

OASIS OF HOPE

PAG. 3 1-41



BAZA 95 AERIANA
100 DE ANI
DE EXISTENȚĂ

PAG. 7-9

COVID-19 | ROMÂNIA E PLUTERNICĂ!

PAG. 12-23

C
E
R
S
E
N
I
N



REVISTĂ EDITATĂ DE STATUL MAJOR
AL FORTELOR AERIENE

CONSILIUL EDITORIAL AL REVISTEI CER SENIN

PRESEDINTE:

**General-maior
dr. VIOREL PANĂ**

MEMBRI:

**General-maior
CONSTANTIN DOBRE**
**General de flotilă aeriană
dr. IULIAN PAȚILEA**
**General de flotilă aeriană
dr. ing. LIAN SOMEȘAN**
**Comandor
PETRE FRANCISC IGNAT**

MEMBRI ONORIFICI

DUMITRU AMARIEI
PETRE BĂNĂ
NICOLAE RADU

REDACȚIA

SECRETAR GENERAL DE REDACȚIE:
locotenent MIRELA VÎȚĂ
e-mail: mvita@roaf.ro

REDACTOR:
**plutonier adjutant principal
ALEXANDRU BĂLANESCU**

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: Elicopter IAR-330 PUMA L-RM în
Mali, FOTO: MIRELA VÎȚĂ
COPERTA III: IAR-99 Șoim (Baza 95
Aeriană), FOTO: ADRIAN SULTĂNOIU
COPERTA IV: C-130 Hercules după
aterizare la Baza 90 Transport Aerian,
FOTO: ADRIAN SULTĂNOIU

SUMAR

MESAJUL ȘEFULUI SMFA	3
AGENDA	4 - 6
ANIVERSARE	7-9
INTERVIU	10-11
COVID-19: ROMÂNIA E PUTERNICĂ!	12-23
ALMA MATER	24-25
PERFECTIONARE PROFESIONALĂ	26-29
ARIPI TINERE	30
OASIS OF HOPE	31-41
PORTRET DE PROFESIONIST	42-45
PASTILA DE PSIHLOGIE	45
REPORTAJ	46-48
EVOCARE	49
INSTRUCȚIE	50-51
ANIVERSARE	52-53
PROFESIONIȘTI ÎN FORȚELE AERIENE	54-55
SIGURANȚĂ AERONAUTICĂ	56-57
ANIVERSARE	58-60
TIMPUL EROILOR	61-65
CORRESPONDENȚĂ EXTERNĂ	66-71
ANIVERSARE	72-73
OMAGIU PENTRU AUREL VLAICU	74

PAGINA 5



PAGINILE 7-9



PAGINILE 12-23



PAGINA 54



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

Responsabilitatea privind tehnoredactarea
revine în totalitate redacției

Prezenta ediție s-a încheiat la data de:
18.06.2020

MESAJUL ȘEFULUI STATULUI MAJOR AL FORTELOR AERIENE CU PRILEJUL SĂRBĂTORIRII ZILEI AVIAȚIEI ROMÂNE ȘI A FORTELOR AERIENE



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

Ziua în care îi omagiem pe toți cei care slujesc cu credință și devotament aripile tricolore ale patriei, Ziua Aviației Române și a Forțelor Aeriene, este sărbătorită la 20 iulie odată cu prăznuirea Sfântului Mare Prooroc Ilie Tesviteanul – ocrotitorul și patronul spiritual al aviatorilor.

Încă din epoca de pionierat a ceea ce a însemnat pentru omenire cucerirea spațiului aerian, țara noastră a dat domeniului aeronautic inventatori și specialiști de seamă. Este un motiv de mândrie pentru noi, românii și în special pentru cei care își desfășoară activitatea în Forțele Aeriene, faptul că printre pionierii aeronauticii mondiale s-au numărat Traian Vuia, Aurel Vlaicu, Henri Coandă sau Hermann Oberth, iluștrii înaintași care au făcut istorie și au pus bazele faimei și respectului de care se bucură astăzi, pretutindeni în lume, aviația și Forțele Aeriene Române.

Folosesc acest prilej aniversar pentru a adresa mulțumiri, în numele conducerii Statului Major al Forțelor Aeriene și al meu personal, tuturor celor din Forțele Aeriene, pentru dragostea și devotamentul de care dați dovadă față de profesia aleasă, cât și pentru eforturile susținute pe care le depuneți pentru a vă îndeplini misiunile primite și a duce astfel pe mai departe frumoasele tradiții ale aviației militare.

În această perioadă, misiunile executate de Forțele Aeriene Române au fost și sunt deosebite prin încărcătura emoțională dată de participarea activă și, aș spune, în prima linie, alături de cei din sistemul național de sănătate și din sistemul național de apărare, ordine publică și securitate națională, la lupta împotriva răspândirii noului coronavirus (COVID-19).

Apreciez în mod deosebit faptul că întreg personalul Forțelor Aeriene a fost conectat la întreaga situație, executând, în condiții speciale, o multitudine de misiuni - de la cele de transport aerian a persoanelor suspecte sau infectate cu SARS-CoV-2, la misiuni de repatriere a cetățenilor români din zone afectate de această pandemie, la misiunile de transport a materialelor sanitare, atât de necesare protecției populației și personalului. Totodată, s-a asigurat sprijinul logistic necesar amenajării punctelor de triaj din incinta mai multor spitale, iar alături de celelalte forțe din Ministerul Apărării Naționale s-au desfășurat acțiuni comune cu forțele Ministerului Afacerilor Interne, în punctele de prezență instituite pe timpul stării de urgență. Pentru spiritul de sacrificiu, angajamentul total și implicarea în rezolvarea cu bine a tuturor misiunilor încredințate în

această perioadă, plină de provocări, vă adresez, tuturor, mulțumiri și un gând de recunoștință.

În plan extern, Forțele Aeriene Române s-au adaptat din mers, fiind prezente cu personal și tehnică în diverse misiuni în teatrele de operații din Mali, Afganistan sau Balcanii de Vest. Un motiv de mândrie aparține în acest an il reprezintă îndeplinirea cu succes a misiunii și întoarcerea acasă, sănătoși, a tuturor militarilor din rotația I a Detașamentului de patru elicoptere IAR-330 Puma L-RM, dislocat în Mali, în cadrul misiunii MINUSMA, acțiuni care continuă cu prezența militarilor din rotația a II-a. Într-un mediu cu o climă extremă, în care distanțele mari și infrastructura aproape inexistentă au constituit adevărate provocări, întregul personal din cadrul detașamentului execută cu succes misiuni de luptă de tip MEDEVAC/CASEVAC, recunoaștere, cercetare și supraveghere, patrulare, transport cargo și pasageri, totalizând sute de ore de zbor, prin acestea asigurând o capabilitate esențială pentru sprijinirea eforturilor ONU de stabilizare a situației din acest teatru de operații.

În țară, Forțele Aeriene s-au axat pe îndeplinirea obiectivelor stabilite, printre cele mai importante fiind executarea Serviciului de luptă permanent, în special Serviciul de Luptă - Poliție Aeriană, sub comandă NATO cu aeronavele multirol F-16 Fighting Falcon, acordarea unei atenții speciale continuării programului de înzestrare „Avionul multirol al Forțelor Aeriene”, prin sprijinul constant al eşaloanelor superioare, concretizat prin semnarea contractului cu partenerul portughez pentru achiziționarea a încă cinci aeronave F-16, care urmează a fi livrate în perioada următoare, continuarea pregătirii personalului care va deservi primele instalații ale sistemului de rachete PATRIOT din dotarea Forțelor Aeriene, executarea misiunilor de transport în/din teatrele de operații a personalului Armatei României, asigurarea operativității tehnicii din dotare și nu în ultimul rând, eficientizarea procesului de instrucție și participarea la exerciții naționale și multinaționale în cadrul NATO și UE.

La zi de sărbătoare, ca un moment de bilanț, toate acestea reprezintă pentru personalul Forțelor Aeriene motive de mândrie a misiunilor bine îndeplinite, dar care ne responsabilizează pentru viitor și necesită un și mai dinamic efort concentrat, privind revederea capabilităților, actualizarea procedurilor și adaptarea continuă la noile provocări ale mediului de securitate internațional sau pentru a acționa în diferite situații de urgență.

Fiiți demni de misiunea care vi s-a încredințat, munciți în continuare cu aceeași dăruire și același profesionalism și acționați cu hotărâre pentru însușirea cunoștințelor militare și de specialitate, în pas cu cerințele și sarcinile actuale, pentru noi realizări și reușite în sprijinul poporului român și spre cinstea Armatei României și a Forțelor Aeriene Române!

La sărbătoarea de suflet a Forțelor Aeriene, vă asigur că de la conducerea Statului Major al Forțelor Aeriene, până la ultimul militar, vom acționa toți ca unul - aviatori, rachetiști, artileriști antiaerieni, radiolocatoriști, geniști și transmisioniști aero, pentru fi mereu la înălțime, indiferent de vremuri și vreme, pentru a asigura permanent securitatea națională și a apăra CĂRUL SENIN al patriei.

Cu ocazia Zilei Aviației Române și a Forțelor Aeriene vă urez multă sănătate, dar și noi împliniri, fericire și prosperitate alături de cei dragi!

Așa să ne ajute Dumnezeu!

CER SENIN!



CER SENIN ♦ Nr. 2 (161) ♦ 2020
www.roaf.ro



FESTIVITATEA DE ABSOLVIRE A PROMOȚIEI 2020 LA COLEGIUL NAȚIONAL MILITAR „MIHAI VITEAZUL” DIN ALBA IULIA



Ioana POPA

Dezvelirea tabloului Promoției 2020



Cornel MITUȚ

Comandorul Cristian MANOLACHI citește mesajul șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, adresat absolvenților Promoției 2020 a colegiului militar

La Colegiul Național Militar „Mihai Viteazul” din Alba Iulia a avut loc în data de 11 iunie festivitatea de absolvire a studiilor liceale de către absolvenții claselor a XII-a. Emoțiile au fost mari, 116 inimi au bătut la unison iar distanțarea fizică nu a reușit să ciobească strălucirea absolvirii.

Promoția 2020, a 69-a, ce poartă denumirea onorifică „General Ioan Emanoil Florescu”, și-a dat examenul maturității mai devreme. Lipsiți de sărbătorile generației, tulburați de vremurile actuale, absolvenții au trebuit să se adapteze vieții. Au devenit mai încrezători, mai realiști și mai dăruți față de celălalt. Așa cum au transmis și în mesajul lor își doresc să fie acei învingători care își duc la îndeplinire visurile.

Festivitatea de absolvire din acest an a fost atipică dar nu lipsită de momentele specifice: acordarea premiilor de onoare, predarea-primirea cheii generațiilor și dezvelirea tabloului promoției 2020.

Elevii militari i-au avut alături pe dascălii și cadrele militare care timp de patru ani au avut misiunea importantă de a-i pregăti și instrui, le-au fost mentori și părinți. Cum pentru fiecare dintre elevi este important sprijinul și încrederea, reprezentanți ai Statului Major al Apărării și ai Statului Major al Forțelor Aeriene i-au susținut pe elevi de la cel mai înalt nivel pentru a-și putea împlini

visurile. A fost prezent din partea Statului Major al Apărării, **colonelul Dan DUMITRAȘCU**, șeful Biroului Învățământ Preuniversitar din cadrul Direcției Instrucție și Doctrină care a dat citire mesajului șefului Statului Major al Apărării, **general-locotenent Daniel PETRESCU**, transmis cu ocazia absolvirii studiilor liceale și **comandorul Cristian MANOLACHI**, șeful Serviciului Personal și Mobilizare al Statului Major al Forțelor Aeriene, categorie de forțe care are în subordine instituția de învățământ liceal militar. Comandorul Cristian Manolachi a transmis cu această ocazie mesajul șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, **general-maior Viorel PANĂ**, adresat absolvenților promoției 2020 a colegiului militar.

Comandatul colegiului, **colonelul Marcel DOMȘA**, i-a felicitat pe absolvenți și le-a transmis: „Trebuie să rămâneți încrezători în voi și în viitorul care vă stă în față. Noi v-am pus în desagă cele necesare pentru pașii următori, chiar pentru viață. De acum depinde de voi să știți să vă folosiți merindele. Dacă sunteți cumpătați veți ajunge departe. Dacă sunteți încrezători veți ajunge mai sus. Și nu uitați, să fiți mereu mândri de faptul că sunteți absolvenții acestei prestigioase instituții de învățământ militar, aflată sub patronajul spiritual al marelui voievod Mihai Viteazul. Acest lucru ar trebui să vă călăuzească pașii pe tot parcursul vieții”.



Elevii militari în formație, respectă regulile de distanțare socială



Elevul plutonier adjutant al colegiului, Vlad DEGEU, a primit cheia generațiilor



Domnișoara Cosmina POP (fostul elev plutonier adjutant) primește diploma de excelență pentru rezultate foarte bune la învățătură și purtare

116 elevi au absolvit anul acesta Colegiul Național Militar „Mihai Viteazul” din Alba Iulia cu medii cuprinse între 9,90 și 8,00. Pentru rezultate foarte bune la învățătură și purtare au fost acordate absolvenților patru diplome de excelență și alte 11 diplome de merit. De asemenea, pentru rezultate deosebite s-au acordat cinci premii I, șapte premii II, cinci premii III dar și 49 de mențiuni.

ZIUA EROILOR

La sediul Statului Major al Forțelor Aeriene, în cadrul unei ceremonii militare și religioase restrânse, din cauza nevoii de respectare a regulilor de distanțare fizică în contextul epidemiei de COVID-19, a fost sărbătorită **Ziua Eroilor**.

După efectuarea apelului solemn, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, **generalul-maior Viorel PANĂ**, a depus o coroană de flori.

În România prin Decretul-Lege nr. 1693/4 mai 1920 s-a stabilit ca **Ziua Eroilor** să fie sărbătorită în fiecare an cu prilejul zilei **Înălțării Domnului**, iar România a devenit prima țară care îi comemorează în aceeași zi pe eroii străini și pe cei români. Această dată a fost stabilită ca urmare a **Tratatului de la Versailles** unde țările beligerante s-au obligat prin semnarea tratatului la întreținerea mormintelor ostașilor îngropați pe teritoriile statelor respective, precum și a monumentelor comemorative de război dedicate acestora. În timpul comunismului prin Decretul nr. 71/1948 data a fost schimbată la 9 mai, dar după, s-a revenit la data inițială.

În această zi, în toate bisericile din țară și străinătate se face pomenirea tuturor eroilor români căzuți de-a lungul veacurilor pe toate câmpurile de luptă pentru credință, libertate, dreptate și pentru apărarea țării și întregirea neamului.



Adrian SULTĂNOIU

De Ziua Eroilor, la sediul Statului Major al Forțelor Aeriene, a avut loc o ceremonie militară și religioasă, la care au participat generalii-maior Viorel PANĂ, Constantin DOBRE și cadre militare din cadrul SMFA

UN VEAC ÎN SLUJBA ARIPILOR ROMÂNEȘTI



Adrian SULTĂNOIU

Drapelul de luptă al unității a fost decorat cu Ordinul Național „Pentru Merit” în grad de Cavaler, cu însemn de pace, pentru militari



Oficiali la festivitatea dedicată centenarului Bazei 95 Aeriană

„Centenarul Aviațiunii din Moldova”, dedicat împlinirii a 100 de ani de la înființarea primei baze aeriene din regiunea Moldovei - Centrul de Instrucție al Aviațiunii - a fost marcat la jumătatea lunii iunie la **Baza 95 Aeriană**, „Erou căpitan aviator Alexandru Șerbănescu” din Bacău.

La festivitatea restrânsă, din cauza nevoii de respectare a regulilor de distanțare fizică în contextul epidemiei de COVID-19, au participat **generalul-maior Vasile TOADER**, locțiitor al șefului Statului Major al Apărării, **generalul-maior Viorel PANĂ**, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, comandanți ai bazelor aeriene, comandanți ai unităților militare din garnizoana Bacău, reprezenanți ai autorităților locale.

Drapelul de luptă al unității a fost decorat cu **Ordinul Național „Pentru Merit” în grad de Cavaler, cu însemn de pace, pentru militari**, ca apreciere a profesionalismului și a rezultatelor importante obținute de personalul unității în îndeplinirea misiunilor specifice. De asemenea, a avut loc o ceremonie religioasă de sfințire a plăcii comemorative închinată celor care, timp de un secol, au slujit sub egida aripilor românești.

Cu acest prilej a fost lansată lucrarea „**Istoricul Bazei 95 Aeriană „Erou căpitan aviator Alexandru Șerbănescu” (1920 – 2020)**”, lucrare elaborată de **plutonierul adjutant principal Sorin GRUMUȘ**.

„Baza 95 Aeriană reprezintă o componentă însemnată a Armatei României. Deși denumirea și locația unei instituții pot suferi mai multe modificări în timp, oamenii rămân cea mai de preț resursă. Atât generațiile trecute, cât și dumneavoastră, ați demonstrat calități excepționale în ceea ce privește instruirea personalului, întreținerea tehnicii militare în stare de operativitate, precum și întrebuințarea acesteia în misiunile încredințate. Vă asigur de întregul respect, vă mulțumesc pentru tot ceea ce faceți și vă rog să transmiteți recunoștința conducerii Statului Major al Apărării familiilor dumneavoastră, care vă susțin indiferent de provocările carierei militare!”.

General-maior Vasile TOADER,
locțiitor al șefului Statului Major al Apărării



„Moștenirea Bazei 95 Aeriană constituie o comoară neprețuită moștenită de la predecesorii noștri care prin iubirea de țară și de aviație au dus numele nostru pe culmi ale admirației și respectului; centenarul nu este doar un prilej pentru a arunca o privire spre trecut și a onora istoria ci și un moment de reflecție asupra realizărilor, astăzi fiind momentul cel mai potrivit în care să fim înaintașii urmașilor noștri”.

General de flotilă aeriană Leonard-Gabriel BARABOI,
comandantul Bazei 95 Aeriană „Erou căpitan aviator Alexandru Șerbănescu”



În contextul în care prin intermediul istoriei se văd trecutul, prezentul și viitorul, unitatea asupra căreia se pune anul acesta pecetea unui centenar, a fost înființată pe 16 iunie 1920 pe aerodromul Tecuci, inițial sub denumirea de Centrul de Instrucție al Aviațiunii, cu misiunea de a perfecționa pregătirea personalului navigator, tehnic și de alte specialități, necesar aviației române.

În anul 1924, în urma unei reorganizări a aeronauticii, ia naștere Centrul de Instrucție al Aeronauticii. După 1945, Centrul de Instrucție al Aeronauticii a fost supus unor restructurări și redisolări, funcționând consecutiv în localitățile Mediaș, Tecuci, Buzău, după care în anul 1953, Centrul de Instrucție al Aeronauticii este desființat, sarcinile sale fiind preluate de alte instituții de învățământ.

BAZA 95 AERIANĂ 100 DE ANI DE EXISTENȚĂ SCURT ISTORIC



Escadrila de elevi ai Școlii de Pilotaj și Antrenament de la Tecuci fotografată în jurul avionului Potez 15 (20 decembrie 1925)



Grupul I Aeronautic pe aerodromul din Bacău în timpul Primului Război Mondial



Comandamentul, aerodromul și clădirile Școlii de Pilotaj de la Tecuci



Dumitru PRUNARIU pe timpul pregătirii la Bacău



Martor al trecutului, exemplu și înștiințare a prezentului, dar și avertisment al viitorului, invazia Cehoslovaciei a declanșat impunerea unor măsuri pentru apărarea teritoriului, primele dintre acestea fiind luate în zona Moldovei prin înființarea la Bacău a singurului aeroport militar din Moldova. Pe 21 august 1968, **colonelul Aurel NICULESCU**, comandantul Aviației Române, i-a înmănat comanda aerodromului, devenit atunci singurul aeroport militar din toată zona Moldovei, **colonelului Ioan PUIA**, comandantul Centrului de Instrucție al Piloților din Bacău.

Pod între trecut și prezent, la 1 decembrie 1968, pe aerodromul Bacău a renăscut Centrul de Instrucție al Aviației după mai bine de un deceniu și jumătate în care Bacăul nu a mai avut aerodrom militar, iar ecou pe drumul neamului, începând cu anul 1969, Centrul de Instrucție a participat nemijlocit la trecerea tinerilor piloți pe avionul supersonic MiG și la perfecționarea pregătirii cadrelor Aviației Militare pentru diferite funcții și specialități necesare acestuia, concomitent cu îndeplinirea misiunilor specifice unei unități de aviație.

În următorul an, 1969, aveau să ajungă la Bacău aeronavele MiG-21. Prin urmare, elevii care urmau să zboare cu supersonicul ajungeau mai întâi la Bacău unde își completau orele necesare zburând cu MiG-ul 15, după care făceau trecerea pe MiG-21.

În perioada 1969-1995, unitatea de la Bacău a asigurat trecerea pe avionul supersonic a unui număr de piloți echivalent cu efectivele a peste 10 regimente de aviație și a asigurat perfecționarea pregătirii de specialitate a peste 5500 de militari din Aviația Militară.

În anul 1970, noul comandant de la Bacău era **colonelul Moraru GHEORGHE**, iar locțiitorul comandantului unității devenise colonelul Ioan Puia, funcție care avea să o ocupe până la ieșirea la pensie, în anul 1975. Acesta s-a ocupat special de pregătirea primului cosmonaut român, **Dumitru PRUNARIU**, pentru plecarea la Moscova (consemnat și de Dumitru Prunariu în cartea sa „La 5 minute după Cosmos”).

Pentru că istoria este un joc pe care îl joacă cei mai buni, la 31 octombrie 1974, primul avion de vânătoare cu reacție românesc IAR-93, construit și fabricat în România, în colaborare cu Iugoslavia, după al Doilea Război Mondial, pilotat de **căpitan-comandorul Gheorghe STĂNICĂ** a efectuat primul său zbor pe aerodromul Bacău, la 14 mai 1981, iar nava sovietică SOIUZ 40, cu un echipaj româno-sovietic și-a luat startul de pe aerodromul Baikonur, înscriindu-se pe o orbită cosmică circumterestră, epopeea spațială a cosmonautului Dumitru Prunariu începând la Centrul de Instrucție al Aviației de la Bacău în anul 1977.

În perioada octombrie 1992 - august 2003, în dotarea unității a intrat aeronava AN-2, cu rol de a executa misiuni de transport și parașutare.

În fața istoriei, la 25 august 1995, a apărut Baza 95 Aeriană de Aviație Vânătoare și Bombardament, destinată să asigure pregătirea și ducerea acțiunilor de luptă ale Grupului 95 Aviație Vânătoare, iar din decembrie 1997 piloții militari din Baza 95 Aeriană au fost primii care au executat trecerea pe MiG-21 LanceR, varianta modernizată a MiG-ului 21, aeronavă

Pentru o lungă perioadă de timp, MiG-ul 21 a fost, în ambele variante (clasic și modernizat), o prezență constantă la Bacău



Pe timpul lucrărilor de modernizare a pistei de la Boboc, zborul cu avioane cu reacție (L-39 și IAR-99) s-a desfășurat la Baza 95 Aeriană



Primul zbor al unei femei pe avionul supersonic MiG-21 LanceR, **Simona MAIEREAN**, s-a desfășurat la Bacău

Aviatorii băcăuani au fost gazde primitoare și pentru colegii de la Baza 71 Aeriană



ce execută și în prezent Serviciul de Luptă Poliție Aeriană în celelalte baze aeriene subordonate Statului Major al Forțelor Aeriene

La 1 mai 2001, în cadrul unui amplu proces de restructurare a Armatei României, Baza 95 Aeriană de Aviație Vânătoare și Vânătoare-Bombardament se transformă în Centrul 95 Trecere pe Avioane Supersonice, iar Grupul 95 Aviație Vânătoare se transformă într-o escadrilă de aviație vânătoare-bombardament și o escadrilă de vânătoare în organica Centrului 95 Trecere pe Avioane Supersonice, iar la data de 1 iulie 2004 are loc transformarea Centrului 95 Trecere pe Avioane Supersonice în Baza 95 Aeriană. De asemenea, din mai 2001, în organizarea unității apar și două escadrile de elicoptere, prin mutarea acestora de la Tecuci, având în dotare elicoptere IAR-316 Allouette și IAR-330 Puma.

Arc peste timp, la 27 mai 2006, unității militare i-a fost acordat Drapelul de luptă, iar începând cu 1 decembrie 2006, Bazei 95 Aeriană i se conferă denumirea onorifică „Erou căpitan aviator Alexandru Șerbănescu”. La 30 iulie 2009, **locotenentul aviator Simona MAIEREAN** a executat pe aerodromul Bacău, un zbor în simplă comandă pe un avion MiG-21 LanceR, fiind prima femeie pilot pe supersonic din Armata României.

La 1 iulie 2010, ca urmare a procesului de transformare a Armatei României, Baza 95 Aeriană a devenit Flotila 95 Aeriană „Erou căpitan aviator Alexandru Șerbănescu”, iar Drapelul de luptă al unității a fost decorat cu „Ordinul Virtutea Aeronautică în grad de Cavaler”.

În iulie 2010, unitatea primește în dotare elicoptere de tip IAR-330



Gesturi firești de solidaritate cu semenii aflați în dificultate atunci când natura se dezlănțuie



Întotdeauna spectacolele aeriene au fost, la Bacău, un punct de atracție pentru spectatorii pasionați de aviație din toată țara

CINE CREDE ÎN ZBOR E STĂPÂN PESTE ZARE!

Interviu realizat de redactorul Observatorului Militar Lucian IRIMIA cu comandantul Bazei 95 Aeriană,
general de flotilă aeriană Leonard-Gabriel BARABOI

„Istoria este cea dintâi carte a unei nații. Într-însa își vede trecutul, prezentul și viitorul” – Nicolae Bălcescu

O bază aeriană nu înseamnă doar piloți. E un întreg complex, un organism viu ce produce securitate la un grad ridicat de excelență. Acum, este de datoria noastră să ajutăm la formarea unei noi generații de apărători ai țării.

Domnule general, sunteți un produs al acestei mari unități moldave. Cum este să veniți aici repartizat din promoție sublocotenent, iar acum să o comandați?

De pe timpul Institutului Militar, îmi doream să ajung la Bacău, fiind de loc din Iași. Cu obiectivul stabilit, am început să învăț și să rămân acolo sus în topul promoției. Septembrie 1998 m-a găsit la Bacău, locul unde m-am împlinit ca pilot de luptă și m-am format ca ofițer al armiei române. Arc peste timp, am revenit în unitatea cu oameni și locuri care au contat enorm în tot ceea ce însemn acum ca om și militar. Am revenit la Baza 95 Aeriană, cu multă emoție. Fiecare loc sau clădire din unitate reprezintă ceva pentru mine.

Baza 95 Aeriană reprezintă prima mea casă în care am descoperit cîstea, puterea și farmecul vieții. Este locul în care nu am visat la succes, ci am muncit pentru el în vremuri cu o deschidere extraordinară. De asemenea, consider că echipa este esențială în reușita misiunii, deoarece se spune că a forma o echipă este doar începutul, să rămâi împreună este progresul, iar să lucrezi împreună este succesul. Suntem militari, suntem aviatori și trebuie să apărăm această țară. Nu este deloc ușor, mai ales în această perioadă, însă oamenii fac întotdeauna diferența. Ca locotenent am învățat enorm de la cei ce m-au format, indiferent de grad! Le sunt recunoscător și le mulțumesc din suflet! Am făcut parte din singura escadrilă aer-sol pusă la dispoziția NATO, încă de la începuturi. Am fost membru al unei echipe deosebite cu oameni extraordinari. Îmi amintesc că eram o mare familie și munceam zi și noapte cu pasiune, cu drag. Chiar și atunci când a fost greu, când erau detașări, misiuni în țară sau străinătate. Nu de puține ori cei de la Bacău au fost deschizători de drumuri. Am avut misiuni în Bulgaria, Italia, Franța, Norvegia, trageri reale cu muniție inteligentă, inclusiv de noapte, în premieră în România, zbor de noapte de la apus și până în zori. Cred că nu întâmplător o mare parte din acea echipă a fost sau este la

conducerea marilor unități de aviație sau a eșaloanelor superioare. Mezinul sunt eu. Sunt la comanda bazei unde am cunoscut consacrarea și succesul ca pilot de luptă. Le mulțumesc din suflet încă o dată pentru sprijin și mă bucur că nu i-am dezamăgit!

O bază aeriană nu înseamnă doar piloți. E un întreg complex, un organism viu ce produce securitate la un grad ridicat de excelență. Acum, este de datoria noastră să ajutăm la formarea unei noi generații de apărători ai țării. Am acumulat, iar acum creștem și cizelăm viitorii profesioniști ai aerului deoarece plăcerea muncii aduce perfecțiunea acesteia. Da, este enorm de muncă, sunt probleme, ne dorim să fim mai buni pe zi ce trece, căutăm soluții, venim cu propuneri și modificări. Suntem pe un trend ascendent și provocările sunt la tot pasul. Important este că avem soluții, formăm echipe competitive, iar rezultatele au început să apară! Amintesc aici survolul de la summit-ul NATO de la Bruxelles, reprezentarea României la zilele Cehiei cu cel mai numeros detașament, cu elicoptere și avioane, cu evoluții pe tot parcursul show-ului aerian și multe misiuni îndeplinite cu succes la nivel național.

Munca de formare a unui pilot este complexă. Se pleacă de la multă matematică și fizică, aerodinamică, o foarte bună pregătire fizică, se adaugă pasiune și se ajunge la dragoste de zbor, de tot ce implică aviația.

Bacăul este locul unde și-au definitivat pregătirea mulți piloți de vânătoare. Cât de greu este să formezi piloți, dar și instructori?

Formarea unui pilot de vânătoare este un proces îndelungat și cere implicare, seriozitate, răbdare, sacrificii, multă muncă și, bineînțeles, resurse. Lucian Blaga spunea că: „Cine crede în zbor e stăpân peste zare”. Așa că, tinerii după finalizarea studiilor la Academia Forțelor Aeriene, la Școala de Aplicație de la Boboc și după evaluarea deprinderilor practice în zborul de brevetare primesc aripile de pilot militar. Este un prim pas important, o condiție necesară pentru continuarea formării ca pilot de luptă. Următoarea etapă în care vor învăța să utilizeze aeronava IAR-99 șoim în misiuni de întrebuințare

în luptă, aer-sol și aer-aer are loc în Baza 95 Aeriană. După aceea își definitivează pregătirea și ajung piloți operaționali pe MiG-21 LanceR și recent pe F-16 Fighting Falcon. Aici fac pași mari către elită, aviația de vânătoare, sub supravegherea instructorilor. Aceștia din urmă sunt piloți foarte buni, cu multă experiență operațională, care cu mult tact, răbdare, devotament și implicare formează apărătorii de mâine ai cerului României și, de ce nu, al NATO. Majoritatea instructorilor actuali au făcut parte din escadrila de MiG-21 LanceR ce a fost certificată în anul 2007 și pusă la dispoziția NATO. Acum, cu dragoste, le înșuflă tinerilor șoimi pasiunea pentru aviația de vânătoare. De asemenea, creștem piloți și la escadrila de elicoptere, unde la fel, beneficiem de instructori cu mare experiență profesională, unii executând în momentul de față misiunea din Mali.

Munca de formare a unui pilot este complexă. Se pleacă de la multă matematică și fizică, aerodinamică, o foarte bună pregătire fizică, se adaugă pasiune și se ajunge la dragoste de zbor, de tot ce implică aviația. În orice pas de formare a unui pilot sau instructor nu este loc de pauză. Sunt pași de urmat, constanți, care aduc experiență atât de necesară. Pentru a exista progres, la un moment dat, ucenicul trebuie să își ajungă și chiar să depășească maestrul. Instructorul de zbor își consideră misiunea îndeplinită atunci când elevul său s-a desăvârșit atât teoretic, cât și practic. Peste toate acestea trebuie să existe o mare pasiune, altfel renunțarea la această meserie este aproape. Este greu să ajungi la un nivel ridicat de pregătire, dar la fel de greu este să te menții. Aviația este o armă de elită, o armă care cere foarte multe resurse și implicare.

Un lider este cel care cunoaște calea, o urmează și trebuie să-și conducă oamenii către succes, profesia acestuia însemnând și formarea altor lideri.

Ați afirmat de multe ori că în spatele succesului unei activități stau oamenii. Cum sunt subordonații dumneavoastră și cum reușiți să combinați experiența cu tinerețea generațiilor ce vin din spate?

Militarii Bazei 95 Aeriană sunt muncitori, devotați, disciplinați și au o mare pasiune pentru zbor, indiferent de vârstă pe care o au. Le mulțumesc pentru tot ceea ce fac, pentru implicarea lor! De asemenea, Baza 95 Aeriană este reprezentată cu succes în teatrele de operații din Afganistan, Bosnia și Herțegovina, Mali și Republica Democrată Congo. Să nu mai vorbim



Generalul de flotilă aeriană Leonard-Gabriel BARABOI s-a născut în localitatea Iași, județul Iași, în data de 23 septembrie 1974. A absolvit Liceul Militar „Dimitrie Cantemir” din Breaza în anul 1993. A urmat cursurile Institutului Militar de Aviație „Aurel Vlaicu” de la Boboc, pe care a absolvit-o în anul 1998. Și-a continuat perfecționarea prin absolvirea cursurilor de masterat și a cursurilor postuniversitare. În domeniul studiilor civile, a absolvit Facultatea de Inginerie Aerospațială, specialitatea Echipamente și instalații de bord din cadrul Universității Politehnice din București în anul 2000. Și-a continuat cursul carierei îndeplinind funcții ca pilot, instructor pentru securitatea zborului, comandant de patrulă, comandant escadrilă și comandant de bază aeriană.

Generalul de flotilă aeriană Leonard-Gabriel Baraboi este căsătorit și are un băiat.

STUDII MILITARE:

2017 – Master în Studii Strategice, Statele Unite ale Americii;
2011 – Master în Știință și Artă militară operațională;
1998 – Institutul Militar de Aviație „Aurel Vlaicu”, Boboc;
1993 – Liceul Militar „Dimitrie Cantemir”, Breaza.

CURSURI MILITARE:

2018 – Curs de comunicare și relații publice pentru comandanții de mari unități și comandamente;
2015 – Curs „Conflict Management and Negotiation” – România;
2015 – Curs „Introduction to NATO” – România;
2014 – Curs de specializare „Law of armed conflict” seria a XI-a – România;
2014 – Common security and defence policy, seria IX – România;
2008 – Curs teoretic de formare a instructorilor de zbor – România;
2007 – Curs pregătire evaluatori TACEVAL – Turcia;
2005 – Curs de supraviețuire pentru piloți, 2 săptămâni – Portugalia;
2004 – Curs de zbor pe căile aeriene civile, 1 lună – România;
2004 – Battle Staff Training – Italia;
1999 – Curs trecere pe avionul MiG-21 LanceR, 10 luni – România.

de cei ce sunt la cursuri în țară și străinătate. Toți vor reveni aici, pe aerodromul din Bacău, și aduc din experiența lor. Este o muncă de echipă în care trebuie netezite asperitățile de orgoliu, iar tot ce este creație, idei noi trebuie aplicate. Da, nu este deloc ușor să formezi o echipă care să funcționeze eficient. Fiecare roțiță are o importanță deosebită în reușita misiunii marii unități. În armată, în aviație, echipa primează. Chiar dacă în față vedeți de multe ori piloți, să știți că în spate este o echipă la fel de bună ca cel ce zboară, eroii din umbră, cum îi alint eu. Un lider este cel care cunoaște calea, o urmează și trebuie să-și conducă oamenii către succes, profesia acestuia însemnând și formarea altor lideri. Într-adevăr, suntem la nivelul schimbului de generații. Poate suntem mai norocoși, fiindcă majoritatea tinerilor sunt de foarte bună calitate și au înțeles că doar prin muncă, studiu, devotament, implicare vor reuși. Cei cu experiență știu că au o importanță deosebită în a forma pe cei aflați la început de carieră militară, fie ei soldați, subofițeri, maiștri militari sau ofițeri. Schimbările au un ritm alert. Tehnologia se dezvoltă rapid. Așa că, toți, indiferent de vârstă, trebuie să învățăm, să ne adaptăm la noile cerințe. Oricând este de învățat, important este să se vrea și să existe cadrul în care militarii să se dezvolte. Toți suntem importanți și formăm o echipă, o familie în care suntem interconectați și depindem unii de ceilalți. Important este să ne ajutăm unii pe alții și să ne îndeplinim mereu cu succes misiunile încredințate. Este o normalitate pe care ne-am impus-o noi aici, la Bacău, unde un pilot toți și toți pentru unul nu este doar o deviză din romanul lui Alexandre Dumas.

...mai greu este atunci când pierzi un camarad. Lumea piloților este mică și orice camarad ce se alătură Escadrilei din Ceruri lasă în urmă durere. Sunt momente extrem de grele pentru toată aviația, nu doar pentru piloți....

Viața de pilot nu este deloc ușoară. Presupune multe sacrificii. Chiar dumneavoastră ați fost implicat într-un incident aviatic. Cum reușesc aviatorii să treacă peste astfel de cumpene ale vieții și să revină în cabina avionului?

Aviația militară este frumoasă, minunată, oferă satisfacții mari doar dacă te implici cu totul. Așa cum am mai spus aviația nu este o meserie, este o profesie, pe care dacă nu o faci cu tot sufletul mai bine te lași! Bineînțeles că implică și un anumit grad de risc, dar curajul reprezintă unul din prețurile pe care viața le pretinde în arta zborului. Da, din nefericire, unii plătesc chiar prețul suprem pentru a merge și întări escadrila din ceruri. Dumnezeu să-i odihnească în pace! Este un risc asumat, o parte a meseriei noastre. Să nu uităm totuși că cel mai sigur mijloc de transport, cu cea mai mică rată de accidente este cel aerian. Ca pilot am avut și eu parte de momente mai intense, atât cu MiG-ul 21, cât și cu IAR-99. De departe cel mai sensibil a fost cel din 20 iunie 2014. Eram împreună cu sublocotenentul Sorin POJAR. Motorul s-a oprit necomandat și deși am încercat să-l repornim nu am avut succes. Așa că am luat decizia și am reușit prima aterizare forțată cu IAR-99, lângă

aerodromul de la Boboc. Avionul a fost reparat. Mare bucurie că pasărea cu aripi de dural încă zboară! Sorin este bine-mersi și zboară MiG-ul la Câmpia Turzii. Din postura de comandant am trăit momente mai intense în 16 iulie 2018 când colegii mei, comandorul Marcel BREȘUG și căpitan-comandorul Mihai PENA aflându-se în zbor au rămas fără comenzi și au catapultat. Din ferire, amândoi sunt bine și zboară în continuare. După un astfel de eveniment, trebuie să fii puternic mental, dar și psihic ca să revii fizic apt medical. Recuperarea este foarte importantă. Sprijinul familiei, al camarazilor, al tuturor prietenilor contează enorm. Există o combinație de ambiție, dorință și teamă, dar cred că pregătirea anterioară și da, pasiunea pentru zbor îl împinge pe pilot să revină la manșă, în ciuda unor gânduri de neliniște. Poate mai greu este atunci când pierzi un camarad. Lumea piloților este mică și orice camarad ce se alătură Escadrilei din Ceruri lasă în urmă durere. Sunt momente extrem de grele pentru toată aviația, nu doar pentru piloți. Plângem, ne rugăm, strângem rândurile, ajutăm familiile și ne ridicăm din durere. Pentru că trebuie să zburăm. Aceasta este menirea noastră, misiunea pe care o avem de îndeplinit, să apărăm cerul României! Doru DAVIDOVICI spunea că: „Nu înălțimea la care ai ajuns contează, nici tipul de avion cu care ai zburat, ci ceea ce rămâne în sufletul tău din înălțimile pe care le-ai atins”.

Cooperați foarte bine cu mari unități din Forțele Terestre Române. Care este secretul instruirii, dar și al planificării astfel încât răspundeți întotdeauna prezent?

Când pui suflet și pasiune în ceea ce faci nu ai cum să dai greș. Singura abordare corectă a forțelor din diferite categorii este interoperabilitatea și pregătirea înrunită. Baza 95 Aeriană este singura mare unitate de aviație din regiunea Moldovei și are ca obiectiv important cooperarea cu unitățile care aparțin celorlalte categorii de forțe, mai ales din Forțele Terestre și Forțele pentru Operații Speciale. Ne bucurăm când suntem solicitați și am răspuns prezent de fiecare dată, la exercițiile organizate de colegii de la celelalte categorii, marcând astfel procesul permanent de perfecționare și sporire a interoperabilității. Există o foarte bună comunicare, avem regulamente care reglementează cooperarea interarme. Important este să existe voință și motivație. În orice acțiune militară, planificarea este foarte importantă. Instruirea sau executarea unei misiuni necesită parcurgerea anumitor pași. Așa că, atunci când știi ce este de făcut, ce resurse umane și tehnice ai la dispoziție se fac pași importanți către îndeplinirea misiunii. La ora actuală avem tehnici, tactici, proceduri comune clare și militari instruiți. Am făcut întotdeauna față cu succes perioadelor încărcate de provocări și ne-am organizat ca unitate în toate domeniile care ne definesc, fiind de asemenea prezenți în mod constant în viața comunității din care facem parte.

Vă mulțumesc, domnule general, pentru deschiderea pe care ați avut-o în a accepta realizarea acestui interviu și pentru informațiile edificatoare pe care ni le-ați oferit

CUVÂNTUL-CHEIE ESTE ECHIPĂ



Adrian SULTĂNOIU

Ministerul Apărării Naționale a solicitat Unității Multinaționale de Transport Strategic, care operează de pe Baza Aeriană Papa din Ungaria, desfășurarea unei misiuni aeriene de urgență, pentru transportul a aproximativ 45 de tone de echipament medical de la Seul la București.



Locotenent-comandor
George
CRĂCIUN, pilot
din Forțele
Aeriene
Române,
detașat în
cadrul Unității
Multinaționale
de Transport
Strategic

Echipamentele, 100.000 de combinezoane de protecție, au fost achiziționate de statul român prin Oficiul Național de Achiziții Centralizate, în cadrul eforturilor de combatere a efectelor pandemiei de COVID-19 în țara noastră.

Zborul a fost efectuat cu o aeronavă C-17 Globemaster III, în cadrul cotei de ore de zbor alocate României, ca stat membru al Unității Multinaționale de Transport Strategic, iar echipamentele au fost livrate pe 26 martie.

Unul dintre comandanții echipajelor care a operat aeronava pe timpul acestei misiuni a fost **locotenent-comandorul George CRĂCIUN**, pilot din Forțele Aeriene Române, detașat în cadrul Unității Multinaționale de Transport Strategic.

Locotenent-comandorul George CRĂCIUN, detașat temporar la Baza Aeriană de la Papa, Ungaria, este comandant de echipaj pe aeronava C-17, cu aproximativ 1800 de ore de zbor, în cadrul programului Strategic Airlift Capability:

Vreau să punctez faptul că România a fost prima țară din acest grup care a solicitat o acțiune umanitară în combaterea noului coronavirus, practic a solicitat o misiune umanitară cu două aeronave C-17 pentru a aduce din Coreea de Sud, Seul, inițial 100.000 de echipamente de protecție, echipamente medicale, urmând ca a doua aeronavă să ajungă în aproximativ trei zile.

A fost o misiune complexă, cel puțin din partea The Heavy Airlift Wing toată lumea s-a mobilizat pentru a o duce la îndeplinire, s-au anulat unele misiuni programate, iar aceste zboruri au primit prioritate din partea The Heavy Airlift Wing.

Ca măsuri de protecție pe timpul zborului, toți cei 24 de membri ai echipajului au fost testați înainte de misiune. De asemenea, au fost alături de noi o echipă medicală, care a monitorizat permanent starea de sănătate a celor din aeronavă.

În mod normal, misiunea ar fi trebuit să dureze o săptămână, însă, din cauza circumstanțelor actuale, aceasta a durat trei zile. De asemenea, planificarea acestui tip zbor s-a realizat în 72 de ore, în condițiile în care, de regulă, s-ar fi planificat în aproximativ 45 de zile.

Ce le transmiteți românilor?

Vreau să le transmit tuturor să aibă încredere

în armată. Vom fi întotdeauna alături de ei! Să respecte deciziile autorităților, să stea în case și să fie responsabili în tot ceea ce fac.

V-am văzut în avion, îi ajutați pe colegii dumneavoastră să descarce paletii. Cum ați caracteriza această echipă a dumneavoastră?

Cuvântul-cheie este echipă. Am avut membri în echipaj din toate cele 12 țări din cadrul Unității Multinaționale de Transport Strategic. Normal primim ajutor și de la echipa de sol (dacă a aterizat la un anumit aeroport), dar în acest caz am limitat contactul fizic și a trebuit să ne descurcăm doar noi, piloții și loadmasterii, dar nu este nici o problemă să mai facem și sport și în același timp și ajutăm.

Aveți familia aici în România sau în Ungaria?

Am plecat din curtea Bazei 90 Transport Aerian, am fost pilot la C-130 Hercules înainte, iar în 2017 am primit această oportunitate de a fi detașat în Ungaria. Am plecat împreună cu familia, soția și cei doi copii. Am primit calificarea de comandant de aeronavă pe C-17 în această primăvară, la începutul anului, după aproximativ 1.800 de ore de zbor. Până acum, la baza de la Papa au fost cinci piloți români, din cadrul Forțelor Aeriene, dintre care unul a devenit și instructor de zbor, **locotenent-comandor Cristian DINU**.

Ce urmează pentru dumneavoastră acum?

Să mă întorc în Ungaria. Așteptăm ordine, să vedem dacă vom fi izolați sau nu la domiciliu. Am ceva emoții că trebuie să mă întorc acasă la soție și la copii. Am fost în diverse țări și cu toate măsurile de precauție întotdeauna există un risc dar executăm ordinul și mergem înainte și luptăm. Sunt tânăr și mă bucur că îi pot ajuta pe ceilalți. Pot spune că această misiune umanitară la care am participat este misiunea mea de suflet pentru că am reușit să fac ceva pentru țara mea. Ca român și ca militar, consider că mi-a dat cea mai mare satisfacție. Mă bucur că am putut să ajut. Sper ca autoritățile și cei care luptă în linia întâi împotriva răspândirii COVID-19 să se folosească de toate aceste echipamente și să salveze vieți, astfel să putem reuși să trecem peste această perioadă.

În data de 28 martie a sosit și al doilea transport de echipamente medicale, similar primului.

Sursa: mapn.ro

ZBOR PENTRU COMPATRIOȚI



Laurențiu TUROI

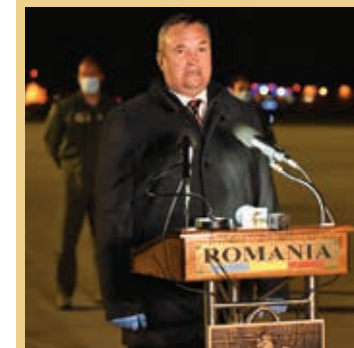
Dacă nu ați recunoscut-o pe Simona MAIEREAN din cauza măștii vă spunem atât: la 24 de ani, prima femeie-pilot de supersonic din România, la 34, copilot pe C-17 Globemaster în cadrul Strategic Aircraft Capability la baza din Ungaria.

În urmă cu 11 ani, toată lumea urmărea îndeaproape o premieră națională: prima femeie pilot care făcea trecerea pe avionul supersonic MiG-21 LanceR. Însă, Simona considera că își făcea doar datoria. „Trebuie să știi ce vrei, să mergi până la capăt. Să-ți asumi toate greutățile, să nu te oprești la primul obstacol. În momentul în care ai un vis, îți evaluezi toate posibilitățile”.

În dimineața zilei de 8 aprilie a sosit cel de-al treilea transport aerian, care a adus în țară aproximativ 100.000 de combinezoane de protecție din Coreea de Sud, cu o aeronavă C-17 Globemaster III, aparținând Capabilității de Transport Aerian Strategic (Strategic Airlift Capability), care operează de pe Baza Aeriană Papa din Ungaria.

Cele trei zboruri au fost solicitate de MAPN, iar folosirea acestei capabilități, care este exploatată în comun de 14 state membre NATO și parteneri, pentru misiuni de urgență în contextul gestionării pandemiei de coronavirus, a fost o premieră în cadrul SAC. Costurile celei de-a treia misiuni de zbor au fost acoperite de Statele Unite ale Americii în sprijinul Guvernului României.

De 40 de ore de zbor a fost nevoie pentru aducerea, cât mai rapid, din Coreea de Sud



A fost o bucurie pentru mine să o reîntâlnesc pe căpitanul Simona Maieresan, care a făcut parte din echipajul care a operat această aeronavă. Mi-aduc aminte, cu mulți ani în urmă, Simona era prima femeie care zbură cu un avion supersonic. Iată, o reîntâlnim făcând parte dintr-un echipaj internațional care a zburat aproape patruzeci de ore, din Ungaria în România, din România până în Seul și înapoi, pentru a aduce materialele atât de necesare efortului pe care țara noastră îl face în combaterea noului coronavirus.

Nicolae Ionel CIUCĂ, ministrul apărării naționale



în România a celor 100.000 de combinezoane de protecție, atât de necesare în această perioadă.

În astfel de momente, când primim misiuni în care trebuie să răspundem rapid, ne mobilizăm toți, fiecare pe pârțica lui, ca să putem să punem lucrurile cap la cap și să le putem face mult mai repede decât în mod normal. A fost unul dintre cele mai lungi zboruri, e adevărat, dar nu cel mai greu. A fost foarte obositor pentru că totul se derulează rapid și, practic, pregătirea la un moment dat o mai faci și din mers.

Reporter: Simona Maieresan, după patruzeci de ore zbor, am înțeles. Patruzeci de ore au fost de la Budapesta la București și Seul, dus-întors?

Simona Maieresan: Da, cu câteva escale și nu în continuu, ca să spun așa. Și două echipaje, pentru că altfel nu ar fi putut doar un echipaj să facă misiunea într-un timp atât de scurt.

De aceea și suntem atât de mulți oameni la bord și, la fel cum au fost și primele misiuni, la fel și de data asta a trebuit ca echipajele să reconfigureze cargo, să paletizeze, ceea ce e un pic neobișnuit, pentru că, de obicei, găsești marfa direct paletizată.

Reporter: A fost o misiune importantă și pentru

voi, ați simțit-o altfel, având în vedere încărcătura și nevoia de aceste materiale?

Simona Maieresan: Da, absolut. Gândiți-vă că înseamnă aprobări diplomatice, înseamnă o coordonare de zbor, oamenii din escadrila logistică de la Papa, de la Heavy Airlift Wing, trebuie să se ocupe, să facă coordonarea pentru cargo, pentru ce trebuie să luăm din locul respectiv. De asemenea, sunt oamenii de la escadrila de comandă și control care trebuie să planifice misiunea de acolo și tot așa. Și abia după vine misiunea de zbor.

Reporter: În acești doi ani de zile poate fi considerat cel mai bun, cel mai greu zbor de până acum?

Simona Maieresan: N-aș putea să spun că a fost cel mai greu. A fost încărcătură cu importanță, dar nu pot să spun că a fost unul dintre cele mai grele, mai ales că acum spațiul aerian e aproape liber.

Acestea au fost cuvintele locotenent-comandorului Simona Maieresan, unul din piloții care în data de 8 aprilie la ora 3⁰⁰ dimineața ateriza pe aeroportul din Otopeni cu 45 de tone de echipament de protecție ce urma să fie folosit în lupta contra COVID-19.

Sursa: mapn.ro



Adrian SULTĂNOIU

UN NOU PROIECT MILITAR PREGĂTIT PENTRU OMOLOGARE

Primul lot de 15 izolette de concepție și producție românească a fost recepționat vineri, 27 martie, la sediul operatorului economic S.C. STIMPEX S.A., în prezența primului ministru al României, **Ludovic ORBAN**, ministrului apărării naționale, **Nicolae-Ionel CIUCĂ** și a ministrului economiei, energiei și mediului de afaceri, **Virgil-Daniel POPESCU**.

Dispozitivele medicale recepționate de Departamentul pentru armamente și Direcția medicală a MAPN sunt produse în serie după un proiect de cercetare militară – „Sistem de evacuare a personalului contaminat cu agenți biologici – BIOEVAC”, dezvoltat de cercetătorii științifici militari specializați în proiecte în domeniul CBRN (amenințări de tip chimic, biologic, radiologic și nuclear). Prima comandă a MAPN se ridică la un număr de aproximativ 100 de izolette, care vor fi distribuite, prin Direcția medicală, sistemului medical național. Producția de izolette va continua și după onorarea primei comenzi, pentru a răspunde cerinței în creștere pentru aceste dispozitive medicale.

Cercetătorii științifici din cadrul Centrului de Cercetare Științifică pentru Apărare CBRN și Ecologie au prezentat oficialilor din Guvernul României, la sediul instituției militare de cercetare, prototipul unui alt proiect dezvoltat recent pentru susținerea eforturilor de combatere a pandemiei cu COVID-19: „Modul pentru izolarea personalului contaminat cu agenți biologici



- BIOEVAC”, destinat izolării în condiții de siguranță a pacienților, inclusiv a celor infectați cu virusul SARS-CoV-2, care produce boala COVID-19.

Produsul va trece, în perioada imediat următoare, printr-un program accelerat de testare-evaluare pentru verificarea caracteristicilor de performanță, în vederea omologării și producției în serie.

Sistemul de evacuare a personalului contaminat cu agenți biologici – BIOEVAC asigură izolarea temporară și transportul în siguranță al personalului suspect sau confirmat a fi contaminat cu agenți biologici, inclusiv SARS-CoV-2, și este dotat cu un sistem de filtro-ventilație cu presiune negativă. Produsul, dezvoltat de cercetătorii militari împreună cu medicii militari, îndeplinește standardele de securitate pentru prevenirea riscurilor de contaminare în zona de izolare și pe traseul de transport al persoanei infectate.



Modulul pentru izolarea personalului contaminat cu agenți biologici – BIOSAFE, dezvoltat de aceleași structuri de cercetare ale MAPN, constă într-o unitate de izolare mobilă destinată izolării imediate și eficiente a persoanelor suspecte sau contaminate cu agenți biologici înalt patogeni, pentru desfășurarea în condiții de siguranță a tratamentului medical. Echiparea produsului cu o unitate de filtro-ventilație cu presiune negativă asigură securitatea din punct de vedere al riscului de contaminare în zona de izolare.

La dezvoltarea acestor proiecte au contribuit Centrul de Cercetare Științifică pentru Apărare CBRN și Ecologie din cadrul Agenției de Cercetare pentru Tehnică și Tehnologii Militare (ACTTM), structură aflată în subordinea Departamentului pentru armamente, și Centrul de Cercetări Științifice Medico-Militare, structură aflată în subordinea Direcției Medicale a MAPN.

Sursa: mapn.ro

DIN DRĂGOSTE PENTRU SEMENI



Ce poate fi mai onorabil decât să-ți ajuți semenii și țara?

Pilotul **Andrei Tiberiu RADU**, originar din Ploiești, absolvent al Academiei Forțelor Aeriene din Brașov, din anul 2016, pilot pe avionul-școală IAK-52 la Baza Aeriană Boboc nu a putut sta deoparte și a sprijinit cu eforturi proprii la prevenirea și limitarea răspândirii coronavirusului.

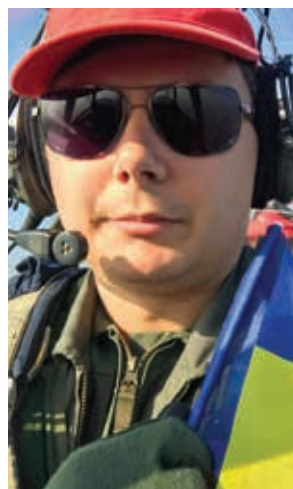
Astfel, inspirat de situația prin care am trecut toți în această perioadă, dar mai ales de jobul mamei sale - cadru medical la Spitalul de Urgență Ploiești - Andrei a profitat de zilele sale libere, și a confecționat pro-bono

viziore. A făcut-o din empatie cu cei din linia întâi, din respect pentru toți aceia care luptă cu acest virus, și cu speranța că totul se va termina cu bine.

Cu ajutorul unei imprimante 3D, dar mai ales cu ajutorul soției, acesta a confecționat în medie 10 viziore zilnic. Primele au plecat spre Spitalul de Urgență din Ploiești, apoi va sprijini Crucea Roșie.

Andrei, îți mulțumim! Suntem mândri de tine, și sperăm să inspiri cât mai mulți români prin exemplul tău! Merită feliitate și promovate astfel de acțiuni!

Sursa: BAIIPA, Boboc



MISIUNE A FORTELOR AERIENE ROMÂNE DE TRANSPORT PERSOANE ȘI ECHIPAMENT MEDICAL DIN ITALIA



Adrian SULTĂNOIU

O aeronavă C-27J Spartan a Forțelor Aeriene Române a efectuat în data de 25 aprilie, un zbor pe ruta București – Milano și retur pentru aducerea în țară a echipei formată din 15 medici și asistenți medicali români, însoțită de un ofițer de legătură al IGSU, precum și a unor echipamente medicale donate de Statul Vatican, prin bunăvoința Sfântului Părinte Papa Francisc, autorităților locale din orașul Suceava.

Personalul medical din România, selecționat pe bază de voluntariat, a acționat la Milano, timp de 14 zile, sub egida Mecanismului de protecție civilă al Uniunii Europene, în sprijinul sistemului medical italian, în contextul măsurilor de combatere a epidemiei de COVID-19.

Echipamentul medical donat de către Papa Francisc orașului Suceava constă în cinci ventilatoare pulmonare, 200 de combinezoane de protecție, 5.000 de măști sanitare, 900 de măști tip FFP2 și 400 de ochelari de protecție.

Sursa: www.mapn.ro



FLORI PENTRU EROII ÎN ALB!



În zilele de 18 și 19 iunie a.c., aeronave din Baza 95 Aeriană „Erou căpitan aviator Alexandru Șerbănescu” au survolat cerul orașelor Suceava și Focșani.

În semn de recunoștință pentru eroii în halate albe care s-au aflat în linia întâi în lupta contra COVID-19 și pentru toată munca depusă de aceștia în ultimele luni, colegii noștri au lansat flori deasupra Spitalului Județean de Urgență „Sfântul Ioan cel Nou” și Spitalului Județean de Urgență „Sf. Pantelimon”.

Este cu siguranță o perioadă dificilă pentru toți, important este să rămânem uniți și să ne susținem unii pe alții. Asta a reprezentat și acest gest al colegilor noștri din Bacău, care la începutul lunii iunie au sărbătorit 100 de ani de existență.



Baza 95 Aeriană are în dotare avioane IAR-99 Șoim și elicoptere IAR-330 PUMA și are ca principală misiune apărarea spațiului aerian național în zona de responsabilitate. De asemenea, oferă sprijin aerian celorlalte categorii de forțe ale Armatei României, contribuie la constituirea pachetelor de forțe dislocabile, asigură instrucția avansată în zbor a piloților și sprijină autoritățile publice centrale și locale în situații de urgență.

De-a lungul timpului, Baza 95 Aeriană a participat cu succes la numeroase exerciții și misiuni naționale și internaționale și este reprezentată cu succes de militari în teatrele de operații din Afganistan, Mali, Bosnia și Herțegovina și Republica Democrată Congo.

Sursa: mapn.ro

Distribuția materialelor și dezinfectanților organizată de SMFA cu ajutorul Bazei 90 Transport Aerian la unitățile subordonate

Locotenent medic Loredana LUNGU

FORȚELE AERIENE ÎN LUPTA CU SARS-COV-2



COVID-19 este o boală infecțioasă cauzată de un coronavirus (SARS-CoV-2), fiind definit ca un sindrom respirator sever acut caracterizat prin creșterea temperaturii, apariția tusei, oboseală, dificultate în respirație și pierderea gustului și mirosului.

Un prim pas în prevenția și combaterea COVID-19 a fost stabilirea de protocoale, achiziția de materiale de protecție și dezinfectanți.

Acest prim pas a fost o provocare, atât din punct de vedere științific (fiind o boală nouă, nu existau dovezi clare despre modul de transmitere și deci nici protocoale sau reguli pentru limitarea contagiozității), cât și la nivel logistic, ținând cont că la începutul stării de urgență toată lumea, și când spun toată lumea, mă refer la nivel mondial, căuta să achiziționeze tot ce considera necesar pentru o protecție optimă. Nemaifiind în această postură până acum,



am început să cercetăm, ce înseamnă o protecție optimă. De ce avem nevoie pentru a ne feri de SARS-CoV-2? Măști, mănuși... oare ne mai trebuie ceva? Acestea le folosim în mod obișnuit, dar cercetând am descoperit nevoia de achiziție a mii de litri de dezinfectanți, combinezoane, ochelari de protecție. Și de aici au început intense procese de achiziție, sute de minute consumate la telefon, de o întreagă armată de oameni implicați în tot ce înseamnă stabilirea necesarului.

Un pas înainte pentru prevenție a fost proiectarea și confecționarea unei izolete de transport de către Centrul de Cercetare Științifică pentru Apărare CBRN și Ecologie din cadrul Agenției de Cercetare pentru Tehnică și Tehnologie Militară (ACTTM).

Cercetătorii științifici au realizat într-un timp record acest sistem care poate transporta în siguranță oamenii posibil contaminați sau deja contaminați cu diverși agenți biologici înalt contagioși, inclusiv SARS-CoV-2. Securitatea acestui produs este



conferită de un sistem de filtro-ventilație cu presiune negativă.

„Sistemul de transport al personalului contaminat cu agenți biologici” a fost testat pentru transportul cazurilor cu aeronavele militare, inițial doar în zboruri de instrucție, apoi au fost utilizate în misiuni reale.

Astfel, în data de 23 aprilie 2020, o aeronavă C-27J Spartan a transportat de la Pristina, doi pacienți confirmați pozitiv cu SARS-CoV-2 aflați în teatrul de operații Kosovo, pe ruta Pristina-Otopeni, folosind pentru prima dată și certificând astfel utilizarea în misiuni reale a izoletelor de transport. Mai departe acești pacienți au fost transportați și predați personalului medical militar de la Spitalul ROL2 pentru îngrijiri medicale de specialitate.

Un total de șapte pacienți au fost transportați în condiții de siguranță, atât pentru ei, cât și pentru echipajele aeronavelor sau ambulanțelor Forțelor Aeriene Române din diverse teatre de operații sau orașe din țară spre ROL2.

„Misiunea serviciului medical din Forțele Aeriene în această perioadă a fost aceea de prevenire a infectării cu SARS-CoV-2 și de transport aerian a personalului militar și civil, din țară și străinătate, atât prin misiuni medicale – pasagerii sufereau de COVID-19, cât și misiuni de transport a unor pasageri suspecți de infecție. Dacă privesc înapoi nu pot decât să văd angajamentul și dăruirea completă a întregului personal medical din Forțele Aeriene, fie că a fost sunat la miezul nopții și trimis să execute misiuni de triaj în punctele de trecere a frontierei, fie că a fost parte a echipajelor medicale care au transportat pacienți cu grad înalt de contagiozitate, fie că a participat la procesul de achiziție și distribuție a materialelor atât de necesare, fiecare a făcut diferența prin efortul depus și împreună am ajuns în momentul actual. Perioada de când am onora să ocup funcția de medic șef al Forțelor Aeriene nu a fost lipsită de provocări în planul profesional iar viitorul nu îl pot vedea decât ca un șir de bătălii în care diferența între succes și eșec nu o vor putea face decât oamenii. În primele zile au fost 48 de ore critice din punct de vedere al stocurilor de materiale de protecție, și în acest caz oamenii au fost cei care au respectat, au asumat și au continuat. Sunt sigur că lupta cu provocările aduse de bolile înalt contagioase va continua, dar în același timp sunt sigur că experiența prin care am trecut și continuăm să trecem și în aceste clipe ne-a făcut să redescoperim omul din noi și oamenii de lângă noi.

Show must go on!!!”

Colonel medic Leonard LUPU

Preluarea unui pacient diagnosticat pozitiv cu SARS-CoV-2 de la Suceava de către personalul medical de la Baza 90 Transport Aerian



Pregătirea izoletelor pentru transportul pacienților diagnosticați cu SARS-CoV-2 din TO Balcani de către personalul medical de la Baza 90 Transport Aerian



O altă piatră de încercare care a testat atât ingeniozitatea, cât și cunoștințele specialiștilor militari a fost organizarea punctului de dezechipare și decontaminare CBRN de pe Baza 90 Transport Aerian, folosit de echipajele, dar și aeronavele militare, după efectuarea unor misiuni (mai ales în cazul celor cu pacienți diagnosticați pozitiv). Astfel au fost organizate circuite, stabilite proceduri, dar mai ales proiectate și construite echipamente strict necesare: de la vizierele de protecție individuale, la dușuri automate cu soluții dezinfectante.

Suntem conștienți că lupta încă nu s-a terminat, suntem vigilenți și în același timp încrezători că împreună, acționând cu responsabilitate, vom câștiga în final războiul.



„Pe perioada stării de urgență din cauza pandemiei de COVID-19 cu SARS-CoV-2, Baza 90 Transport Aerian a efectuat misiuni umanitare/MEDEVAC de transport aerian și terestru a suspecților și pacienților SARS-CoV-2 din teatrele de operații și de pe teritoriul național. Aceste misiuni au constat în preluarea, transportul aerian și terestru, acordarea de îngrijiri medicale specifice, decontaminarea după misiune a personalului, a echipamentelor medicale, a aeronavelor și ambulanțelor”.

Locotenent-colonel medic Dragoș TUDOSE

„Pentru mulți oameni lupta cu virusul a însemnat o izolare apăsătoare, cu neliniști, griji, cu ore lungi de nesomn și anxietate. Pentru noi, la baza logistică, nu a fost cazul. Încă din primele zile a fost un efort epuizant pentru asigurarea resurselor, penuria nemaiîntâlnită de materiale de protecție și dezinfectanți necesare luptei cu COVID-19 punând la grea încercare sistemul logistic. Complexitatea situației, un adversar puțin cunoscut, grija de a proteja, atât personalul unității, cât și familiile care așteaptă acasă, mii de pagini de citit despre virus, alte mii de pagini pentru a demonta știrile false și manipulările care au parazitat social media, zeci de ore de educație sanitară «om la om», lipsa cronică de somn, toate eforturile depuse pentru a împiedica răspândirea acestui virus fac ca aceste luni să fie unice. Luna ianuarie pare acum dintr-o altă eră, în care lupta chinezilor cu virusul era departe, era «acolo la ei». Luna februarie ne-a trezit la realitate după ce i-a lovit pe «ai noștri» din Italia și abia atunci am realizat că nu are cum să ne ierte pe noi. Iar din martie am plonjat în caruselul pandemiei, am clipt o dată scurt și iată-ne în iunie cu mai mult de o mie



de victime. Logica desfășurării unei pandemii ne arată că trebuie să fim pregătiți pentru cel puțin 2-3 ani de luptă cu virusul, așa că «relaxarea» de acum este orice altceva decât relaxare. A trecut perioada de izolare severă, acum trebuie să revenim treptat la ceea ce va deveni ușor, ușor, noua lume. După ce ne-am adăpostit de furtună, acum trebuie să ieșim cu grijă în ploaie să continuăm să ne facem treaba în continuare. COVID-19 este pe o pantă descendentă acum, așa că avem răgazul să ne asigurăm că nu ne ia prin surprindere peste câteva luni și că vom putea să reacționăm și mai repede și mai bine la noile provocări”.

Colonel dr. Daniel PINTILIE



LINIA ÎNTÂI LA ÎNĂLȚIME, LA PROPRIU ȘI LA FIGURAT, ÎN SPRINUL ROMÂNILOR

Plutonier adjutant principal Lucian IRIMIA

Adrian SULTĂNOIU

Militarii Bazei 90 Transport Aerian „Comandor aviator Gheorghe Bănciulescu” de la Otopeni sunt implicați direct în lupta cu temutul virus SARS-CoV-2. De la începutul crizei, ei au efectuat o multitudine de zboruri internaționale și naționale pentru a ajuta românii aflați în nevoie.

Comandantul Bazei 90 Transport Aerian, general de flotilă aeriană Cezar STĂNCIU-LESCU, spunea recent că militarii marii unități de aviație pe care o comandă sunt oricând gata să-și ajute semenii în caz de criză. Pe toată durata stării de urgență, militarii Bazei 90 Transport Aerian au

demonstrat că ceea ce se spune despre ei nu sunt simple vorbe, ci fapte. Indiferent că a fost noapte sau zi, condiții bune de zbor sau grele, avioanele C-130 Hercules și C-27J Spartan au îndeplinit misiunile primite.

În fiecare dimineață când soseau la serviciu nu știau spre ce destinație se vor îndrepta. Putea fi Turcia, Germania, Italia, Spania. Erau mereu cu bagajul făcut și cu ochii pe hartă. Și asta pentru a-și ajuta conaționalii. Un efort imens al tuturor celor angrenați, de la soldat la general de flotilă aeriană, de la santinela din postul de pază la pilot sau controlor de trafic aerian, de la

mecanicul de bord la inginerul militar. Dacă, pe aeroportul Otopeni, activitatea de zbor s-a redus drastic, multe avioane civile au rămas la sol, de pe aerodromul militar aeronavele militare au zburat intens. Au transportat echipamente medicale, materiale, dar și români aflați la nevoie, inclusiv suspecți și bolnavi infectați cu temutul coronavirus.

I-ați văzut pe militarii Bazei 90 Transport Aerian în transmisiunile televiziunilor cum acționau rapid, ca o echipă sudată atât la pregătirea pentru zbor a aeronavelor, cât și la sosirea acestora. I-ați privit cum erau

echipați atunci când riscul era mare. Ei și l-au asumat și au executat misiunile cu succes. Am vrut să aflăm câteva impresii despre ei, necunoscuții care au ajutat cu mijloacele lor angrenajul ce lupta cu peridul virus.

Iată câțiva din aceia care au făcut tot posibilul să-i ajute pe românii aflați la nevoie. Locotenent inginer Mirela DECĂ este șef formațiune control mentenanță la Escadrila 902 Aviație Transport Operativ și Aerofotogrammetrie ce are în dotare și avioanele C-27J Spartan. Pregătirea aeronavei din punct de vedere tehnic pentru

misiuni tip COVID-19 necesită aceleași tipuri de lucrări la fel ca un zbor normal. În schimb, toți din echipa tehnică de la sol știu foarte bine că acele zboruri sunt altceva, iar încărcătura emoțională este mare. Chiar dacă nu se văd la televizor sau în fotografii, ei, furnicile albastre, inginerii și maiștrii militari se simt solidari și încrezători că, prin ceea ce fac, pot ajuta autoritățile în lupta cu această situație fără precedent în care ne aflăm cu toții. La cazurile deosebite de transport persoane suspecte sau chiar bolnave, la pregătirea izolei s-a colaborat cu personal din cadrul IGSU și de la

Departamentul pentru Situații de Urgență. Cooperarea cu aceștia este foarte bună, deoarece fiecare își cunoaște meseria, se acționează în consecință, iar spiritul de echipă îi ajută pe toți să ducă la bun sfârșit misiunile.

„Munca echipei tehnice de la C-27J Spartan este esențială, deoarece contribuie la izolarea pacienților, transportul acestora și a materialelor necesare luptei contra virusului ucigaș și la evitarea răspândirii pandemiei. Cel mai important lucru este ca fiecare să conștientizeze situația excepțională în care ne aflăm și să devenim



mai responsabili pentru noi și cei din jur", susține locotenentul inginer Mirela Decă.

Maistrul militar clasa a III-a Maștei ȚEBREAN este specialist cu centrul și mecanic de bord la avionul C-27J Spartan. Are la activ 4.100 de ore de zbor pe avionul AN-26 și pe cel mai sus menționat. Pe acesta din urmă zboară din 2009. A participat la numeroase cursuri de specializare și pregătire. A executat misiuni aeromedicale și umanitare cu supraviețuitorii accidentului din Muntenegru, răniții de la Colectiv, evacuare necombatanți din Libia și Algeria, misiuni de transport în/din teatrele de operații unde acționează militarii români.

Pentru maistrul militar Țebrean pregătirea avionului pentru transportul izolei implică mai multă atenție. Aceasta nu este în completul aeronavei Spartan, dar cu ajutorul colegilor din echipa tehnică și camarazilor de la IGSU s-a făcut tot posibilul astfel încât să respecte toate procedurile cu maximă atenție. Izolele au fost pregătite de la sol, iar mecanicii de bord le-au încărcat și asigurat.

„Având în vedere misiunile executate anterior, împreună cu personalul medical, atât militar, cât și de la IGSU, noi îi considerăm deja parte a echipajului. Cooperarea este excelentă. Pasagerii s-au conformat regulilor și indicațiilor noastre și ale echipei medicale. În afară de protecția oferită de izolele cu presiunea negativă la interior pentru transportul



persoanelor, noi am fost echipați cu combinezoane, mănuși, ochelari și măști de protecție”, a declarat maistrul militar clasa a III-a Maștei Țebrean.

Locotenent-comandorul Daniel MOTOROIU este pilot și comandant de echipaj. Are 1.600 de ore de zbor, majoritatea pe avionul C-27J Spartan. A participat la cursuri de formare atât în țară, cât și în străinătate, printre care cel de zbor în mediul tactic. A participat la multiple misiuni umanitare, cea mai cunoscută fiind cu răniții de la Colectiv, de transport în/din teatrele de operații, de stingere a incendiilor.

„Aceste misiuni sunt speciale, datorită implicațiilor pe care le au, dar am fost mereu pregătiți să ne ajutăm semenii în suferință. Misiunile sunt coordonate între MAPN, MAI, IGSU și MAE, și sunt dificil de executat din cauza complexității și a echipamentului necesar executării lor. Cu oamenii pe care i-am adus, personal nu am discutat, am încercat să interacționez cât mai puțin, ca o măsură suplimentară de protecție. Nu pot spune că am făcut





antrenamente speciale, dar, prin modul în care ne pregătim atât la sol, cât și în zbor, am făcut față cu brio provocărilor apărute", a spus locotenent-comandorul Daniel Motoroiu.

Piloții se pregătesc pentru aceste misiuni ca pentru oricare alt zbor. Ei verifică aeroportul de destinație, să nu fie închis, proceduri de apropiere și aterizare, de rulaj, de parcare, apoi caută rute pentru a ajunge la destinație, verifică NOTAM's (Notice to Airmen) și când au toate aprobările necesare de la eșalonul superior, execută misiunea. Timpul de decolare variază în funcție de destinație, complexitatea planificării misiunii și obținerea aprobărilor necesare. În medie, două ore sunt necesare pentru a pregăti o activitate de acest tip.

În uriașul angrenaj al aviației militare, fiecare piesă este importantă și are rolul său. În toate aceste clipe, aviatorii au beneficiat și de suportul familiei. Acesta este important pentru a reuși să se implice 100% în executarea misiunilor. De asemenea, au fost echipați în combinezoane, asigurându-le o protecție suplimentară. Au tratat cu mare seriozitate echiparea, decontaminarea și dezechiparea de echipamentul de protecție.



„Echipamentul este destul de incomod în fazele zborului, ochelarii obturează o parte din câmpul vizual, necesitând o mai mare atenție, masca îngreunează comunicațiile radio și este dificil să introduci datele în computerele de bord echipat cu mănuși. Imposibilitatea hidratării mai este o problemă, dar ne-am descurcat, nu-i așa?”

Echipa este foarte importantă în mediul în care ne desfășurăm activitatea. De fapt, de cele mai multe ori, suntem o familie, știind mereu că te poți baza oricând pe cel de lângă tine. Această situație este una excepțională. Suntem militari și lucrăm 24 de ore din 24, șapte zile din șapte și facem parte din una dintre unitățile cu cel mai complex spectru de misiuni”, a spus locotenent-comandorul Daniel MOTOROIU.

Da, așa este, mereu la înălțime!

„Un zbor durează undeva la aproximativ trei ore, dar de fapt stăm echipați complet undeva la peste cinci ore, neavând posibilitatea pentru hidratare sau alte nevoi. E adevărat, este foarte dificil, dar încercăm să ne facem datoria cât putem de bine în astfel de condiții”.

Maistrul militar clasa a III-a Maftei ȚEBREA



ÎNVĂȚĂMÂNTUL lICEAL MILITAR ÎN VREME DE PANDEMIE



Ioana POPA

Învățământul tradițional, cu elevii și dascălii în sălile de clasă, a fost afectat în ultimele luni de epidemia de coronavirus. Instituțiile de învățământ au fost obligate să găsească rapid soluții pentru ca procesul didactic să continue. Școala s-a mutat în mediul online, pe platforme educaționale care să ofere elevilor și profesorilor posibilitatea de a comunica, de a interacționa, de a studia și preda în continuare. Având în vedere situația existentă, Colegiul Național Militar „Mihai Viteazul” din Alba Iulia s-a adaptat în ceea ce privește predarea online, comunicarea și interacțiunea între elevi și dascăli.

La nivelul instituției funcționează de ceva timp platforma online e-learning ILIAS, dezvoltată de specialiștii din cadrul Universității Naționale de Apărare „Carol I”, Departamentul pentru Învățământ Distribuit Avansat la Distanță (DIDAD). Pe această platformă online, dar și pe alte platforme, elevii militari primesc sarcini didactice. Profesorii postează lecții și teme aferente acestora, existând și posibilitatea testării online a elevilor dar și de a interacționa video în timp real cu aceștia. De asemenea, profesorii de educație fizică și sportivă au pregătit seturi de exerciții pe care elevii le pot face acasă și le-au transmis acestora și frecvența cu care aceste exerciții trebuie executate.

Această platformă online a fost mediul propice de desfășurare a unui exercițiu de testare pentru examenul de Bacalaureat. Astfel, în perioada 25 – 27 martie, elevii militari din clasele a XII-a au susținut o testare online care s-a desfășurat la nivelul județului Alba, decizia fiind luată de către Inspectoratul Școlar Județean Alba în urma discuțiilor purtate cu reprezentanții elevilor și cu profesorii din județ. Între 25 și 27 martie, elevii militari au fost testați la limba și literatura română și matematică, iar subiectele au fost transmise de către Inspectoratul Școlar Județean Alba și distribuite pe platforma online a colegiului militar de unde au fost descărcate de către elevi. Aceștia au avut la dispoziție trei ore pentru a rezolva subiectele și a încărca rezolvările pe platforma online. Elevii militari au dorit să își evalueze nivelul de pregătire și la disciplinele pentru care pot opta la proba la alegere a profilului și specializării în cadrul examenului de bacalaureat și au decis să susțină încă o testare online. Astfel, la nivelul colegiului

militar au fost pregătite subiecte la chimie, fizică, biologie și informatică. Testarea online pentru proba la alegere a avut loc în cursul zilei de 27 martie, doar la nivelul colegiului militar, fiind organizată independent de exercițiul de testare online pentru examenul național de bacalaureat, derulat la nivelul județului Alba de către Inspectoratul Școlar Județean. Rezultatele obținute în urma acestor testări online au fost discutate și analizate individual cu elevii.

După câteva săptămâni de studiu online am avut și un feedback, atât din partea liceenilor, cât și a dascălilor, privind modul în care învățământul tradițional, din sala de clasă, a trecut în mediul online.

Elevul caporal Iulian FLOREA, din clasa a XI-a, ne-a împărtășit câteva gânduri după mai multe săptămâni în care procesul educațional tradițional a fost suspendat. Asemenea colegilor lui, Iulian a fost angrenat în studiul online dar și-a găsit timp și pentru activități recreative. Aflăm din rândurile următoare cum și-a continuat studiul și pregătirea acasă, ce regretă cel mai mult dar și cât de încrezător este că totul va fi bine!

„Programul nostru începea tot de dimineață cum de altfel eram obișnuiți, iar grație tehnologiei actuale, de care din fericire cu toții dispunem, profesorii împreună cu noi ne-am putut continua cursurile însușindu-ne materia școlară prin intermediul diverselor platforme de comunicare și învățare. Toți elevii și profesorii de la toate colegiile naționale militare din țară dispun de o platformă proprie, creată de cei de la Universitatea Națională de Apărare din București, platformă numită ILIAS, unde dascălii pot încărca materiale și lecții pentru elevi, putând chiar și comunica pe acestea.

Este cu adevărat un efort comun depus de noi toți, încercând în fiecare zi ce trece să conlucrăm cu toți cât mai bine și mai eficient. Ne-am umplut timpul cum știm noi mai bine. Am făcut cât mai multe exerciții fizice în casă, sportul fiind una dintre prioritățile noastre ca elevi militari, am urmărit documentare, filme, am citit și am discutat diferite cărți. Am făcut pe cât posibil aceleași activități recreative pe care le desfășuram și în liceu, menținându-ne active corpul și mintea.

Noi, elevii militari, suntem înzestrați cu o motivație intrinsecă deosebită de care chiar suntem mândri și cu siguranță în această perioadă am combătut plictiseala și tendința de leneveală care bineînțeles există în rândul adolescenților și mai ales în perioada aceasta.

Cu toții am depus un efort major și ne cunoaștem bine scopul actual, acela de a învăța și de a ne menține activi în mod constant. Un singur lucru a lipsit cel mai mult: colegii. Mi-a fost dor de atmosfera din liceu și de angrenarea în toate activitățile pe care le desfășuram înainte de carantină. Mi-a fost dor de profesori, de cadre militare, de clase, de dormitoare, de platou, de absolut tot ceea ce înseamnă liceul militar!

Rămânem în continuare încrezători că va fi bine!”

Aceeași platformă online a găzduit și ședința unui consiliu profesoral în cadrul căruia conducerea colegiului și profesorii au discutat măsuri legislative legate de învățământul online dar și despre implicarea elevilor și a părinților în



Experiențele trăite într-un colegiu militar își lasă puternic amprenta asupra personalității tinerilor noștri. Mesajul absolventei **Oana VENȚEL** plutonul V, compania a IV-a, demonstrează încă o dată cât de puternice sunt legăturile care se creează între elevii militari și între aceștia și dascălii lor sau cadrele militare.

„În ultimele zile am primit de nenumărate ori întrebarea cum mi se pare ideea de învățământ online. Ei bine, pentru noi elevii militari e relativ dificil faptul că nu suntem fizic împreună. Momentul acesta nu e unul tocmai fericit. Încă de la începutul clasei a IX-a visam să strigăm în fața colegilor mai mici, a tuturor celor adunați, «Absolvent!». Din păcate despărțirea de colegi și profesori a fost relativ prematură. În ziua în care am fost anunțați că aveam să plecăm acasă, am privit toată situația ca pe un weekend prelungit. Eram siguri că totul va reveni la normal curând, dovadă stând și faptul că ne-am lăsat obiectele personale în dulapuri. Eram optimiști că ne vom întoarce în locul care ne-a fost casă timp de aproape patru ani, că vom trăi emoția schimbului de clase cu cei mai mici, că ne vom distra la balul absolvenților și că va fi un an memorabil. Este memorabil însă nu așa cum ne-am planificat noi.

Acum, în calitate de absolvenți ai promoției 2016–2020 privim înapoi cu tristețe, însă suntem conștienți că examenele ce vor urma sunt cele mai importante. De aceea ne pregătim cu seriozitate fiind necondiționat susținuți de profesorii care ne-au transformat timiditatea în curaj și au contribuit activ la formarea noastră ca oameni pe parcursul celor patru ani de liceu. Îți să mulțumesc în numele întregii promoții!

Vivat Colegiul Național Militar „Mihai Viteazul”!

procesul didactic online. Aceștia din urmă păstrează permanent legătura cu profesorii diriginți cărora le comunică îndeplinirea de către elevi a sarcinilor didactice primite dar și informații despre starea de sănătate a elevilor.

Anca DAN, diriginte clasa a IX-a: „Părinții, în general, apreciază predarea online și activitatea pe platformă însă pun în discuție timpul petrecut în fața calculatorului sau a telefonului pentru preluarea lecțiilor și rezolvarea sarcinilor. Părinții consideră că această predare online îi lipsește pe elevi de toate explicațiile profesorilor dar și de interacțiunea cu aceștia sub forma întrebărilor. Aceași părinți apreciază eforturile tuturor profesorilor de a păstra pe elevi în conexiune cu școala și învățătura.”

Simona MUREȘAN – diriginte clasa a IX-a: „Toți elevii clasei au accesat zilnic platforma ILIAS pentru a-și lua lecțiile și pentru a rezolva sarcinile didactice. Munca lor de acasă a fost atent monitorizată de către părinți. Din discuțiile cu părinții a reieșit că în această perioadă, modul în care colegiul nostru desfășoară activitatea didactică este unul benefic, agreeat de elevi și părinți. Mai mult decât atât, întâlnirile online cu elevii și profesorii pe diferite platforme conferă mai multă încredere elevilor în rezolvarea sarcinilor didactice. Părinții apreciază eforturile cadrelor didactice în a continua activitatea de învățare în condiții bune și foarte bune, în ciuda acestei situații speciale în care ne găsim cu toții”.

Lucia LUPU – diriginte clasa a XI-a: „Comunicarea cu elevii clasei și cu părinții acestora este foarte strânsă. Conform orarului, toți elevii intră zilnic pe platformele folosite de profesori pentru a desfășura lecții online. Părinții m-au asigurat că monitorizează activitatea copiilor, prin urmare fiecare elev al clasei îndeplinește sarcinile didactice trasate de profesori, învățarea desfășurându-se conform indicațiilor și programului stabilit”.

Lucian IRIMIE – diriginte clasa a XII-a: „Majoritatea elevilor accesează platforma ILIAS conform orarului și chiar și în afara acestuia, pentru rezolvarea temelor, ponderea disciplinelor vizitate fiind cele pentru examen. În cadrul orei de dirigenție am prezentat elevilor documentul prin care sunt indicate modalitățile de încheiere a situațiilor școlare. De asemenea, le-am precizat că modalitatea de admitere în academii nu a fost stabilită, deci să se concentreze pe pregătirea examenelor. Din comunicările pe care le am cu părinții am fost



informați că elevii se pregăteau în condiții de izolare la domiciliu pentru examenele de bacalaureat și admitere”.

În urma discuțiilor purtate cu elevii, părinții acestora și profesorii după mai bine de două luni de predare online, putem emite concluzii. Tehnologia îi ajută pe elevi să aibă acces la cele mai bune informații, le dezvoltă creativitatea și gândirea critică, pot revizui lecțiile de câte ori au nevoie pentru a-și fixa cunoștințele, iar acum, în această perioadă de pandemie studiul online reprezintă și o măsură de siguranță. Cu toate aceste avantaje, nimic nu poate înlocui relațiile care se creează între dascăli și elevi în timpul predării în sălile de clasă.

Elevii din clasele a XII-a de la Colegiul Național Militar „Mihai Viteazul” din Alba Iulia au revenit la începutul lunii iunie în colegiu pentru a participa la activități de pregătire și consiliere în vederea susținerii examenului de Bacalaureat.

În acest sens, la nivelul colegiului militar au fost luate măsuri pentru ca sănătatea și siguranța elevilor să nu aibă de suferit.

Pregătirile pentru examenul național de Bacalaureat s-au desfășurat cu respectarea măsurilor de distanțare socială și a regulilor stricte de protecție sanitară.

Elevii au avut zilnic un program special de pregătire la materiile la care vor susține examen, parcurgând împreună cu profesorii temele din programa de bacalaureat, cu accent pe rezolvarea modelelor de subiecte. Ei au avut la dispoziție și ore speciale pentru studiul individual, în timpul cărora au aprofundat noțiunile discutate la clasă.

Conform profilului real al colegiului militar, elevii claselor a XII-a au susținut teste scrise la limba și literatură română și matematică (proba obligatorie a profilului), precum și la disciplinele chimie, fizică, biologie sau informatică (probă la alegere în funcție de profil și specializare).

Absolvenții PROMOȚIEI 2020 AU PRIMIT GRADELE ONORIFICE

Pe umerii elevilor din clasa a XII-a de la Colegiul Național Militar „Mihai Viteazul” din Alba Iulia strălucesc gradele auri de „ABSOLVENT”.

În ultimele luni le-au fost răpite, din cauza pandemiei de COVID-19, momentele emoționante pe care fiecare absolvent din colegiul militar le trăia la finalul celor patru ani de studiu.

Într-o zi răcoroasă de iunie, după o ploaie scurtă de vară, una dintre dorințele le-a fost împlinită. În cadrul unei activități, elevii au primit cu emoție cele mai așteptate grade din timpul colegiului militar. **Sublocotenentul Flavius BRICIU**, comandantul Companiei a IV-a elevi, le-a înmănat acestora gradele pe care era inscripționat cuvântul „ABSOLVENT”. Cel care le-a fost mentor mai mult de un an, le-a transmis că aceste grade onorifice reprezintă rodul muncii depuse de ei pe parcursul celor patru ani de liceu și dovada absolvirii unei prestigioase instituții de învățământ militar liceal.

Continuând tradiția colegiului militar, elevii Promoției 2020 „General Ioan Emanoil Florescu” au purtat cu mândrie și demnitate aceste grade onorifice de absolvent, până la finalul examenului de Bacalaureat.



Elevii militari poartă cele mai așteptate grade, cele de absolvent



Elevul sergent Alexandru SZEKELY salutând primirea gradelor de absolvent



Eleva plutonier adjutant Cosmina POP primește gradele de absolvent de la sublocotenentul Flavius BRICIU, comandantul companiei a IV-a elevi



Eleva sergent Lorena PAȘCA – IGNA își prinde în piept singură insigna de absolvent din cauza măsurilor de distanțare

PREGĂTIRE PENTRU NOUL SISTEM PATRIOT

Rezultate excepționale la cursul „PATRIOT MISSILE REPAIRER W/BASIC ELECTRONICS”

Impresii ale participanților

Mirela VÎȚĂ



Militarii români participanți la cursul „PATRIOT MISSILE REPAIRER W/BASIC ELECTRONICS” au absolvit cu rezultate excepționale. Cei șase militari, de arma rachete și artilerie antiaeriană din cadrul Forțelor

Aeriene Române (2 ofițeri ingineri și 4 maiștri militari) au fost selecționați anul trecut pentru a participa la cursul dedicat sistemului PATRIOT, desfășurat în perioada iunie 2019 - aprilie 2020 la FIRES CENTER OF EXCELLENCE

din Fort Sill, Oklahoma, SUA. Cursul a avut drept scop instruirea privind modul de funcționare și executare a mentenanței de nivel intermediar (cel mai complex nivel pe care îl pot executa militarii) a acestui sistem de rachete.

Participarea la acest curs a fost o premieră pentru militarii români, iar seriozitatea cu care aceștia s-au pregătit s-a concretizat în rezultatele care vorbesc de la sine.

Maiorul ing. Alin Deleanu a absolvit cursul cu media 99.02% fiind considerat „International Distinguished Graduate of his class” (echivalent șef de promoție), urmat îndeaproape de lt. ing. Cristian Cazan, care a absolvit cu media 98,52%.

Toți cei 6 absolvenți au obținut calificativul Excepțional, cu media notelor de la examene de peste 93%.

Conform afirmațiilor instructorilor, militarii români au dat dovadă de înalte standarde profesionale și implicare în ceea ce privește mentenanța sistemului de rachete PATRIOT.

Felicitări!

pentru asta instructorul avea o procedură clară de lucru (emisă tot de structurile centrale) cu detalii de genul cum arată semnalul electronic în anumite puncte de măsurare, sau ce efecte produce defectul respectiv și unde. Cred că acest lucru permite sistemului lor de învățământ să asigure nivelul minim dorit de instruire al viitorilor specialiști în mentenanță, chiar și cu instructori mai puțin experimentați.

Thank you for your service!

Poate cel mai impresionant lucru a fost patriotismul pe care îl afișează și respectul pentru militari. Nu există competiție sportivă sau spectacol care să nu aibă un drapel mare al SUA, să înceapă fără intonarea imnului național, fără să afirme cât de marea este națiunea sau fără să mulțumească militarilor și veteranilor pentru activitatea lor. Chiar și pe panourile publicitare de pe stradă sau la reclamele de la televizor mulțumesc militarilor și veteranilor pentru activitatea lor. Când ești în uniformă pe stradă sau în magazine majoritatea se uită la tine cu admirație și afirmă „thank you for your service!”. Și chiar dacă ești în uniformă armatei altui stat, cum am fost noi, sunt la fel de recunoscători și îți mulțumesc în același mod ca și soldaților lor. Eram la un moment dat, îmbrăcat în uniformă, în mașină, în fața unui magazin. Un bărbat trecut bine de a doua tinerețe ne-a făcut semn să lăsăm geamul jos. Nu știam ce am greșit! Dar el a vrut



doar să ne ureze ședere plăcută în SUA. Câteva curiozități despre armata americană? Cel puțin din ce am văzut în bază, părăsirea de garnizoană se aprobă; soldații nu pot ieși în pauză mai mult de 3; nu pot merge nici la baie mai puțin de 2, dar nu mai mult de 3; celor cu gradul mai mic de sergent le este interzis să vorbească, oriunde în baza, atât cu cei cu grade superioare, cât și cu familiile acestora (practic nu au voie să vorbească cu nimeni); este total interzisă socializarea de orice fel între persoane cu grade militare diferite atât la serviciu, cât și în timpul liber; se deplasează doar în formație, cu cântec; sunt pedepsiți dacă fac insolitație, pe motiv că nu au respectat regulamentul de port al ținutei militare; pot fi mutați la ordin (și chiar sunt la

fiecare 2 ani) oriunde în lume unde există o bază militară SUA; dacă greșești riști să fii mutat în Alaska sau chiar dat afară din armată; obligatoriu, în fiecare zi de la ora 05.30 la 06.30 fac pregătire fizică ca apoi să înceapă programul de muncă de 8 ore de la ora 09.00; își plătesc tratamentul (foarte scump) dacă se accidentează din cauza nerespectării procedurii de lucru.

Și atunci hai să ne gândim puțin cu toții la afirmațiile pe care le facem și le auzim în jurul nostru „Ce reguli comuniste are armata!” sau, cea mai marea, „În nicio armată NATO nu se întâmplă așa ceva!”... Parcă începi să te consideri norocos că ești în Armata României, nu?

MAIOR ÎNGINER ALIN DELEANU



Haina militară am îmbrăcat-o la vârsta de 14 ani când am fost declarat admis, în anul 1997, la Liceul Militar de Marină din Constanța, dar am cochetat cu ideea de armată cam din perioada în care am început să vorbesc. Tatăl

meu a fost subofiter la regimentul de rachete de la Medgidia și mergeam des cu el la unitatea militară. După desființarea Liceului Militar de Marină în anul 1998, studiile liceale le-am finalizat la Colegiul Militar Liceal „Dimitrie Cantemir” din Breaza, deși puteam să aleg orice alt liceu civil.

Chiar dacă marina a fost „prima mea dragoste” și eram convins că de acolo o să ies la pensie, domeniul ingineresc mi s-a părut mult mai potrivit și astfel am absolvit, în anul 2006, Academia Tehnică Militară „Ferdinand I” din București, specializarea „Echipamente și sisteme electronice militare”, arma „inginer de rachete și artilerie antiaeriană”.

În perioada 2006 - 2011 am ocupat diferite funcții de execuție, dar și de conducere a mentenanței în batalioane de rachete sol-aer, din cadrul Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer, structuri înzestrate cu diverse sisteme de rachete. Din anul 2011 am fost mutat la comandamentul brigăzii unde am ocupat pe rând funcțiile de „șef birou mentenanță”, „locuitor tehnic” și ulterior „șef al logisticii”, funcție deținută la momentul începerii acestui curs.

Cursul din SUA a fost împărțit pe module. Primul modul a constat în studierea bazelor electronicii generale cu accent pe studierea funcționării componentelor electronice de bază ce formează circuitele electronice ale sistemului PATRIOT, plecând de la componente electronice simple (rezistori, condensatori, diode, tranzistori etc.) și până la circuite electronice mai complexe (circuite flip-flop, registrii de memorie, memoria RAM și ROM, procesoare etc.). Celelalte module au presupus lecții teoretice privind funcționarea

tuturor subsansamblurilor sistemului PATRIOT la nivel de schemă electronică și lecții practice privind executarea mentenanței corective pe sisteme de rachete reale. Fiecare modul se finaliza prin susținerea de către cursanți a unui examen practic și a unui examen scris.

Noi am fost 6 militari români în grupa de instruire. Faptul că majoritatea aveam deja experiență în mentenanța sistemelor electronice militare, coroborat cu faptul că pe timpul școlilor militare absolvite de fiecare am avut încă parte de profesori cu ani de experiență în spate, ne-a ajutat mult în înțelegerea funcționării sistemelor și ne-a permis să exploatăm la maxim, suplimentar de curs, prin întrebări tehnice multe și discuții extra, experiența în teren a instructorilor americani. Toți am fost foarte interesați să „furăm meseria” de la ei deoarece, după absolvire, în România, nu vom avea parte de a lucra în echipe sub coordonarea unor specialiști cu experiență, noi fiind primii care am absolvit acest curs, fiind practic „senior maintainer” pentru viitorii absolvenți români ai cursului.

Sistemul educațional militar american mi s-a părut interesant, bazat pe foarte multă practică și pe o structurare foarte bună a lecțiilor teoretice. Pentru orele de teorie, planul de curs și materia cursului (prezentarea power point, tot ceea ce trebuie să explice instructorul la clasă în cel mai mic detaliu) sunt întocmite la nivelul structurilor centrale și respectate ad literă de instructor. Practica consta, în general, în provocarea unui defect real la echipamente de către instructor și diagnosticarea și repararea acestuia de către cursanți aplicând procedurile din manualele tehnice ale sistemului. Chiar și

LOCOTENENT ÎNGINER CRISTIAN CAZAN



În anul 2016 am absolvit Academia Tehnică Militară „Ferdinand I” din București, specializarea „Echipamente și sisteme electronice militare”. Ulterior am absolvit masterul de cercetare „Managementul Serviciilor și Rețelelor”, din cadrul Facultății de Electronică, Telecomunicații și Tehnologia Informației,

Universitatea Politehnică din București. Din pasiune pentru domeniul în care activez, am absolvit și cursurile CISCO de rețelistică în cadrul Facultății de Automatică și Calculatoare.

După absolvirea Academiei până în prezent am ocupat funcția de șef atelier reparații radar, din cadrul Centrului de Mentenanță Regional din Baza 91 Logistică a Statului Major al Forțelor Aeriene, având numeroase lucrări de reparații și misiuni în unitățile de radiolocație din țară.

Sunt căsătorit din anul 2019, soția fiind cel mai mare sprijin, atât în viața personală, cât și cea profesională. O mare contribuție la formarea mea au avut-o părinții și cei doi frați, ambii fiind ingineri, iar cel mare mi-a oferit și un exemplu de carieră fiind ofițer inginer în cadrul Comandamentului Comunicațiilor și Informaticii.

În luna ianuarie, anul 2019, am primit primele informații legate de noul sistem PATRIOT și de posibilitatea de a participa la cursul pe care tocmai l-am încheiat. Decizia de a candida pentru un loc la cursul dedicat sistemului PATRIOT a fost una grea, deoarece primii trei ani de carieră i-am petrecut în arma radiolocație, alături de oameni de calitate și foarte pregătiți, cărora vreau să le mulțumesc și pe această cale pentru tot ce mi-au oferit. În momentul în care am întocmit raportul, am simțit că deja încep să merg pe noul drum și eram convins că aceasta este cea mai bună decizie pe care o iau. Și așa a fost. Perioada petrecută în SUA la acest curs a fost cea mai importantă pentru mine din punct de vedere profesional, dar poate și cea mai importantă perioadă de formare pe plan personal. În primul rând vreau să subliniez faptul că am avut la

acest curs o echipă excelentă, oameni serioși și dornici de a învăța cât mai mult și de a-și depăși limitele. Văzând implicarea lor la acest curs și faptul că toți au obținut calificativul Excepțional, îmi dau seama că mentenanța la sistemele PATRIOT este pe cele mai bune mâini și cu siguranță sunt în măsură să transmită și generațiilor tinere informațiile de calitate pe care le dețin.

Grupa noastră a fost formată din șase militari români, dar asta nu ne-a împiedicat să interacționăm atât cu instructori, cât și cu personal civil și militar, care ne-au oferit multe sfaturi în plan profesional, dar și personal, pe care cu siguranță le vom aplica la revenirea în țară.

Pandemia de coronavirus a fost o etapă grea pentru fiecare, reușind să ne pună în situații noi prin care nu credeam vreodată că vom trece. Pe noi ne-a afectat prin faptul că după finalizarea cursului am fost nevoiți să prelungim misiunea cu o lună și au fost impuse, ca și în România, restricții cu scopul de a proteja populația. A fost greu pentru noi și din cauză că suntem departe de familii și în orice moment gândul ne duce la ei și la binele lor, dar eu sper totuși că va trece repede această perioadă grea și toți ne vom relua activitățile.

Un moment care îmi va rămâne în amintire este acela în care am sărbătorit de 1 Decembrie, Ziua Națională a României, alături de comunitatea de români din acest oraș și de invitații americani. Am reușit în câteva ore să le arătăm ce reprezintă cultura și obiceiurile României, cât de frumoasă este țara noastră, dar și cât de buni sunt și cât de frumos se distrează românii.

Maistru militar Adrian Bunea

La finalizarea studiilor liceale am fost declarat admis în Școala de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene. Încă de la început, când am văzut oferta de specialități valabilă la momentul respectiv, arma Rachete și Artilerie Antiaeriană a fost ceva impresionant. Nu aveam nici cea mai vagă idee ce reprezintă această armă dar, pe lângă faptul că pentru mine avea o rezonanță extraordinară, am aflat că aici domeniul de bază pentru mine ca și maistru este electronica.

Încă de la începutul carierei mele ca maistru de rachete, am făcut parte din structura Batalionului 4 Rachete Sol-Aer.

Odată cu înființarea Regimentului PATRIOT, având în vedere experiența anterioară ca maistru electronist, mi-am dorit să fiu încadrat ca maistru specialist în structura de mentenanță de nivel intermediar, cel mai înalt nivel de mentenanță executat de militarii români.

Familia a înțeles de la bun început cât este de important pentru mine să îmi formez cariera care îmi oferă satisfacție și confortul profesional dorit. Lucrul acesta vine cu sacrificii, dar contează să știi unde ți teștii, să îți răspunzi sincer la întrebarea unde ai vrea să fii peste 5 ani? și să împărtășești și familiei motivațiile și convingerile tale. Acest curs reprezintă o etapă în evoluția maistrului specialist Bunea. Fără acest curs nu aș fi putut încadra o funcție de mentenanță de nivel intermediar. Dacă în sistemul anterior am fost printre cei mai buni, același lucru mi-l doresc și aici. Nu voi renunța până nu voi ajunge în elita specialiștilor pe sistemul Patriot. Sunt conștient că efortul nu va fi deloc mic, dar și cerințele sunt ridicate. Odată cu achiziția acestui sistem suntem din nou pe harta lumii în ceea ce privește apărarea antiaeriană. Nu mai rămâne decât să demonstrăm că suntem în măsură să exploatăm și să întreținem acest sistem la standardele impuse.

Pandemia a schimbat foarte multe lucruri și percepția asupra lor. Îmi imaginam că finalul cursului va fi diferit. Era momentul nostru de glorie, încununarea eforturilor. În contextul actual, nici măcar ceremonia de absolvire nu a mai fost organizată. Să nu mai vorbim de modificarea datei de plecare. De fapt, ce mă neliniștește cel mai mult este această stare de incertitudine. Nu știi în ce direcție vor evolua lucrurile. Ce va aduce nou ziua de mâine. Acasă, în această perioadă lucrurile au fost îngreunate de absența mea. I-am sprijinit atât de mult cât

a fost omenește posibil, însă sunt conștient că ar fi fost mult mai simplu dacă aș fi fost acolo. Până la urmă chiar și această pandemie este o experiență. Trebuie să învățăm și din cele mai negre experiențe, doar așa vom evolua. Mă preocupă foarte mult starea de sănătate a membrilor familiei, însă îmi place să mă gândesc la această situație doar ca la un obstacol peste care vom trece cu bine.

Sfaturi pentru colegii care ar putea urma cursuri în SUA: *It's a must do!*

Cred că asta descrie cel mai bine opinia mea despre cursurile de aici. Când eram tânăr absolvent al școlii de maiștri, pentru mine nu



a existat această oportunitate. Acum, această șansă este disponibilă pentru toți. Mi se pare extraordinar să ai șansa să îți începi cariera pe un sistem nou. Există momente când ești presat psihic de anumite probleme, situații de acasă, lucru care îți poate zdruncina concentrarea. Au fost anumite probleme de sănătate ale membrilor familiei care, chiar dacă nu puteau fi rezolvate de mine, ar fi fost trecute mai ușor având sprijinul meu direct. Simpla prezență, o vorbă bună în clipe grele, face ca o problemă

medicală să fie abordată mai ușor. Sunt convins că și pentru cei de acasă a contat enorm lipsa mea și de aceea apreciez sprijinul lor necondiționat. Adulții înțeleg mai ușor contextul lipsei mele, mai complicat este cu copilul. Ea nu înțelege exact de ce tată nu a fost prezent în prima zi de școală sau la prima reprezentație pe scenă la pian. Dar soția a fost alături și a făcut o treabă extraordinară în încercarea de a umple golul lăsat de lipsa mea. Pe această cale aș dori să îi mulțumesc.

Maistru militar Adrian GRIGORE

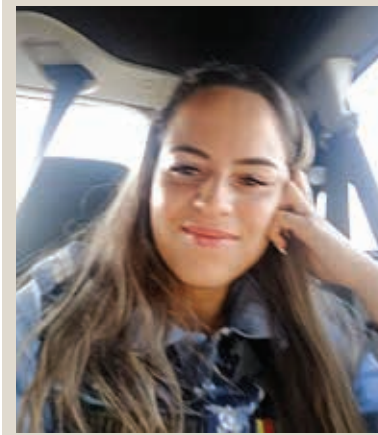


Am fost încadrat timp de 10 ani la Grupul EOD al Forțelor Aeriene, participând în această perioadă la diferite cursuri și misiuni, atât pe teritoriul național, cât și în străinătate, iar aici menționez participarea la două misiuni în teatrul de operații Afganistan, ambele pe funcția de specialist EOD. Sunt pasionat de istorie, de culturi diferite, de aceea am fost mereu dornic să particip la cursuri sau misiuni internaționale. Fiind maistru militar de artilerie și rachete antiaeriene (am absolvit școala la Boboc în 2007), programul PATRIOT a venit ca o provocare pentru mine, mi-am dorit și am simțit că trebuie să fac parte din echipa care deservește cel mai nou sistem de apărare

antiaeriană care intră în înzestrarea Forțelor Aeriene. Pentru mine cursul a fost pe cât de dificil și de complex, pe atât de bine structurat, urmărind tranziția de la noțiunile de electronică de bază către marile părți componente ale sistemului PATRIOT, cât și integrarea lor, după un fir logic cât mai ușor de înțeles.

Consider că ne-am îndeplinit obiectivele, am absolvit toți cu calificativul Excepțional, acest curs m-a ajutat să mă dezvolt pe plan profesional cu perspectiva unei cariere într-o unitate de elită din cadrul Forțelor Aeriene, alături de o echipă de la care am avut și voi avea mereu lucruri de învățat, care mă motivează și pe care mă pot baza oricând.

Maistru militar Livia Diana GHICA



Am urmat Școala de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene „Traian Vuia”, arma Artilerie și Rachete Antiaeriene, iar după terminarea școlii am fost repartizată la Batalionul 1 Rachete Sol-Aer, unde am îndeplinit, timp de 5 ani, funcția de maistru electronist la complexul de rachete.

Este primul curs de acest fel la care am participat, de altfel primul curs din afara țării. A fost o experiență extraordinară, cu un nivel de aprofundare ridicat.

Prima etapă parcursă în cadrul acestui program de învățământ a fost echivalentul *bazelor electronice* în România. Cursul s-a susținut după metoda „Self learning”, adică laboratorul era dotat cu o platformă, cu lecții, cu explicații și parte practică. În opinia mea, acest curs a reprezentat singura diferență

dintre sistemul de învățământ românesc și cel american. Momentul care mi-a dat satisfacție a fost atunci când am reușit să repar până la capăt un defect la tehnică, fără ajutorul instructorului. A fost momentul în care mi-am dat seama că dacă ești perseverent reușești orice.

Pe plan personal cred că acest curs m-a ajutat să fiu mai bună, uitându-mă în jur și văzând educația și cultura americană, m-a făcut să realizez că oricând este loc de mai bine, pe orice plan. Din punct de vedere profesional m-a ajutat foarte mult, deoarece este cel mai complex curs de mentenanță la care poate să participe un militar. Acum planurile mele de carieră sunt bine definite: intenționez să rămân în sistem și îmi doresc foarte mult să obțin diploma de inginer electronist.



Un moment special a fost acela în care au sărbătorit de 1 Decembrie, Ziua Națională a României, alături de comunitatea de români din oraș și de invitații americani. Au reușit în câteva ore să le arate ce reprezintă cultura și obiceiurile României, cât de frumoasă este țara noastră, dar și cât de buni sunt și cât de frumoși se distrează românii



Maistru militar Ciprian POPA

Sunt absolvent al Colegiului Militar „Ștefan cel Mare”, Câmpulung Moldovenesc (promoția 2002) și a Școlii de Maiștri Militari și Subofițeri, „Traian Vuia” din Mediaș (promoția 2004). De 15 ani lucrez în cadrul Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer.

Pe plan personal, acest curs mi-a oferit oportunitatea de a călători, de a vedea lucruri noi, de a cunoaște diferite mentalități și de a putea compara țara natală cu „Tărâmul făgăduinței”, cât despre planul profesional, pentru mine a fost ca un nou început, ținând cont de viitorul armeei pe care o reprezint. Multitudinea de ocazii de a atinge, a simți, a vedea, a lucra efectiv cu tehnica ajută enorm în procesul de învățare. Acest curs a venit chiar la jumătatea carierei: după 15 ani de lucru cu alte sisteme de rachete, a venit timpul să ofer restul carierei unui nou sistem, care va reprezenta viitorul acestei arme. Așadar, nu mă văd făcând altceva în următorii ani, decât, ajutându-mă de cunoștințele dobândite, să îmi ofer contribuția la menținerea acestor noi sisteme în stare de operativitate.





PREMIERĂ LA BAZA AERIANĂ BOBOC DOUĂ FETE PILOT LA MANȘA LUI IAR-316 B ALLOUETTE

Iată că cele două fete care dau culoare escadrilei IAR-316 B Alouette, de la Baza Aeriană Boboc, în data de 13.03.2020, au zburat împreună pentru prima dată. Ne-am obișnuit deja ca femeile să facă parte din sistemul militar. La început în număr restrâns dar cu timpul le întâlnim în număr din ce în ce mai mare și ele sunt speciale fiecare în parte, chiar dacă poartă aceeași uniformă. **Locotenentul Ana Simona TĂTULESCU** este pilot instructor pe elicopterul IAR-316 B Alouette și în data de 13 martie a efectuat un zbor împreună cu colega ei de escadrilă, **căpitan Sandra ȘTEFĂNESCU**.

„Alegerea de a fi pilot s-a simțit ca o provocare. Mi se pare diferit, mi se pare ceva greu, ceva ce nu poate să facă oricine; cred că a fost mai mult o limită pe care am vrut eu să mi-o depășesc. Mai întâi a fost cariera militară, deoarece, ca toate fetele, m-am îndrăgostit de haina militară. A urmat apoi alegerea unui drum clar și aceasta a fost cea mai bună opțiune.

Mă declar mulțumită și încântată pentru că mi s-a acordat încredere și pentru că pot împărtăși cunoștințele mele celorlalți. A fost un zbor solicitant și frumos iar pe mine m-a ambiționat să mă pregătesc din ce în ce mai bine, atât practic,

cât și teoretic, să pot face față întrebărilor și situațiilor apărute”.

Căpitanul Sandra Ștefănescu este pilot pe elicopterul IAR-316 B Alouette și a absolvit Academia Forțelor Aeriene în 2012 și Școala de Aplicație în 2013. Apoi a plecat la Bacău, la IAR-99 Șoim. După primul an de muncă a venit pe lume primul copil, apoi al doilea. După aproape cinci ani de pauză, a revenit la serviciu, însă recunoaște că funcția de mamă conduce detașat în topul importanței: „Dacă, până să am copii, consideram că cel mai important lucru pe care pot să îl realizez este să fiu pilot militar, după ce am devenit mamă mi-am dat seama că satisfacția este și mai mare. Dacă poate să își imagineze cineva, asta este ceva ce doar o femeie poate înțelege cu exactitate.

Cariera de pilot a fost dragoste la prima vedere. Nu am în familie pe nimeni care să aibă legătură cu zborul, nici măcar cu armata. Eram adolescentul acela tipic, care este ușor dezorientat și nu știe ce va face, către ce facultate să se îndrepte și ce carieră să își aleagă.

Mă aflu la un miting aviatic, în calitate de spectator, pentru prima oară. În momentul în care a început activitatea, am avut un declic și, la 16 ani, cât aveam atunci, dacă în urmă cu o secundă nu știam ce voi face, în următorul moment mi-a fost foarte clar că asta îmi doresc și trebuie să fac și, nu știu cum, am și știut că se va întâmpla. Din acel moment am făcut tot ce a fost nevoie ca să ajung aici: pregătire, teste medicale, ca să văd dacă are sens să încerc, pentru că știam că trebuie să ai o vedere bună, să fi athletic, să ai o condiție fizică bună. Treptat, am început să clădesc.

Ghinionul a fost că, în liceu, eram la un profil de științe sociale, lucru care mă dezavantaja la admitere, unde se dădea examen la matematică nivel M1. În clasa a unsprezecea am început să suplimentez orele de matematică în particular. Am pariat totul pe o carte, dar am fost sigură de alegere.

Astăzi am zburat împreună cu Simona care nu îmi este numai colegă, dar și prietenă. Am încredere în Simona și îmi doresc să avem cât mai multe ore de zbor împreună!”

Sursa: BAIFPA, Boboc

Primul zbor pe IAR-99 STANDARD pentru pilotul ROMÂN ABSOLVENT AL ACADEMIEI FORTELOR AERIENE, SUA

Sublocotenentul Marian Petruț GHIȚĂ a ținut capul de afiș al mediilor de presă din țara noastră pentru că, la ceremonia de absolvire, în anul 2019, a fost felicitat de președintele american, Donald Trump, cu care a reușit chiar să discute preț de câteva momente.

„Am avut onoarea de a discuta cu cel mai important om din lume, președintele SUA, Donald Trump. Am reușit să îi strâng mâna, i-am mulțumit pentru că le-a permis și studenților internaționali să studieze la academiile americane și i-am oferit un patch cu steagul României, pe care l-a și arătat publicului”, a explicat Ghiță.

Avansat la gradul de sublocotenent ca urmare a terminării studiilor universitare, acesta a realizat recent primul zbor în simplă comandă pe avionul reactiv IAR-99 Standard.

„Pentru mine, primul zbor cu aeronava IAR-99 Standard a fost unul plin de entuziasm și de emoții. Știam teoretic la ce să mă aștept, dar tot am fost luat prin surprindere de toate aspectele zborului. Pornirea motorului, decolarea, misiunile de zbor, turul de pista, aterizarea și oprirea motorului, toate sunt la un nivel mai înalt de complexitate. Este cel mai puternic avion pilotat de mine



până în momentul de față; vitezele sunt mult mai mari decât cele cu care eram obișnuit, timpul de reacție mult mai scurt, iar atenția trebuie sporită exponențial. La început este destul de intimidant, dar sunt sigur că, odată cu acumularea orelor de zbor, voi putea fi mai puțin încordat și totul va decurge mai fluent. Simt că este începutul unei noi etape frumoase în drumul meu”.

Sursa: BAIFPA, Boboc



CORESPONDENȚĂ DIN MALI

Locotenent Lorena BAHNARU

„E foarte greu să descriu în cuvinte ceea ce am văzut. Într-un mediu deșertic, la umbră, răniții erau dispuși pe tărgi improvizate. Victimele au fost stabilizate în prealabil la sol, iar noi am preluat șase dintre cazurile mai grave, pentru a le acorda asistență medicală pe timpul transportului către o unitate medicală. Nu am avut timp să ne gândim la disconfort. Am rămas concentrați asupra pacienților, discutând în cadrul echipei, ascultând indicațiile doctorului și realizând manevrele necesare”, astfel relatează **plutonierul Dumitru STOICA**, asistent medical, despre misiunea de evacuare medicală desfășurată de Carpathian Pumas.

În perioada 6-7 aprilie, militarii români au realizat două misiuni de evacuare medicală pentru 12 militari FAMA, victime ale acțiunilor insurgente la aproximativ 170 de kilometri de Gao.

Luni, 6 aprilie, odată cu declanșarea lanțului de alertare, în soarele amiezii, la temperaturi de peste 45 de grade, echipele tehnice au pregătit aeronavele. Trei elicoptere au fost scoase din hangar și pregătite pentru misiune, două în configurație MEDEVAC și cel de-al treilea cu rol de escortă.

Rând pe rând motoarele au fost pornite și după verificările de rigoare, aeronavele au decolat spre locul indicat. În fiecare elicopter MEDEVAC, doctorii, asistenții și militarii din Detașamentul Căutare-Salvare prin Luptă își revedeau planificarea, ținând cont de datele despre pacienți primite din Centrul de Operații Tactice. Ajunși la locul respectiv, unul din elicoptere a realizat siguranța aeriană, astfel încât echipajele medicale să poată să se deplaseze la sol pentru extracția victimelor.

„În calitate de pilot al aeronavei MEDEVAC, este ca o împlinire profesională să aduc o contribuție într-o astfel de zonă subsahariană, acționând așa cum m-am antrenat. Mă simt mulțumit că am oferit sprijinul nostru celor răniți din cauza acțiunilor insurgente. Cu toate acestea, mirosul de cherosen amestecat cu praf și sânge va fi greu de uitat”, a afirmat **locotenent-comandorul Florin BOGDAN**, pilot al aeronavei MEDEVAC.

„Mediul ostil, temperaturile foarte ridicate, barierele lingvistice, sunt factori care determină ca acest gen de misiuni să fie destul de extenuante, dar totodată scot în evidență munca de echipă, coordonarea și experiența profesională. Actul medical desfășurându-se la peste 45 de grade în elicopter, spațiul foarte îngust, fac o provocare din fiecare procedură medicală pe care acasă o realizezi fără probleme. Îndrumarea medicală a doctorului și coordonarea în cadrul echipei au contribuit considerabil la încheierea cu succes a misiunii, predarea pacienților și întoarcerea noastră teferi înapoi în bază”, este de părere **sergentul-major Elvis COSTEA**.

„Misiunile în teren dau senzația de nesiguranță. Localitatea unde am intervenit se află între două dune, pe malul Nigerului. Mediul era într-adevăr extrem: temperatura foarte ridicată, mult praf în aer, solul cu un nisip foarte fin care îngreuna deplasarea, căldura de la motoarele pornite ale aeronavei. Totuși, în momente ca acesta, reușești să faci abstracție de orice disconfort. Starea de greață, deshidratarea, mirosul de gaze de la elicopter, oboseala, totul devine insignifiant în comparație cu ceea ce știi că trebuie să faci pentru pacienți, asta devenind prioritatea zero”, a relatat **maiorul Sorin IFRIM**, medic.

MESAJE DIN LINIA ÎNTÂI

Dragă Românie,
Numele tău se aude și în nord-vestul Africii,
întrucât suntem solidari cu situația prin care trece
statul Mali.

Aflându-ne sub egida ONU, prin misiunile
noastre contribuim la stabilizarea statului, pentru
ca cetățenii malieni să aibă o speranță de viață
mai bună.

Vrem să te facem mândră, dragă Românie, așa
cum ne mândrim și noi cu tine! Să știi că te purtăm
în suflet, Românie, și odată cu gândul spre tine,
suntem cu gândul acasă, la cei dragi, la
compatrioții noștri, la personalul implicat în lupta
cu coronavirusul.

Nouă nu ni s-ar părea atât de greu să stăm în
casă. Poate că și noi ne-am dori asta. Mai presus
de toate, în praful zonei subsahariene am învățat
că nimic nu se compară cu liniștea și confortul
căminului. Dar suntem aici și din îndepărtatul
Mali salutăm eforturile celor care stau pe baricade
în lupta cu cel mai nou inamic - COVID-19.
Din Mali, tot din linia 1, un militar român.



Aniversarea a 100 de ani de la înființarea a ceea ce este astăzi
Baza 95 Aeriană „Erou căpitan aviator Alexandru Șerbănescu” nu
putea rămâne fără ecou chiar și în cele mai îndepărtate avanposturi
ale Forțelor Aeriene Române: teatrul de operații Mali.

De-a lungul unui secol de existență, această mare unitate a scris
istorie, formând generații întregi de piloți și comandanți, contribuind
la afirmarea unei părți a elitei aviației române.

Baza băcăuană are, în cadrul detașamentului Carpathian Pumas,
22 de reprezentanți: ofițeri, maiștri militari și subofițeri, soldați gradați
profesioniști, pe care suntem mândri să îi avem drept colegi. Aceștia
îndeplinesc funcții-cheie în toate domeniile structurii noastre din
Mali: piloți, personal tehnic-ingineresc, stat major, medical, auto,
protecția forței, contribuind în fiecare moment la îndeplinirea cu
succes a misiunilor asumate față de țară și de Organizația Națiunilor
Unite.

Devotamentul și profesionalismul de care ei dau dovadă zi de zi
în desfășurarea acestei misiuni internaționale demonstrează că
nivelul de pregătire de care au avut parte în cadrul bazei din care
provin se situează la cele mai înalte standarde.

Când marea unitate băcăuană sărbătorește un secol de existență,
noi completăm acest arc peste timp cu un arc pe harta lumii.

„Cine crede în zbor e stăpân peste zare”, spunea Lucian Blaga, iar
noi putem spune că acum zarea se întinde din Moldova până în Africa.

De la peste 4000 de kilometri distanță, detașamentul Carpathian
Pumas transmite un călduros „La mulți ani cu cer senin!” colegilor
Bazei 95 Aeriană!

Comandor Ciprian MARIN, comandantul Detașamentului de 4
Elicoptere de Transport IAR-330 L-RM Dislocabil



WOMEN IN PEACEKEEPING A KEY TO PEACE

29 May International Day of UN Peacekeepers



Mirela VIȚĂ

CĂȘTILE ALBASTRE ALE PĂCII

FEMEILE, PACEA ȘI ELICOPTERELE

Anual, pe 29 mai, de Ziua internațională a Căștilor Albastre suntem invitați să apreciem munca celor 100.000 de oameni implicați, în prezent, în misiuni de pace desfășurate pe întreg mapamondul. Dacă ediția anterioară a fost sărbătorită sub sloganul „Together for Peace” – „Împună pentru pace”, ediția din 2020 este dedicată femeilor din cadrul ONU, cu mottoul „Women in peacekeeping, a key to peace” – „Cheie pentru pace”, în contextul în care anul acesta se împlinesc 20 de ani de la adoptarea Rezoluției 1325, primul document ONU care evidențiază impactul disproporționat al conflictului armat asupra fetelor și femeilor, și totodată recunoștea contribuția și rolul acestora în acțiunile de prevenire a conflictelor, de menținere a păcii și de reconstrucție.

Slogan elegant și inițiativă onorabilă, dar... Chiar dacă de acum 20 de ani s-au căutat soluții pentru ca prezența feminină în rândul Căștilor Albastre să crească, în continuare sunt puține femei în ONU.

Din anii 2000 s-au vehiculat cifre cel puțin optimiste, s-a marjat pe egalitatea de șanse, s-au planificat campanii minuțioase de marketing și promovare. Important e că de atunci s-au deschis porțile prin care au pășit câteva curajoase/nebune, depinde pe care parte a opiniei publice te situezi. Erau *nebune* ori pentru că n-aveau copii acasă, ori pentru că... aveau copii acasă. Cum împotriva prejudecăților de acest fel e greu de luptat, nu e de mirare faptul că eforturile ONU de a mări numărul femeilor ca luptători pentru pace nu au înregistrat rezultate impresionante de-a lungul

vremii: în 1993 femeile reprezentau sub 1% din personalul dislocat în misiuni de menținere a păcii, iar în momentul de față creșterea de până la 6 sutimi a personalului feminin din cadrul ONU este destul de departe de cei 15% stabiliți ca cifră dorită pentru orizontul 2028. În plus, un element de luat în seamă, înainte de a te decide să faci parte dintr-una dintre cele 14 misiuni care sunt în desfășurare în prezent pe patru continente, ar fi și faptul că în operațiile ONU de menținere a păcii, „pacea” din nume e mai degrabă un deziderat, pentru că multe dintre ele se desfășoară în zone de securitate „fierbinți”, cu grad crescut de insecuritate. Trecând de la perspectiva globală la cea națională, e de menționat că țara noastră înregistrează, în acest an, un record de 29 de ani de participare continuă cu trupe la acest tip de misiuni. Începând cu primii militari români care au acționat, ca observatori, în cadrul misiunii UNIKOM din Irak-Kuweit, peste zece mii de membri ai Armatei României au fost dislocați în diverse regiuni ale lumii și au activat sub drapelul Națiunilor Unite în 25 de misiuni de menținere a păcii.

Mai mult, din octombrie 2019, România are o prezență puternică cu trupe participante la Misiunea Multidimensională Integrată a ONU, din Republica Mali, unde acționează un contingent de 120 de militari, cu patru elicoptere IAR-330 PUMA L-RM. Contribuind la eforturile ONU de stabilizare a unui stat măcinat de conflicte și interese, elicopterele detașamentului Carpathian Pumas reprezintă o forță de reacție rapidă gata de decolare în mai puțin de 30 de minute pe timp de zi și 60 de minute pe timp de noapte, prin executarea misiunilor de evacuare medicală, cercetare, patrulare, transport



cargo și pasageri. Și din toate cele 14 operații ONU de menținere a păcii, câte sunt în desfășurare acum, MINUSMA e considerată cea mai periculoasă, pentru că sute de luptători pentru pace și-au pierdut viața pe timpul executării mandatului aici.

Divaghez un pic pentru a răspunde unei întrebări care sparge uneori tăcerea (fie ea și virtuală), rostită uneori de către cei care nu cunosc prea mult domeniul aviației: **Dar de ce ar fi nevoie de peste o sută de oameni pentru patru elicoptere?**

Păi, matematică simplă: minim 8 piloți plus rezerve (că nu pot să fie 8 disponibili 24/7 fără să ia pauză de... țigară), câțiva tehnici de bord, și personal medical bine instruit pentru a prelua rapid pacienții și a le acorda îngrijiri chiar în timpul zborului în elicopter (un pic incomod, în comparație cu un salon de spital), personal tehnic ingineresc disponibil 24/7 (că totuși operează niște *elefanți zburători* de cinci tone și nu pot să sune la service dacă le bate... o pală), echipa de comunicații (fără de care nu mai poate suna nimeni... nicăieri), echipa logistică, aprovizionare și administrare (oamenii care atunci când au plecat de acasă în desert au calculat și ultima șaiabă de rezervă necesară... deoarece dacă se strică o piuliță nu au Obor în Sahara să cumpere alta). În plus, ca în orice structură organizațională care se respectă, nu poți funcționa fără responsabilii de personal, jurist și financiar contabil (documente, documente, documente). Apoi, da, pentru că suntem într-o bază militară aflată într-o parte de lume în care concepte de neimaginat acasă, ca „IED”, „atacuri” și „intenții ostile” se traduc, în cifre, prin sute de *peacekeeperi* căzuți la datorie, e posibil să fie nevoie și de o structură de protecție a forței. Ba chiar și psihologul trebuie pus la socoteală, ținând cont că stai șase luni departe de casă.

Din totalul personalului detașamentului, 14 militari sunt femei, încadrate pe toate

nivelurile, de la ofițer în echipa de comandă, la militar în pază: șeful personalului, șeful comunicațiilor, administrator logistic, mentenanță, responsabil documente, comandant protecția forței, sprijinul meteo, maistru la elicoptere, parte din echipajul elicopterelor, ca asistent medical (da, se observă că denumirile sunt toate la masculin, dar credeți-mă pe cuvânt că vorbim despre personal feminin).

Deci, cu un procent de 11,5 reprezentare feminină, putem spune că România se încadrează onorabil în standardele recomandate de ONU.

Pentru aceste doamne misiunea e dincolo de statistici, cifrele și încă nemuritoare discuții pe subiectul „femei în armată” nu își au locul, din fericire, în activitatea lor zilnică. Dincolo de faptul că poate și-au desenat cu mai multă atenție linia rujului în dimineața anunțată pentru fotografia dedicată sărbătoririi Zilei UN Peacekeepers, ele au lucruri mai bune de făcut cu timpul lor în misiune. Au de monitorizat frecvențe radio, de calculat bugete, de întocmit procese verbale, de vopsit pale de elicopter, de verificat stocurile în magazie sau de asigurat paza pentru zona operațională. Pentru că nu doar „aduc o contribuție semnificativă detașamentului”, ci fac parte din el, iar fiecare activitate e o roțiță în mecanismul care contribuie la buna îndeplinire a misiunii asumate către ONU.

Iar toți cei care asigură permanent disponibilitatea zborului, pe toate funcțiile, fie ei bărbați sau femei, sunt conștienți de faptul că, într-un mediu cu o climă extremă, în care mobilitatea este dificilă, cele patru elicoptere IAR-330 Puma L-RM din responsabilitatea detașamentului reprezintă o capacitate esențială pentru sprijinirea eforturilor ONU de stabilizare a zonei.

O singură întrebare mai poate rămâne, pentru cărcotași: **Căștile... de ce sunt albastre?!**

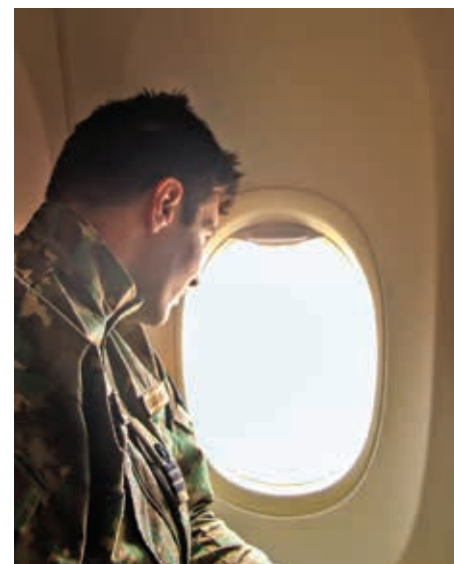




SALUTUL SAHAREI

JURNAL DE MISIUNE

Căpitan comandor Ionuț MENCI **Mirela VÎȚĂ**



Introducere

Salutul Saharei

16.04.2020, 00:14, Boboc

...gândurile vin de-a valma... După o săptămână de autoizolare, 2 săptămâni de izolare instituționalizată, știri despre pandemie, incertitudine, a venit și momentul plecării spre aridul Mali. Senzații, trăiri? Cuvintele nu vor putea acoperi tot spectrul acestora. Curiozitate, aventură, o urmă de teamă, furnicături, nerăbdare, gol în stomac, și multe altele ce pot fi experimentate de o ființă umană. Aproximativ 16 ore până la aterizarea în Mali, 6 ore până la decolarea către primul traect al călătoriei noastre, maxim 4 ore de somn. Oare aş putea să adorm? O să încerc.

07:00, Otopeni

Îmi privesc colegii... nici ei nu își ascund emoțiile. Sunt ultimele gânduri cu cei dragi, cu cei care ne vor sprijini moral de acasă. Fotografii, amintiri, zâmbete calde. Ultimul semnal... Ne urcăm în avionul spre Mali!

Orice mare călătorie necesită un jurnal, iar o zi cu un zbor la peste 4000 de kilometri distanță, cu variație de temperatură de la 15 la 45 de grade Celsius, și trei ore în minus pe fusul orar este o deschidere mai mult decât promițătoare pentru primul capitol al misiunii detașamentului Carpathian Pumas, rotația a doua.

Rândurile de mai jos aparțin căpitan-comandorului Ionuț MENCI, pilot de elicopter în cadrul detașamentului, care a descris cu spontaneitate momentul primei întâlniri cu neobișnuitul continent african:

Chiar dacă am plecat în preajma sărbătorilor pascale, lăsând în urmă tradițiile noastre românești, nimeni nu este chiar trist. Din contră, atmosfera este una relaxată, pozitivă. Semn bun, ar spune unii. Evadând puțin din mediul cazon, pot spune că am momente în care mă simt ca atunci când am plecat prima dată în tabără. Numai că, de data asta, drumețiile și jocurile colective vor avea un scenariu real, în care o clipă de neatenție poate avea urmări, păstrând un ton pozitiv... mai puțin plăcute.

Și nu mă refer la faptul că în Mali este un război atipic, în care, la propriu, se moare. Mă refer la faptul că mediul în care vom lucra este



Totul va fi bine!



Ultimii pași pe pământ românesc, înainte de decolare



Gânduri de rămas bun la imbarcarea spre Mali



Primul contact cu aerul fierbinte al Africii



16 aprilie, ultimul răsărit admirat în țară, înainte de decolarea de pe Baza 90 Transport Aerian Otopeni



Gao, Mali

unul extrem de neprietenos, chiar și pentru zborul cu elicopterul... nu mai suntem la instrucție, acum trebuie să demonstrăm cât mai bine ceea ce suntem: militari!

16 aprilie, un cer de un albastru infinit, un orizont de vis, și o mare de nisip. Un nisip galben nemaivăzut până acum, încât până și lumina este galbenă. Suntem deasupra Saharei! Nemiloasa Sahară, casa noastră pentru următoarele 6 luni. Și în toată această întindere, din când în când, se văd contururi neregulate, așezări umane, unde viața își vede de drumul ei firesc, natural. Acum câteva ore am lăsat în urmă primăvara din România, acea primăvara verde, cu temperaturi plăcute, cu soare molcom, în ton cu viața noastră, și viața noastră în ton cu primăvara.

Zumzăitul motoarelor se reduce considerabil, semn că începem coborârea pentru aterizare. Peisajul începe să devină oarecum cunoscut, așa cum îl vedeam în fotografiile colegilor din rotația 1. Solul roșiatic și puțin frământat, așezările caracteristice acestei zone, un râu, singurul râu din Mali, Nigerul. Mi se oprește respirația... Am ajuns!

Fără a mă uita afară îmi dau seama că suntem în proximitatea solului. Curenții cauzăți de încălzirea excesivă a solului ne zdruncină sosirea. Mă uit pe geam și văd baza... Contactul cu solul este puțin cam dur față de cum m-am obișnuit cursele civile, însă nimic de speriat. Rulăm la parcare, se stinge avertizarea centurilor de siguranță, se opresc motoarele. O căldură sufocantă se așterne în compartimentul pasagerilor. Doi militari germani ne vor lua temperatura înainte de coborâre, iar procedura este anevoioasă. Trec de acest „filtru” după jumătate de oră, echipat cu masca, mănuși, ochelari de soare... Un însoțitor de bord aflat lângă scara avionului îmi urează misiune ușoară. Mă opresc pentru o fracțiune de secundă: „Thank you for flying with us, have a nice vacation, goodbye!”... Nu, nu mi-a spus așa ceva, ci mi-a urat de bine, în limba română, în mijlocul Africii. Îi zâmbesc larg, și parcă gătit de emoții, îi mulțumesc mult și îi urez drum bun înapoi. Îmi dau seama că nu mi-a văzut mimica feței, având masca, însă tonul vocii mele a fost de ajuns.

Africa! Un val de aer insuportabil de fierbinte mă lovește la propriu. Plămânii fac un efort considerabil să proceseze un alt fel de oxigen. Nu pot descrie cât de fierbinte mi s-a părut acel moment! Cobor scara avionului cu genunchii tremurând de emoție. Primul pas în Africa, parcă am pus piciorul în lavă. Aud o voce cunoscută: „Bine ai venit la 48 de grade, Schijă!” Mă întorc,

îl recunosc după postură, îi zâmbesc (am fața acoperită cu mască) și îi fac cu mâna. Nu avem voie să ne dăm mâna! Păstrăm distanța socială.

Mă duc înspre ai mei, familia mea pentru următoarele 6 luni. Îmi aprind o țigară...

Declarăm astfel începutul poveștii detașamentului Carpathian Pumas, rotația a doua, care a aterizat, joi 16 aprilie, în Mali, pentru a prelua misiunea detașamentului românesc de elicoptere din cadrul MINUSMA, sub egida ONU.

Circumstanțele neprevăzute ale pandemiei și-au pus amprenta și pe modul în care s-au desfășurat etapele de pregătire și dislocare: pentru a preveni posibila contaminare a militarilor din cadrul detașamentului, aceștia au desfășurat pregătirea pentru misiune, în perioada martie-aprilie, în Baza Aeriană de Instruire și Formare a Personalului Aeronautic de la Boboc, cu respectarea măsurilor de izolare instituționalizată. Astfel, înainte de plecarea în misiune, întreg personalul detașamentului a executat o perioadă de izolare de 14 zile, fiind testat atât la începerea, cât și la finalizarea acesteia. În ziua dislocării în teatru militar au fost transportați pe calea aerului, din Baza Aeriană Boboc, direct în Baza 90 Transport Aerian de la Otopeni, de unde s-au imbarcat spre Mali, purtând cu ei amintirea acelei dimineți răcoroase.

Continutul african i-a întâmpinat cu căldură, la propriu și la figurat, iar acomodarea lor în teatru se va face treptat, în tabăra militară care le va fi casă timp de câteva luni. Mai mult, în contextul neprevăzut al pandemiei cauzate de noul coronavirus, preluarea atribuțiilor de la colegii din prima rotație s-a desfășurat într-un mod nou, cu respectarea măsurilor de izolare și distanțare socială stabilite de ONU. Activitățile organizatorice, de auto-gospodărire, servirea mesei, exercițiile sportive, toate s-au petrecut cu zămbetul pe buze, iar lucrul în comun a crescut coeziunea echipei. Paștele s-a sărbătorit discret în primul weekend după dislocare, cu ouă roșii și cozonaci aduși cu grijă din țară.

Și-au propus să profite de momentele neașteptate de răgaz pentru a-și actualiza prioritățile, a descoperi poveștile celorlalți și a începe să construiască împreună povestea misiunii.

Pe timpul călătoriilor, adevăratele descoperiri nu vin din a vedea locuri noi, ci din a privi cu alți ochi – Marcel Proust.



19 aprilie - „Hristos a înviat!” răsună din inima Africii



CARPATHIAN PUMAS

FINALIZAREA PREDĂRII-PRIMIRII RESPONSABILITĂȚILOR ÎN CADRUL MINUSMA ÎNTRE CELE DOUĂ ROTAȚII

Mirela VÎȚĂ

După șapte luni de misiune, prima rotație a detașamentului Carpathian Pumas care a acționat în cadrul Misiunii Multidimensionale Integrate ONU de Stabilizare în Republica Mali/MINUSMA poate raporta MISIUNE ÎNDEPLINITĂ, după ce, începând cu data de 5 mai, a predat atribuțiile către colegii din rotația a doua.

Într-un mediu cu o climă extremă, în care mobilitatea este dificilă, din cauza distanțelor și a infrastructurii aproape inexistente, cele patru elicoptere IAR-330 Puma L-RM cu care detașamentul Carpathian Pumas a acționat au reprezentat o capacitate esențială pentru sprijinirea eforturilor ONU de stabilizare a zonei.

În perioada octombrie 2019 - aprilie 2020, detașamentul Carpathian Pumas a acceptat să ducă la îndeplinire toate misiunile operaționale solicitate de către ONU, cumulând un număr de 195 de misiuni de luptă (MEDEVAC/CASEVAC, recunoaștere, cercetare și supraveghere,

patrulare, transport cargo și pasageri), totalizând 740 ore de zbor.

Cele două dislocări rapide (cu durata de maximum 96 de ore) s-au executat pentru sprijinul operațiilor ONU din alte sectoare, pe locațiile Mopti și Kidal.

Activitățile aferente predării responsabilității misiunii către colegii din a doua rotație s-au desfășurat în perioada 30 aprilie - 5 mai 2020. Pe lângă activitățile standard, de verificare a materialelor și a tehnicii și de însușire a procedurilor specifice teatrului de operații, responsabilii pe domenii din cadrul fiecărui detașament au depus eforturi pentru a se realiza și un schimb de experiență și lecții învățate în volum complet.

În doar câteva zile, personalul navigant care urmează să preia misiunea pentru următoarele luni a executat zborurile de recunoaștere și familiarizare în zona de operații atât pe timp de zi, cât și pe timp de noapte și a desfășurat exerciții conform scenariilor MEDEVAC/

CASEVAC, demonstrând că militarii și-au însușit procedurile de lucru, precum și interacțiunea cu lanțul de comandă la nivelul misiunii MINUSMA.

„Sunt convins că activitatea noastră aici a reprezentat o contribuție semnificativă la eforturile Organizației Națiunilor Unite de stabilizare a acestei regiuni. Suntem mândri să fim primii reprezentanți ai României, cu un detașament de elicoptere, la o misiune în cadrul ONU, purtând beretele albastre” – a declarat **comandorul Ioan MISCHIE**, comandantul Detașamentului Carpathian Pumas, rotația I.

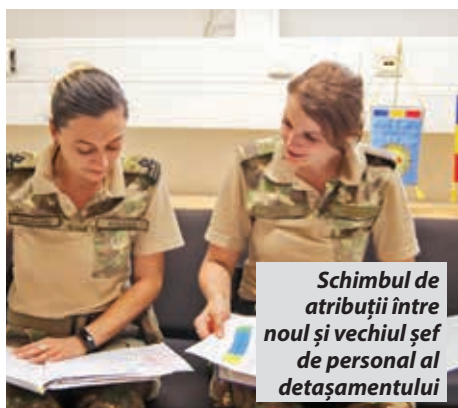
Din luna octombrie 2019, România contribuie la eforturile internaționale de menținere a păcii cu un detașament al Forțelor Aeriene format din 120 de militari și 4 elicoptere IAR-330 Puma L-RM participant la Misiunea Multidimensională Integrată ONU de Stabilizare în Republica Mali (MINUSMA).



Instantaneu înainte de primul zbor cu echipa mixtă, din cadrul rotației I și II



Schimb de experiență la Logistică



Schimbul de atribuții între noul și vechiul șef de personal al detașamentului



Aterizare în nor de praf pe Mike



Parte din echipaj, militarii DCSL sunt mereu la datorie



Plutonier major Anca NEGUȘ și plutonier adjutant Vasile MOISA, asistenți medicali, instantaneu după primul zbor în Mali



Un unghi potrivit pentru admirat elicoptere, în timpul verificărilor zilnice



O altfel de corespondență din Mali: CEL PLECAT ȘI CEL AȘTEPTAT

Mirela VÎȚĂ

În perioada pregătirii pentru misiune, „Ce crezi că ne așteaptă în Mali?” era o întrebare pe buzele și în mintea tuturor. De obicei primeam răspunsuri asemănătoare, înarmate cu doza recomandată de optimism în fața necunoscutului.

După o ședință de tragere, în autobuz, la întoarcerea spre unitate, adresez din senin aceeași întrebare binevoitoare vecinei de scaun.

„Eu știu deja: mă așteaptă soțul, și alte 6-7 luni departe de el...”, a picat onest răspunsul. Mă uit mai atent la colega mea: o tânără delicată și visătoare, despre care la acel moment știam doar că va fi membru de bază în mica echipă de comunicații a detașamentului Carpathian Pumas. Abia atunci văd verigheta.

„Suntem căsătoriți din 2018 și când am aflat despre misiunea din Mali am vrut să plecăm împreună, am participat amândoi la selecție. El a reușit, eu nu, am rămas rezervă... Acum el se întoarce după 7 luni în cadrul detașamentului, iar eu plec pentru următoarea rotație.

Suntem împreună din 2010: când eu eram în liceu, clasa a XII-a, el era în primul an de școală militară la Pitești.

Când el primea repartizarea la Constanța, eu tocmai treceam cu bine de probele sportive, hotărâtă să urmez aceeași carieră militară. După admiterea la Școala Militară de Maștri Militari și Subofițeri, am fost nevoiți să continuăm relația la distanță. Dacă nu credeam până atunci că poți avea atâta încredere într-o persoană, soarta mi-a arătat că aceasta îți poate fi prieten, iubit, soț.”

În teatrul de operații își va întâlni soțul doar câteva zile, pe timpul cât cele două detașamente se suprapun pentru predarea-primirea misiunii.

Răbdarea i-a mai fost pusă la încercare cu încă un obstacol: deși

detașamentul a ajuns cu bine în Mali din 16 aprilie, în urma condițiilor de izolare impuse de ONU, soții Lazăr au avut de așteptat două săptămâni până la prima îmbrățișare.

În următoarele zile, de dimineață până seară, cu excepția celor câteva ore de la prânz când arșița bate spre 50 de grade Celsius, un observator ascuns în curtea interioară a zonei de izolare ar fi văzut militarii în cea mai haotică deplasare, plimbându-se de ici-colo, salutându-se din priviri, gesticulând și zâmbind: acesta e tabloul obișnuit al convorbirilor telefonice cu familia. Semnalul e slab, apelul video e mai degrabă o imagine neclară, cuvintele mai mult se ghicesc, dar zâmbetele se transmite la mii de kilometri prin magia tehnologiei. Printre ei, și Doinița vorbește la telefon cu soțul, căutându-l din priviri când acesta se află la... doar 30 de metri depărtare.

„Nu știu cât de mult i-a plăcut piesa lui Shakespeare, dar, de câteva ori pe zi, el devine Romeo: eu urc la balconul de la etajul 1 al corimecului, el stă dincolo de cortul de servire a mesei, încât să ne putem și vedea când vorbim la telefon... Nu e ușor, dar tot este de o mie de ori mai bine decât în ultimele 7 luni, cel puțin știu că e aici”.

În felul inexplicabil în care soarta aranjează uneori lucrurile, încheierea perioadei de carantină a coincis cu ziua în care au aniversat zece ani de relație. Revederea a fost discretă, cu o îmbrățișare scurtă, cu reținerea specifică celor care încearcă cu tărie să își stăpânească emoțiile cele mai puternice.

Chiar dacă acest al zecelea an îl vor petrece în mare parte separat, va fi cu siguranță unul memorabil pentru amândoi: îi va lega amintirea unei misiuni curajoase în inima Africii, fiecare fiind, pe rând, cel plecat și cel așteptat.

CARPATHIAN PUMAS GATA PENTRU DECOLARE!

CONCLUZII DUPĂ PRIMELE MISIUNI ALE ROTAȚIEI A DOUA ÎN MALI

Mirela VÎȚĂ

După aproape două săptămâni de la preluarea responsabilităților, denumiri precum „Zebra” sau „Rinocerul” (zone de aterizare pentru elicoptere) intră firesc în vocabularul uzual al *Camp Castor*, iar piloții români din cea de-a doua rotație a detașamentului Carpathian Pumas descoveră cu rapiditate, la misiuni sau exerciții, cât mai multe dintre traiectele pe care le-au parcurs colegii lor în ultimele șapte luni.

Un lucru e cert: elicopterele românești par să devină parte din peisajul obișnuit al acestei regiuni din Mali.

Prima zi de muncă după izolare a fost pentru militari ca o înviore mult așteptată: a fost plăcută regăsirea cu cei din rotația I (doi dintre piloți fiindu-mi chiar colegi de promoție, **căpitan-comandorii Cristi DOBROGHU și Vasile DUMITRESCU**).

Apoi am început alert, cu briefinguri susținute online de reprezentanții ONU din MINUSMA și cu pregătirea pentru zbor. După o lună și jumătate de întrerupere de la zbor, aștepți cu nerăbdare, ca orice pilot, să îți reiei activitatea. Eu am făcut asta cu un entuziasm de locotenent! M-am

umplut de veselie știind că fac ce îmi place mai mult, și am atins cu bine obiectivele, ne-a împărtășit **comandorul Cristian POENARU**, după executarea primului zbor pe teritoriu african, în cadrul unui antrenament de evacuare aeromedicală, în data de 3 mai.

În ceea ce privește particularitățile zborului în zona subsahariană, mai degrabă aș puncta diferențele față de condițiile de acasă. Mediul de aici are caracteristici de care nu ne-am lovit în climatul temperat-continental cu care suntem obișnuiți: atât zborul de zi, cât și cel de noapte sunt influențate de vizibilitatea scăzută, pe fondul prafului în suspensie din atmosferă. Urmează sezonul ploios, cu furtuni, așa încât vom experimenta fenomene pe care colegii din rotația I nu le-au întâlnit în perioada dislocării lor în Mali. Mă refer, în principal, la fenomenul cunoscut drept Haaboo, un cumul de furtuni de nisip violente.

Temperatura mare și presiunea atmosferică scăzută au caracteristici de altitudine și densitate similare condițiilor de zbor la munte, care în practică se manifestă printr-o scădere a efectului comenzilor și o creștere a inerției

aeronavei, astfel încât manevrele trebuie făcute în cantități mai mici... Diferențele solicită echipajelor o atenție sporită, precum și executarea anticipată a manevrelor; practic trebuie să gândești cu mai mulți pași înainte.

În timp ce o parte dintre militarii detașamentului își desfășoară activitatea preponderent în birouri cu aer condiționat, pentru personalul tehnico-ingineresc o bună parte a provocărilor acestei misiuni vine tocmai din lucrul pentru timp îndelungat în exterior, în condiții de căldură și praf. După înregistrarea, în timpul zilei, a unor valori maxime de 45 de grade la umbră, temperatura la suprafața pistei, a căilor de rulare și a bretelelor poate ajunge până la 65-70 de grade Celsius. „Temperatura și praful omniprezent își pun amprenta asupra tehnicii. Sunt niște factori care în țară nu se manifestau cu aceeași intensitate, spre exemplu aici trebuie să acordăm o atenție deosebită coroziunii. Dar sunt încredător că vom face față provocărilor, cel puțin la fel de bine ca militarii din prima rotație!”, a spus **sublocotenentul inginer Darius BRICIU**, șeful structurii responsabile de întreținerea motorului elicopterelor.

În dimineața zilei de 3 mai, de pe pista din Gao decola elicopterul IAR-330 Puma L-RM cu numărul 83 pentru prima misiune cu echipaj mixt, în care **comandorul Marius LEAFU** i-a împărtășit din experiența sa din ultimele șapte luni pe teritoriul african, colegului din rotația a doua, **căpitan-comandorul Răzvan ROȘCA**, executând împreună o misiune de patrulare și cercetare aeriană.

La câteva minute de la aterizare, comandorul Marius Leafu povestea:

„A fost prima misiune reală în echipă mixtă. Am vrut să le transmit colegilor din rotația a

OASIS OF HOPE

doua toate elementele importante, astfel încât să le fie ușor să preia frâiele și să ducă la bun sfârșit misiunea. Totodată, am simțit și emoția ultimei mele misiuni în Mali.

Am venit aici în septembrie anul trecut, neștiind exact la ce să ne așteptăm, iar pe timpul perioadei noastre de responsabilitate lucrurile au decurs bine spre foarte bine, ne-am încadrat cu succes în structura ONU. Aș vrea să menționez că integrarea noastră rapidă în fluxul misiunilor s-a datorat și sprijinului unui ofițer român, **căpitanul Vasile COSTAN**, care încadrează o funcție ONU în Comandamentul MINUSMA din Gao”.

Faptul că la prima misiune a împărțit manșa cu cel care a fost pilot și șef al operațiilor timp de șapte luni în Mali a fost un avantaj pentru căpitan-comandorul Răzvan Roșca: „În teren avea foarte multă experiență pe acel traiect de zbor, cunoștea localitățile, locurile în care au mai fost incidente, astfel încât, stând alături de el

încă de la planificare, am învățat atât etapele, cât și detaliile utile, pe care poate în mod normal le-aș fi aflat doar prin experiența acumulată în timp.

Misiunea a fost solicitată pentru sprijinul unui convoi logistic care se deplasa într-o zonă frecventată de grupări teroriste, iar elicopterul putea cerceta aerian ruta de deplasare și putea oferi celor de la sol informații pe timpul traversării acelei zone periculoase. În general, cred că prezența noastră în teren descurajează elementele ostile. Spre exemplu, pe drumul pe care urma să se deplaseze convoiul am observat doi bărbați ascunși sub un copac, care la apropierea noastră au fugit, de parcă aveau ceva de ascuns. A fost o reacție atipică, deoarece până în acel moment, toți ceilalți se purtau normal, erau obișnuiți cu prezența elicopterelor. După câteva zile am citit într-un raport de informare al convoiului că acesta a ajuns cu bine la destinație. Am satisfacția că am contribuit și noi la asta.

Nu se compară experiența pe care o vom câștiga aici cu ceea ce facem pe timp de pace, în țară, la exerciții, atât prin simplul fapt că ne aflăm într-un teatru de operații, că aici există atât amenințări la adresa stării de securitate, cât și existența elementelor particulare ale zonei climatice subsahariene. Atât cât am putut observa la primul zbor, peisajul e un amestec: zonele aride sunt urmate de zone deșertice, apoi din loc în loc apare vegetația, cu multe animale sălbatice.

Per ansamblu, executarea unei misiuni de zbor aici a fost interesantă, dar nu a fost ușoară. E o perspectivă duală: facem exact ceea ce făceam și în țară, la pregătire, dar senzațiile sunt amplificate de faptul că știm că aici totul e real.

Pe termen lung, cel mai mult vor avea de câștigat cei tineri, care sunt acum copiloți, pentru că vor beneficia de experiența dobândită în condițiile «vitrege» de aici, mulți ani de acum înainte”.

Prima misiune a venit foarte rapid și a fost urmată îndeaproape de multe altele, încât în următoarele câteva zile detașamentul dislocabil Carpathian Pumas a desfășurat deja încă 5 misiuni de cercetare și însoțire convoi, executate de această dată cu echipaje doar din a doua rotație.

Ritmul alert al misiunilor solicită efort și concentrare atât din partea echipajelor de zbor, cât și din partea echipelor de sprijin de la sol. Pentru ca elicopterele să fie gata de decolare în termenul maxim de 30 de minute de la primirea solicitării, fluxul informațional și logistic trebuie să funcționeze ca un mecanism fără cusur. Astfel, echipajele lucrează în ture, gata să-și preia misiunea în orice clipă, iar responsabilii din Centrul Tactic de Operații actualizează permanent informațiile, în timp ce personalul tehnico-ingineresc trebuie să se ocupe atât de pregătirea elicopterelor pentru momentul decolării și aterizării, cât și de mentenanță și asigurarea disponibilității acestora pe termen mediu și lung.

Startul a fost bun și în forță. Sfatul pe care comandorul Leafu l-a dat colegilor care au preluat misiunea le va fi util pe termen lung: „Să-și mențină concentrarea din prima până în ultima clipă! Să nu creadă că, dacă o misiune de zbor s-a încheiat cu bine și fără incidente, următoarea va fi la fel... vigilența trebuie să fie continuă, de la planificare până la execuție! Experiența acumulată în teatru e nemăsurabilă, doar timpul o va sedimenta”.



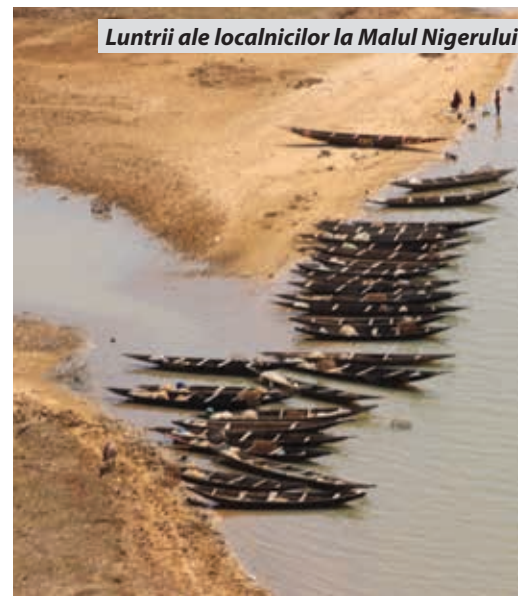
Maistru militar Alexandru BOBESCU, parte din echipa personalului tehnico-ingineresc



Comandorul Marius LEAFU i-a împărtășit din experiența sa din ultimele șapte luni pe teritoriul african, colegului din rotația a doua, căpitan-comandorul Răzvan ROȘCA



Lunții ale localnicilor la Malul Nigerului



În Mali, infrastructura e aproape inexistentă, autoturismele sau motocicletele izolate pe drumuri de pământ fac parte din peisajul obișnuit





Carpathian Pumas CONTRATIMP

După trei săptămâni de la primul pas în Africa am intrat oficial în serviciu. Două săptămâni de carantină, în care așteptarea și-a pus amprenta pe fiecare dintre noi, urmate de cinci zile de foc, la propriu, în care am fost nevoiți să preluăm de la colegii noștri din rotația I tot ceea ce au acumulat în ultimele 7 luni.

A sosit și prima zi cu atribuții în cadrul MINUSMA, prima zi în care trebuie să demonstrăm că toate eforturile de până acum nu au fost în van.

Înainte de perioada de predare - primire sunt anunțat de către comandantul meu că voi fi de serviciu în prima zi, cu elicopterul configurat pentru escortă. A fi de serviciu înseamnă a fi în măsură să decolăm elicopterul în maxim 30 de minute de la primirea ordinului. Colegii dinaintea noastră au executat acest serviciu 24 de ore din 24, 7 zile din 7, timp de aproape 7 luni. Și o vom face și noi, cei din tura a doua, la fel de bine. Jumătate de oră pentru a decola un elicopter? Este timp suficient, ar spune unii... Pare simplu: câteva contacte, ceva indicații de urmărit, manete și leviere de comandă, și gata, totul este pregătit! Maxim 10 minute! În anumite condiții poate fi realizabil. Însă aici, la marginea Saharei, lucrurile sunt cu totul altfel. Soarele arzător, care poate încălzi aerul până la 45 de grade Celsius, furtunile de nisip care se ivesc în câteva minute, distanțele mari de acoperit (de ordinul sutelor de kilometri), mediul pentru care noi nu am fost programați genetic, calculul greutatea la decolare, de multe ori gândit la kilogram, calculul combustibilului planificat pentru fiecare minut de zbor. Și, peste toate acestea, în zona noastră de responsabilitate plutește în aer starea de insecuritate. Toate acestea sunt elemente de luat în calcul în cele 20 de minute rămase, astfel încât echipajul elicopterului să se întoarcă nevătămat la aterizare. Și pentru buna planificare a acestor factori le sunt recunoscător tuturor celor implicați!

Din momentul în care în difuzoare se aude acel semnal inconfundabil, începe cu adevărat nebunia, o nebunie doar de noi înțeleasă, care unui ochi străin îi poate părea un haos. Însă noi ne-am instruit pentru așa ceva, și fiecare știe exact ce are de făcut, în fiecare secundă! Tot echipajul se îndreaptă în fugă către camera de echipare, într-un mod exersat de

nenumărate ori, pentru a prelua vesta tactică, armamentul individual, muniția, rucsacul de supraviețuire și tot ce poate ajuta în cazul unei aterizări forțate în teren necunoscut. După acel moment fiecare dintre noi își mărește greutatea cu cel puțin 20 de kg. Următoarea oprire: Centrul de Operații, unde echipa din tura de serviciu ne așteaptă cu documentația și detaliile misiunii. Avem câteva minute să decidem cât combustibil să avem la bordul elicopterului, ce profil al zborului să alegem în funcție de vreme, de amenințări, componența echipajului la misiunile de evacuare medicală, planul de comunicații. Tot acest val de informații este procesat rapid, nu ne permitem să pierdem nici un minut. De ce? Pentru că acolo, poate la sute de kilometri distanță, cineva are nevoie de noi. Acelui „cineva”, un minut în plus îi poate salva viața.

Decizia este luată, plecăm către elicopter. Valul de căldură te izbește ca un tren în viteză. Diferența de temperatură între interiorul clădirilor și mediul exterior poate fi și de 20 de grade Celsius. Echipamentul ne îngreunează mișcările, însă ajungem repede la elicopter. În cabină atmosfera este sufocantă, fiecare suprafață frige, deja combinezonul de zbor este ud. Elicopterul pornește gălăgios, parcă plângându-se și el de căldura de afară. Acele indicatoare de bord sunt în poziția corectă, sistemele sunt aliniate, „toate becurile sunt verzi”. Procedura spune că fiecare membru al echipajului să raporteze, „Gata de decolare!”. Trag aer în piept și întreb prin radio: „Toate posturile gata pentru decolare?” Pe rând, în ordinea stabilită, fiecare își confirmă poziția. O privire scurtă către echipaj mă lămurește: priviri concentrate, transpirație, mișcări ca la carte.

Da, echipajul din care fac parte este pregătit pentru prima misiune reală sub soarele arzător al Africii! Apăs butonul de emisie radio și raportez către Centrul de Operații că suntem gata de decolare.

În câști auzim cu toții că a fost.... alarmă de exercițiu! Mă uit din nou la ei, la colegii mei. Zămbesc! Chiar dacă a fost doar un exercițiu pentru verificarea capacității de reacție, am dovedit ceea ce suntem: militari. Și militarii nu exersează, militarii se instruiesc. Se instruiesc pentru misiuni de luptă, în condiții reale. Mai țineți minte care era termenul de decolare? Eram gata în 20 de minute!



Pregătiri de zbor



ZBOR

Este trecut de ora 18 și peste Mali s-a așternut noaptea. O lună plină, însoțită de câteva stele, ne veghează prima zi cu atribuții în MINUSMA. După exercițiul de dimineață, fiecare își ocupă timpul cu sarcinile zilnice. Am intrat în pâine, cum se spune, primim raportările de seară din zona noastră de responsabilitate, cu locațiile de staționare peste noapte ale patrulilor și convoaielor. Totul se încadrează în rutina zilnică, nimic deosebit. Sintezele de informații păstrează nivelul amenințărilor la minim.

Un gând îmi trece iute prin minte... Nuuu! Nu are cum să mi se întâmple tocmai mie! Chiar în prima zi în serviciu, și pe timp de noapte! Un zâmbet îmi înflorește în colțul gurii: pentru asta am ales să fim aici! Să răspundem, în cel mai scurt timp, celor aflați în dificultate, ziua și noaptea.

Îmi pun documentele în ordine, când în cadrul ușii apare ofițerul de serviciu: *Măine dimineață, la ora 4, aveți decolare!* Mă ridic instinctiv în picioare și îl urmez în Centrul de Operații. Misiunea noastră? Cercetarea unei rute care urmează să fie străbătută de un convoi logistic, undeva la extremitatea de nord a zonei noastre de responsabilitate. Mobilizez echipajul pentru planificarea misiunii. În mai puțin de jumătate de oră, totul este pus la punct: traiectul până la obiectiv, procedurile de cercetare a zonei, planul de comunicații, combustibilul necesar, ultimele informații despre posibilele amenințări sunt procesate și stabilite rapid de echipaj și tura de serviciu. Facem o ultimă verificare.

Este trecut de ora 11 noaptea. Avem nevoie de odihnă. Îmi setez alarma la 3 dimineață și închid ochii, încercând să prind măcar trei ore de somn. Un cîrîp de păsărele mă face să deschid ochii, dar e doar melodia alarmei la telefon, configurată după anotimp: acasă este primăvară!

Echipați complet și cu ultima actualizare de informații transmisă de colegii din Centrul de Operații, ne îndreptăm spre elicopter. De la depărtare, văd fascicule de lumină în jurul acestuia, semn că echipa tehnică este cu verificările pe terminate. În rest, totul este învăluit în întuneric, fiindcă iluminatul pe timpul nopții se păstrează la minimum.

După o scurtă verificare exterioară, urcăm în elicopter. Parcă nu este chiar atât de cald. Motoarele, trezite din somn, tulbură liniștea nopții. Indicatoarele încep să prindă viață, ecranele se aprind, contactele sunt cuplate, stațiile radio sunt acordate pe frecvențele stabilite. Privirea îmi alunecă peste indicatoarele de bord. Totul este așa cum trebuie. În afară de temperatura exterioară: 30 de grade Celsius! La ora 4, dimineață...

O ultimă verificare a cabinei, cinci minute până la decolare. De data asta nu mai este un exercițiu. Apăs butonul de emisie și cer aprobare pentru rulaj și aliniere la pistă. Din turnul de control, o voce feminină, în limba engleză cu accent franțuzesc, ne aprobă rulajul și alinierea la pistă. Eliberăm frâna și astfel începe prima noastră misiune în teatrul de operații din Mali!

Avem aprobare, decolăm! Ajungem la punctul inițial al traiectului și respir adânc, parcă pentru prima dată de când am fost anunțat că vom pleca în misiune. Lăsăm în urmă luminile obosite ale orașului Gao și ne avântăm într-un întuneric adânc, diferit de acela cu care eram

ÎN ÎNTUNERICUL AFRICII



Un zâmbet după încheierea primei misiuni

obișnuiți în țară. Mă uit o clipă pe lângă dispozitivul de vedere de timp de noapte, încercând din răsuferință să caut o lumină, măcar una, oricât de slabă. În zadar, întunericul Africii ne cuprinde și ne strânge ca într-o menhină. Aparatele de bord indică 180 de km/h, viteză calculată pentru a ajunge la timp la obiectiv. Mă uit la ceas, au trecut abia 10 minute de la decolare. Oftez în gând. Aproximativ o oră de zbor până la țintă. Cu coada ochiului parcurg cu repeziciune indicațiile din cabină. Liniștea este întreruptă de vocea mecanicului de bord care, parcă citindu-mi gândurile, raportează scurt: *La bord, totul normal!* Îi dau de înțeles cu o înclinare ușoară a capului că l-am auzit. Cu toate că provenim din unități diferite, instrucția dinaintea dislocării în Mali își spune cuvântul, am ajuns să ne înțelegem din gesturi și priviri.

Zburăm cu aproximativ trei kilometri pe minut, într-un întuneric crunt, acompaniat de transport de nisip, care, pe alocuri, scade drastic vizibilitatea. Dar dispozitivele de vedere pe timp de noapte își îndeplinesc cu îndărmire misiunea: chiar dacă nu poți distinge cu ochiul liber, în fața noastră se așterne Africa, în nuanțe de alb și negru. Tehnologia cu infraroșu, aici, unde totul arde, la propriu, pe timp de zi, ne oferă o imagine clară a mediului înconjurător. Parcă mă uit la un program alb-negru al unui televizor de altădată. Drumuri șerpuite prin deșert, copaci răzleți, dromaderi care par a fi animale sălbatice, forme pătrătoase ce arată ca niște case, totul în alb și negru. Așa ni se prezintă Africa în prima noastră misiune.

Ajungem la obiectiv: un convoi staționat în mijlocul deșertului. Îl recunoaștem după formele mașinilor, care ies în evidență în contrast cu temperatura solului. Sunt primele mașini pe care le vedem de la decolare. Sunt dispuse în cerc, cu posturi de pază înaintate, tactică de apărare împotriva grupărilor teroriste.

Apropiindu-ne, observ la sol persoane care ne caută cu privirea în întuneric. Nu au cum să ne localizeze, decât după zgomot, pentru că

luminile exterioare de navigație sunt stinse, iar în cabină iluminatul este redus la minimum. Intrăm în legătură radio cu ei, pentru confirmare. Simt bucurie în vocea celui care ne răspunde. Prezența elicopterelor, mai ales noaptea, le dă curaj, iar pe cei cu intenții ostile îi face să bată în retragere.

Timp de aproape o oră, cercetăm drumul ce va fi parcurs de convoi, până la limita noastră de responsabilitate. Din acel punct vor fi preluați de alți colegi, militari sub egida ONU, din detașamentul altei țări. Sistemele de observare de la bord, cât și cele cinci perechi de ochi din echipaj confirmă că nu este nicio mișcare ostilă în teren. Anunțăm că ruta este liberă și le urăm succes în continuare. Replica este la fel de relaxată. E un sentiment plăcut să știi că ai ajutat pe cineva, aici, în mijlocul pustietății.

Pornim către ceea ce va fi casa noastră pentru următoarele șase luni. Soarele se luptă să iasă câte puțin peste orizont, îmi ridic dispozitivele de vedere pe timp de noapte și, în sfârșit, văd Africa în toată splendoarea ei. Ne așteaptă încă o oră de zbor până la aterizare, pe timp de zi, în care, la fel de concentrați, descoperim o altă lume.

Este 7 dimineața, aterizăm. Motoarele își încetează miile de turații și suntem invadați de liniște. O liniște relaxantă. Inconștient, încălc canoanele distanțării fizice și strâng mâna fiecărui membru al echipajului. Nu avem nevoie de cuvinte. Pe chipul fiecăruia, zămbetul larg și sincer acoperă oboseala nopții care a trecut.

Botezul Africii... Ne-am avântat în întuneric și ne-am întors pentru a descoperi lumina.

COLECȚIA DE AMINTIRI



**Căpitanul
Marcel BĂDIȚĂ**

Maior Constantin MIREANU

Un lucru absolut fascinant în meseria mea este să descoperi oameni și să scrii despre ei. Să le pui în față un fel de oglindă, să-i lași să se vadă așa cum i-ai descoperit și apoi să le citești în ochi încântarea, nedumerirea, ba chiar recunoștința ori bucuria că munca, pe care uneori au crezut-o în zadar, este așezată acolo, frumos, printre literele negre, sculptate cu tuș pe hârtie, ca să o vadă și alții, să rămână la gazetă pentru copiii lor, pentru toți cei dragi. Și uneori primești mesaje de genul: *până acum ai mei nu știau exact cu ce mă ocup. Au aflat și sunt foarte mândri. Sau: așa de mult s-au bucurat părinții, că au dat la toată lumea să vadă articolul.*

Pentru că presa nu este doar despre lucruri negative, doar despre derapaje comportamentale, senzațional și violență. Poate fi și despre viață, despre lucruri firești, despre destine, cariere, despre oameni care pun suflet în ceea ce fac.

Este în biroul de vizavi și nici prin cap nu-i trece că voi scrie un articol despre el. De fapt, în ultimele zile nici nu prea ne-am văzut. A petrecut zilnic mai mult de 12 ore în fața unor ecrane, făcând tot felul de calcule care mă depășesc, simulând transporturi de materiale, de oameni, de armament, de muniție, tot ce înseamnă mișcare pe calea aerului intra și în afara teatrului de operații. În biroul lui, câteva avioane agățate cu ață de tavan se leagănă lent, mișcate de curentul de aer fierbinte ce pătrunde prin fereastra larg deschisă. Dintr-un difuzor mic se aude când muzica anilor 90, când hip-hop ori jazz, în funcție de dispoziția ascultătorului. Acest om, cu un simț al umorului inconfundabil, cu un aer ușor boem, ba chiar cu o aparență de nepăsare în anumite situații, se schimbă total atunci când vine vorba de meseria lui, de planificare, de responsabilitate. Așadar, **căpitanul Marcel BĂDIȚĂ**, ofițerul de stat major la mișcare și transport al Elementului Național de Sprijin, rotația a XI-a, este, și mi-am spus asta de când l-am cunoscut, ceea ce s-ar putea numi lesne un personaj. Și nu vă imaginați, după prima descriere, că este un șoarece de birou. Acolo stă doar când cele trei ecrane îl cheamă pentru tot felul de situații, de e-mail-uri, rapoarte, planificări etc. Dar, pe timpul pregătirii transporturilor aeriene este mereu printre militarii care lucrează în camp. Verifică, alături de alți ofițeri, conținutul fiecărui colet în parte, are grijă ca fiecare pachet să fie asigurat, să nu depășească anumiți parametri de greutate, de volum, să aibă fișa de însoțire completată corect etc. Și, mai ales, să respecte cerințele din procedurile specifice funcției sale.

În primele zile în Afganistan l-am însoțit la aeroport, prin diferite birouri unde lucrează, în cea mai mare parte, americani. Părea că se știu de o viață. Marcel a intrat degajat, s-a imbrățișat cu toată lumea (nu erau încă restricțiile impuse de Covid-19) și a scos din rucsac un mic cadou special pregătit din țară, spunându-le: „V-am adus ciocolată din România!”. Nu știu când a avut timp să învețe atâtea expresii informale în

**Căpitanul Marcel BĂDIȚĂ
printre aeronave, locul
unde se simte cel mai bine**



engleză, că uneori am impresia că a trăit într-un cartier din New York. Le știe, le adaptează, și le folosește în context, astfel încât pare unul de-al lor. Și chiar este.

Mi-am dat seama atunci că un militar pe funcția lui, care lucrează în permanență cu străini, trebuie să fie în primul rând un bun comunicator, să-și facă ușor și sincer prieteni, apoi să aibă în sânge arta de a menține aceste prietenii.

„Marcelino, cum faci de-ai pe toți la degetul mic?”, glumesc într-o zi, în timp ce mergem la masă. Dar nici nu trebuie să-mi răspundă, pentru că îmi dau seama singur, după alte câteva secvențe din viața de aici. Pur și simplu căpitanului îi pasă de ceilalți. Și asta se vede. Și văd și ei, ceilalți. „Ce faci, Marcel?”, îl întreb în altă zi? „Mă duc la aeroport, să aștept un coleg de la Forțele Speciale!”, îmi răspunde. Și se știe că atunci când ia pe cineva de la aeroport, asta înseamnă mai mult. Îl duce la masă, la locul de cazare, îi explică regulile din bază, îl însoțește, dacă e nevoie, acolo unde are treabă. „Păi, nu e și el de-al nostru? Cum se simte, că nu cunoaște pe nimeni?”, îmi spune. Iar într-o bază de mărimea celei din Kandahar, când ajungi prima



**Locul unde
a explodat
o rachetă în
2017 este
marcat cu
un fel de
ștampilă
militară și o
moarte
stilizată și
păcălită
sau mai
degrabă
amănată la
acea dată**

**Pregătirea misiunii.
Ultimele secvențe,
înainte de plecarea
Elementului Național
de Sprijin, rotația a
XI-a, în teatrul de
operații Afganistan**



**În campul
ENS se fac
verificările
coletelor, se
încarcă
pachetele și
se trans-
portă către
aeronavă**



dată, senzația este unică. Clădirile par toate la fel, sunt de aceeași culoare, peste tot pereți de beton pentru protecție, buncăre, aceleași drumuri prăfuite, care seamănă între ele. Ai impresia că nu te vei putea orienta niciodată. Iar Marcel știe fiecare colț de aici. Și fiecare colț îl recunoaște, atunci când trece cu un microbuz Toyota, cu volanul pe dreapta, pe care scrie Forțele Aeriene.

Tot el a fost și ghidul colegilor din detașamentul nostru, care au venit pentru prima dată în misiune. Fiecare loc din bază este prezentat cu o poveste, cu un pic de istoric, cu o picanterie.

Într-o zi, tot în celebrul microbuz cu volanul pe dreapta, în timp ce ne deplasăm către sediul poliției militare, îmi spune: „Pentru mine contează cel mai mult să fii om. Dincolo de grade, de formule de adresare, de orice. Și, cel mai tare, mă deranjează atunci când cineva încearcă să mă păcălească. Mai ales că am văzut atâtea încât îmi dau seama foarte repede”. După care face o pauză. Intrăm pe All American Boulevard, strada principală din bază. „Vezi peretele acela lovit?” Mă uit atent. Un parapet din beton, de cinci metri înălțime, în dreapta noastră, este destul

de afectat. Lovitura este marcată cu vopsea. „Eram aici, în 2017, când l-au nimerit cu o rachetă. Mă aflam vizavi, la vreo cincizeci de metri de locul impactului. S-a auzit groaznic!”.

Are multe amintiri din misiunea anterioară. De fapt, aceste povești, spuse de militarii care mai participaseră în diferite misiuni atrăgeau ca un magnet ascultătorii care doar își imaginau teatrul de operații în perioada pregătirii pentru misiune. Fiecare povestea așa cum își amintea, cum se așezase povestea în mintea lui. Marcel însă mereu le însoțea cu umor, cu farmec. Parcă abia așteptam să vedem locurile unde urma să ne petrecem șase luni din viață.

Acum, că suntem aici de trei luni, îl întreb pe Marcel - care cred că și-a dat seama, între timp, că voi scrie ceva despre el, că prea mult m-am interesat de soarta lui de azi-dimineață - ce-i lipsește cel mai mult de când a plecat de acasă. „Familia, copilul...”, îmi răspunde. „Acum vreau să comand ceva, de 1 iunie, să-i ajungă direct acasă. Un dragon, o mașinuță, mă mai gândesc”. Băiatul lui are o colecție de dragoni, Marcel una de doruri și amintiri. Din exerciții, aplicații, misiuni. Se pare că fiecare dintre ei este acum pe cale să completeze aceste colecții.

Maistrul militar clasa a III-a Liviu Hapenciuc a descoperit mai târziu viața cazonă. În anul 2006, după absolvirea facultății a decis să intre în sistemul militar. Astfel, în 2007, intra primul, cu media 10, la Școala Militară de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene Române de la Boboc, la specialitatea aeronave și motoare de aviație. După absolvire a luat repartitie la Baza 95 Aeriană „Erou căpitan aviator Alexandru Șerbănescu” din Bacău, la o escadrilă de MiG-21 LanceR.

L-a preocupat mult dezvoltarea profesională deoarece își dorește să evolueze cât mai mult în cariera militară și să o facă la un nivel cât mai înalt. Cursurile absolvite sunt prea multe pentru a putea fi aici enumerate, dar amintim cele de la Universitatea Națională de Apărare sau cel de însoțitor de bord în cadrul acordului *Cer deschis*. Experiența dobândită i-a dat posibilitatea de a se dezvolta profesional într-un mediu de muncă bazat pe încredere și respect reciproc și de a se afirma în meserie. Totodată, i s-a oferit prilejul de a întâlni oameni deosebiți și a-și face prieteni peste tot prin țară și-n străinătate.

„Am muncit pe la diverse escadrile și structuri, am evoluat ca militar, dar și ca om. Am avut onoarea de a lucra alături de oameni minunați și de un colectiv deosebit format din adevărați profesioniști. Am avut norocul să am comandanți de excepție. Sunt mândru că fac parte din această unitate de elită a Armatei României, dar mai ales dintr-o adevărată familie: cea a Forțelor Aeriene Române. Baza 95 Aeriană reprezintă pentru mine un loc special și datorită coeziunii care există între militarii săi, indiferent de gradul pe care-l poartă pe umeri. Aici, toți suntem o echipă care funcționează perfect, din punctul meu de vedere. Înainte de toate, așa cum am precizat anterior, formăm o familie care se ajută și se susține necondiționat”, a spus Liviu.

Apoi a venit misiunea din Afganistan, unde a îndeplinit funcția de consilier aviație. Liviu știe foarte bine limba engleză. Mulți dintre prieteni și cunoscuți îl indemnau să meargă într-o misiune externă. Inițial, nu l-a tentat, fiindcă a avut alte planuri, inclusiv să devină ofițer. Așa că și-a dorit să experimenteze ceva nou. A fost prima sa misiune externă și ar dori ca experiența sa în acest tip de acțiuni să nu se oprească aici. Speră să mai aibă șansa să mai participe, cel puțin la încă o misiune în acest teatru de operații.

Inițial, Liviu a lucrat în Baza Aeriană Kandahar, dar în urma

O POVESTE DE SUCCES AFGANĂ

Maistrul militar clasa a III-a Liviu HAPENCIUC lucrează în cadrul Biroului mentenanță aviație din comandamentul Bazei 95 Aeriană „Erou căpitan aviator Alexandru Șerbănescu” din Bacău. De curând s-a întors din Afganistan unde a îndeplinit o misiune de succes, cu rezultate excepționale în cadrul comandamentului TAAC-Air de la Kabul.

Plutonier adjutant principal Lucian IRIMIA
arhiva personală Liviu HAPENCIUC



Maistrul militar clasa a III-a Liviu HAPENCIUC apreciat pentru activitatea desfășurată în cadrul misiunii din Afganistan



restructurării forțelor a fost mutat la Kabul împreună cu alți camarazi. La scurt timp după ce a ajuns acolo, conducerea TAAC-Air a solicitat una-două persoane pentru a lucra în cadrul compartimentului CJ7-Training and planning flight.

„Faptul că eram familiarizat cu munca de birou, îmi place și știu să

lucrez pe computer, inclusiv tot pachetul Microsoft Office, vorbesc foarte bine limba, aveam un background ideal, fiind de aviație și cunoscând mentenanța în acest domeniu am fost candidatul perfect pentru această poziție. Poate destinul sau Dumnezeu a făcut să fiu repartizat acolo, să lucrez la un nivel înalt, alături de oameni minunați! Am format o echipă profesionistă în adevăratul sens al cuvântului, de fapt mi-au fost ca o familie. M-am simțit onorat să muncesc și să performez, chiar și-n condițiile date din acea zonă de război. Au știut să mă facă să mă simt unul de-al lor. Am beneficiat de privilegii și facilități, la care nu știu câte alte persoane non-US au acces”, a afirmat maistrul militar Hapenciuc.

A fost mult de muncă, iar Liviu s-a implicat puternic în rezolvarea tuturor sarcinilor primite. A fost românul muncitor, harnic, implicat și responsabil. A fost conștient că oricâtă pregătire teoretică și practică avea, realitatea din teatru de operații este un pic diferită. Nu avea de unde să o cunoască, decât acolo, în Afganistan.

„Ați auzit probabil de tot felul de incidente de securitate, dar am ajuns

să realizez că ele fac oarecum parte din realitatea cotidiană. E încă o zonă de război, acolo nu poți ști sigur dacă afganii pe care-i consiliezi sunt de partea ta sau nu. Acest lucru ni se tot reamintea și la briefinguri, m-am acomodat relativ ușor și m-am conforma cerințelor. Românii au fost și sunt apreciați pentru faptul că se pot adapta la orice situație”, a declarat Liviu.

Din punctul său de vedere, are speranța că se va schimba ceva în următorii ani, există semne bune în acest sens. Prin munca, devotamentul său și implicarea exemplară, Liviu și-a adus o contribuție importantă la dezvoltarea Forțelor Aeriene Afgane (AAF). A muncit la îmbunătățirea AAF Master Training Plan, prin definirea cu exactitate a modului cum trebuie executată pregătirea personalului tehnic și navigant, numărul de oameni necesar a fi instruiți pentru fiecare categorie de aeronavă în parte, identificarea unei locații și deschiderea primei școli de mentenanță pentru aviație din Afganistan, Aircraft Maintenance Development Center (AMDC), selecția și introducerea în procesul de învățământ, iar apoi trimiterea absolvenților la cursuri în EAU, Cehia și Slovacia a peste 1000 de militari afgani, planificarea următoarelor clase până în anul 2024, întâlniri frecvente cu liderii afgani pentru a le explica cum funcționează tot procesul de instruire și învățământ, cum ar trebui să fie sistemul lor, dar și pentru a rezolva deficiențele sesizate. De asemenea, consilia liderii militari din cadrul comandamentului AAF și din cele trei grupuri aeriene aflate pe teritoriul afgan, a șefilor compartimentelor implicate în procesul de pregătire, instruire și învățământ. Afganii cu care a interacționat direct în cursul întâlnirilor găzduite de baza NATO sau în bazele lor aeriene și-au manifestat dorința de a învăța și au înțeles că aviația lor trebuie să fie independentă, capabilă să se întrețină singură, să se obțină sustenabilitatea. Colaborarea cu cei din comandamentul AAF a fost excelentă, erau persoane de încredere cu pregătire și cursuri în SUA.

„Pelângă acestea mai planificăm și organizăm sesiuni de testare la limba engleză, unde 140 de studenți învățau această limbă. În fiecare joi primeam un raport detaliat privind situația prezenței și rezultatele la învățătură. Am completat cu sprijinul colegilor de birou și al celor de la A7 fișe de cunoaștere pentru fiecare student ce a fost introdus într-o bază de date pentru a ne fi mai ușor la procesarea informațiilor. De asemenea, trebuia să coordonez tot ceea

ce ținea de plecarea studenților la cursuri (pregătirea documentelor, eliberarea pașapoartelor, obținerea vizelor) în străinătate. Pentru relaxarea și ridicarea moralului personalului am reușit să obțin aprobarea și finanțarea ca în fiecare seară de miercuri să se desfășoare o seară de bingo. Participau peste 100 de persoane, de câteva ori a venit chiar și comandantul bazei HKIA (Hamid Karzai International Airport)”, a mai adăugat maistrul militar Hapenciuc.

Pe toată perioada misiunii din Afganistan maistrul militar clasa a III-a Hapenciuc a muncit mult. De multe ori programul său se prelungea către noaptea. Era din cauza unor video/teleconferințe cu persoane implicate într-un fel sau altul în procesul de instruire și aflate în SUA sau celelalte țări unde aveau oameni trimiși la pregătire sau, cum a fost ultima situație, din pricina unei greve a studenților afgani. Nu poate să uite camaraderia și prietenia legată cu colegii americani cu care a lucrat cot la cot, **coloneii David MILLER, Steve GARZA, Paul CANCEINO, Ryan CARVILLE, Samuel FRIEND, maiorii Benjamin SNELL, Heather NOVUS, Jonathan LOEHR, Staff Sergeant Yan CUI, Master Sergeant Chris GRUBE**, precum și contractorii **Max GRINDSTAFF** și **Sue Mubariz QADERI**. Împreună cu maistrul militar clasa a III-a Hapenciuc au format o echipă sudată, cu rezultate foarte bune, de la care românul nostru a avut ce învăța și la care s-a adaptat perfect. De asemenea, Liviu nu poate să uite sprijinul **locotenent-comandorului Gabriel MAXINEANU** care l-a ajutat cu nenumărate sfaturi și i-a fost alături la bine și la greu.

O dată pe săptămână, avea teleconferință cu conducătorii școlilor din Emiratele Arabe Unite (EAU), Slovacia, Cehia, pentru a fi informați în privința stadiului pregătirii studenților afgani. În altă zi, avea loc întâlnirea cu un reprezentant al Security Assistance Office, cu toți contractorii ce participau la proiectul dezvoltării AAF și managerii firmelor implicate în pregătire. De asemenea, mai avea și alte întâlniri pentru eficientizarea muncii în structura în care lucra.

După această experiență, maistrul militar clasa a III-a Hapenciuc dorește să-și valorifice cunoștințele dobândite în teatru de operații și nu numai, pentru a-și face cât mai bine meseria, oriunde îi va fi dat să lucreze.



„Am izbutit să realizez câteva lucruri de o importanță deosebită, ajutând astfel la clădirea Forțelor Aeriene Afgane. Prin munca și realizările avute nu numai că m-am bucurat și mă bucur încă de respectul și aprecierea camarazilor americani și a celorlalți. Mi-au arătat o prin faptul că au cerut prelungirea misiunii de către partea română și au propus să-mi fie acordată Air Force Commendation Medal pentru contribuția avută. Cel mai important e că le-am câștigat prietenia și am rămas prieten cu mulți dintre cei cu care am lucrat. Scrisorile de apreciere, diplomele, placheta și tabloul ce mi-au fost oferite, nu fac decât să sublinieze recunoștința partenerilor pentru modul cum am înțeles și știut să-mi fac treaba și pentru rezultatele obținute”.

Maistrul militar clasa a III-a Liviu Hapenciuc

PLEDOARIE PENTRU OPTIMISMUL TRAGIC

Locotenent-colonel Doina TRANDAFIR

Poate că puține cărți sunt mai potrivite pentru a fi citite, în această perioadă, decât „**Omul în căutarea sensului vieții**” a lui Viktor Frankl, o carte binecunoscută de psihologi, dar, din păcate, mai puțin căutată de alți cititori. Sau poate că fiecare perioadă își are cărțile ei, iar acum este timp pentru acestea...

Nu este de mirare că, în situații de criză, psihologia își întoarce fața spre filosofie, căutând acolo răspunsuri la întrebările pe care oamenii le au. Întrebările, în aceste condiții, devin întrebări fundamentale, iar lucrarea amintită oferă o privire asupra a ceva ce pare imposibil de conciliat: o viață bună într-o situație tragică.

Formularea din titlu nu îmi aparține - este titlul unei conferințe a lui Frankl, susținută la un congres din Germania de Vest (iunie, 1983). Poate vi se pare ciudat să recomand această lectură. Puteți spune că situația de criză generată de pandemia de coronavirus nu seamănă deloc cu tragedia războiului (căci Frankl despre asta vorbește) și că o astfel de comparație este exagerată. Bineînțeles că ar fi exagerat să comparăm cele două situații, dar nu asta îmi propun. Mă rezum la a spune doar faptul că, dacă se poate găsi alinare în vremuri atât de sumbre cum au fost cele trăite de autor, cu siguranță există posibilitatea de a găsi soluții pentru o viață bună și în condițiile pe care le trăim acum și, de ce nu, pentru toate situațiile dificile ale vieții.

Prin optimism tragic, Frankl înțelege că cineva este și rămâne optimist în ciuda aspectelor tragice ale existenței (suferință, vinovăție, moarte). În ultimă instanță este vorba despre „a spune DA vieții în pofida a orice”. Această atitudine se bazează pe capacitatea noastră de a transforma, în mod creativ, aspectele considerate negative ale vieții în ceva constructiv.

Nu trebuie să înțelegem aici maniera atât de recomandată de a gândi pozitiv cu orice preț. **Este vorba de o raportare nouă (și sanogenă) la suferință, la pierdere.** Nu este aici imperativul lui la a fi fericit - cea fericire considerată drept obligație, ci mai degrabă îndemnul de a descoperi motive pentru care putem fi fericiți în orice situație. Mai mult decât fericirea (un termen, oricum, folosit într-o manieră inflaționistă acum), această atitudine îi oferă omului capacitatea de a face față suferinței, ceea ce este un țel superior. Mai mult decât fericirea, contează sensul.

În orice situație, omul caută, instinctiv, sensul: fără el, nu poate viețui. „Dar ce se întâmplă atunci când căutarea sensului de către om se dovedește a fi fost zadarnică? Faptul poate să fie fatal. Să ne amintim ce se întâmplă în condiții-limită, de pildă cu prizonierii de război sau cu cei din lagărele de concentrare. În primul caz, așa cum mi-au relatat soldații americani, s-a cristalizat un tipar comportamental de tipul „las-o baltă”. Acestuia îi corespunde, în lagărele de concentrare, comportamentul prizonierilor care, într-o bună zi, refuzau să se mai scoale la ora 5 dimineața și să meargă la lucru, și care rămăneau în barăci, pe priculi mustind a urină și fecale. Nimic - nici avertizările, nici amenințările - nu-i mai puteau face să-și schimbe decizia. Și, în clipele acelea, se petrecea ceva tipic: de undeva din fundul buzunarului scoteau o Țigară pe care o ținuseră ascunsă până atunci și începeau să fumeze. Atunci nouă, celorlalți, ne devenea limpede că în următoarele 48 de ore o să-i vedem murind” (lucr. cit., p. 153).

Din perspectivă lui Frankl, există trei căi principale pe care se poate ajunge la sens. Prima constă în a crea ceva sau a face ceva; a doua este legată de a experimenta ceva sau de a fi în relație cu cineva. Deci sensul poate fi găsit atât în muncă (în activitate), cât și în relații (dragoste, prietenie). Dar cea mai importantă este cea de-a treia cale: „chiar și victima cea mai neajutorată aflată în situația cea mai deznădăjduită, confruntată cu o soartă pe care n-o mai poate schimba, se poate înălța mai presus de sine, poate crește dincolo de sine însăși și, astfel, se poate schimba pe sine. Un astfel de om poate transforma o tragedie personală într-o victorie” (lucr. cit., p. 160).

Cum ajunge omul să găsească sensul? Charlotte Buhler, citată de Frankl, afirmă: „Tot ce putem face este să studiem viața acelor oameni care par să fi găsit răspunsuri la întrebările ultime ale vieții, în contrast cu cei care nu au reușit acest lucru” (lucr. cit. p. 159).

Ceea ce propune Viktor Frankl drept soluție existențială *sine qua non* și cu atât mai valoroasă cu cât este rezultatul propriilor experiențe (o lecție învățată, dacă vreți) este ceva ce el însuși numește „eroism atitudinal”. Nu este nimic nou aici, ar spune filosofi - uitați-vă un pic spre antichitate, uitați-vă la stoici, care au afirmat mereu acest fapt: calitatea vieții noastre depinde de calitatea gândurilor noastre. Este vorba despre un efort susținut până la a ajunge la această atitudine, iar cartea lui Viktor Frankl vine să susțină o dată în plus necesitatea acestui efort. Lucrarea lui este un frumos punct de intersecție al filosofiei cu psihologia, fiecare descoperindu-se prin cealaltă, poate și pentru că niciodată nu s-au despărțit cu adevărat.

Notă: citatele sunt preluate din Viktor E. Frankl, *Omul în căutarea sensului vieții*, Meteor Press, 2009. Titlul original: *Man's Search for Meaning* (1984).



INSTRUIRE prin simulare

Alex BĂLĂNESCU

Centrul de Instruire prin Simulare pentru Forțele Aeriene utilizează modelarea și simularea în procesul instrucției individuale și colective, având ca scop creșterea nivelului de instruire a militarilor, a puterii de acțiune a structurilor militare din Forțele Aeriene Române, astfel încât acestea să poată executa misiuni în întreg spectrul de operații, în orice condiții de timp și mediu, concomitent cu realizarea unor economii semnificative de resurse financiare. Utilizarea în procesul de instruire a sistemelor de modelare-simulare se preconizează că va deveni una dintre cele mai eficiente metode de instruire a militarilor.

PREZENTARE GENERALĂ

Centrul de Instruire prin Simulare pentru Forțele Aeriene (CISFA) asigură sprijinul de specialitate pentru planificarea, pregătirea, desfășurarea, analiza și evaluarea exercițiilor de instruire prin simulare cu structuri din cadrul Forțelor Aeriene Române sau din celelalte categorii de forțe armate, de la nivel subunitate până la nivel unitate sau mare unitate.

Exercițiile de instruire asistate de calculator se desfășoară în cadrul CISFA prin punerea la dispoziție a facilităților hardware, software și de infrastructură dezvoltate și cu sprijinul personalului de specialitate din cadrul centrului. Instruirea prin simulare se execută pe baza planificării anuale a exercițiilor, prevăzută în ordinul de instrucție al șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, **general-maior Viorel PANĂ**.

Pe măsura creșterii capabilităților operaționale, CISFA va participa la exerciții de simulare interactiv-distribuite, prin interconectarea cu celelalte centre de simulare din Armata României prin rețeaua națională de simulare ROU NAT SIMNET (Romanian National Simulation Network).

EVOLUȚIA CENTRULUI

Centrul de Instruire prin Simulare pentru Forțele Aeriene a fost înființat în cazarma de la Boboc la sfârșitul anului 2015, ca structură din cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene (SMFA), primele funcții, cele de șef centru și șef secție simulare, fiind încadrate în primăvara anului următor. La începutul existenței sale nu a avut spații destinate, centrul funcționând din luna martie până în septembrie 2016 în spațiile Școlii de Aplicație pentru Forțele Aeriene (SAFA). Pentru documentare în vederea realizării acestui proiect, în luna aprilie a anului 2016, șeful SMFA din acea perioadă, **general-locotenent Laurian ANASTASOF**, împreună cu comandantul centrului, **colonelul Marian MĂRĂCINE**, au realizat o vizită de documentare în Germania, la un centru de simulare NATO. Această vizită s-a concretizat prin întocmirea unui proiect în schiță a viitorului centru, am aflat de la comandantul Centrului de Instruire prin Simulare pentru Forțele Aeriene, colonelul Marian Mărăcine, care a fost coordonatorul lucrărilor pentru realizarea acestui obiectiv ce ține cont de toate elementele necesare funcționării unei



Colonelul Marian MĂRĂCINE,
comandantul Centrului de Instruire
prin Simulare pentru Forțele Aeriene

astfel de capabilități, elemente privind atât mediul de simulare pentru personal, cât și pentru tehnică. Soluțiile constructive care să țină cont de restricțiile de temperatură, umiditate, canalizare, alimentarea cu energie electrică, norme PSI etc. au fost puse în practică de către secția proiectare din cadrul Direcției domenii și infrastructuri, după o concluzie intensivă între șeful centrului și specialiști.

„Proiectarea acestui obiectiv a durat peste doi ani, din mai 2016 până în august 2018, când a fost turnat primul stâlp de beton în cazarma de la Boboc. Realizarea Centrului s-a efectuat pe două dimensiuni: una constructivă, prin executarea spațiilor de simulare constând în săli pentru



Aspecte din timpul construcției sediului Centrului de Instruire prin Simulare pentru Forțele Aeriene



exercițiu, briefing, consiliu și conducerea exercițiului, și una tehnică, prin realizarea legăturilor de IT și comunicații.

Finalizarea proiectului constructiv s-a obținut cu destul efort și bătăi de cap (niciodată ceea ce planifici nu se poate pune în practică în totalitate), dar printr-o bună colaborare cu reprezentanții Centrului nr. 8 Domenii și Infrastructuri din Focșani, în special cu **locotenent-colonelul ing. Ovidiu GHEORGHE**, și cu domnul **Laurențiu MAREȘ**, patronul firmei care a executat lucrarea, cărora le mulțumim cu această ocazie, la sfârșitul anului 2019 proiectul a fost finalizat.

Cea de-a doua dimensiune, realizarea infrastructurii de comunicații, a fost concretizată cu o altă firmă, începând cu 1 septembrie 2019, urmând alte provocări, de această dată tehnice, pe care le-am depășit împreună, firma dând dovadă de receptivitate maximă la cerințele noastre.

De asemenea, prin eforturile deosebite ale personalului serviciului comunicații și informatică din cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene, centrul dispune de cele mai moderne rețele de calculatoare performante și rețele de comunicații.

La data de 15 decembrie 2019, după multe eforturi ale personalului centrului împreună cu **locotenent-colonelul Nelu DUMITRU**, de la SAFA, cu ajutorul căruia am realizat numeroase teste ale rețelor, a fost făcută recepția lucrării, am aflat, pe scurt, de la colonelul Marian Mărăcine etapele și provocările întâmpinate la construirea centrului.

În timpul execuției sediului CISFA, personalul care a fost încadrat pe parcurs s-a pregătit continuu prin cursuri și exerciții până a obținut certificările de specialitate în domeniul simulare. Personalul a desfășurat pregătirea în următoarele specialități: specialist în exerciții de simulare; specialist programe de management a exercițiilor; instructor tehnic (instructor și instructor-șef) și specialist baze de date (de la nivelul I până la nivelul IV).

Pregătirea instructorilor este un proces de durată ce include realizarea unui anumit număr de ore de pregătire, participarea la 2-3 exerciții de simulare, în funcție de specialitate, și susținerea examenului de certificare la Centrul pentru jocuri de război și experimentări doctrinare (CJRED).

Pel lângă pregătirea executată în țară, în anul 2019, un ofițer a participat la cursul NATO privind planificarea și executarea operațiilor aeriene întrunite (Initial functional JFAC training - IFJT), în Italia, iar un ofițer la cursul de specializare în domeniul simulării (Simulation professional course), în Germania.

DESCRIEREA EXERCIȚIILOR

Desfășurarea unui exercițiu cuprinde patru etape: elaborarea concepției și specificațiilor exercițiului, planificarea exercițiului și redactarea documentelor (care începe, de regulă, cu șase luni înainte), desfășurarea exercițiului și, nu în ultimul rând, analiza și raportarea exercițiului.

Etapă elaborării concepției și specificațiilor exercițiului este responsabilitatea structurii care



Colonelul Cristian TOHĂNEANU,
șeful secției Analiză și baze de date



Locotenent-colonelul Rareș CÎMPEANU
execută validarea cursului de
configurare a bazei de date introduse



Personalul Centrului de Instruire prin Simulare pentru Forțele Aeriene



Activitate în sala de briefing



Adunare cu comandantul în sala de consiliu

planifică exercițiul și se finalizează odată cu aprobarea specificațiilor exercițiului – EXSPEC (exercise specification). O activitate importantă în această etapă este Conferința cu Specificațiile Exercițiului (ESC), pe parcursul căreia se stabilesc obiectivele exercițiului, obiectivele de instruire pentru structura care execută exercițiul, precum și principalele roluri și responsabilități ale structurilor implicate.

La momentul efectuării vizitei la CISFA, personalul secției Analiză și baze de date finalizase crearea bazei de date pentru următorul exercițiu, care urma să se desfășoare cu Brigada 1 Rachete Sol-Aer, și începea testarea acesteia, pentru a se asigura că fiecare entitate simulată (avion, tun, rachetă, radar, militar etc.) funcționează corect și cât mai aproape de realitate, am aflat de la **colonelul Cristian TOHĂNEANU**, șeful secției. Următorul pas îl constituie validarea bazei de date, împreună cu conducerea exercițiului și cu comanda brigăzii, astfel încât să se asigure îndeplinirea obiectivelor exercițiului și a obiectivelor de instruire. Cu această ocazie, se configurează și instrumentele și programele de sprijin pentru analiza și evaluarea exercițiului.

Secția Analiză și baze de date participă la procesul de planificare a exercițiului, realizarea bazei de date pentru exercițiu pe baza scenariului elaborat, verificarea, testarea și validarea acesteia, pregătirea personalului care încadrează celulele de sprijin și la controlul și analiza exercițiului, am mai aflat de la colonelul Cristian Tohăneanu.

Comandorul Costinel DOROBANȚU, șeful secției Simulare din cadrul CISFA, și **locotenent-colonelul Rareș CÎMPEANU**, ne-au informat că personalul secției Simulare participă la procesul de planificare a exercițiului, la elaborarea scenariului și introducerea acestuia în sistem, elaborarea și introducerea MEL/MIL (master events list/master incidents list), pregătirea operatorilor la stațiile de lucru și a celulelor de sprijin și desfășurarea propriu-zisă a exercițiului.

Etapă planificării exercițiului și elaborării documentelor este responsabilitatea structurii care conduce exercițiul și vizează în principal elaborarea planului exercițiului (EXPLAN). Această etapă începe imediat după Conferința cu Specificațiile Exercițiului (ESC), principalele activități constând în desfășurarea conferințelor de planificare și elaborarea documentelor de conducere a exercițiului.

Personalul secției participă la cele trei conferințe, Conferința Inițială de Planificare (IPC), Conferința Principală de Planificare (MPC) și Conferința Finală de Coordonare (FCC), care au drept scop finalizarea planului exercițiului (EXPLAN), și la stabilirea cursurilor de



Pregătirea și testarea bazei de date pentru desfășurarea exercițiului cu Brigada 1 RSA



configurare a rețelei de simulare și a nevoilor de sprijin cu personal pentru încadrarea celulelor de sprijin.

Etapă desfășurării exercițiului cuprinde patru faze: instruirea fundamentală (instruirea operatorilor de la stațiile de lucru și a celulelor de sprijin); planificarea acțiunilor militare, pe baza ordinelor primite, de către structura care se instruieste; execuția operațională și conducerea acțiunilor, în baza planificării desfășurate anterior, și analiza post acțiune. În cadrul acestei etape, un rol deosebit în procesul de instruire a operatorilor de la stațiile de lucru destinate simulării îl au instructorii certificați din cadrul CISFA.

Ultima etapă, analiza și raportarea exercițiului, presupune centralizarea datelor și informațiilor colectate pe parcursul desfășurării exercițiului. Aceste date sunt furnizate fie de către cei instruiți, fie de celulele de sprijin, un rol important aici avându-l celula de observator/instructori (O/T). Etapa se încheie odată cu redactarea de către structura de comandă a raportului final al exercițiului (FER) și înaintarea acestuia către structura care a planificat exercițiul.

Practic, cele două secții din compunerea centrului asigură suportul tehnic și expertiza pe timpul planificării, pregătirii și desfășurării exercițiilor de instruire prin simulare. Pentru aceasta, personalul CISFA întocmește documentația specifică tipului de simulare utilizat (ghiduri privind activitățile și responsabilitățile participanților la exercițiu), unde sunt detaliate activități, roluri și responsabilități specifice CAX (Computer Assisted Exercise).

În prezent, CISFA dispune de capacitatea de a desfășura orice exercițiu, de la nivel subunitate până la nivel mare unitate, precum și întrunit și cu celelalte centre de simulare ale celorlalte categorii de forțe armate (terestre și navale). După ce între anii 2017 și 2019, Centrul de Instruire prin Simulare pentru Forțele Aeriene a desfășurat o serie de exerciții individuale cu structuri din cadrul categoriei noastre de forțe armate sau în colaborare cu structuri din cadrul Forțelor Terestre și Forțelor Navale, pentru anul acesta și în anul 2021 are planificate câte trei exerciții cu mari unități din cadrul Forțelor Aeriene Române.

Le dorim mult succes în activitățile desfășurate!



Personalul biroului baze de date execută instalarea unui sistem de operare



Activități desfășurate în cadrul inventarierii anuale



Formație IAK-52 deasupra Obeliscului

Alex BĂLĂNESCU

Gabriela ȘERBAN

110 ANI DE LA PRIMUL ZBOR AL LUI AUREL VLAICU

Formație IAR-99 Standard la Monumentul Aripilor Românești

Formație elicoptere IAR-316B, survolând replica Vlaicu II

În data de 17 iunie 2020 s-au aniversat 110 ani de la efectuarea primului zbor cu un aparat românesc mai greu decât aerul, proiectat, construit și pilotat pe Câmpul Cotrocenilor de către Aurel Vlaicu, pionier al aviației mondiale.

Cu această ocazie, Baza Aeriană de Instruire și Formare a Personalului Aeronautic (BAIFPA) de la Boboc a organizat sub coordonarea **comandorului Ovidiu BĂLAN**, comandantul BAIFPA, cu susținerea Statului Major al Forțelor Aeriene, reprezentat la activitate de către **comandorul Cristian MANOLACHI**, și a autorităților locale, o serie de manifestări destinate publicului buzoian. Astfel, în Parcul Crâng, zona Obelisc, a fost organizată o expoziție statică cu replica aeroplanului Vlaicu II, fotografii și repere din activitatea inventatorului, iar în Parcul B.P. Hașdeu s-a desfășurat un moment omagial dedicat pionierului aviației Aurel Vlaicu, la Monumentul Aripilor Românești. Cu această ocazie au susținut alocuțiuni **generalul de flotilă aeriană Gabriel RĂDUCANU**, comandantul AFA, **comandorul Ovidiu BĂLAN**, comandantul BAIFPA, **generalul de flotilă aeriană (r) Aurel STAN**, președintele ARPIA Buzău, și reprezentanții autorităților locale, activitatea încheindu-se cu survolarea Monumentului Aripilor Românești de către aeronavele aparținând BAIFPA.



Generalul de flotilă aeriană Gabriel RĂDUCANU înmânează simbolul AFA comandorului Ovidiu BĂLAN în semn de apreciere a bunei colaborări



Echipa Academiei Forțelor Aeriene



Oficialități militare și civile la Monumentul Aripilor Românești



Reprezentanții Academiei Forțelor Aeriene din Brașov



Fascinația simulatorului de zbor



Replica Vlaicu II, o atracție pentru copii



Bunicii au vizitat exponatele împreună cu nepoții



CENTRUL NAȚIONAL DE INSTRUIRE PERMANENTĂ A SUBOFITERILOR ȘI MAIȘTRILOR MILITARI

Alex BĂLĂNESCU



Traversarea unui curs de apă

Conform unui ordin emis de Statul Major al Apărării în anul 2019, în garnizoana Pitești s-a înființat Centrul Național de Instruire Permanentă a Subofițerilor și Maiștrilor Militari (CNIP). În cadrul acestui centru se urmărește formarea competențelor principale de luptă ale soldaților și gradațiilor profesioniști, subofițerilor și maiștrilor militari, indiferent de filiera de proveniență, formarea competențelor principale de lider, instructor și mentor ale subofițerilor și maiștrilor militari, precum și dezvoltarea și perfecționarea continuă a acestor categorii de militari, indiferent de armă și specialitate militară.

Tragere cu armamentul de infanterie din adăpost improvizat în pădure



CNIP va fi încadrat cu subofițeri din toate structurile militare, de orice armă și specialitate militară, șeful centrului fiind un subofițer cu gradul de plutonier adjunct principal și va avea în subordine militari cu același grad sau mai mic. Structurile organizatorice ale CNIP sunt dimensionate astfel încât să se realizeze o repartizare cât mai judicioasă a sarcinilor, astfel încât să fie îndeplinite obiectivele propuse. Cele mai importante dintre acestea sunt detașamentele de instruire și microstructurile cu instructori, care execută activitățile de instruire specifice pregătirii militare generale (PMG) și pregătirii formării deprinderilor de comandă (PFDC), coordonarea eforturilor

colective fiind asigurată de către șeful centrului și ajutorul acestuia. Principala direcție de acțiune va fi formarea inițială (PMG și PFDC se execută în primele 10 săptămâni din anul de învățământ) a elevilor de la „Programul de studii postliceale, cu durata de 2 ani”, pentru maiștri militari, și „Programul de studii postliceale, cu durata de 1 an”, pentru subofițeri, iar ulterior în cadrul CNIP se vor executa programele de instruire de comandă



Moment surprins în timpul unui exercițiu tactic



Realizarea tragerii cu armamentul de infanterie din locașul individual de tragere



Pentru o bună instruire, militarii trebuie să aibă la bază cunoștințe teoretice fundamentale

din cadrul cursurilor de carieră pentru maiștri militari și subofițeri, indiferent de armă și specialitate militară. Personalul militar selecționat pentru a desfășura activități didactice în cadrul CNIP (instructori titulari și instructori militari asociați), va executa în prealabil o pregătire specifică sub coordonarea unei echipe mobile de instruire, asigurată de către partenerii NATO, iar în cadrul Universității Naționale de Apărare „Carol I” vor urma cursurile unui modul psiho-pedagogic. Ulterior, personalul CNIP va participa la diverse forme de pregătire organizate în țară și în străinătate, pentru dezvoltarea competențelor specifice. CNIP se află în procesul încadrării cu personal, urmărindu-se

ca acesta să fie funcțional în perioada următoare. Pentru atragerea unui număr cât mai mare de militari care să profeseze în această structură, vă precizăm faptul că personalul didactic de predare din învățământul militar beneficiază de sporul de suprasolicitare neuropsihică, în conformitate cu reglementările specifice personalului didactic din învățământ. Militarii interesați pot solicita mai multe informații referitoare la misiunea noii structuri și criteriile urmărite la încadrarea cu personal contactând subofițerul de comandă al Școlii Militare de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Terestre „Basarab I”, plutonier adjutant principal Marius BĂLĂȘOIU.



Verificarea măștii contra gazelor în atmosferă contaminată



Instrucția de front - o parte importantă a pregătirii militare

15 MAI 2020

30 DE ANI DE LA REÎNFIINȚAREA ARMEI POLIȚIE MILITARĂ

Colonel Dan BULEANDRĂ



REPERE ISTORICE

Armata României, asemănător armatelor moderne, a avut în structurile sale subunități și unități de Poliție Militară care au jucat un rol important atât în timp de pace, cât și la campanie.

Istoricul acestor structuri se află în strânsă legătură cu istoricul Jandarmeriei Române, instituție care a îndeplinit pentru prima dată astfel de misiuni.

Primele atestări ale activității de „poliție a trupe” se regăsesc în documentele de înființare a „jandarmeriei” din 3 aprilie 1850, emise de domnitorul Grigore Alexandru GHICA, iar misiunile specifice au fost consemnate în Ordonanța 896 din 20 iunie 1864, semnată de domnitorul Alexandru Ioan CUZA.

Termenul consacrat de Poliție Militară își are originile în anul 1893, când, cu aprobarea regelui Carol I, legiuitorul Lascăr CATARGIU a promulgat „Legea asupra Jandarmeriei rurale” unde, la articolul 52, se preciza că: „Serviciul ordinar cuprinde: poliția administrativă și preventivă; poliția drumurilor și țărinilor; poliția judiciară; transferarea arestaților civili; poliția militară; transferarea arestaților militari”.

Legea Jandarmeriei din 24 martie 1908 prevedea că: „Pe timpul manevrelor militare, jandarmeria efectuează rechizițiile necesare și funcționează ca poliție militară; unitățile de jandarmi sunt considerate părți ale armatei active cu aceleași drepturi și obligații ca unitățile și subunitățile militare”.



Colonelul Dan BULEANDRĂ, șeful biroului Poliție Militară din cadrul SMFA

După intrarea României în al Doilea Război Mondial, la 24 iunie

1941, trupele de Poliție Militară au primit misiuni specifice, printre care putem aminti: combaterea acțiunilor teroriste; paza unor obiective economice importante; întărirea măsurilor de ordine internă; contracararea acțiunilor de desant și a parașutiștilor; supravegherea elementelor din opoziție.

La sfârșitul celei de-a doua conflagrații mondiale, Jandarmeria este subordonată din nou Ministerului de Interne. Formațiunile specializate de Poliție Militară sunt desființate, personalul fiind integrat în alte structuri.

Lăsând un gol în activitatea Ministerului Apărării Naționale (fostul Minister de Război), în anul 1947 s-a impus necesitatea înființării unor structuri care să acopere nevoile de menținere și control a



Polițistul militar verifică un autovehicul la intrarea într-un obiectiv militar

disciplinei militare, precum și de îndrumare a circulației autovehiculelor militare. Pentru a nu avea totuși o putere de acțiune prea mare, care să contravină intereselor partidului unic și a reprezentanților săi, s-au înființat unele structuri care să compenseze dispariția Poliției Militare, dar acestea au fost concepute ca elemente separate, de sine stătătoare și, în consecință, ineficiente, cu subordonare și competențe diferite: Ordine și Disciplină, Controlul și Îndrumarea Circulației, Cercetarea Penală Specială, Închisoarea Militară.

Această situație s-a perpetuat până în anul 1990, când, după înlăturarea regimului comunist în decembrie 1989, Ministerul Apărării Naționale a considerat că este necesară înființarea unei structuri unice, beneficiind de comandă operațională eșalonată, conform tendințelor de modernizare a armatelor și pregătirii structurii pentru integrarea în NATO.

POLIȚIA MILITARĂ DUPĂ DECEMBRIE 1989

În baza aprobării ministrului apărării naționale, începând cu data de 15.04.1990 s-au înființat Batalionul 265 Poliție Militară București, Compania 285 Poliție Militară Timișoara, Compania 286 Poliție Militară Cluj-Napoca și Compania 288 Poliție Militară Târgu Mureș, iar la nivelul structurilor de comandă s-au înființat secții, birouri și compartimente.

POLIȚIA MILITARĂ ÎN FORȚELE AERIENE

În anul 2003, la nivelul Statului Major al Forțelor Aeriene (SMFA), Biroul Serviciu la Unități și Controlul Circulației s-a transformat în Biroul

Poliție Militară iar structurile de pază din unitățile subordonate SMFA s-au transformat în subunități de Poliție Militară. În același timp, trebuie menționat faptul că transformarea structurilor de pază în subunități de Poliție Militară nu a vizat doar modificarea formală a denumirii acestora ci au fost adăugate structuri specifice de Poliție Militară, conștând în grupe de control și îndrumare a circulației, grupe control acces, grupe de intervenție etc.

Biroul Poliție Militară din Statul Major al Forțelor Aeriene este structura specializată a Statului Major al Forțelor Aeriene destinată să verifice respectarea legilor și a regulamentelor militare privind păstrarea ordinii și disciplinei militare, controlul și îndrumarea circulației autovehiculelor și coloanelor militare, gestionarea evenimentelor săvârșite de personalul din Forțele Aeriene, modul cum se execută paza și apărarea obiectivelor militare sau de interes militar, precum și a bunurilor aflate în patrimoniul Forțelor Aeriene.

Subunitățile de Poliție Militară din Forțele Aeriene sunt destinate în principal pentru executarea misiunilor de pază precum și misiuni de protecție, însoțire a coloanelor oficiale, transporturilor militare, de protecție a forțelor în cadrul exercițiilor internaționale, controlul și îndrumarea circulației în aria lor de responsabilitate.

PREOCUPĂRI ACTUALE

Pe lângă misiunile de asigurare a securității obiectivelor militare, polițiștii militari din Forțele Aeriene au fost prezenți, desfășurând activități specifice, la cele mai importante evenimente, misiuni, exerciții naționale și internaționale



Dispozitivul de Poliție Militară în acțiune cu ocazia montării avionului la intrarea în municipiul Buzău

în care Forțele Aeriene au fost angrenate. În acest context, putem menționa faptul că polițiștii militari din Forțele Aeriene au participat la exercițiul NATO Noble Jump 2017, EUModEX 2018, exercițiul multinational Saber Guardian 19 și altele asigurând sprijinul real al exercițiilor prin executarea misiunilor de însoțire a convoaielor militare, controlul și protecția forțelor structurilor participante pe teritoriul național în scopul minimalizării vulnerabilității personalului și echipamentelor mobile față de riscurile și amenințările specifice deplasării pe drumurile publice, asigurarea libertății de acțiune și a eficacității operaționale a forțelor.

În altă ordine de idei, trebuie menționat faptul că polițiștii militari au participat la evenimentele majore organizate la nivelul Forțelor Aeriene și chiar la nivelul Armatei României. Din această serie de evenimente putem aminti aniversarea Zilei Aviației Române și a Forțelor Aeriene, vizitele șefilor Forțelor Aeriene din armatele țărilor membre NATO, activități de reprezentare care se desfășoară la nivelul garnizoanelor unde sunt dislocate structuri din Forțele Aeriene, zilele porților deschise organizate de bazele aeriene și, nu în ultimul rând, Ziua Națională a României unde polițiștii militari au cooperat cu instituțiile publice din Sistemul Național de Apărare, Ordine Publică și Securitate Națională pentru desfășurarea evenimentelor în condiții de deplină siguranță.

Un alt element important al activității polițiștilor militari este ridicarea nivelului de pregătire al acestora prin participarea la misiuni în teatrele de operații din

Afganistan și Mali, unde prezența acestora este considerabilă.

În ceea ce privește înzestrarea structurilor de Poliție Militară cu echipamente și tehnică specifică putem să afirmăm faptul că mai sunt multe de făcut până la atingerea standardelor NATO și aici putem menționa că tehnica auto din dotare este uzată fizic și moral, însă eforturile echipei de comandă a Statului Major al Forțelor Aeriene din ultima perioadă de timp au condus la diminuarea deficitelor de tehnică și materiale.

Adevărata problemă cu care se confruntă polițiștii militari din Forțele Aeriene și cu siguranță și de la celelalte categorii de forțe ale armatei este deficitul de personal, ceea ce conduce la asigurarea cu dificultate a serviciului de pază și a serviciului de intervenție la obiectivele militare, creșterea numărului de ore suplimentare executate de personalul destinat asigurării securității obiectivelor militare și imposibilitatea asigurării recuperărilor după serviciu.

Acționând sub deviza „SEMPER ET UBIQUE” (oriunde, oricând), polițiștii militari din Forțele Aeriene se pot mândri cu rezultatele obținute în procesul de instrucție, pe de o parte, iar pe de altă parte cu nivelul ridicat de profesionalism cu care și-au îndeplinit misiunile specifice, cu toate sincopile și lipsurile existente, trecând cu stoicism peste greutate și privind optimist către viitor, fiind ferm hotărâți să îndeplinească și pe viitor, la un înalt nivel calitativ, toate sarcinile încredințate.

La ceas aniversar, polițiștii militari din Forțele Aeriene privesc cu încredere provocările și complexitatea viitoarelor misiuni care le vor fi încredințate.

Echipa formată din: colonel Dan BULEANDRĂ, plutonier adjutant principal Florin Marius GIURGIU, p.c.c. Mariana ROȘU, căpitanul Emil ANDRONE, plutonier major Violeta NECULA urează La mulți ani la ceas aniversar



Convocarea de pregătire a comandanților subunităților de poliție militară și a echipajelor de control și îndrumarea circulației, Bacău 2018

EROII DIN LINIA ÎNTÂI A PREVENȚIEI

Locotenent Anca MEDREA

AFTER LANDING CHECK-LIST

După aterizare rulez pe hotel (bretela „H”) cu ochii la marshal (dispecerul de sol). Ultimul control! Oare am promovat? Îl văd pe „Joe” cu coada ochiului cum zâmbește, apoi îmi văd o parte din colegi adunați pe platformă, însoțiți de Cezar (comandantul Bazei 90 Transport Aerian) și Tecu (locțiitorul comandantului Bazei 90 Transport Aerian), UPS... apoi văd șampaniile în mâinile lor. Am trecut!!! Sunt pilot comandant pe Spartan!!! Acum calc pe urmele lor: general-maior Viorel PANĂ, Tecu, Flo, Ariciu, Joe, Chirly. O să fiu la fel de bun ca ei! Sau mai BUN!



Locotenent-comandor Virgil-Daniel MOTOROIU „MOTO”



Adrian SULTĂNOIU

Așa îmi treceau gândurile în data de 21 mai 2020. Sunt locotenent-comandor Virgil-Daniel MOTOROIU „MOTO” și sunt proaspătul comandant pe aeronava C-27J Spartan.

Am acumulat o experiență de 1.580 ore de zbor pe aeronavele YAK-52, IAR-99 STD, MiG-21 LanceR, C-130 Hercules și C-27J Spartan. Sunt încadrat la Escadrila 902 din 2013 și am executat peste 1.400 ore de zbor pe C-27J, executând misiuni atât în țară, cât și peste hotare, incluzând teatrele de operații. Am absolvit cursul „ETAP-C” (European Tactical Airlift Programme), curs tactic pentru aviația de transport organizat de EDA și Cursul de zbor tactic al aeronavei C-27J, organizat de „Leonardo”.

După cum am spus pe 21 mai 2020, am promovat ultima dintre cele trei evaluări în zbor, obținând calificarea de „Pilot Comandant” pe Spartan. A fost un moment încărcat de emoție, extraordinar, ce a încununat eforturile depuse în ultimii 7 ani. Poate mulți se întreabă ce înseamnă să fii „comandant”? Ei bine, să fii comandant pe Spartan este cu mult mai mult decât „să tragi și să împingi de mână”, cu toate că și acest lucru este extrem de important în obținerea acestei calificări; a fi comandant înseamnă că porți întreaga responsabilitate pentru siguranța aeronavei, a echipajului și a pasagerilor; să înțelegi că toate acțiunile și deciziile pe care le iei trebuie să asigure îndeplinirea cu succes a misiunii încredințate. Ca și comandant nu trebuie să „înșeli” așteptările și încrederea pe care persoanele din aeronavă le au de la tine.

Fiecare zbor în parte este diferit, unic pot spune, și „școala” de la Spartan, prin rigurozitatea

Locotenent-comandor Virgil-Daniel MOTOROIU „MOTO”, felicitat de colegi cu tradiționalul ritual „baia de șampanie”



antrenamentului, asigură o foarte bună pregătire a membrilor echipajului. Am fost învățat să pot face față și celor mai dificile situații ca și când aș fi singur în avion, pentru a putea acționa decisiv într-o situație limită reală, ajutat bineînțeles de ceilalți membri ai echipajului.

Și cea mai dificilă situație, din punctul meu de vedere, este aceea de a îmbina armonios viața de familie cu cea de la serviciu. Meseria de pilot este foarte stresantă și dacă acasă nu găsești oaza de liniște și de relaxare de care ai atâta nevoie, va fi foarte dificil să gestionezi misiunile pe care le ai; și slavă Domnului am parte de o soție înțelegătoare care face tot posibilul să nu resimt vreo urmă de stres și acasă. Și pe această cale vreau să îi mulțumesc pentru tot ceea ce face pentru mine... pentru cafeaua pe care o găsesc dimineața gata doar să o iau

la muncă, pentru lecțiile făcute cu cei mici, pentru zămbetul cu care mă întâmpină și acel „cum a fost la muncă iubi?” chiar dacă ziua nu a fost chiar liniștită nici pentru ea. Tot acest efort comun depus de mine și de familie se reflectă în evoluția în carieră, în progresul din ultimii ani, culminând cu obținerea calificării de „Pilot Comandant”. Și dacă tot am ajuns la capitolul „mulțumiri”, vreau să le mulțumesc tuturor celor care au avut și au încredere în mine: comandantilor, instructorilor, părinților mei, socrilor, fratelui meu, nu în ultimul rând colegilor și tuturor celor dragi mie.

Pe această cale doresc să aduc un omagiu mentorilor mei care, din păcate, ne-au părăsit mult prea devreme pentru a se alătura „escadrilei din ceruri”... Nu vă voi dezamăgi!!!

Am onoarea să vă salut!

Eroi au existat, în ultimele luni, nu numai în spitale, ci și în unitățile militare din țară. Avem, în Armata României, oameni care au fost și în linia întâi a prevenției, oameni care au gestionat cu brio epidemia de coronavirus. Printre ei s-au aflat și militari care au avut de dus o luptă pe două fronturi și din punct de vedere emoțional: unul profesional și unul personal. Veți vedea imediat de ce.

Vă propun să faceți cunoștință cu sergentul Gabriela BOGZOIU. Este sanitarul Centrului Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană, General de brigadă Ion Bungescu. Are o energie debordantă, un curaj de invidiat, o putere de muncă și o voință cum rar întâlnești. De la debutul pandemiei, nu a fost clipă în care să nu se gândească la sănătatea ei, a colegilor și a familiei.

Ziua de muncă, pentru Gabriela, începe cu mult înaintea tuturor. Este ca un roboțel, așa cum am alintat-o eu: sortează măștile chirurgicale, mănușile de unică folosință, săpunul antibacterian și dezinfectanții, apoi își așteaptă camarazii la intrarea în unitate, le măsoară temperatura și le distribuie materialele de protecție.

Dar nu numai colegii, ci fiecare persoană care intră pe poarta Centrului trece prin filtrul ei, este sfătuită să nu facă rabat de la reguli și recomandări. Când ai o asemenea responsabilitate pe umeri trebuie să știi cum să o gestionezi, spune Gabriela, care mai afirmă că este norocoasă că se află într-o unitate militară cu un colectiv unit și foarte disciplinat: „În orice situație, dacă a fost cazul, am avut parte de tot sprijinul de la comandant până la ultimul soldat. Cu toții suntem o mare familie și înțeleg că tot ce le spun este pentru binele lor și al celor din jur”.

Ziua de muncă începe și se sfârșește mereu cu zămbetul pe buzele Gabrielei Bogzoiu. Dar și cu emoții. Nu le arată mereu, pentru că trebuie să le insuflă tuturor încredere și optimism. Chiar dacă fiecare clipă este tensionată și, uneori, obositoare, pentru că cere multă atenție și concentrare, satisfacția că munca ei dă roade este mult mai mare. Ne-a mărturisit că perioada stării de urgență a fost destul de grea, stresul fiind mare în condițiile date, dar spune că sanitarii sunt învățați să fie puternici în orice situație. „Este o persoană pe care te poți baza în orice moment, este un om care își face meseria cu pasiune și dăruire, care își ajută camarazii. Starea de urgență a fost o perioadă dificilă, pe care a gestionat-o bine și am sprijinit-o cu tot ceea ce a fost nevoie ca să trecem fără probleme peste ea. A fost, practic, îngerul păzitor al unității în această perioadă, pe fondul lipsei unui medic în cadrul C.N.I.Ap.AA.”, a spus colonelul Viorel-Eugen BITAN, comandantul Centrului Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană.

Avea și are să mai treacă un hop: grija familiei sale. Pandemia i-a prins mama și frații

Sergent Gabriela BOGZOIU verifică minuțios fiecare persoană care intră pe poarta Centrului Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană



la mii de kilometri de casă, în globul de foc al pandemiei - Italia și Spania. Acolo muncesc, acolo locuiesc temporar, acolo au trecut prin restricțiile cauzate de coronavirus. În fiecare seară, Gabriela îi suna, pe rând, să se asigure că nu au contactat COVID-19, că nu au simptome de boală, să îi încurajeze și să le dea sfaturi prețioase, venite direct de la un specialist. „Erau și încă sunt în zone de risc. Chiar dacă îmi spuneau și îmi spun că sunt bine și să nu îmi fac griji pentru ei, teama a existat și va exista în continuare până va trece pandemia”, ne-a declarat sergentul Gabriela Bogzoiu.

Emoțiile cele mai puternice le trăiește de fiecare dată când aude vocea mamei la telefon. Primele cuvinte, așa cum sunt rostite, o pot alarma sau relaxa. Știe că cea care i-a dat viață are o sănătate șubredă și mai știe că acolo unde muncește, în agricultura din Spania, măsurile de protecție nu sunt atât de stricte, iar pericolul de contaminare este destul de mare. De aceea a învățat-o cum să se ferească de virus, cum să folosească materialele dezinfectante, care sunt semnele bolii, la ce distanță să stea de cei cu care intră în contact și mai ales cum să manipuleze fiecare obiect străin pe care pune mâinile. Aceleași sfaturi le-a dat și fraților, dar și camarazilor din unitate.

Maistrul militar de comandă al Centrului

Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană, Valeriu MACARIE, este cel care a îndrumat-o pe Gabriela Bogzoiu de când a venit în unitate și spune despre ea că este o tânără plină de inițiativă, devotată, care pune suflet în tot ceea ce face și vrea să se afirme în orice situație profesională care se ivește. „Perioada aceasta, în mod special, i-a dat posibilitatea să demonstreze că este un om dedicat, dornic de cunoaștere și că își face treaba cu maximă responsabilitate. Dacă i-a lipsit ceva a fost contactul fizic cu familia ei, care se află o parte în străinătate, o parte la Buzău”, a spus maistrul militar Valeriu Macarie.

Și acum, fiecare zi, la noi, în Centrul Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană, începe la fel, cu măsuri de siguranță pentru întregul personal. Dezinfectăm fiecare mașină care intră în unitate, măsurăm temperatura corporală a angajaților, igienizăm fiecare încăpă, păstrăm distanța socială. Numai așa ne protejăm camarazii și pe apropiații lor de infecția cu virusul care a făcut și încă mai face victime peste tot, în lume.

Odată cu reluarea seriilor de trageri, am intensificat supravegherea personalului care intră în unitate, dar și a militarilor care participă la aceste activități și care trebuie să aplice procedurile elaborate la nivelul Centrului.

JUST CULTURE

Locotenent-comandor ing. Marius MILEA

„Într-o bază aeriană pe timpul lucrărilor regulamentare executate, un tehnic a montat greșit un echipament. Șeful nemijlocit, a depistat eroarea comisă, a purtat o discuție cu executantul, după care au remediat problema. Șeful ierarhic nu a fost informat. Acesta a aflat ulterior despre eveniment și a hotărât pedepsirea celor doi”.

„Un pilot, pe timpul zborului de instrucție, a depășit zona de zbor alocată, fapt care a dus la producerea unui eveniment de tip near-miss. După misiune pilotul nu a raportat. Mai târziu s-a aflat despre situație. Aceasta a fost raportată prin REAC. Pilotul a fost pedepsit”.

„Un mecanic de aeronavă omite câteva etape din checklistul privind pregătirea aeronavei pentru zbor. Tehnicul de aeronavă a observat. Nu au existat urmări sau manifestări periculoase în urma zborului. Eroarea nu a fost raportată”.

„Un pilot aterizează cu factor de supra-sarcină ridicat/hard landing. Evenimentul se repetă lunar. Colegii îl recunosc ca fiind spaima roților de tren... de aterizare”.

Astfel de întâmplări au loc ocazional, dar rămân la stadiul de povestioare la nivel local. În astfel de împrejurări, este important ca personalul implicat să își recunoască greșeala și să raporteze fapta în vederea diseminării acesteia în cadrul organizației, identificarea lecțiilor învățate, pentru luarea unor măsuri de prevenire a repetării unor acțiuni similare.

Personalul aeronautic este mai puțin dispus să informeze organizația despre propriile erori și alte probleme/deficiențe sau pericole la adresa siguranței aeronautice, dacă îi este frică de pedeapsă. **O astfel de lipsă de încredere a acestora împiedică**

conducerea să fie informată în mod corespunzător despre riscurile reale existente. Astfel, nu se pot lua deciziile corecte pentru a îmbunătăți siguranța aeronautică. Cu toate acestea, o cultură total „fără vină/no-blame” nu este nici fezabilă, nici de dorit. Majoritatea oamenilor își doresc un anumit nivel de responsabilitate atunci când apare un neajuns.

Este nevoie de o **Cultură justă/Just culture** – care reprezintă o atmosferă de încredere în care personalul aeronautic este încurajat să furnizeze informații legate de siguranța aeronautică, chiar și răsplătit uneori, dar în care acesta este de asemenea conștient despre diferența dintre un comportament acceptabil și unul inacceptabil.

Prin urmare, o cultură justă susține învățarea din acțiuni nesigure/greșeli și contribuie la îmbunătățirea gradului de conștientizare a siguranței aeronautice, prin recunoașterea situațiilor care afectează siguranța și ajută la dezvoltarea reflexelor conștiente și a împărtășirii informațiilor despre siguranță. În consecință, o cultură **justă poate facilita sau chiar poate fi considerată un indicator al unei culturi de siguranță.**

Analiza și investigarea evenimentelor reprezintă mijloace utile și eficiente de îmbunătățire a siguranței aeronautice, prin lecțiile învățate aferente și prin adoptarea măsurilor preventive. Prin urmare, este important să existe un mediu în care toate problemele la adresa siguranței, dar mai ales evenimentele de aviație să fie raportate fără frica de a fi pedepsit, **raportarea având ca unic scop prevenirea repetării unor acțiuni similare.**

Managementul la cel mai înalt nivel trebuie să pună siguranța aeronautică pe primul plan, prin dezvoltarea unei culturi de

siguranță aeronautică în cadrul organizației și a unor strategii și proceduri eficiente, astfel încât activitățile aeronautice să atingă cel mai înalt nivel de siguranță posibil. Acesta trebuie să încurajeze raportarea voluntară și onestă, **pentru identificarea factorilor contributivi, a deficiențelor sistemului aeronautic și nu pentru stabilirea gradului de vinovăție și a responsabilității individuale;**

În cadrul organizațiilor de aviație, normele interne privind «Cultura justă», trebuie să respecte, printre altele, următoarele aspecte:

- definirea proceselor și a personalului implicat, cu scopul de a facilita identificarea cazurilor de comportament neadecvat;

- documentarea modului de gestionare, protejare și diseminare a datelor de siguranță și identificarea informațiilor dezvăluite în beneficiul siguranței la nivel intern;

- analiza evenimentelor raportate se concentrează în primul rând asupra performanței sistemului/sistemelor interne și a factorilor care au contribuit la producerea evenimentului și nu pe stabilirea culpei și responsabilității individuale;

- la evaluarea responsabilității individuale, organizația identifică dacă acțiunile, omisiunile sau deciziile luate corespund experienței și pregătirii personalului și nu se concentrează pe efectul/rezultatul/consecința evenimentului produs;

- principiile «Culturii juste» sunt implementate efectiv și promovate în cadrul organizației la toate nivelurile;

- comportamentul și acțiunile pozitive ale personalului sunt înregistrate, recunoscute și încurajate.

În FAR, raportarea voluntară, instituită de PROSAFAR, reprezintă un instrument de identificare a pericolelor la adresa siguranței aeronautice, prin raportarea acestora de către personalul aeronautic, având ca unic scop prevenirea evenimentelor de aviație.

Momentan, lucrurile nu funcționează așa cum ne-am fi dorit, existând o anumită reticență în a raporta o greșală, un coleg care nu respectă în totalitate o procedură, o situație periculoasă la adresa siguranței atunci când aceasta nu a dus la producerea unui eveniment de aviație așa cum este definit în legislația existentă.

De cele mai multe ori, problemele se rezolvă local, cu sau fără informarea șefului nemijlocit/ierarhic, iar unele trec chiar neobservate/neidentificate de personalul aeronautic din cauza lipsei de conștientizare a pericolelor sau a situațiilor periculoase

și mai ales a urmărilor acestora asupra sistemului aeronautic.

Dacă vom nega existența acestor pericole și/sau nu le vom recunoaște sau raporta la timp, dar mai ales dacă nu vom lua măsuri de control al riscului asociat, în acest caz experiența ne spune că la baza evenimentelor de aviație cu urmări grave stau anumite deficiențe aflate într-o stare latentă.

De câte ori nu ați auzit expresii de genul:
„**fac asta de 15 ani și niciodată nu am avut probleme**”;

„**am discutat cu el, dar nu înțelege.... îl las să se dea singur cu capul de pereți**”;

„**nu pot să raportează, deoarece se consideră pâră**”;

„**am raportat șefului.... dar nu s-a schimbat nimic, așa că ne descurcăm cum putem**”.

Faptul că o situație periculoasă nu s-a manifestat pentru o perioadă îndelungată, nu ne oferă certitudinea că așa va rămâne și de acum încolo, dar mai ales nu înseamnă că procedăm corect asumându-ne riscuri sau uzând de scurtături când folosim anumite proceduri. A lăsa un coleg să persiste în greșeli că doar așa va învăța, nu poate decât să ducă la manifestarea pericolului. Deficiențele/erorile sunt raportate doar pentru a învăța din greșeli și a îmbunătăți nivelul de siguranță aeronautică și nu pentru a indica vinovatul. Uneori problema poate să nu fie la nivelul individului ci la nivelul organizației.

Astfel de atitudini pot fi corectate doar dacă sunt conștientizate, discutate în vederea identificării lecțiilor învățate, pentru ca mai apoi să se elaboreze măsuri adecvate de control al riscurilor asociate pericolelor identificate.

În încheiere...

Noi, ca organizație, putem învăța multe din identificarea erorilor raportate voluntar pentru a crește conștientizarea în cadrul întregului personal aeronautic, a concentra programele de formare/instruire și a îmbunătăți nivelul de siguranță înainte de manifestarea unui pericol.

Fiți senzori la voi în organizație și **raportați, raportați, raportați** orice situație care poate pune în pericol siguranța aeronautică!!!

Voi cu ce probleme vă confrunțați? Care este trendul la voi în organizație? Ce erori sistematice ați identificat? Care considerați că sunt cauzele principale ale evenimentelor de aviație la voi în organizație?

Ne puteți scrie la adresele:

- flightsafetyroaf@roaf.ro

- milea.marius@milnet.local

Mulțumim!

AVIAȚIA NAVALĂ ÎN ROMÂNIA

O ISTORIE DE 100 DE ANI

Comandor (r.) Tudorel DUȚĂ

Istoria aviației române, în general, a aeronauticii militare, în special, este marcată de numeroase evenimente și realizări importante, unele constituind adevărate premii mondiale, având în prim-plan personalități marcante, adevărați pionieri ai aviației mondiale. Este o datorie sacră să amintim acest lucru ori de câte ori avem prilejul și să reafirmăm că aeronautica militară în România apare practic în același timp cu aeronautica militară din cele mai dezvoltate țări ce aveau să devină foarte curând adevărate puteri aeriene.

Rivalitatea franco-germană, în jurul căreia se Țes scenarii ce prevestesc izbucnirea primei conflagrații mondiale, devine teren propice pentru dezvoltarea rapidă a aviației militare în viitoarele țări beligerante. Imediat acest nou sistem de forțe prezintă mare interes și pentru marina militară care vede în utilizarea aeroplanelor un mijloc eficient ce poate fi folosit pentru observarea navelor inamice aflate dincolo de linia orizontului, atacarea și distrugerea lor fără a-și pune în pericol propriile nave. Astfel, apare și se dezvoltă, în mod independent în cele mai multe cazuri, aviația navală¹, ramură și parte integrantă a aviației militare. Acționând inițial de pe terenuri de zbor aflate pe uscat sau de pe suprafețe de apă amenajate, aviația navală nu întârzie să-și demonstreze posibilitățile și eficacitatea în acțiuni de luptă, pe mare. Se pune imediat problema îmbarcării aparatelor de zbor la bordul unor nave pentru a fi aduse cât mai aproape de locul de desfășurare a confruntărilor navale, de multe ori la distanțe mari de Țarm. La

Achiziționarea aparatului de construcție franțuzească Nieuport 11 Bebe marchează momentul nașterii aviației de vânătoare în România, regina aeronauticii militare

portavionul, navă care înlocuiește în plan strategic cuirasatele cu ale lor tunuri cu bătaie maximă de 30 de kilometri, cu avioanele îmbarcate cu rază de acțiune de mai multe sute

de kilometri și care, împreună cu submarinul, determină trecerea la operațiuni militare navale desfășurate în cele trei dimensiuni: suprafață, sub apă și în aer.

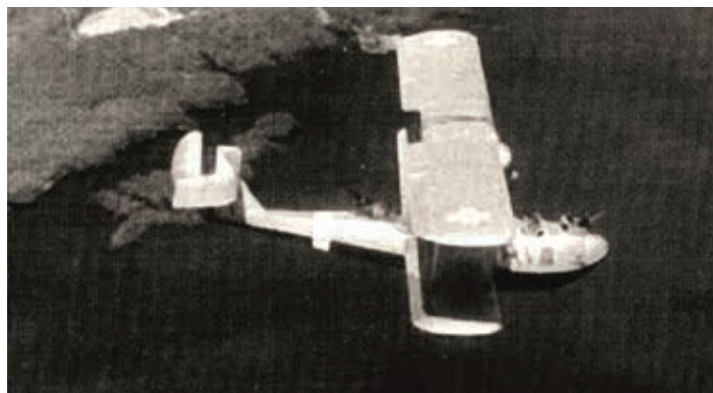
În România, aeronautica militară, născută oficial în anul 1913, participă la al Doilea Război Balcanic și la Primul Război Mondial în timpul căruia cunoaște o puternică dezvoltare și ca urmare a colaborării cu Franța, principalul nostru aliat. În această perioadă intră în înzestrarea



escadrilei de luptă primul avion de vânătoare, aparatul de construcție franțuzească Nieuport 11 Bebe. Iată momentul nașterii aviației de vânătoare în România, regina aeronauticii militare. Și evenimentele importante continuă.

ÎNFIINȚAREA AVIAȚIEI NAVALE

După război, având la dispoziție o importantă captură de război, constând din 12 hidroavioane de tipul Hansa-Brandenburg W și UTZI, se trece rapid la un amplu program de organizare și încadrare cu personal navigant și tehnic a ceea ce avea să fie prima unitate de aviație navală din România. Înaltul Decret Regal nr. 2256 bis publicat în Monitorul Oficial nr. 60 din 18 iunie 1920, stabilind „compunerea organică a unităților marinei”, prevedea înființarea în cadrul Diviziei de mare a „Escadrilei de hidroplane”. „21 iulie 1920 este o zi istorică. În portul Constanța s-a executat



Hidroavion S.62bis din Escadrila 101 Hidroaviație în zbor, peste Mamaia – Siutghiol în 1942

primul zbor cu un hidroavion cu cocarde românești. Din acest moment hidroaviația se afirmă ca o categorie bine distinctă a aviației și ca o categorie de aviație absolut necesară pentru mare și marină².

Hidroaviația militară trece prin ample transformări ce-i permit o dezvoltare și afirmare rapidă. De acum, aeronautica navală se află într-o permanentă încercare de a-și stabili și permanentiza locul și rolul în structurile de forțe destinate executării acțiunilor militare în spațiul maritim. Sunt achiziționate aparate de zbor noi și moderne³.

bombardament, participă activ și permanent la acțiuni de luptă desfășurate pe mare, distingându-se mai ales prin numărul și varietatea misiunilor îndeplinite. Aparatele de zbor și echipajele lor și-au dovedit valoarea în misiuni de recunoaștere de-a lungul Țarmului și în larg până la coastele Crimeei, în bazinul de nord al Mării Negre sau pe coastele Asiei Mici, în misiuni de escortă antisubmarin a convoaielor de nave, de supraveghere a raioanelor maritime sau de control al barajelor de mine.

La sfârșitul celui de-al Doilea Război Mondial,



Hidroavion Heinkel 114 din înzestrarea Flotei de Hidroaviație

Sunt construite, de asemenea, pe lacul Siutghiol, hidroscale noi, capabile să asigure condițiile necesare desfășurării zborului. Din punct de vedere organizatoric și valoric, hidroaviația militară crește de la Escadrila de hidroavioane, în 1920, la Grupul de hidroaviație, format din trei escadrile, în anul 1928. În anul 1930 este înființată Flotila de hidroaviație organizată tot pe trei escadrile, dar cu următoarele destinații: Escadrila 1 Recunoaștere și Bombardament ușor, Escadrila 2 Torpiloare și Bombardament și Escadrila 3 Școală și Antrenament. În anii 1932-1933, la Palazu Mare, este construită o modernă bază hidroaviatică cu trei hidroscale echipate complet cu instalații și ambarcațiuni pentru manevrarea hidroavioanelor și pentru salvarea din apă a echipajelor și hidroavioanelor avariate în caz de accident⁴.

În toată această perioadă nu regăsim însă unitățile de hidroaviație în structurile organizatorice ale Diviziei de Mare, așa cum prevedea Decretul regal din 1920, ci în cele ale Direcției Superioare a Aeronauticii, între anii 1920-1923, ale Inspectoratului General al Aeronauticii, între anii 1924-1932, Diviziei Aeriene din Comandamentul Forțelor Aeriene, între anii 1932-1935 și Comandamentului Forțelor Aeriene din Ministerul Aerului și Marinei, între anii 1936-1940⁵.

PARTICIPAREA AVIAȚIEI NAVALE LA CEL DE-AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL

În anul 1941 este înființat Comandamentul Aero Dobrogea, incluzând Flotila de Hidroaviație și Escadrila 53 Vânătoare (Hurricane). Acest comandament trece în subordinea operativă a Comandamentului Marinei Regale și participă cu succes la apărarea litoralului românesc al Mării Negre, în cooperare cu forțele terestre și maritime. La 26 martie 1942 se schimbă denumirea Comandamentului Aero Dobrogea în Comandamentul Aero Marină⁶.

În timpul războiului antisovietic, Flotila de Hidroaviație, cu resurse relativ modeste în comparație cu aviația de vânătoare și cea de

imediat după ieșirea României din alianța cu Germania hitleristă, hidroaviația militară cunoaște o perioadă dificilă. Pe data de 8 septembrie 1944 Flotila de Hidroaviație, sediul acesteia, hidroscalele sunt ocupate abuziv de trupele sovietice. Sunt confiscate bunuri materiale și arhiva operativă a flotei. Iată ce relatează **colonelul av. Nicolae MORAR**, fost adjutant stagiar aviator, pilot pe Henkel-114, la Flotila de Hidroaviație: „...sovieticii au ocupat Flotila de Hidroaviație, personalul flotei dezarmat, hidroavioanele date afară din hangare și de la hidroscale și cu mari rugăminți din partea noastră ne-au admis să ancorăm hidrourele la insula Ovidiu unde am stat până în luna noiembrie 1944, când am fost evacuați cu hidroavioanele pe lacul Snagov”⁷.

Convoaiele în retragere din Crimeea au fost protejate și de hidroaviație sau avioane de observație IAR-39



PERIOADA DE DUPĂ CEL DE-AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL

După război, perioada de declin continuă. Flotila de Hidroaviație este desființată, iar în organigrama Comandamentului Forțelor Aeriene Militare din anul 1950 regăsim doar o escadrilă de hidroaviație. La 1 aprilie 1960, ceea ce mai rămăsese dintr-o flotilă, Patrula 256 Hidroaviație, este desființată. Nu cu mulți ani înainte, printr-un articol publicat în „Revista Marinei”, nr. 4-5/aprilie-mai 1948, **căpitanul Dan NICOLAESCU**, încercând să atragă atenția factorilor de decizie asupra importanței aviației navale, arăta că: „O marină – oricât de mică este ea – nu se poate lipsi

de aviația ei, fără sancțiunea de a se găsi într-o vădită stare de inferioritate față de un inamic oarecare. Aviația maritimă de informare este o parte integrantă a marinei, o parte indispensabilă, care formează «ochiul» marinarului și de care «ochi» nu se poate lipsi”⁸.

O REALITATE: NECESITATEA AVIAȚIEI NAVALE

Trebuie subliniat faptul că dezvoltarea puternică a hidroaviației în România în perioada interbelică se datorează în primul rând situației militare din zona Mării Negre și în principal ca urmare a unei puternice dezvoltări a hidroaviației sovietice în imediata apropiere a granițelor noastre maritime. Au fost momente istorice de mare entuziasm cu realizări pe măsură. Nu trebuie să uităm că a fost totuși un proces deosebit de dificil, că s-au înregistrat multe accidente cu multe pierderi, oameni și aparate de zbor. Principalele cauze, ce ar trebui să fie cunoscute, analizate și valorificate și azi, au fost cele legate de dificultatea decolării și aterizării pe apă, particularitățile zborului deasupra mării, diversitatea aparatelor de zbor și, mai ales, perpetua lipsă de personal instruit. Piloții își doreau mai mult și migrau în mod constant către aviația de vânătoare, iar tehnicienii știau că e mult mai ușor să dai un avion de vânătoare la zbor, pe un aerodrom, decât să pregătești pentru zbor și să scoți un hidroavion pe apă. De aceea, toți cei care de-a lungul timpului au slujit hidroaviația română, piloți, observatori, tehnicieni, merită pe deplin respectul nostru, iar istoria aviației militare române trebuie să le păstreze un loc de mare cinste, în rândul eroilor săi. Mai trebuie spus că, pe toată durata războiului, hidroaviația nu a pierdut niciun aparat datorită inamicului. Toate pierderile înregistrate au fost în număr de 8 hidroavioane, 7 au fost accidente și un aparat dispărut în mare.

unitate de aviație care, deși nu era subordonată structurilor de comandament ale marinei militare, din punct de vedere operațional îndeplinea importante criterii ce definesc o structură de aviație maritimă: situată în imediată apropiere a țărmului Mării Negre și la jumătatea distanței dintre principalele porturi militare, Constanța și Mangalia; elicoptere dotate cu echipamente speciale destinate zborului deasupra mării; misiunile sunt executate preponderent în cooperare și în sprijinul

unităților de nave maritime și fluviale. În același timp, navele militare încep să fie dotate cu sisteme de comunicații în vederea desfășurării acțiunilor în comun cu elicopterele, iar la navele mai mari, cum ar fi corvetele și escortoarele, apar facilități care permit schimbul de materiale și personal între elicopter și navă, cu elicopterul în zbor staționar sau chiar prin apunțare. Un moment important îl constituie intrarea în serviciul marinei militare a crucişătorului Muntenia, cea mai mare navă militară construită

vreodată în România. Nava a fost construită în şantierul naval Mangalia, după un proiect românesc, în perioada 1978-1985. Având în vedere clasificarea ca navă port-elicopter, proiectanții și constructorii au adoptat o serie de soluții tehnice pentru satisfacerea acestei cerințe operaționale. Nava a fost prevăzută cu punte de zbor cu dimensiuni corespunzătoare și cu hangar care, conform planurilor, trebuia să adăpostească un elicopter IAR-330 LRO. Totuși, interoperabilitatea deplină navă-elicopter nu s-a realizat niciodată. Instalațiile și echipamentele destinate imbarcării unui elicopter la bordul acestei nave nu permiteau executarea zborului în siguranță și nu s-a făcut niciun fel de testare operațională pentru validarea lor. Nava nu a fost echipată cu stabilizatoare de ruli și acest lucru face ca pe mare rea instabilitatea punții să nu permită practic decolarea și apunțarea elicopterului.

Lucrurile se schimbă radical odată cu aderarea țării noastre la „Parteneriatul pentru Pace” și afirmarea dorinței de aderare la Alianța Atlanticului de Nord – NATO. În acest context, fregata Mărășești participă, în premieră, la exercițiul naval multinațional condus de NATO, Strong Resolve '98, în Oceanul Atlantic. Astfel, răspunzându-se cerințelor NATO și noilor exigențe, la bordul fregatei este imbarcat elicopterul IAR-316 B nr. 49 și un detașament aparținând Grupului 59 Elicoptere Tuzla condus chiar de comandantul unității, **comandorul Paul CONSTANTINESCU**.

Lipsa capabilităților port-elicopter corespunzătoare, contaminarea combustibilului, dar mai ales lipsa instalației de stabilizare a navei, coroborat cu vremea potrivnică ce s-a manifestat atât pe timpul marșului, cât și pe timpul exercițiului, au făcut ca să fie executate doar două zboruri deasupra Mării Mediterane și unul deasupra Atlanticului. Chiar și în aceste condiții, acest eveniment rămâne, fără doar și poate, un reper important în reafirmarea aviației navale și un moment ce prevestea nașterea propri-zisă a aviației imbarcate în România.

Continuare în numărul viitor al revistei **Cer Senin**!



NOTE ȘI REFERINTE BIBLIOGRAFICE

1. Aviația navală (l'Aéronautique, l'Aéronavale sau l'Aviation navale, în franceză; Naval aviation, în engleză) reprezintă o structură de aviație integrată din punct de vedere operațional și administrativ forțelor navale de care aparține. Acționând de pe terenurile de zbor dispuse la țărm sau de pe navele portavion sau portelicopter, aviația navală execută misiuni specifice în spațiul aero-maritim în folosul navei sau a forțelor navale sub comanda căroră acționează. În prezent, în armatele moderne, aviația navală reprezintă una din componentele de bază alături de forțele de acțiune navală (navele de suprafață), forțele submarine, forțele speciale și de infanterie marină.
2. Comandor av. Borcescu, Gh., *Principiile doctrinare ale lui Douhet și Aeronautica Română*, Tipografia Școlilor Militare ale Aeronauticii, București, 1940.
3. În anul 1924, 4 hidroavioane de tip R.A.S.-Getta, proiectate și construite la Constanța după planurile ing. Radu Stoika; în perioada 1926-1928 sunt achiziționate 12 hidroavioane de recunoaștere *Savoia-Marchetti S-59 bis*; în anii 1932 și 1933 a fost adus din Italia un lot de 14 hidroavioane de recunoaștere și de bombardament (*Savoia-Marchetti S-62 bis*), 7 torpiloare și de bombardament (*Savoia-Marchetti S-55*) și 6 de școală și antrenament (*Savoia-Marchetti S-56*); în anii 1936-1938 toate hidroavioanele intra în revizie la Uzinele I.A.R. Brașov unde sunt construite încă 5 hidroavioane *Savoia-Marchetti S-62 bis* în structuri, motoare și piese de schimb existente în depozitele hidroaviației. În anul 1940 sunt achiziționate din Italia încă 12 hidroavioane de luptă CANT Z 501,

noi și complet echipate, iar în anul 1942, 14 aparate He 114. Date conform Arhivelor M.Ap.N. Sursa: „*Istoria Aviației Române*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1984, pag 156-159.

4. Ibidem.
5. Colectiv de autori, *Istoria Aviației Române*, Editura Științifică și Enciclopedică București, 1984, pag. 131, 135, 138, 142.
6. Aurel Pentelescu, Cristian Crăciunoiu, Jipa Rotaru, *Hidroaviația României*, Editura Modelism.
7. Ibidem.
8. Căpitan-comandor dr. Marian MOȘNEAGU, *Din tradițiile aviației maritime românești, „De la hidroavionul „GETTA” R.A.S.-1 la Elicopterul IAR 330 PUMA NAVAL”*, Marina Română, numerele 5-6, 2007, pag. 121 – 122.
9. La data de 2 august 1985, în prezența președintelui României, nava a fost lansată la apă. A fost încadrată ca navă din clasa crucişător ușor portelicopter și a primit numele de „Muntenia”. În baza ordinului Marelui Stat Major nr. S/B3/1045 din 02.05.1990 s-a schimbat denumirea și clasa navei, devenind Distrugătorul „Timișoara”. În baza ordinului Marelui Stat Major nr. B3/2203 din 27.08.1990 a avut loc schimbarea denumirii navei din „Timișoara” în „Mărășești”, nume atribuit în amintirea distrugătorului „Mărășești” din cadrul Escadrilei de Distrugătoare a Marinei Regale Române. De la 1 aprilie 2001, în baza dispoziției șefului SMG cu nr. SG3/584/28.02.2001 nava este încadrată în clasa fregate. - <https://www.navy.ro/despre/organizare/istoricF111.php>.



75 DE ANI
DE LA SFÂRȘITUL CELUI
DE-AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL

PRIN JERTFE, SPRE VICTORIE

General de flotilă aeriană (rtr) **Petre BĂNĂ**

Aniversarea a 75 de ani de la victoria asupra Germaniei fasciste la 9 mai a constituit încă un prilej de rememorare a evenimentelor ce au precedat sfârșitul celui de al Doilea Război Mondial în Europa. După cum este cunoscut, cea mai mare conflagrație mondială a tuturor timpurilor a început la 1 septembrie 1939, când trupele naziste au invadat Polonia.

Germania, refuzând ultimatumul adresat de Marea Britanie și Franța de a retrage trupele, acestea i-au declarat, două zile mai târziu, război.

În ziua de 17 septembrie, altă agresiune. Mari unități sovietice intră în Polonia de Est,

ocupă Ucraina apuseană și Bielorusia, iar la 30 noiembrie URSS a atacat Finlanda.

Cu timpul, conflictele militare s-au extins din Europa și Asia până în Africa și Australia, America de Nord și chiar America de Sud. Au intrat în luptă 690 de milioane de oameni. Potrivit Viasat History, de zece ori mai mulți decât în Primul Război Mondial. Și-au pierdut viața circa 100 de milioane de oameni, dintre care 50-70 de milioane de militari și peste 30 de milioane de civili. Cutremurător și tragic bilanț!

Intrarea României în cel de al Doilea Război Mondial a fost determinată de marile rupturi teritoriale pe care le-a suferit în vara anului 1940, când Basarabia, Bucovina de Nord, ținutul

Herța au intrat, în urma unor cumplite ultimatumuri și concentrări de trupe sovietice, în componența URSS, o mare parte a Transilvaniei a fost, după Dictatul de la Viena din 30 august 1940, ocupată de Ungaria horthystă, iar Cadrilaterul cedat Bulgariei, în urma unor dubioase tratative. Deci, participarea Armatei Române la acțiunile militare pe teritoriul Uniunii Sovietice, ca și în Vest, în Ungaria, Cehoslovacia, Austria, a avut drept cauză principală oribilele jafuri produse țării noastre într-un context internațional care ne-a fost defavorabil, dar și datorită slăbiciunilor, dezbinărilor, lipsei de fermitate a clasei politice românești. Nu țara, nici conducerea ei au

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





Insigne piloților și observatorilor aeriени din timpul celui de-al Doilea Război Mondial realizează revenirea la modelul inițial al primelor insigne tip Ferdinand



dezgropat secura războiului, ci alte state care au făcut să fim victima unor agresiuni fără precedent.

După 22 iunie 1941 oștirea noastră a reușit să elibereze străvechile ținuturi strămoșești din Est, cu grele jertfe dar și cu ajutorul trupelor germane și, potrivit uzanțelor unei coaliții militare, s-a văzut obligată să lupte până la înfrângerea definitivă a dușmanului, oriunde s-ar fi aflat.



Avion Heinkel He 111H-3 din Grupul 5 Bombardament parcat pe aerodromul de la Ziliștea, iunie 1941

Încă din prima zi de intrare în război, aviația noastră militară a fost printre primele arme din componența Oștirii Române care au trecut la atac împotriva inamicului ce ne cotropise, cu un an înainte, o parte din țară.



Avionul de vânătoare Messerschmitt 109, intrat în înzestrarea Armatei Române în anul 1940

La orele 4.30 Escadrila 51, din cadrul Flotilei 1, a primit ordin să neutralizeze aerodromul Ismail. Era prima misiune de război încredințată

escadrilă, 53, a Grupului 5 Aviație Vânătoare, un tânăr **locotenent, Horia AGARICI**, a intrat direct în legendă.



Adjutantul Ion Milu din Grupul 7 Vânătoare, raportând rezultatele unei misiuni în vara anului 1941

aviației de vânătoare, în care s-a remarcat, îndeosebi, **sublocotenentul Teodor MOSCU**, care, după ce a executat foc asupra

Când s-a dat alarma că o formație de avioane de bombardament sovietice se îndrepta spre Constanța, Agarici, deși singurul pilot aflat atunci pe aerodromul de la Mamaia, a hotărât să decoleze și să-i înfrunte pe cei ce puneau în pericol marele oraș-port. Un gest nebunesc, cum avea să-mi povestească peste 30 de ani. A doborât, pe rând, trei. Un altul a părăsit, în flăcări, lupta. Memorabil, deși avea să fie interzis, este și cântecul, interpretat de **Maria TĂNASE**, în care era evocat momentul când „A plecat la vânătoare Agarici/Să vâneze, să vâneze bolșevici”.

În cadrul aceleiași flotile, el a participat atât pe Frontul de Est, în apărarea Capitalei, cât și în Vest, încununându-se cu noi acte de vitejie.

Cumpline au fost luptele duse de armata noastră împotriva celor ce ne-au ciuntit țara, culminând cu însângerata confruntare de la Stalingrad.

După alte controversate înclăștrări suportate în condiții de inferioritate numerică, pe geruri cumplite, cu armament insuficient de penetrant și slab susținut de aliați, forțele noastre au fost nevoite să se retragă. Campania din Est s-a încheiat cu pierderi de circa 640.000 de oameni: morți, răniți și dispăruți.

A urmat actul de la 23 august 1944, când România a trecut de partea Națiunilor Unite. Înainte de acesta țara a fost supusă unor masive și repetate atacuri aeriene din partea aviației engleze și americane. Atacuri supranumerice repetate atât în 1942, cât și în 1943 și 1944, soldate cu numeroase distrugerii și pierderi de vieți omenești. Impresionantă este riposta aviației noastre și a artileriei antiaeriene, așa cum erau ele de firave, în comparație cu colosul aeronautic americano-englez. Sute și sute de bombardiere și avioane de vânătoare ale temutelor flote aeriene ale acestor țări ne-au invadat pur și simplu cerul în acei ani de groază. Un singur exemplu: pe 24 aprilie 1944, o veritabilă armată aeriană formată din 600 bombardiere B-17 și B-24, însoțite de 200 de avioane de vânătoare Mustang s-a îndreptat spre București și Ploiești. A fost cea mai puternică și mai numeroasă formație aeriană americană pătrunsă în spațiul românesc până atunci. Deși au reușit, parțial, să îndeplinească o serie de misiuni, aceasta a suferit pierderi substanțiale, în urma acțiunilor ferme ale aviatorilor și artileriștilor antiaerieni români. Alt temut asalt avea să se repete la 6 mai, când 700 de avioane de bombardament americane escortate de sute de aparate de vânătoare ne-au



Printre aviatorii din „Escadrila Alba” s-au aflat și câteva femei; în această imagine apar Nadia RUSSO, Virginia DUȚESCU și Mariana DRĂGESCULESCU

atacat țara... S-a ajuns până acolo încât trei patrulare, cu 12 piloți, să se confrunte cu aproape 300 de avioane de bombardament americane. Adversarii au rămas uluiți de curajul, fermitatea și eroismul aviatorilor noștri.

Actul istoric de la 23 august 1944 a avut un larg ecou în lume, inclusiv în URSS. Cu toate acestea, după evenimentul menționat și considerat de cea mai mare importanță politică și militară, din totalul efectivelor angajate pe front 431.800 militari, au dispărut, 153.883, din care peste 110.000 prizonieri capturați de sovietici după 24 august și trimiși, în condiții groaznice, în lagărele din Siberia, de unde puțini s-au mai reîntors în țară. Ciudat mod de a trata,

de noii aliați, întoarcerea armelor împotriva Germaniei hitleriste.

În perioada 23-31 august 1944, în acoperirea frontierelor naționale și anihilarea acțiunilor trupelor germane, aviația militară și artileria antiaeriană au scris noi și eroice pagini în eliberarea teritoriului, acțiuni ce au continuat după 30 august, când s-au dus cumplite lupte pentru eliberarea Ardealului de Nord, Ungariei și Cehoslovaciei.

De la 23 august 1944 până la capitularea Germaniei naziste efectivele noastre militare s-au ridicat la peste 540.000 de oameni, răstimp în care Armata Română a scos din luptă peste 14 divizii hitleriste și horthyste. A străbătut peste 1.700 de kilometri, de la Marea Neagră până în Boemia; a eliberat peste 3.800 de localități dintre care 53 de orașe. Jertfele s-au ridicat la aproape 170.000: morți, răniți și dispăruți.

Potrivit bilanțului acțiunilor de luptă duse de Corpul Aerian Român împotriva Germaniei, încheiat la 15 mai 1945, renumita categorie de forțe a participat cu 415 avioane și echipaje aferente, executând 6.968 misiuni în 6.282 ieșiri avion și totalizând 11.359 ore de zbor, în care s-au lansat 1.360 tone bombe, s-au tras 53 de tone muniție. În aceste misiuni au fost distruse 129 avioane în lupte aeriene sau la sol, 83 de tancuri, 560 autovehicule, 26 baterii de artilerie, 92 trenuri militare, 68 de gări, 7 aerodromuri, 8 poduri, 27 fabrici de armament, 24 întreprinderi căi ferate, 15 nave scufundate.

Numai în perioada imediat următoare actului, de la 23 august 1944, unitățile de aviație au capturat de la inamic 228 avioane, 470



1 august 1943. Vânătorii români sunt alarmați pe aerodromul Pipera; în depărtare, se observă hangarele care astăzi adăpostesc expoziția de bază a Muzeului Național al Aviației Române

1944 septembrie, aerodromul de la Balomir



autovehicule, 10.000 de militari-prizonieri, au distrus 5.200 vagoane. Corpul Aerian Român a pierdut 729 de oameni, din care 80 piloți și maiștri de aviație, 176 avioane au fost distruse în lupte aeriene.

Pentru fapte excepționale săvârșite în marea confruntare din cel de al Doilea Război Mondial 50 de piloți au fost decorați cu cea mai înaltă distincție militară de război, Ordinul „Mihai Viteazul”, precum și Drapelele de luptă ale unor unități și mari unități. Pe lângă cei doi piloți menționați, numeroși luptători aerieni s-au evidențiat prin remarcabile victorii asupra inamicului, printre care **Tudor GRECEANU, Ion MILU, Alexandru MANOLIU, Alexandru ȘERBĂNESCU, Dan VIZANTE, Constantin Băzu CANTACUZINO**, supranumit Prințul aerului sau Asul așilor, și mulți alții. Inamicii erau adesea îngroziți de curajul și vitejia cu care îi înfruntau piloții români.

De remarcat, nu în ultimul rând, aportul substanțial pe care l-a avut în revigorarea și salvarea luptătorilor celebra „Escadrilă Albă”, unitate sanitară română de aviație cum nu a mai existat nicăieri în acele vremuri, cu avioane pilotate doar de către femei, unitate înființată la inițiativa **prințesei Mariana ȘTIRBEI**, ea însăși un pilot renumit.

Trecerea României de partea Națiunilor Unite a avut un larg ecou internațional. Personalități ale timpului, presa din statele cu care s-a aliat țara noastră, au relevat contribuția de excepție pe care am avut-o la înfrângerea Germaniei hitleriste. Însuși Stalin aprecia că: „*Hotărârea României a dus la scurtarea războiului cu cel puțin șase luni și a salvat cel puțin un milion de vieți*”. Prin efectivele angajate în marea înclăștare în ultima fază a războiului din Europa, a ocupat al patrulea loc în rândul țărilor beligerante, după Uniunea Sovietică, SUA și Marea Britanie.

Cu toate, sau în pofida acestora, „recunoștința” a fost lamentabilă, de necrezut, condamnată, ignorată, deși anterior fusese deseori elogiată. Mai mult, la Conferința de Pace de la Paris, din 1946, unde dreptatea trebuia să prevaleze asupra oricăror interese – cum se sublinia într-un articol din Dosarele istoriei României – i s-au impus clauze extrem de dure, în dezacord total cu contribuția adusă

la obținerea victoriei de la 9 Mai 1945. Mai mult și mai grav, nu i s-a recunoscut statutul de țară cobeligerantă, ci învinsă. Nu era prima dată. Să ne amintim de eforturile ce s-au făcut la Tratatul de după Primul Război Mondial

Mondial, ostași purtând laurii unor fapte extraordinare de vitejie pe câmpurile de luptă, au fost condamnați la ani grei de pușcărie, au murit în temnițe sau au fost degradați, umiliți, supuși la privațiuni și urmărire, li s-au confiscat



Miskolc, 1944.
Locotenentii Mircea Șenchea, Horia Pop, Ion Dobran.

pentru a se recunoaște crearea României Mari. Doamne, la ce suplicii și nelegiuiri a fost supus statul nostru de marile puteri, domintoarele!

Deși, în pofida intervențiilor juste ale delegației române, nu s-a reevaluat poziția antinazistă categorică și scump plătită economic, jertfelnică, recunoscută de unii, am fost obligați la plata unor datorii enorme de război, la reducerea forțelor armate în cadrul căreia și aviația, celelalte categorii din sistem au simțit impuneri categorice de reduceri a efectivelor, înzestrării, prin măsurile militare restrictive stabilite la Tratatul de Pace din 10 februarie 1947.

Nici în plan intern situația nu a fost mai demnă. Aflată la dispoziția hotărârilor abuzive ale Moscovei, conducerea comunistă a luat măsuri drastice împotriva celor ce au participat la Campania din Est. Acțiune justă, de eliberare, de refacere a teritoriului național. Renumiți comandanți de divizii și corpuri de armată, unii veterani și decorați ai Primului Război

avuturile, familiile lor au fost discreditate, în special copiii, nepoții, cărora le era interzis accesul la înalte instituții de învățământ.

Oameni de mare valoare, patrioți de excepție, eroi ai neamului românesc, au fost nevoiți să presteze munci neconforme cu pregătirea lor: de personal necalificat, strungari, tinichigii, zilieri, paznici etc.

Ei, care au plecat la luptă pentru eliberarea pământului sfânt strămoșesc, iar la întoarcerea în țară au fost judecați și tratați ca niște trădători.

Pentru noi și generațiile ce vor urma, toți cei de sângele nostru care s-au jertfit pentru victoria de la 9 Mai 1945, rămân elitiștii patriotismului românesc, eternii ei eroi. Cum sunt și cei aproape 4.000 de veterani și invalizi de război care mai supraviețuiesc azi, după 75 de ani de la marea victorie, la care, alături de bravii lor foști camarzi au contribuit riscându-și sângele și viața sub drapelele de luptă ale oștirii române.

Ziua Victoriei în Cehoslovacia



Încheierea războiului și bucuria păcii au adus, însă, și frământări cu privire la ziua de mâine a luptătorilor aerieni, la situația din țară și la starea tehnicii militare aflate la dispoziție. Până la urmă, grija cu privire la avioanele din dotare a acaparat gândurile aviatorilor care, cu toată lipsa pieselor de schimb, nu puteau concepe întoarcerea în țară cu avioanele imbarcate pe vagoane de cale ferată. Multe, puține, vlăguite sau nu, avioanele erau ale lor și ei țineau foarte mult la acestea. Cea mai mare ambiție era ca echipajele să ajungă în țară cu propriile avioane pe calea aerului și, de ce nu, eșalonul rulant pe propriile roți. Această decizie a echivalat cu o misiune de luptă și a însemnat o largă mobilizare a inteligenței, ingeniozității și efortului comun. Concentrarea eforturilor în scopul realizării acestei ultime misiuni a fost o reușită pentru că, până la urmă, întreaga tehnică a fost pusă în stare de funcționare și reparată temeinic pentru zborul cel mare spre țară.

La 18 mai 1945, inamicul era considerat învins, operațiunile luaseră sfârșit, iar unitățile aeronautice române puteau trece la pregătirea întoarcerii acasă. Între timp aviația română a participat la 3 mitinguri aeriene, astfel: pe 19 mai 1945 (prilejuit de aniversarea a trei ani de la înființarea Armatei 5 Aeriene Sovietice); la 1 iunie 1945 (pe aerodromul Vainori-Bratislava); și în iunie 1945 la Wiener Neustadt, în Austria (când lt. Tudor Greceanu, fiind rugat de organizatori, a pilotat și un avion

cu reacție Me-262, consemnându-se primul zbor al unui aviator român pe avionul reactiv de luptă).

Pentru întoarcerea în țară a Corpului 1 Aerian Român, generalul Traian BURDULOIU s-a deplasat la Baden, unde a obținut de la Frontul 1 Ucrainean aprobarea așteptată.

Eșalonul rulant a urmat traiectul: Trencschin- Nitra- Komarom- Budapest- Cegled- Oradea- Cluj- Sibiu- Brașov- București.

Deplasarea detașamentelor precursorare prin eșalonul rulant a început la 11 iulie 1945, în coloană întrunită cu un număr de 32 de mașini, începând cu ora 06.00, pe șoseaua din fața aerodromului Piestany. Pe 1 august 1945, a plecat spre țară și eșalonul volant al escadrilei mixte aero-transport și eșalonul rulant al acesteia. Regimentul 6 Artilerie Antiaeriană s-a deplasat în țară la Cislădie, începând cu 26 iulie 1945. Ultimii plecați din Cehoslovacia au fost personalul din Comandamentul C.1.A.R. pe 8 august 1945, iar comandantul și șeful de stat major în ziua de 14 august 1945, pe calea aerului.

Războiul aerian pentru România (22 iunie 1941 – 12 mai 1945), a fost consistent și substanțial, astăzi greu de cuantificat. Forțele Aeriene Regale Române nu au putut să schimbe însă destinul României. Eforturile și sacrificiile grele ale aeronauticii române au salvat totuși ceea ce se mai putea salva.

„Aviația Română a luptat împotriva celor mai puternice aviații angajate în război: aviația americană, aviația britanică, aviația sovietică, iar după 23 august 1944, și contra aviației germane; practic, cu excepția Forțelor Aeriene Nipone, Aviația Română a luptat cu toate aviațiile mari și puternice din cel de-al Doilea Război Mondial”.
Gl. (r.) Anton MĂRĂȘESCU – în prefața cărții „Înimi cât să cuprindă cerul patriei” (1983) de Cornel MARANDIUC





The Defense Helicopter Command (DHC) and MAOT (Mobile Air Operations Team) always work closely together in the transportation of under sling loads, FBO operations. Twice a year a big exercise is held in a training area called Ederheide (GLV4/Eder Heath)

“DOUBLE DUTCH ANNIVERSARY HEAVY ROTARY”

By: Carlo KUIT & Paul KIEVIT/ Bronco Aviation

April the 16th of 2020 marked the 75th Anniversary of 298 Squadron which is currently operating a force of ten CH-47D ‘Chinooks’ and is awaiting delivery of twenty CH-47F MY II CAAS Chinooks (US Army Multi Year II program, Common Avionics Architecture System) as replacement. The squadron has its heritage dating back to April the 16th, 1945 when the squadron was operating at Gilze-Rijen Air Base as ‘No. 6 Dutch Auster

Squadron’ with six Auster’s dating back to 16 April 1945.

Due to the Covid-19 crisis the planned 75th Anniversary is postponed to a later moment. Especially this Covid-19 and the introduction of the new Chinook fleet is on top of the mind of Lt Col. Niels van den Berg, the current Commander of 298 Squadron. Niels transitioned from 300 Squadron during 2011 and is 298 Commander since September 2018. “My main focus is to have stability in the squadron. We worked very hard over the last seven years implementing new procedures, quality assurance and improve operations which has shown to be successful. There is no need to change”. Niels continues “The big challenge for the squadron is implementing the new CH-47F fleet and remain open for business to support international missions. The moment we have both the new CH-47F and legacy CH-47Ds in use with the squadron this will be a turning point in potentially briefly impacting availability for operations. We expect under the current Covid-19 situation to be completed with the conversion by 2022”. The first new CH-47Fs are expected to arrive in The Netherlands during December 2020. Fifteen CH-47F MYII CAAS Chinooks will be assigned to 298 Squadron while five remain with 302 Squadron at Fort Hood in the United States.

"After the announcement by Dutch Prime Minister Mark Rutte on the 16th of March, in which the intelligent lockdown was announced in the Netherlands, we took a week and a half to rethink how we as squadron would move forward" according to Niels. "We decided to focus on crew checks, flight currencies and certification flights to safeguard our basic skillset and readiness status as we are not able to set up complex exercises with our sister squadrons (300 and 301 Squadron) and the 11 Air Mobile Brigade. We have about half of the squadron working from home and rotate personnel every other couple of days to avoid risks of virus infection. Luckily 2019 has been a very good year for us in terms of training and flight hours. Therefore, we can absorb a bit before we are being negatively impacted" Niels adds. The Helicopter Weapons Instructor Course (HWIC) which was taking place at that moment in Germany was cancelled mid-March. "Currently we only allow four persons for planning and the execution of flights. Therefore, we work in solitude as squadron".

The Heavy Rotary Squadron is one of four flying squadrons which are part of the Defense Helicopter Command (DHC). Since the establishment of the DHC in July 2008, 298 Squadron transferred to Gilze-Rijen Air Base from Soesterberg Air Base. The purpose of the DHC is to integrate all of the Helicopter Units of the Royal Netherlands Air Force (AH-64Ds, AS532Us, CH-47Ds and NH90s) under one Central Command structure across two airbases and save costs. Only the NH-90 fleet of 860 Squadron is based at Naval Air Station De Kooy in the Northern part of The Netherlands. The other three units reside at Gilze-Rijen Air Base.

Early 1993 the Dutch Government signed an agreement with the Canadian Government to acquire seven Boeing CH-147 C-models that were in use by the Canadian Armed Forces between 1974 and 1991. In December 1993, a contract was signed with Boeing for the purchase of thirteen modern CH-47D Chinooks with a digital Honeywell Avionics Control and Management System (ACMS) cockpit and improved T55-L-714 engines. Seven being remanufactured ex-Canadian C-models and six brand new with a "one-piece machined" airframe structure as a novelty. Boeing delivered the remanufactured CH-47D Chinooks to the Royal Netherlands Air Force (RNLAf) in 1995-1996 marking the



The Airman's Cross (in Dutch called Vliegerkruis) is an important military decoration created in 1941. The cross is meant for those Dutch military, who displayed during one or more flights in an aircraft, initiative, courage and perseverance against the enemy or during hostile actions. The Airman's Cross is the fifth-highest military decoration still being awarded for bravery. On the 23rd of September 2009 the Chinook crew, including then co-pilot 1st LT Roël Boezen, transported a Joint Terminal Attack Controller Team (JTAC) to a valley close to Tagaw. As the helicopter landing site was confined a so-called ridge landing was made. Unexpectedly, the crew was asked to arrest a fleeing suspect. It has been the first time a helicopter crew member received the Vliegerkruis

25th Anniversary of operations with the 'Chinook' fleet this year. The six new CH-47Ds were delivered during 1998-1999.

Currently ten CH-47D's are still on strength having two 'Chinooks' lost in accidents in 2005 during operations in Afghanistan and the oldest CH-47D (D-661) being withdrawn from service during late 2019. Captain Roël Boezen "Booze", 298 squadron Liaison Officer, adds "The accidents in Afghanistan made us realize we had to further improve and hone the training and capabilities of our crews. Both lost helicopters suffered from a hazardous mountainous and brownout

landing during reduced visibility operations where wind and loss of engine power due to the thin air conditions had impact on the performance of the Chinook. Circumstances we do not encounter when operating in The Netherlands. As a result, a new Training Program has been implemented consisting of 'High Blaze' exercises for dedicated mountain flying, and 'Hot Blaze' to allow crews to practice operations in a hot, high and dusty environment. Captain Boezen continues 'one of the most challenging conditions to fly in are in snow in which you can easily lose your reference orientation.

Therefore, we have cold weather operations in snowy conditions in the Nordics trained during 'Cold Blaze'. Last but not least the fourth training is 'TAC Blaze' with a focus on tactical maneuvers and electronic warfare.

To cater for the loss of the two CH-47Ds and for the additional demand for Heavy Rotary Capacity the Dutch Ministry of Defense signed a new contract with manufacturer Boeing in 2007 for the delivery of six CH-47Fs. The CH-47Fs were equipped with updated ACMS cockpits (Block6 with partly color displays), improved self-protection kits, CHASE (Chinook Aircraft Survivability Equipment). The main purpose of the CH-47F fleet was to serve as a platform for Special Forces Operations. Initially 298 squadron had three CH-47Fs (D-890/891/892). To complement 302 squadron in Ford Hood, CH-47F 'D-891' was transferred to the US during 2015. The remaining two F's have been shipped back to Boeing in March 2019 in support of the current Renew Program. Two of the CH-47Fs (D-894/895) assigned to 302 Squadron were ferried to Boeing in April 2020, with the last two (D-891/893) to follow early June 2020.

In the period 2010-2015, The Netherlands prepared for the replacement of the ageing 11 D-models as well as the expansion of the Chinook fleet with three Chinook helicopters. After extensive deliberations, the standard US Army MYII CAAS configuration was considered to be the most efficient choice for a successor. The Netherlands was able to utilize



The D-666 nicknamed 'The Beast' has always played a special role within the 298 squadron. It has been involved in all international missions of the squadron and played a major role during the most hazardous actions. It was the D-666 that flew a very daring mission in Afghanistan in 2009. This mission was one out of six for which Roy de Ruiter (Apache pilot) was awarded the Militaire Willemsorde (similar to the Victoria Cross and/or the Medal of Honor). The entire crew of the D-666 received awards for bravery. This mission was performed on September the 23rd, 2009 and it is the first time that helicopter pilots have received a Vliegerkruis



Across the Netherlands multiple low flying areas exist in which Helicopter Crews can train with brown out landings, slingery exercises. GLV-5 is located close to Gilze-Rijen Air Base. Chinook 'D-662' is seen here exercising brown outs. The Helicopter has as nickname 'Lady Liberty'. The reason for this nickname is that she has flown low over Manhattan and the Statue of Liberty years ago

options in the existing MYII production contract between US Army and Boeing. For that, the Letter of Offer and Acceptance (LOA) with the US Army for fourteen new CH-47F MYII CAAS Chinooks was signed on November the 12th, 2015. On April the 14th, 2016 the US Department of Defense awarded Boeing a contract to build 12 CH-47Fs followed by an additional order on April the 28th, 2017 for the remaining two new CH-47Fs. In order to prevent a "mixed fleet" of

CAAS and ACMS Chinooks, which would have been costly during the sustainment of the fleet, it was then decided to renew and modernize the six ACMS F-models. On December the 14th, 2017 The Netherlands and Boeing signed the Direct Commercial Sales contract for the Renew Program, converting the six ACMS F-models into the exact same configuration as the 14 new Chinooks.

"At around 2500 parts of the legacy CH-47Fs will be reused.



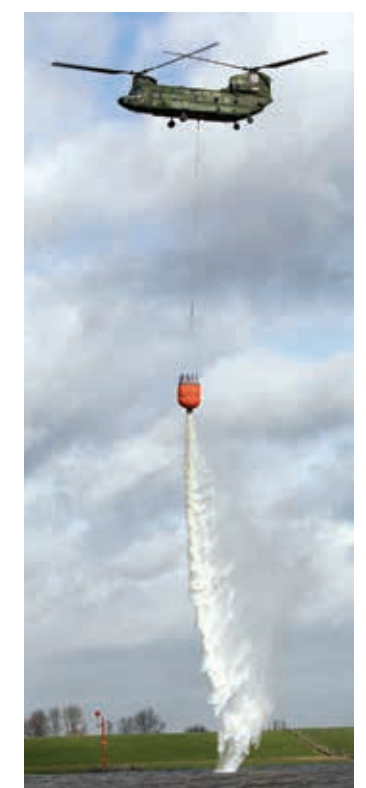
From September 2018 Niels van den Berg is the Commander of 298 squadron. He started with the Squadron during 2011 when he transferred from sister squadron 300, operating the AS532 'Cougar'. One of the most important tasks the Commander has is the introduction of the new CH-47F MYII CAAS

These parts will be overhauled (zero hours status) before being installed on brand-new MYII CAAS airframes. This option turned out to be more efficient and affordable than modifying the legacy CH-47F fleet. The first idea was to just replace the ACMS cockpit of the legacy Fs by a MYII CAAS Cockpit. We concluded the risk was too big in terms of certification and costs" according to Colonel Koen van Gogh, Senior Project Manager Defense Material Organization (DMO) who is responsible for the Replacement and Modernization programme Chinook. "The legacy CH-47Fs are now sent to 'Summit Aviation' who are tasked by Boeing under the Renew contract to remove the usable parts from the helicopters and have them delivered into the overhaul process." Summit Aviation is an Industry Leader in Aircraft Maintenance, Repair, Avionics upgrades, Mission System Integration, Modifications and Aircraft sales.

"Although the main goal was to stay common with the US Army, Dutch operating intent and national legislation led to the addition of some unique modifications. Fortunately, there is no need to integrate these into CAAS, so commonality will not be affected." The additional Dutch requirements such include Crashworthy Crew

Seats with ballistic protection, leading to modified MFCUs (Multifunctional Control Units), a LH Removable escape Hatch, a Hook Load Measuring System, an Ice Detection System, a Pitot Heater Failure Indicator, FRIES (Fast Rope Ingress and Egress System), including external hardpoints, and a

In preparation of the firefighting season 298 squadron trained in the period February-April 2020. The third week of April saw the start of the largest nature fires in the last 40 years in The Netherlands. Four CH-47s and an AS532 have been involved a full week dropping 3.2 MIO Liters of waters in 540 drops. The AS532 can carry 2500L of water in a Bambi Bucket where the CH-47D takes 8000L of water. To support the crews a dedicated fire fighter observer joined the flights in order to guide the water drops



The CH-47 fleet is equipped and available to support Dutch Special Forces like the Commando Force (KCT/Korps Commando Troepen) and MARNS (Dutch Marines) where needed. To train and hone procedures regular exercises take place. These mostly take place on undisclosed locations across The Netherlands. In April 2018 Commando's and MARNS trained in embarkation of a ship supported by a CH-47D and an AS532 'Cougar'. Till 2014 the 298 Squadron had a dedicated flight to support Special Operations, no. 5 flight





The Defense Helicopter Command (DHC) and MAOT (Mobile Air Operations Team) always work closely together in the transportation of under sling loads, FBO operations. Twice a year a big exercise is held in a training area called Ederheide (GLV4/Eder Heath)



The Dutch 11 Airmobile Brigade (11 AMB) is part of the 'Division Schnelle Kräfte (DSK)' as of June 2014. This has been a newly established rapid intervention unit, in which the Netherlands and Germany work closely together. The German units of the DSK, about 8,500 troops, specialize in air borne operations. With 11 AMB has airmobile transport with helicopters. For this 11AMB cooperates closely with the Defense Helicopter Command (DHC). The DSK is fully operational since 2019. Both countries decide separately on the possible deployment of troops into the DSK. A German-Dutch staff leads the division from the German city of Stadtallendorf. The forces remain stationed at their own barracks



Airmobile Supply Company (Bevocie) is part of the Airmobile Brigade and specializes in moving and supplying units by air. During the exercise held in June 2018, the Chinook moved vehicles, personnel and various supplies. The helicopter transported the cargo inside, but also externally to so-called "slings" under the aircraft. This supply operation is called Combat Battle Train (CBT). After deployment of the Airmobile Brigade, restocking normally takes place after one to two days. If this is not possible by land, this is done by air. The CBT team flies in advance to an area where so-called Pathfinders establish a secure "Drop Off Zone". Once done, the 11th Bevocie moves in

Air Base and we are awaiting a team from NAVAIR to do the final acceptance testing of the Simulator. The TFPS will need to be ready before the first group Instructor Pilots is scheduled to receive their Conversion Training at Fort Hood, since the TFPS will be used for the crew's Ground School/ Academics training at Gilze-Rijen Air Base before they head to Ft. Hood for the flight training. Each Aviator will undergo a three-week training on the Simulator before attending a three-week course with 302 Squadron in the US and participating in an American Falcon exercise, held four times a year. Upon return to the Netherlands the Aviators will be Fully Qualified Pilots on the MYII CAAS Chinook.

Lt Colonel van den Berg adds "We had planned to send a so-called Class 0 to Fort Hood in the US during the June-July 2020 period for the Instructor Course on the MYII CAAS variant. As we have five flights with five crews, we have fifty pilots and fifty loadmasters to train, resulting in five training classes at Fort Hood. This Transition Training is planned to be executed over an eighteen-month period. We will have a team from the US Army to support the Conversion, a so-called NETT Team (New Equipment Training Team)", both locally at Gilze-Rijen as in Ft. Hood. Expectation is to achieve Full Operational Capable status by mid-2022 with the Initial Operational Capability (IOC) by October 2021".

TRAINING IN THE US

"The initial training for new crews is conducted at Fort Rucker Air Base (US) as part of the Chinook Aircraft Qualification Course. After

completing the course new crews are continuing their training with the Squadron at Gilze-Rijen Air Base. 2ndLT 'Frank' explains. "We were planned to travel to Fort Hood to have a ten-week training period with 302 Squadron as part of the Mission Qualification Training (MQT)". This squadron provides Joint Air Assault Training for Helicopter Crews of the Defense Helicopter Command (DHC) and ground units of 11 Airmobile Brigade, this will take place during four times a year with the 'American Falcon' exercise to conclude the training. In addition, Pilots and Load-Masters follow the Initial Mission Qualification Training twice a year. The squadron is staffed with personnel from the Royal Netherlands Air Force, Army, and the US Army. Frank continues "our group consists of a mixture of a CH-47 loadmaster, Pilot, but also AH-64 pilots. Just before we would travel it became clear that we would

not go to the US. Due to the Covid-19 situation the original schedule will require revision as currently 302 Squadron stood down with no training activities. We are now being trained within the Squadron here in The Netherlands. This means we all have to be flexible to cater for the further Education as Training is conducted alongside daily operations". Captain Booze details further "The Defense Helicopter Command' is a more complex organization to cater for this ad-hoc additional training. Luckily, we managed to be flexible and had a fast resolution in place. The focus for training is now on Tactical Exercises, Navigational Skills and Planning of Flights. In order to provide best possible training, we need to have Instructor Pilots and Ground Forces to act as Enemy Forces. As we cannot fully focus on the MQT training the duration will be longer than the 10-week period at Fort Hood".



During September 2019 the 75th Anniversary took place of operation Market Garden. The ill-fated operation had as goal to create a corridor from the Belgium border up to Arnhem. Then spearhead into Northern Germany to capture the important industrial areas of the Ruhr. As the Arnhem Bridge was 'a bridge too far' the operation failed. In September 2019 an event took place near the bridge in which two CH-47s would take place to disembark troops of the 11 Air Manoeuvre Brigade (11 AMB)

minor change to the electrical system, all which can be implemented during the production. A Fall Protection System to protect maintainers, and an Emergency Locator Transmitter are implemented by 'SES-I' (Science and Engineering Services) in Huntsville, Alabama as 'Post Production Modifications'. "We choose for 'SES-I' because they did similar work for the US Army and to make sure we do not interfere with the work performed on the Boeing production line" explains Colonel van Gogh.

On March the 20th 2020, the first Royal Netherlands Air Force CH-47Fs have made their maiden

flight during acceptance at Boeing Philadelphia (registration D-472 and D-473). These two helicopters left Boeing Ridley Park to be ferried to Huntsville in Alabama on the 5th of May 2020 for validation and verification by the US Army and the Post Production Modifications by 'SES-I'. "These two helicopters are planned to be the first CH-47s to be sent to The Netherlands by December 2020 with an expected arrival at Gilze Rijen around mid-January 2021 after inspection" adds Colonel van Gogh. These two CH-47Fs will have all our additional requirements implemented and will have the Digital Automated Flight Control System (DAFCS) 3.5

software and CAAS 9.4 installed. The Colonel continues "In order to support a tight conversion schedule of our flight crew to the MYII CAAS Chinook, we decided that the next six CH-47Fs coming from the production line will not undergo the Post Modification until a later date. These six Chinooks will go to Fort Hood, TX (USA) directly to be used for conversion training. The next batch of CH-47Fs will be delivered after the Post Modification. The earlier unmodified CH-47s will then be rotating through 'SES-I' to complete the process of modification as well. During January-February 2021 we have planned the arrival of another

two CH-47s to the Netherlands, these will be airframes built with retrofitted parts of the legacy CH-47Fs". Concludes the Colonel.

To support the transition and difference training, a Transportable Flight Proficiency Simulator (TFPS) has been procured from NAVAIR (Naval Air Systems) Manned Flight Simulator Enterprise Team which is stationed at NAS Patuxent River (US). "The procurement of a TFPS, stationed at Gilze-Rijen, will be more efficient for the Squadron as there will no longer be a need to train in the simulator at the Royal Air Force at RAF Benson Air Base" explains Koen van Gogh. "The TFPS has already arrived at Gilze-Rijen



Adrian SULTĂNOIU

Bogdan HRUȘCĂ

Zborul a fost, este și va fi totdeauna pentru om o chemare a înaltului nemărginit și etern, o dorință de cucerire a văzduhului, născută odată cu el. De la dorință și până la realitate a trebuit să treacă, însă, mult timp. Despre această dorință, ce l-a mistuit pe om ca un foc nestins din timpuri imemorabile, ne vorbesc mituri și legende, care au supraviețuit curgerii timpului și au ajuns până la noi pe calea plâsmuirilor umane și înscrisurilor în felurite alte forme (în mitologia greacă: Pegas–calul înaripat, Icar–fiul lui Dedal; în cea persană, regele Kaj KAOOS și vulturii tronului; sau, în cea traco-elenă – Alexandru cel MARE și grifonii, păsările mitice).

În țara noastră, sunt binecunoscute poveștile despre Greuceanu, legenda salturilor eliberoare cu planoare ale haiducului **Grigore PINTEA** (1660–1703), cele legate de înălțarea Mănăstirii Curtea de Argeș, a Bisericii Trei Ierarhi din Iași, a Turnului din Mediaș, a cetății Deva sau a Bisericii săsești din Bistrița, precum și relatările despre planoare: a lui **Constantin NESTOR** (1766 la Deva, conform ziarului „La République”); a beizadelei **Grigore STURDZA** (1875, în „Iași de odinioară” scrisă de **R. ȘUȚU**); sau „Balonul țăranilor din satul Săracu” (1803, descris de poemul grecului I. Villara și confirmat de editorul său, **Gheorghe VAVARETAS**).

În zorii aeronauticii, mulți români au fost interesați de dezvoltarea aviației. Preocupările lor au fost diverse (aerostate, planoare, avioane, hidroavioane, elicoptere, avioane cu reacție), unii dintre ei având realizări remarcabile.

La începutul secolului XX, datorită deschiderilor susținute de către regele **Carol I** o serie de tineri emancipați susțin cu ardoare progresul în diverse domenii de activitate. Prințul **George Valentin BIBESCU**, nepotul domnitorului **Gheorghe BIBESCU** își propune să înființeze un aeroclub; unul din primele aerocluburi din Europa. La 20 noiembrie 1909, s-a înregistrat la Tribunalul Ilfov actul de constituire al unei societăți comerciale care își propunea să inițieze și să dezvolte „exploatarea locomotiei aeriene sub toate formele”. Acționar principal era avocatul brăilean **Mihail CERCHEZ**. Cerechez a dezvoltat la Chitila, lângă București, **primul complex aeronautic românesc**, format din teren de zbor, hangare, ateliere pentru construit și reparat avioane, clădiri administrative și tribune pentru public. Astfel, din inițiativa avocatului brăilean, au fost realizate primul aerodrom românesc, **prima școală de zbor** și primul centru al industriei aeronautice autohtone (prima fabrică de avioane). Avioanele de bază ale complexului de la Chitila au fost de tipul Farman III.

Cea de-a doua școală românească de pilotaj a fost fondată la Cotroceni de prințul George Valentin Bibescu, din a doua jumătate a lunii august 1911, acesta fiind și primul ei comandant. Primul instructor al școlii a fost locotenentul de cavalerie **Mircea ZORILEANU**, proaspăt brevetat ca pilot în Franța. Prințul George Valentin Bibescu a fost nepotul domnitorului Gheorghe Bibescu, copilărinte la Palatul Posada, pe malul Baiului, unde s-a îndrăgostit de înalțimi. În luna decembrie a anului 1909, George Valentin Bibescu s-a înscris la școala de zbor a lui **Louis BLÉRIOT** de la Pau, Franța. La 10 ianuarie 1910, a primit brevetul de pilot cu nr. 20, eliberat de Aeroclubul Franței.

Școlile de pilotaj au luat parte la manevrele militare din toamna anului 1911, desfășurate cu participarea Corpurilor 3 și 4 Armată.

La 5 mai 1912, s-a înființat Liga Națională Aeriană. Printre membrii fondatori s-au aflat principele **George Valentin BIBESCU** (președinte), **Jean CĂMĂRĂȘESCU**, **Aristide BLANK**, **generalul Constantin COANDĂ**. Rolul acesteia era acela de a sprijini dezvoltarea aviației române, inclusiv prin achiziționarea de avioane pentru armată. Liga a fost pusă de la început sub președinția de onoare a **principelui Ferdinand**, moștenitor al tronului.

Terenul de zbor a fost amenajat în nordul Capitalei, la Băneasa. Majoritatea avioanelor erau de tip Blériot.

În anul 1920, o dată cu înființarea aviației civile și a primei companii transcontinentală din lume, Compania Franco-Română de Navigație Aeriană, cu capital mixt, din inițiativa unui grup de aviatori, printre care principele George Valentin Bibescu și **locotenent-colonel Andrei POPOVICI**, este fondat Aeroclubul Regal al României (ARR). Vicepreședinte executiv este ales G.V. Bibescu, iar secretar general comandorul aviator Andrei Popovici. ARR se afiliază la Federația

Aeronautică Internațională (FAI), candidatura acestuia fiind votată în unanimitate la Conferința FAI din 8-12 august 1923 de la Göteborg. Din anul 1925, ARR a editat revista „Aripi”. În anul 1936 ARR se transformă în Federația Aeronautică Regală a României (FARR), care, în 10 septembrie 1940 devine Federația Aeronautică Română (FAR), care a activat până în 28 ianuarie 1941. În octombrie 1942 atribuțiile acesteia au fost preluate de Tineretul Aeronautic Român până în februarie 1945 când organizațiile aeronautice și aerocluburile sportive au fost desființate.

În 20 octombrie 1947 patrimoniul aviației sportive este preluat de Organizația Sportului Popular (OSP) iar activitatea sportivă este subordonată Aviației Civile. În anul 1950 activitatea este coordonată de Comisia Centrală a Aviației Sportive (CCAS), iar în 1953 de Asociația Voluntară pentru Sprijinirea Apărării Țării, în subordinea Ministerului Apărării Naționale. Aceasta devine în 1954 Asociația Voluntară pentru Sprijinirea Apărării Patriei (AVSAP) în cadrul căreia în anul 1954 se constituie Aeroclubul Central. În anul 1960 AVSAP se desființează, aviația sportivă trecând în subordinea Uniunii pentru Cultură Fizică și Sport (UCFS), transformată în Consiliul Național pentru Cultură Fizică și Sport (CNFS).

Aeroclubul Central al R.P.R. devine Federația Română de Aviație, iar școlile de pilotaj devin aerocluburi. La 1 noiembrie 1972 Aeroclubul Central devine Aeroclubul Central Român, subordonat Departamentului Aviației Civile.

Încă din anul 1990 se înregistrează o puternică deschidere a acestuia pentru acțiunile de promovare a sportului aeronautic, piloții și parașutiști profesioniști și sportivi participând la numeroase minguri în toată țara, precum și la o serie de acțiuni internaționale.

În anul 1991 prin Hotărârea de Guvern nr. 567 din 16 august 1991, Aeroclubul Central al României își schimbă denumirea, devenind **Aeroclubul României**, acesta păstrând în patrimoniu toate aerocluburile teritoriale, infrastructura și materialul volant al acestora.

Aeroclubul României începe să își desfășoare activitatea pe aerodromurile aflate în București, Ploiești, Pitești, Brașov, Iași, Suceava, Deva, Sibiu, Târgu Mureș, Cluj Napoca, Baia Mare, Satu Mare, Arad, Oradea, Craiova și, din 2009, în Caransebeș.

ANIVERSARE

Cele mai importante competiții organizate:

- Campionatul European de Acrobație cu Avionul – Clasa Advanced – 2015;
- Campionatul Mondial de Acrobație cu Avionul – Clasa Advanced – 2018;
- Campionatul Mondial de Acrobație cu Planorul – Clasele Advanced și Unlimited 2019;
- Campionatul European și Cupa Mondială de Lucru Relativ pe Cupolă 2019;
- Campionatul European de Acrobație cu Avionul – Clasa Intermedie – 2020.

O altă dovadă că Aeroclubul României pune țara pe harta puterilor în acest domeniu, stă în **rezultatele obținute** la nivel internațional:

- Vicecampion european – individual, clasa Advanced, acrobație avion – 2015;
- Echipa României medaliată cu argint, acrobație avion – 2015;
- Locul 4 mondial – individual, clasa Advanced, acrobație avion – 2016;
- Locul 3 mondial – individual, clasa Advanced, acrobație avion – 2018;
- Echipa României medaliată cu bronz, acrobație avion – 2018;
- Locul 2 mondial – individual, clasa Advanced, acrobație cu planorul – 2019;
- Aur pentru echipa României, acrobație planor – 2019.



Acrobația cu planorul este una dintre cele mai performante activități ale aeroclubului. Pentru ca aceste lucruri să fie posibile, piloții au la dispoziție 3 planoare de tip IAR-35, unul SZD-59 acro, dar și 2 de tipul MDM-1 FOX (achiziționate anul trecut) – unul dintre cele mai bune planoare de acrobație din lume, pe care se antrenează și cu care participă la competiții.

În ceea ce privește zborul de distanță, 2019 a fost unul dintre cei mai buni ani atât pe plan internațional, unde am avut rezultate notabile, cât mai ales pe plan național – stabilirea noului record de distanță cu planorul (peste 1.000 de km, într-un singur zbor) și organizarea unui campionat de excepție la finele căruia cifrele ne-au arătat că s-au parcurs peste 65.000 de km, în 1.100 ore. Flota de planoare de performanță este alcătuită din 7 aeronave de tip Jantar, 24 de tip IS29 D2 și 2 Discus 2a – planoare cu înalte caracteristici de zbor.

Pentru că zborul cu planorul este posibil doar folosind o metodă de lansare, în ultimii ani flota Aeroclubului României a fost extinsă cu peste 5 autosoare noi, dar și 4 avioane tractoare de tip MAULE M7.

HAWKS OF ROMANIA

Șoimii României (HAWKS OF ROMANIA) reprezintă unul dintre cele mai de succes rezultate ale Aeroclubului României.

HAWKS OF ROMANIA, este formația de înaltă acrobație, formată din cele 8 aeronave de tip EXTRA, cu care România participă la campionatele mondiale și europene, dar și la diferite minguri aviatice în țară și peste hotare.



Este una dintre cele mai mari formații de EXTRA din lume și a luat naștere sub această formă în anul 2007, la inițiativa team leader-ului și a capului de formație actual, pilot instructor **George ROTARU**. Deși inițial a fost formată doar din patru componenți a suferit modificări de-a lungul timpului din diferite cauze și a ajuns în 2019, când s-au alăturat patru noi membri, la 9 piloți.

Șoimii României participă la peste 20 de minguri anuale.



Aeroclubul României împlinește anul acesta 100 de ani de la fondare și va demara sezonul de zbor cu o **flotă** impresionantă ca urmare a eforturilor realizate în ultimii ani:

- 50 planoare IS-28 B2;
- 17 planoare IS-29 D/D2;
- 10 planoare SZD;
- 3 planoare IAR 35;
- 2 planoare DISCUS;
- 2 planoare MDM FOX;
- 4 motoplanoare IS-28 M2;
- 12 avioane ultralușoare Festival, Ikarus și Savannah;
- 8 avioane IAR 46;
- 8 avioane ZLIN 142;
- 3 avioane ZLIN 242;
- 5 avioane ZLIN 526/726;
- 2 avioane ZLIN 50;
- 5 avioane EXTRA 300L;
- 3 avioane EXTRA 330 SC;
- 4 avioane MAULE M-7;
- 8 avioane PZL-104 WILGA;
- 1 avion GA-8;
- 5 avioane AN-2;
- 1 balon cu aer cald Kubicek;
- 190 de parașute de școală, antrenament și performanță.



OMAGIU PENTRU AUREL VLAICU



Raw Aviation Crew și Aeroclubul României



În data de 17 iunie 2020 s-au împlinit 110 ani de la primul zbor efectuat de către Aurel Vlaicu cu aparatul proiectat și construit de către el.

La Aeroclubul Teritorial „Aurel Vlaicu” București a avut loc evenimentul de amplasare a bustului pionierului aviației al cărui nume îl poartă locația, dar și de premiere în semn de apreciere pentru înaltul profesionalism, eforturile depuse și pasiunea dovedită sub semnul zborului a câtorva dintre cele mai importante personalități din Aeroclubul României și din aviația românească.

Formația de acrobație aeriană Șoimii României a efectuat un survol cu șase avioane, iar o aeronavă din flota Aeroclubului României de tip Zlin-242 a survolat monumentul lui Aurel Vlaicu din localitatea Bănești.

Bustul lui Aurel Vlaicu amplasat la Clinceni a fost realizat de Aeroclubul României și Federația Aeronautică Română, cu ajutorul unui sponsor

iubitor de aviație. Amintim că suntem în an centenar - Prințul George Valentin Bibescu pune bazele Aeroclubului Regal Român în anul 1920 care după mai multe perioade de schimbări, a devenit Aeroclubul României.

Aeroclubul României are foarte multe evenimente programate anul acesta și în funcție de măsurile impuse de autorități vom anunța modul lor de desfășurare.

Cu ocazia împlinirii a 110 ani de la primul zbor din istoria aviației românești cu un avion proiectat, construit și pilotat în întregime de către inginerul și inventatorul român Aurel Vlaicu, Aeroclubul României și Federația Aeronautică Română cinstesc reușita istorică a eroului român prin depunerea unor coroane de flori și survolul cu o aeronavă la monumentul de la Bănești, Prahova.

George ROTARU, directorul Aeroclubului României



