiei. De pildă, putem să scriem un articol.

Din Seria: De la Ana la Caiafa...



Laura MĂCĂRESCU

Se întâmplă câteodată să vrei să rezolvi o treabă, ca să fie bine la birou, să meargă lucrurile unse și să poți da randament în îndeplinirea sarcinilor. Știți voi, te gândești să planifici din timp anumite treburi, ca să nu fii luat mai des decât este necesar prin surprindere în contextul caracteristic dinamic și adaptabil al statutului de militar pe care ți l-ai asumat: „Echiparea! Dezechiparea!” și „La loc comanda!”.

...Și, pe lângă chestiunile cotidiene cărora ești deja pregătit psihic să le faci față, (că le-ai învățat băbește chițibușurile lovindu-te de oamenii care sunt puși acolo să îți explice cum se face lucrul acesta și acela, dacă vrei ceva anume, sau în altă situație, lucrul acela și celălalt, în ordinea aceasta și aceea ca să faci mai întâi acel lucru și în final vei obține acest lucru, dacă se întrunește această condiție... Înțelegeți voi, că doar și cu acestea ne ocupăm toată ziua, pe lângă altele) ...se mai ivesc altele.

...Și, după ce ai făcut toate acestea observi că, după o anumită vreme, când te gândeai că problema era rezolvată, realizezi că, de fapt, nu e... Că fiind prins în aceasta și cealaltă, chestiuni curente, nu ai apucat să verifici ce s-a mai întâmplat cu aceea, care trebuia să fie deja rezolvată.

Constați, printr-o anchetă proprie în care investești din nou cel puțin o jumătate de zi, prin care verifici încă o dată cursul chestiunii, că toată lumea și-a făcut treaba, dar treaba nu e rezolvată și te întrebi mirat cum este posibil un asemenea lucru?

Dacă ești șef, prima tendință, dacă te enervezi prea tare, este „să tai” și „să spânzuri”. Oricum nu apuci să dai curs la acest gând că te liniștești temporar, măcar de principiu, ca să poți gândi logic.

Gândești logic că în spatele fiecărei acțiuni există un șef și o rațiune, de cele mai multe ori perfect îndreptățită, ca să existe asemenea proceduri, ce par uneori alambicate, de rezolvare a sarcinilor, însă...

Deși există, disfuncționalitatea principală apare în felul următor: ca să evităm un lucru neplăcut începem să intervenim asupra procedurii de bază sau să o schimbăm des. Cum ar fi, spre exemplu, neînregistrarea unui document, de care cineva, în momentul în care l-ar fi luat sub semnătură, ar fi ținut automat cu dinții, indiferent dacă acel document obține o rezoluție pozitivă sau negativă.

Altfel, tot demersul tău este purtat de la Ana la Caiafa, până poate i se face milă cuiva de el și ți-l adoptă, săracul. E ca și cum ți-ai trimis copilul în tabără și ai uitat de el. Așa te privesc ceilalți implicați, ca pe un părinte iresponsabil, chiar dacă așa se modificase procedura sau este cutuma.

Exemple sunt multe, normale în orice organizație, pentru că acolo se muncește, se înaintază și se rezolvă situații. Problema mai e și cea legată de proceduri, multe din ele percepute ca băbești, pentru care trebuie să bați din poartă în poartă ca să găsești în final „baba” care te poate ajuta.

Poate unii, după ce s-au lovit repetat de asemenea situații, nici nu se mai complică, evită și încearcă să se descurce cu ce au deja, ca să nu îi doară capul.

Ca să se evite asemenea situații, de multă vreme am adoptat, există și sunt puse în practică acele Standard Operating Procedure, sau SOP, cum sunt pe scurt ultracunoscute, cu instrucțiuni pas cu pas despre modul de îndeplinire punctuală a sarcinilor complexe.

Ele sunt menite să evite colindatul pe la uși, miturile despre secretomania anumitor operațiuni logice și transparente, în acestea este scris clar și pe cine tragem la răspundere în cazul în care sarcina nu s-a finalizat și dacă sunt corect întocmite ne apără foarte bine de temutul „BAU BAU”, care este incidentul de securitate. Întrebarea este... suspans... unde le găsim? Tot la „baba” la poartă?

