

Revista Forțelor Aeriene Române

Nr. 1 (160) ♦ 2020



www.roaf.ro

ACTUALITATE

COVID-19

PAG.8-9

C
E
R

S

E

N
I

N

CURS TACTIC NVG
ZARAGOZA, SPANIA

PAG.23-27



REVISTĂ EDITATĂ DE STATUL MAJOR
AL FORTELOR AERIENE

**CONSILIUL EDITORIAL
AL REVISTEI
CER SENIN**

PREȘEDINTE:

**General-maior
dr. VIOREL PANĂ**

MEMBRI:

**General-maior
CONSTANTIN DOBRE**

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

**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 VÎTĂ

e-mail: mvita@roaf.ro

REDACTOR:

**plutonier adjutant principal
ALEXANDRU BALĂNESCU**

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: **C-27J Spartan la Zaragoza,**
FOTO: **MIRELA VÎTĂ**
COPERTA IV: **Echipajul care a marcat o**
premieră pentru Forțele Aeriene
Române, FOTO: ADRIAN SULTĂNOIU

SUMAR

AUTOEVALUARE	3
AGENDA	4 - 13
ACTUALITATE	14-15
EXERCIȚIUL RED FLAG	16-17
MISIUNE ONU	18-24
CURS TACTIC NVG	25-29
PORTRET DE PROFESIONIST	30
SIMPOZION	31
CORRESPONDENȚĂ EXTERNĂ	32-35
SIGURANȚA AERONAUTICĂ	36
ANIVERSĂRI	37-40
PASTILA DE PSIHLOGIE	41
PROFESIE ȘI PASIUNE	42-43
CONCURS APLICATIV-MILITAR	44-47
COMEMORARE	48
REPERE ALE UNEI GENERAȚII ISTORICE	49
MAV LA 30 DE ANI	50



PAGINA 3



PAGINA 7



PAGINILE 8-9



PAGINA 10



PAGINA 24



PAGINILE 25-29



PAGINILE 38-40

COPYRIGHT:

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

NORME DE COLABORARE:

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

Manuscrisele nu se înapoiază.

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

CORECTURA:

CENTRUL TEHNIC-EDITORIAL AL ARMATEI

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

ISSN 1582-6317. B 916.10; C 3146.18



**Tipărită la
CENTRUL TEHNIC-EDITORIAL
AL ARMATEI
sub comanda
nr. 1142/2020**

**Responsabilitatea privind tehnoredactarea
revine în totalitate redacției**

**Prezenta ediție s-a încheiat la data de:
12.03.2020**

AUTOEVALUARE



Bogdan PANTILIMON

9 AUTOEVALUAREA 201 Statului Major al 2 Fortelor Aeriene



Șeful Statului Major al Apărării, **general-locotenent Daniel PETRESCU**, a participat luni, 3 februarie, la ședința de autoevaluare a activității Statului Major al Forțelor Aeriene (SMFA) pe anul 2019, desfășurată la sediul instituției.

„Vă felicit pentru realizările din 2019! Ați consolidat capacitatea operațională a structurilor, ați deschis cu succes o misiune în teatrul de operații Mali, ați continuat programele esențiale de înzestrare. Aveți planuri bine conturate pentru 2020. Vă asigur că Statul Major al Apărării va sprijini în continuare eforturile dumneavoastră”, a transmis generalul-locotenent Daniel Petrescu.

Șeful SMFA, **general-maior Viorel PANĂ**, a prezentat modul în care au fost atinse obiectivele asumate în anul 2019.

Obiectivul general a fost legat de îndeplinirea misiunilor încredințate pe plan național și internațional, dar și de accelerarea procesului de consolidare a capacității de luptă a Forțelor Aeriene Române, pentru asigurarea supravegherii și avertizării timpurii, descurajării și respingerii acțiunilor aeriene agresive la adresa României.

„Statul Major al Forțelor Aeriene are capacitatea de a conduce acțiunile de apărare a integrității spațiului aerian național, continuând în același timp procesul de dezvoltare a capacității de luptă a marilor unități și unități din subordine”, a precizat generalul-maior Viorel Pană.

În anul 2019, SMFA a derulat cu succes procesul de operaționalizare a primei escadrile F-16 pe aerodromul Borcea (Escadrila 53 Vânătoare) și a achiziționat ultimele două radare tridimensionale cu distanță mare de

descoperire (TPS 77). Acestea au intrat, din luna iulie, în Serviciul de Luptă Permanent Poliție Aeriană sub comandă NATO. SMFA a continuat programul de înzestrare cu sisteme de rachete sol-aer cu bătaie mare HSAM și a lansat procedurile pentru realizarea infrastructurii necesare operaționalizării capacității HSAM, realizată cu sisteme PATRIOT, în localitățile Mihai Bravu și Capu Midia.

Statul Major al Forțelor Aeriene a asigurat constituirea, pregătirea și dislocarea Detașamentului de patru elicoptere de transport Carpathian Pumas la misiunea ONU de stabilizare/menținere a păcii în Republica Mali (MINUSMA), realizarea capacității de luptă complete (FOC) în locația Gao (Camp Castor) și asigurarea continuă a sprijinului administrativ pe timpul executării misiunii.

Sursa: www.mapn.ro

Vizita șefului Apărării din ARMATA CANADIANĂ LA MIHAIL KOGĂLNICEANU

Mirela VÎȚĂ



Șeful Apărării din Armata Canadiană, **generalul Jonathan H. VANCE** a desfășurat o vizită în România, întâlnindu-se în data de 23 decembrie 2019 la Baza Militară Mihail Kogălniceanu cu ministrul apărării naționale, **Nicolae-Ionel CIUCĂ**, șeful Statului Major al Apărării, **generalul-locotenent Daniel PETRESCU** și șeful Forțelor Aeriene Române, **generalul-major Viorel PANĂ**.

Pe timpul întâlnirii, oficialii au abordat aspecte privitoare la situația de securitate în regiunea extinsă a Mării Negre, precum și stadiul cooperării între armatele României și Canadei în cadrul NATO, ONU și OSCE, dar și bilateral.

În cadrul aceluiași eveniment, generalul-major Viorel PANĂ, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, a decorat 16 militari canadieni cu Emblema de Onoare a Forțelor Aeriene, pentru modul în care aceștia și-au îndeplinit misiunile în cadrul detașamentului de Poliție Aeriană, misiuni executate în cooperare cu militari Forțelor Aeriene Române.

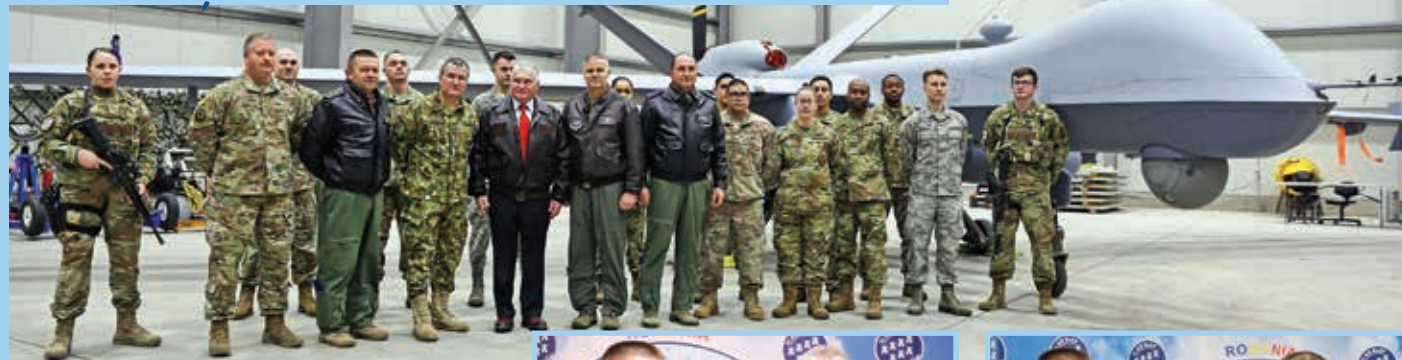
La finalul întâlnirii, atât ministrul Nicolae-Ionel Ciucă, cât și generalul-locotenent Daniel Petrescu i-au mulțumit generalului Jonathan H. Vance pentru contribuția avută la consolidarea capacității operaționale a Armatei României, pentru susținerea inițiativelor regionale aflate în derulare, cât și pentru sprijinul acordat detașamentului românesc care este implicat în misiunea ONU din Mali.

Sursa: comunicat presă MAPN din 23.12.2019



EXERCITIUL DACIAN REAPER-20

Adrian SULTĂNOIU



Șeful Statului Major al Apărării, **general-locotenent Daniel PETRESCU** și șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, **general-major Viorel PANĂ**, au participat marți, 18 februarie, la Baza 71 Aeriană „General Emanoil Ionescu” din Câmpia Turzii, la Ziua Distingșilor Vizitatori a exercițiului român-american DACIAN REAPER-20, exercițiu organizat și planificat în cursul anului 2019.



Comandantul Bazei 71 Aeriană, comandor Marius OATU, înmânează simboluri ale bazei ambasadorului SUA în România, domnului Adrian ZUCKERMAN și șefului SMAp, general-locotenent Daniel PETRESCU

Vizita comandantului Forțelor Aeriene ale Turciei

În perioada 20-23 ianuarie 2020, comandantul Forțelor Aeriene ale Turciei, generalul Hasan KÜÇÜKAKYÜZ, a efectuat o vizită oficială în România, la invitația șefului Statului Major al Forțelor Aeriene.

Programul vizitei a cuprins pentru ziua de marți, 21 ianuarie, o întâlnire oficială a generalului Küçükakyüz cu generalul-major Viorel PANĂ și conducerea Forțelor Aeriene Române, la sediul SMFA.

Discuțiile din cadrul întâlnirii au reliefat, în mod particular, la nivelul Forțelor Aeriene, importanța continuării schimbului de date (imagine aeriană recunoscută) pentru zona Mării Negre, precum și necesitatea intensificării participării la exerciții bilaterale și multinaționale comune. Totodată, s-a discutat despre identificarea modalităților optime de cooperare pe linia exploatarea aeronavelor F-16 pe palierul instruirii în comun, mentenanței și a sprijinului logistic.



Mirela VÎȚĂ

De asemenea, pe timpul discuțiilor, ambele părți au reliefat importanța parteneriatului strategic dintre cele două țări, cu aplicare în domeniul militar, precum și cooperarea existentă la nivelul forțelor armate, atât pe inițiativă regională, cât și în cadrul NATO.

Agenda acestei zile a continuat cu o vizită la sediul Ministerului Apărării Naționale, unde comandantul Forțelor Aeriene ale Turciei a fost primit de ministrul apărării naționale,

Nicolae-Ionel CIUCĂ, și de șeful Statului Major al Apărării, **generalul-locotenent Daniel PETRESCU**.

La finalul discuțiilor, atât ministrul apărării naționale, cât și generalul Küçükakyüz au evidențiat soliditatea cooperării dintre cele două state în domeniul apărării, precum și disponibilitatea continuării dialogului politico-militar.

Sursa: comunicat de presă MAPN



MISIUNE ÎNDEPLINITĂ!

Bogdan PANTILIMON

După 6 luni de misiune în Teatrul de Operații Afganistan, militarii Detașamentului Forțelor Aeriene Române, rotația a IV-a, participanți la Misiunea Rolute Support, au raportat în cadrul unei ceremonii festive, în data de 5 martie a.c., desfășurată la Baza 90 Transport Aerian: „Misiune îndeplinită!”. Militarii sosiți din misiune au fost felicitați, de către șeful

Statului Major al Forțelor Aeriene, **general-major dr. Viorel PANĂ**, pentru modul exemplar de îndeplinire a misiunilor specifice încredințate, majoritatea primind diferite embleme de merit și embleme de onoare, ca semn de recunoaștere a eforturilor și profesionalismului.

Felicitări și bine ați revenit!



Oaspeții au vizitat expoziția statică ce a inclus tehnica militară din dotarea Bazei 71 Aeriană



La eveniment au mai fost prezenți ambasadorul Statelor Unite ale Americii în România, domnul **Adrian ZUCKERMAN**, și directorul de operațiuni de la Baza Aeriană Ramstein, din Germania, **general de brigadă Michael G. KOSCHESKI**.

Cu acest prilej, au fost prezentate principalele date privind exercițiul și a fost organizată o expoziție statică ce a inclus tehnica militară din dotarea bazei aeriene, precum și aeronava fără pilot de tip MQ-9 Reaper.

Militarii americani prezenți fac parte din **52nd Expeditionary Operations Group Detachment 2**, unitate care își îndeplinește misiunile de informații, supraveghere și cercetare de pe aeroportul Miroslawiec, Polonia, și aparține **52nd Fighter Wing** din cadrul Bazei Aeriene Spangdahlem, cu sediul în Germania. Ambasadorul SUA în România, Adrian Zuckerman, a vorbit, la baza aeriană de la Câmpia Turzii, despre

importanța parteneriatului român-american în fața amenințării crescânde a Rusiei.

„De când România s-a alăturat NATO, în 2004, am făcut împreună contribuții care vor menține această regiune în siguranță în fața noilor amenințări. O astfel de contribuție este cea care ne aduce astăzi aici, dislocarea unora dintre cele mai versatile vehicule aeriene fără pilot ale noastre, MQ-9 Reaper. Acestea au capacitatea de a monitoriza și înțelege rapid mediul operațional în rapidă schimbare din regiune, o regiune devenită mai volatilă ca urmare a agresiunii crescute a Rusiei în regiune: în Crimeea, în Transnistria, în Donbass și în Marea Neagră. ... Vreau să știți că poporul român nu are prieten mai bun decât Statele Unite. Ceea ce vedeți astăzi aici este un exemplu esențial al puternicului Parteneriat de securitate existent între Statele Unite și România”.



Căpitan Laura CREȚU **Dănuț COȘCONEL**

JURĂMÂNTUL MILITAR



Acordarea onorului oficialităților prezente

Sâmbătă, 11 ianuarie 2020, la Baza Aeriană de Instruire și Formare a Personalului Aeronautic (BAIFPA), Boboc, s-a desfășurat ceremonia de depunere a Jurământului Militar de către soldații profesioniști cursanți din seria noiembrie 2019.

Aceștia au încheiat primul modul de pregătire militară de bază și urmează să se specializeze în armele poliție militară și rachete și artilerie anti-aeriană. Au depus jurământul 88 de soldați, dintre care 81 de băieți și 7 fete.

La ceremonie au participat, alături de conducerea BAIFPA și Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene „Aurel Vlaicu”, cadrele militare ale unității, elevi ai Școlii Militare de Maiștri Militari și Subofițeri pentru Forțele Aeriene și familiile militarilor.

Mult succes în carieră!



Momentele emoționante ale revederii cu familia



Scoaterea în fața formației a Drapelului de luptă



Trecerea în revistă a formației



Felicitarea soldaților profesioniști cu ocazia depunerii Jurământului Militar

MEDALIA MERITUL CULTURAL

Ziua Culturii Naționale, sărbătorită în data de 15.01.2020, a fost și un prilej de recunoaștere a meritelor celor ce depun eforturi pentru dezvoltarea culturii române. În acest context, un ofițer al Forțelor Aeriene Române a fost decorat, alături de alte personalități din domeniul cultural, de către președintele României, în cadrul unei ceremonii organizate la Palatul Cotroceni. Astfel, **locotenent-colonelul prof. univ. dr. Adrian LESENCIUC**, prorector pentru cercetare științifică la Academia Forțelor Aeriene „Henri Coandă” și președinte al Uniunii Scriitorilor - filiala Brașov, a primit Medalia

Mirela VIȚĂ

„**Meritul Cultural**” clasa a III-a, în semn de apreciere pentru talentul, dăruirea și profesionalismul de care a dat dovadă de-a lungul întregii activități.

„*Cultura română vorbește în cel mai sincer și elocvent mod despre cine suntem, de unde venim și unde dorim să ajungem, iar dumneavoastră aveți contribuții importante la această misiune. În domeniile a căror excelență o reprezentați aici, sunteți urmăritți cu interes de generațiile tinere de creatori, fapt care vă onorează și vă obligă*”, a precizat președintele României, **domnul Klaus IOHANNIS**.



MISIUNI SPECIALE ALE FORTELOR AERIENE ROMÂNE

O aeronavă de tip C-27J Spartan aparținând Forțelor Aeriene Române a efectuat pe data de 9.02.2020, la solicitarea Departamentului pentru Situații de Urgență din cadrul Ministerului Afacerilor Interne, un zbor pe ruta București – Berlin și retur, pentru repatrierea a doi cetățeni români provenind din regiunea Wuhan, China.

Cei doi cetățeni au fost transportați din China în Germania prin intermediul unor zboruri de evacuare medicală desfășurate în cadrul Mecanismului de Protecție Civilă al Uniunii Europene.

Aeronava, configurată pentru misiuni de evacuare medicală și având instalată o cameră specială de izolare, a fost operată de un echipaj format din **comandorul Emil TECUCEANU**, **locotenent-comandorul Daniel MIHOCI**, **maistrul militar Dragoș CHIPER** și **maiorul medic Daniel NICĂ**.



Adrian SULTĂNOIU

Pregătirea și instalarea incintelor speciale în aeronavă



O nouă misiune specială a Forțelor Aeriene Române, tot cu o aeronavă de tip C-27J Spartan, a fost efectuată sâmbătă, 22.02.2020, la solicitarea Departamentului pentru Situații de Urgență din cadrul Ministerului Afacerilor Interne. Zborul pe ruta București – Berlin și retur, a avut ca scop aducerea în țară a șase cetățeni români repatriați din Japonia.

Cei șase cetățeni au fost transportați din Japonia în Germania cu zboruri de evacuare medicală desfășurate în cadrul Mecanismului de Protecție Civilă al Uniunii Europene.

Aeronava, configurată pentru misiuni de evacuare medicală și având instalată o cameră specială de izolare, a fost operată de un echipaj format din **locotenent-comandorii Romeo GĂRZ**, **Alexandra CRAMĂR**, **maistrul militar Gabriel STANCU**, **medicul colonel Dragoș TUDOSE** și a avut la bord o echipă medicală aparținând SMURD București. Transportul a fost realizat cu respectarea întocmai a măsurilor pentru protecția personalului și a tehnicii, obligatorii în astfel de situații.

Sursa: www.mapn.ro

După îmbarcarea pacienților în autospeciala SMURD (foto stânga), echipajul a urmat procedurile de decontaminare în incinta special amenajată, aparținând DSU



FORȚELE AERIENE ROMÂNE, LA DATORIE ÎN LUPTA CONTRA CORONAVIRUSULUI



Mirela VÎȚĂ

Adrian SULTĂNOIU, MAPN

„Coronavirus” este un cuvânt care a ajuns într-un timp foarte scurt pe buzele tuturor, fiind o amenințare la adresa vieții, sănătății și a modului obișnuit de viață a miliarde de oameni. Toată atenția planetei se raportează la răspândirea noului coronavirus, despre care la momentul apariției nu se știau prea multe. Virusul se numește oficial SARS-CoV-2 (severe acute respiratory syndrome coronavirus 2), iar boala provocată de acesta se numește COVID-19 (Corona Virus Disease 19).



Pe data de 30 ianuarie 2020, Organizația Mondială a Sănătății (OMS) a declarat situația actuală drept o **Urgență internațională de sănătate publică**, urmând ca pe 11 martie să o declare **pandemie**, în contextul în care s-au înregistrat cazuri de infecții în aproape toate țările lumii. OMS a amintit că, pentru diminuarea avansării coronavirusului, trebuie avute în vedere cinci puncte-cheie: prevenția, pregătirea, sănătatea publică, conducerea politică și oamenii.

Până în 24 martie, de la descoperirea coronavirusului în Wuhan (China), la finalul anului trecut,

peste 387.000 de oameni din 196 de țări au fost infectați și s-au declarat peste 16.000 de decese. Cu cel puțin 152.117 de cazuri, dintre care 7.802 de decese, Europa este continentul cel mai afectat de pandemie.

Cifrele se schimbă de la o zi la alta, în timp ce fiecare țară se luptă cu acest inamic nevăzut. În România s-a declarat **Stare de Urgență** în data de 16 martie 2020, principala măsură de evitare a răspândirii fiind „distanțarea socială”.

În timp ce majorității populației i se cere să stea în casă, cadrele

medicale și autoritățile sunt eroii care luptă în prima linie. Alături de ei, militarii sunt la datorie, gata în orice moment să sprijine autoritățile centrale și locale în acțiuni destinate limitării răspândirii COVID-19, conform planurilor de cooperare. La nevoie, Ministerul Apărării Naționale poate acționa și cu forțe și mijloace suplimentare celor deja pregătite, având personal și mijloace tehnice menținute în rezervă acțională.

Forțele Aeriene Române au venit în sprijinul cetățenilor încă din luna februarie, când situația nu căpătase amploare pe plan

local, prin aducerea în țară, din Berlin, a unor concetățeni repatriați din China și Japonia, zona în care virusul s-a manifestat inițial.

De atunci, Forțele Aeriene Române au continuat să se implice în lupta împotriva pandemiei și sprijinirea populației prin: transportul pe cale aeriană de echipamente medicale, aducerea în țară a persoanelor și instalarea de corturi de triaj în sprijinul spitalelor.

În data de 13 martie o aeronavă C-27J Spartan din cadrul Bazei 90 Transport Aerian a efectuat, la solicitarea Departamentului pentru Situații de Urgență din Ministerul Afacerilor Interne, un zbor pe ruta București – Roma – București, pentru readucerea în țară a opt cetățeni români din Italia.

Repatrierea cetățenilor români s-a realizat ca urmare a demersurilor comune ale Ministerului Afacerilor Externe, Ministerului Afacerilor Interne și Ministerului Apărării Naționale.

Persoanele repatriate sunt cetățeni români non-rezidenți în Italia, care se aflau acolo fie ca turiști, fie pentru urmarea unui tratament medical de urgență și care au fost afectați atât de plasaarea în carantină a întregului teritoriu italian, cât și de măsurile adoptate de către autoritățile române de suspendare a zborurilor și a curselor de transport rutier de persoane înspre și dinspre Italia, aceștia neavând alternativă reală de a-și continua șederea pe teritoriul Republicii Italiene.

Transportul a fost realizat cu respectarea măsurilor pentru

AGENDA

protecția personalului și a tehnicii, obligatorii în astfel de situații.

Cei opt cetățeni români au fost preluați, la sosirea în țară, de către Direcția de Sănătate Publică și plasați în carantină într-o unitate din București, în conformitate cu măsurile adoptate de către autoritățile române pentru cetățenii care vin în România din Italia.

Același tip de misiune s-a repetat și pe 14 februarie, tot pe ruta București – Roma – București, pentru readucerea în țară a altor nouă cetățeni români.

În data de 23 martie două aeronave din cadrul Bazei 90 Transport Aerian au executat zboruri pentru aducerea în România a unor echipamente de protecție medicală din Germania (aeronavă C-130 Hercules) și Turcia (aeronavă C-27 J Spartan).

Și militarii Bazei 71 Aeriană „General Emanoil Ionescu” au venit în sprijinul autorităților locale în luna martie. Au fost montate corturi medicale de triaj al bolnavilor atât în Cluj-Napoca, la Institutul Oncologic și Institutul Inimii, dar și la Spitalul Municipal din Turda, Spitalul Municipal Câmpia Turzii și Spitalul Municipal Toplița.

Scopul este acela de a preveni o eventuală contaminare a spitalelor: în cazul în care un pacient prezintă simptome asociate COVID-19, este reținut în cort până la confirmare, urmând protocolul specific. Personalul medical de specialitate al Bazei 71 Aeriană a oferit, de asemenea, și ajutor medical de triaj.

Militari din cadrul Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer „General Nicolae Dăscălescu” au sprijinit aplicarea măsurilor de protecție împotriva COVID-19 prin montarea unui cort militar în curtea Policlinicii din municipiul Urziceni, în data de 23 martie.

Cortul este necesar pentru protejarea personalului medical implicat în triajul pacienților care se adresează specialităților medicale existente în Policlinica Urziceni.

La nivelul Statului Major al Forțelor Aeriene și al unităților subordonate s-a implementat următorul set de măsuri pentru protecția sănătății personalului:

- Screeningul zilnic al temperaturii personalului, la intrarea și ieșirea din unitate;

- Informarea personalului prin mijloace electronice și afișare asupra măsurilor de prevenție a infectării;

- Eșalonarea prezenței personalului la program;

- Dezinfectarea periodică a posturilor de lucru, a spațiilor comune, a mijloacelor tehnice;

- Dispunerea recipientelor de soluție dezinfectantă la punctele de acces în clădiri;

- Verificarea zilnică a stării de sănătate a personalului implicat în pregătirea mesei.

Colonel dr. Leonard LUPU, medicul-șef al SMFA, a concluzionat:

„Starea de sănătate a personalului unităților Forțelor Aeriene și a familiilor acestora este o prioritate, iar noi, ca personal medical, implementăm toate măsurile de protecție care se impun. Ne vom adapta în continuare situației.”

Acestea sunt activitățile până la data de 25 martie 2020, dar situația este în desfășurare, iar militarii Forțelor Aeriene Române vor fi la datorie în continuare pentru a sprijini autoritățile și populația în acțiuni destinate limitării răspândirii virusului SARS-COVID-2.



Locotenent-colonel Dragoș TUDOSE, medicul șef al Bazei 90 Transport Aerian:
„Militarii români își fac datoria. Vă rugăm să ne sprijiniți, respectând măsurile cerute de autorități. Solidaritatea e vitală în stoparea răspândirii infecției cu COVID-19”



Militari din cadrul Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer au montat un cort militar în curtea Policlinicii din Urziceni



Screeningul zilnic al temperaturii personalului



Amplasarea și montarea corturilor medicale destinate triajului pacienților a fost coordonată de o echipă condusă de locotenent-colonelul Marius BUIU, medic șef al Bazei 71 Aeriană



Materiale sanitare aduse pe calea aerului din Germania și Turcia



RAYTHEON RECUNOAȘTE MERITELE OFIȚERILOR ROMÂNI

În data de 16 ianuarie a avut loc premierea **locotenentului Alexandra VÎRLAN**, de către reprezentanți ai companiei Raytheon, pentru rezultatele deosebite obținute în cadrul celor două cursuri absolvite în SUA, desfășurate la United States Army Air Defense Artillery School, Fires Center of Excellence, Fort Sill, Oklahoma, ofițerul fiind chiar șefă de promoție la cel de-al doilea curs. Activitatea a avut loc cu participarea șefului Statului Major al Forțelor Aeriene și a colegilor Alexandrei, la sediul Statului Major al Forțelor Aeriene.

„Premierea din partea companiei Raytheon a fost o surpriză și în același timp o mare onoare. Să fiu apreciată în armată pare firesc, pentru că este domeniul meu de activitate, dar să fiu apreciată și în societate îmi aduce un sentiment de mulțumire desăvârșită. În continuare, planul de viitor este destul de clar organizat, aștept cu nerăbdare sosirea sistemului PATRIOT în țară, tot ce voi întreprinde în următorii ani va fi corelat la activitățile de instruire pentru acest sistem de rachete”, ne-a spus ofițerul.

Felicitări și mult succes în continuare!



Mirela VÎȚĂ **Bogdan PANTILIMON**



Locotenentul Alexandra VÎRLAN a fost recompensată pentru rezultatele deosebite obținute în cadrul celor două cursuri absolvite în SUA



PROGRAMUL DE ÎNZESTRARE „AVION MULTIROL AL RoAF”



Ministrul apărării naționale, Nicolae-Ionel CIUCĂ împreună cu omologul său, João Gomes CRANVINHO, în timpul vizitei din Portugalia

Ministrul apărării naționale, **Nicolae-Ionel CIUCĂ** a efectuat, în zilele de 27 și 28 ianuarie, o vizită oficială în Republica Portugalia, la invitația omologului său, **João Gomes CRANVINHO**. Principalele subiecte pe care cei

doi demnitari le-au abordat au fost cooperarea în domeniul învățământului militar, al exercițiilor militare bilaterale și multinaționale și modalitățile de colaborare în domeniul industriei de apărare.

Cu acest prilej, cei doi miniștri s-au deplasat la Baza Militară Monte Real pentru a participa la un briefing de informare, susținut de specialiștii Forțelor Aeriene Portugheze.

În luna decembrie 2019, cele două părți au semnat contractul pentru achiziția unui nou lot de 5 aeronave F-16 Fighting, care vin în completarea celor 12 achiziționate în perioada 2014-2017 și fac parte din programul major de înzestrare „Avion multirol al Forțelor Aeriene Române”.

Programul vizitei a inclus și o întâlnire bilaterală cu șeful Statului Major General Portughez, **amiral António Silva RIBEIRO**.

Elementul central în cooperarea româno-portugheză în domeniul apărării îl reprezintă

achiziționarea și operaționalizarea aeronavelor F-16 în cadrul programului major de înzestrare „Avion multirol al Forțelor Aeriene Române”. Faza I a prevăzut achiziția și operaționalizarea primei escadrile dotate cu 12 avioane F-16 Mid-Life Update (MLU) din excedentul Forțelor Aeriene din Portugalia, iar faza a II-a prevede completarea flotei cu încă 5 aeronave F-16. Astfel, la data de 11 decembrie 2019, Parlamentul României a adoptat legea în baza căreia se permite achiziționarea de la partenerul portughez a încă cinci avioane F-16 și a unui pachet de bunuri și servicii, care include și modernizarea la un standard superior a avioanelor F-16 ale Forțelor Aeriene Române (Mid-Life Upgrade/SUA), inclusiv a celor 12 aflate deja în dotarea acestora.

Sursa: www.mapn.ro



REGIMENTUL 74 PATRIOT CONCLUZIILE PRIMULUI AN DE ACTIVITATE



Colonel Răzvan George TACEA

Bogdan PANTILIMON



Începând cu luna decembrie 2018 se scrie un nou capitol în istoria Armatei României, și mai ales în istoria sistemului național de apărare aeriană și antirachetă: în data de 1 decembrie s-a înființat Regimentul 74 PATRIOT, în subordinea Statului Major al Forțelor Aeriene. După un an de activitate, comandantul regimentului, colonelul Răzvan George TACEA ne-a împărtășit provocările și reușitele primului an de existență ale primei unități destinată operării sistemelor de rachete PATRIOT, sisteme care vor intra în dotare începând cu anul în curs.

Anul 2019 a fost o perioadă plină de provocări în care am încercat să ne organizăm ca unitate în toate domeniile funcționale, am început programul de instruire în SUA a militarilor care vor opera și întreține primul sistem de armă și am încercat să fim prezenți în viața comunității din care structura noastră face parte.

Pentru a ne atinge scopul, îndeplinirea misiunii, au fost identificate mai multe direcții de acțiune care au fost inițiate și pentru dezvoltarea cărora s-a lucrat simultan.

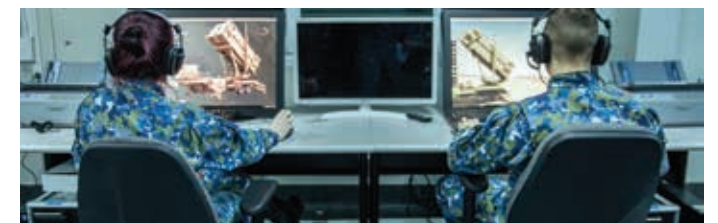
Prima la care mă refer a fost încadrarea structurii cu personal, o activitate continuă în care trebuie menținut un echilibru între sarcinile din perioada respectivă, nevoia de specializare și acoperire a tehnicii primite, evoluția infrastructurii și capacitatea sistemului de a produce militari instruiți. Deși am fost tentați să credem că aducerea unui număr cât mai mare de militari de la început constituie o soluție, aceasta poate deveni o problemă dacă nu este sincronizată cu ritmul de dezvoltare a infrastructurii.

Infrastructura a fost o altă preocupare a noastră, acționându-se pe două paliere, rezolvarea nevoilor imediate și realizarea unei infrastructuri noi, moderne, capabile să acopere toate nevoile noii structuri pe întreaga durată de viață a sistemului. Este evident, cred, că nu putem proiecta și realiza o astfel de

infrastructură într-un an, așa că am identificat soluții pentru îmbunătățirea condițiilor de muncă și trai în unitate prin achiziționarea unor module de containere care oferă condiții moderne. Bineînțeles, aceste soluții, la care este posibil să mai apelăm, sunt temporare și începând din acest an o parte a infrastructurii va fi recepționată și personalul își va desfășura activitatea în noile facilități.

Referitor la condițiile de trai, o altă problemă întâmpinată și care a fost rezolvată cu ajutorul eșalonului superior a fost cea a transportului personalului la unitate. Având în vedere că majoritatea personalului locuiește în București sau Giurgiu, orașe aflate la 40 respectiv 30 de kilometri, este necesar să dispunem de o capacitate de transport adecvată mai ales că, din păcate, o distanță de 20 de kilometri reprezintă încă o provocare pentru infrastructura din țara noastră. Pregătirea personalului pentru a opera sistemele de armă a constituit o altă direcție în care am acționat, încercând să pregătim suficient de mulți militari și suficient de bine pentru a recepționa tehnica și a crește complexitatea instruirii într-un timp cât mai scurt. După cum spuneam și anul trecut, o oportunitate deosebită de instruire este posibilitatea de a studia în cadrul școlii PATRIOT din SUA, posibilitate exploatată pentru

formarea specialiștilor români, atât pentru operare, cât și pentru mentenanță. După absolvirea cursurilor respective, o parte dintre colegii noștri au participat alături de militarii americani din cadrul Corpului 10 Apărare Aeriană și Antirachetă la exercițiul cu trageri reale Saber Guardian 19, în cadrul căruia au fost lansate, în premieră, rachetele PATRIOT în poligonul de trageri din Capu Midia.



Instruirea teoretică de specialitate s-a desfășurat în unitate cu ajutorul celor care au urmat cursuri în SUA, iar începând din luna februarie a anului 2020 a fost dat în folosință și sistemul de instruire Reconfigurable Table Top Trainer RT-3 în cazarma Mihai Bravu. Acest sistem, fiind cea mai modernă variantă, permite instruirea și certificarea operatorilor și echipajelor, aprofundarea cunoștințelor despre sistem și perfecționarea personalului de mentenanță într-un program tridimensional de mare rezoluție, asemănător jocurilor moderne. Practic, militarul are în față elementele de tehnică reproduse în realitatea virtuală de poze de înaltă rezoluție având posibilitatea să se familiarizeze cu sistemul și să execute operațiunile necesare.

Perspective de viitor

Odată cu acest eficient instrument de instruire, simulatorul RT-3, am intrat în anul 2020 care va fi unul plin de activități: continuarea celor începute anul trecut (instruirea în SUA, dezvoltarea infrastructurii, atragerea personalului, creșterea nivelului de instruire a personalului în țară), precum și unele noi și provocatoare, pregătirea activităților și luarea în primire a tehnicii, desfășurarea cursurilor pentru trecerea pe echipamentele primite, asigurarea condițiilor pentru operația tehnicii în poziția de bază, participarea în cadrul echipei de program la diferite întâlniri pentru derularea în continuare în bune condiții a programului; nu mai puțin importantă, operaționalizarea structurii financiar-contabile care să permită unității să se autosustină și care este unul dintre cei mai importanți pași în definirea noii unități. În concluzie, deși primul an al Regimentului 74 PATRIOT s-a desfășurat fără tehnica al cărei nume îl poartă, a fost o perioadă în care am îndeplinit etape esențiale, poate nu foarte spectaculoase, dar extrem de importante. Anul în curs se anunță cel puțin la fel de memorabil, când unitatea va primi și tehnica PATRIOT!

BOGDAN CREȚU, ȘEF DE PROMOȚIE LA CURSUL DE MENTENANȚĂ AL SISTEMULUI PATRIOT

Maistrul militar care i-a uimit pe americani la ei acasă

Locotenent Anca MEDREA  Bogdan CREȚU 



Ce fac unii oameni de reușesc, iar alții nu? Cum își planifică timpul, cum își adună ideile, cum le pun pe hârtie, cum își prioritizează acțiunile? Fiecare dintre noi își alege felul de a trăi, stilul de viață, cum dorește să se bucure de timpul liber, de după-amiezele petrecute cu prietenii sau cu familia. Mai este însă o categorie de oameni, cea care alege să lupte, să câștige, să se bucure de fiecare clipă de reușită, iar secretul lor este ambiția și tenacitatea. Un astfel de exemplu l-am întâlnit la Capu Midia. Este un tânăr militar, care la 32 de ani se poate considera împlinit din toate punctele de vedere: are o carieră strălucită, este căsătorit și are doi copii.

Maistrul militar clasa a III-a Bogdan CREȚU și-a pus amprenta pe oriunde a călcat. Și-a demonstrat lui, dar a demonstrat și celor din jur că este omul care atunci când pleacă la drum nu vrea să obțină decât succesul deplin. Ultima lovitură pe care a dat-o a fost în Statele Unite ale Americii, unde a ieșit șef de promoție la cursul „ALLIED PATRIOT OPERATOR & SYSTEM MECHANIC 01-19” desfășurat în Baza Fort Still, orașul Lawton, Oklahoma.

Bogdan este încadrat la Centrul Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană „General de brigadă Ion Bungescu” din anul 2018 și îndeplinește funcția de „maistrul militar specialist la formarea procesare-trageri, din cadrul centrului de evaluare a tragerilor”. Este un militar pentru care ambiția și perseverența sunt cuvinte-cheie în carieră. Este un om care îi încurajează și pe alții să fie optimiști, să zâmbească, să nu cedeze, să își urmeze visul pentru că toate acestea te fac să te simți un om împlinit.

ȘEF DE PROMOȚIE PE BANDĂ RULANTĂ

A terminat un liceu civil, dar a avut o atracție pentru uniforma militară și a dorit să facă performanță. Așa se face că în anul 2006 a dat examen și a intrat la Școala Militară de Maștri Militari a Forțelor Aeriene pe care a absolvit-o în anul 2008. Următorii 10 ani a făcut mentenanță pe sistemul GEPARD, la Batalionul 348 Apărare Antiaeriană, unde a îndeplinit și alte funcții, iar apoi s-a mutat la

eliminatorie, testul la limba engleză, a obținut 94 de puncte, fiind militarul cu punctajul cel mai mare. „A fost un set de 100 de întrebări și primii 8 care am luat examenul la engleză am trecut mai departe la întocmirea celorlalte documente și formalități”, spune Bogdan Crețu.

LUCRU ÎN ECHIPĂ, PE SIMULATOR ȘI PE SISTEMUL PATRIOT

La curs a plecat hotărât să își atingă scopul: acela de a fi diferit, de a se autodepăși. În cele cinci luni a învățat cu sârguință și a demonstrat că poate face față oricărei provocări. Prima a fost faptul că orele s-au desfășurat de la 6⁰⁰ seara la 2⁰⁰ dimineața, iar celelalte au venit pe parcurs. Practic, mentenanța sistemului de rachete PATRIOT pe care l-a achiziționat și țara noastră, a însemnat un curs interactiv și alternativ care s-a derulat atât în clasă, cu prezentări power point, cu proiecte, cât și practic, pe baza celor învățate anterior. „Asta a însemnat că am

învățat cabina de comandă a sistemului, am învățat lansatorul și radar set-ul. Cursul s-a desfășurat nici pe departe cum suntem noi obișnuiți, adică să începem cu caracteristici tehnice, cu detalii despre sistem, ci pur și simplu am trecut la învățarea manualului, un manual electronic, cum să îl folosim și toate celelalte întrebări la care nu aveam răspunsuri au venit pe parcurs, cu ajutorul instructorilor”, mărturisește maistrul militar clasa a III-a, Bogdan Crețu.

Tot el spune că baza militară americană unde a avut loc cursul este foarte dotată, cu ultimele modele de simulatoare. „În ceea ce privește partea practică, lucrăm în două etape – în primă fază pe simulator, iar apoi pe sistemul efectiv. Ne introduceau tot felul de defecte, iar noi trebuia să le căutăm în manuale, să le rezolvăm, prin înlocuire cu diferite piese”, mai afirmă el.

Munca în echipă a contat foarte mult. De altfel în asta constă și sistemul de învățare și predare



Maistrul militar clasa a III-a Bogdan CREȚU alături de colegi la absolvirea cursului



Șeful de promoție, maistrul militar clasa a III-a Bogdan CREȚU a fost felicitat de către oficialitățile americane



american. Au lucrat câte doi sau câte trei la proiecte și fiecare și-a adus contribuția lui, iar rezultatul a fost prezentarea lor, în limba engleză, în fața directorului școlii sau a instructorilor. „Tot ce am făcut acolo s-a desfășurat numai în timpul programului, în timpul liber foarte puțin am discutat despre problemele care nu au fost înțelese la cursuri, probleme la care găseam a doua zi răspunsuri prin grija instructorilor sau la care ne răspundeam singuri prin studiu individual”, a spus maistrul militar Crețu.

Examenle au avut loc la fiecare două săptămâni după fiecare curs. Ele constau în teste grilă cu întrebări cu substrat, iar dorința lui de a dobândi cunoștințe noi și de a căpăta experiență și-a spus cuvântul la final: a finalizat cursul cu 99,6 puncte, ceea ce înseamnă că din 14 examene a greșit o singură întrebare.

Oficial american: „Înțelegerea tehnică a maistrului militar Crețu despre sistemul PATRIOT nu poate fi comparată cu a niciunui

student”. Și dovada că a fost cel mai bun student este înscrisă de instructorii săi pe documentele de absolvire: „Maistrul militar clasa a III-a Bogdan Crețu a fost întotdeauna un profesionist și a fost mereu interesat să acumuleze informațiile necesare atât pentru activitățile din clasă, cât și pentru cele din afara clasei. Înțelegerea tehnică a maistrului militar Crețu despre sistemul PATRIOT nu poate fi comparată cu a niciunui student. El se află în topul celor 1% dintre studenții cei mai buni cărora le-am predat în cei 7 ani de carieră de instruire”.

Bogdan spune că în înțelegerea părții de mentenanță la sistemul de rachete PATRIOT l-a ajutat foarte mult faptul că înainte a lucrat tot pe mentenanță aparatură electronică la un alt sistem antiaerian.

La ceremonia de absolvire a cursului „ALLIED PATRIOT OPERATOR & SYSTEM MECHANIC 01-19” a participat din partea Armatei Statelor Unite ale Americii maistrul militar principal Eric



MAULE, un om care s-a ocupat timp de 30 de ani doar de sistemul PATRIOT, dar și primarul orașului, domnul **Stan BOOKER** și o delegație din partea Statului Major al Forțelor Aeriene Române condusă de **generalul de flotilă aeriană Iulian PAȚILEA**.

COPILUL I S-A NĂSCUT CÂND ERA PLECAT LA CURS

Bogdan este căsătorit și tatăl a doi copii, o fetiță în vârstă de trei

ani și un băiat care nu a împlinit un an. Toți formează o familie fericită și împlinită. Când a plecat la curs, în Statele Unite ale Americii, soția sa era însărcinată. A născut la trei săptămâni distanță de când Bogdan a ajuns peste ocean.

„Vestea am primit-o telefonic, moment în care m-au trecut o multitudine de sentimente, printre care atât mândrie, cât și neputință, fiind atât de departe”, ne-a mărturisit Bogdan.



La ceremonia de absolvire a cursului „ALLIED PATRIOT OPERATOR & SYSTEM MECHANIC 01-19” au participat numeroase oficialități din partea armatei SUA și o delegație din partea SMFA condusă de generalul de flotilă aeriană Iulian PAȚILEA



Maistrul militar clasa a III-a Bogdan CREȚU alături de familie



Oficialitățile prezente la eveniment primesc onorul din partea efectivelor școlii

Alex BĂLĂNESCU
Sublocotenent Laura BAȘTUREA

SCHIMBAREA COMENZII LA SMMMSFA

În data de 28 februarie a.c., șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, general-maior Viorel PANĂ, a participat la ceremonia militară de predare-primire a comenzii Școlii Militare de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene (SMMMSFA) „Traian Vuia”.

În cadrul ceremoniei, comandorul ing. Ștefan-Daniel COTIGĂ a preluat comanda Școlii Militare de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene „Traian Vuia” de la comandorul ing. Valentin ENACHE, cu ocazia trecerii acestuia în rezervă. Cu acest prilej ministrul apărării naționale, domnul Nicolae-Ionel CIUCĂ i-a conferit comandului ing. Valentin Enache, **Emblema de Merit în Serviciul Armatei României clasa I**, pentru rezultatele deosebite obținute în cei peste 30 de ani de activitate desfășurată în arma aviației.

La eveniment au participat reprezentanți ai Statului Major al Apărării, Statului Major al Forțelor Aeriene, comandanți de mari unități și unități din cadrul Forțelor Aeriene și din garnizoană, reprezentanți ai autorităților publice locale.



Șeful SMFA, general-maior Viorel PANĂ înmânează noului comandant, comandor ing. Ștefan-Daniel COTIGĂ, Drapelul de luptă al Școlii Militare de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene



Șeful SMFA, general-maior Viorel PANĂ înmânează comandorului ing. Valentin ENACHE, Emblema de Merit în Serviciul Armatei României clasa I

În aceeași zi a avut loc și festivitatea de trecere în rezervă a comandorului ing. Valentin ENACHE și a căpitan-comandorului Laurențiu BUCUR. Acești doi instructori-veterani ai catedrei de aviație au încheiat o carieră de peste 35 de ani pusă în slujba acestei unități de învățământ. Grație talentului, pasiunii, înaltului profesionalism și dăruirii cu care și-au exercitat activitatea de instructori, de dascăli, zeci de promoții s-au format ca specialiști tehnici ai armei aviației.

Pentru râvna depusă, pentru răbdarea și profesionalismul de care ați dat dovadă, vă mulțumim încă o dată din inimă și vă asigurăm de toată considerația și dragostea noastră. Vă dorim pensie lungă și multă sănătate!

Comandor ing. Valentin Enache: „Îmi amintesc tremurul primilor pași ai tânărului locotenent care, acum 35 de ani, și-a început cariera militară ca lector șef al acestei prestigioase unități de învățământ. Nu aveam de unde ști atunci că voi avea onoarea să închei această carieră militară parcurgând toate etapele creșterii profesionale în aceeași unitate. Un semn al maturizării depline a carierei mele ca ofițer l-a reprezentat funcția de comandant al acestei unități de învățământ.”

FESTIVITATEA DE ABSOLVIRE A CURSULUI DE BAZĂ LA BAIFPA

Căpitan Laura CREȚU Alex BĂLĂNESCU

Baza Aeriană de Instruire și Formare a Personalului Aeronautic a organizat în data de 28 februarie a.c., începând cu ora 10.00, festivitatea de absolvire a Cursului de bază, promoția septembrie 2019 – februarie 2020, pentru cei 69 de sublocotenenti, recent absolvenți ai Academiei Forțelor Aeriene „Henri Coandă”. La festivitate au participat șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, general-maior Viorel PANĂ, și locțiitorul pentru Resurse al șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, general de flotilă aeriană Lian

SOMEȘAN, din partea Statului Major al Forțelor Aeriene (SMFA), precum și cadre militare din Baza Aeriană de Instruire și Formare a Personalului Aeronautic.

Pe parcursul a șase luni, ofițerii s-au specializat în armele aviației nenaviganți, ofițeri de stat-major, controlor de trafic aerian, rachete și artilerie antiaeriană, radiolocație și meteorologie, cele mai mari medii de absolvire, la cele cinci specialități, fiind obținute, în ordinea amintită, de către sublocotenentii Ana-Maria TONCU, Ștefan Alexandru VASILE, Ioan

Răzvan DIACONU, Silviu-Costel DOBRESNICIUC și Mădălina-Lorena DONISAN, care a fost șeful promoției.

Cu ocazia zilei de 1 Martie, odată cu înmânarea diplomei de absolvire, șeful SMFA, general-maior Viorel Pană, le-a oferit tinerelor absolvente câte o floare, din partea organizatorilor, simbol al începutului de primăvară.

În perioada următoare ofițerii vor încadra funcțiile din bazele aeriene din țară pentru care au optat la finalul academiei.

Le urăm mult succes!



PROGRAMUL F-35



Compania Lockheed Martin a anunțat faptul că a livrat, în cursul anului 2019, un număr de 134 de avioane F-35 depășind planificarea inițială ce menționa un număr de 131 de avioane livrate până la sfârșitul anului. În 2020, compania își propune să livreze un număr de 144 de avioane și este pregătită să crească nivelul producției până la atingerea capacității maxime în anul 2023.

Din cele 134 de avioane, 81 au fost pentru Statele Unite iar ultimul avion livrat în anul 2019 este un F-35B cu capacitate STOVL

(Short Take-Off and Vertical Landing) și are ca destinatar US Marine Corps.

„Ne-am îndeplinit obiectivele de livrare anuală de trei ani la rând și continuăm să creștem ratele de producție, să îmbunătățim eficiența și să reducem costurile. F-35 este cel mai capabil avion de luptă din lume și livrăm acum arma de generația a 5-a, sistem cu un cost egal sau mai mic decât o aeronavă de generația a 4-a, mai puțin capabilă”, – a declarat Greg ULMER, vicepreședintele Lockheed Martin și director general al programului F-35. Prețul unui F-35A este acum de 77,9 milioane de dolari, atingând

Lockheed Martin a anunțat, într-un comunicat de presă, că a livrat al 500-lea aparat F-35.

Din cele 500 de aparate, 354 sunt F-35A cu decolare și aterizare convenționale, 108 F-35B cu decolare scurtă și aterizare pe verticală (STOVL) și 38 F-35C destinate portavioanelor (CV).

Al 500-lea avion va fi în dotarea bazei din Vermont a Gărzii Naționale Burlington.

„F-35 dezvoltă o capacitate de luptă impresionantă pentru avioanele de generația a cincea, la costul unui avion de generația a patra”, a declarat Greg ULMER, vicepreședinte Lockheed Martin și director de program pentru F-35.

obiectivul de 80 de milioane de dolari cu un an mai devreme decât era planificat. Costul de întreținere pentru aeronave pe an a scăzut, de asemenea, de patru ani consecutivi și peste 35% din 2015.

Cu peste 490 de aeronave care operează din 21 de baze din lume, F-35 joacă un rol esențial în mediul de securitate global de astăzi.

În prezent, 975 de piloți și 8.585 de tehnicieni sunt antrenați, iar flota F-35 a depășit peste 240.000 de ore de zbor cumulate.

Sursa: Lockheed Martin Aeronautics Company

ELEPHANT WALK



“ELEPHANT WALK” este termenul folosit de US Air Force pentru formațiile masive de avioane aflate în rulaj pentru decolare

US Air Force – R. Nial Bradshaw

La începutul lunii ianuarie, în cadrul unui exercițiu desfășurat la o bază a US Air Force din statul Utah au participat 52 de avioane F-35A Lightning II. Exercițiul, la care au participat avioane din cadrul Active Duty 388th și Reserve 419th de la Baza Air Force Hill (baza găzduiește 78 de avioane de generația a cincea) din partea nordică a statului, fusese planificat acum câteva luni, dar a venit într-un moment de

tensiune extremă între Iran și SUA. 388th Fighter Wing a publicat o fotografie cu formațiile de avioane de pe pistă și l-a citat pe colonelul Michael EBNER (locțiitor al comandantului escadrilei): „Suntem acum la capacitate de luptă completă. Exercițiul de astăzi marchează împlinirea a peste patru ani de muncă”.

Sursa: Associated Press

AVIOANE F-35A PENTRU POLONIA

Ministrul apărării din Polonia a semnat, în ultima zi a lunii ianuarie, un contract, în valoare de 4.6 miliarde de dolari, pentru achiziționarea a 32 de avioane F-35A. Ceremonia, desfășurată în prezența președintelui Republicii Polone, Andrei DUDA și a ambasadorului Statelor Unite în Polonia, Georgette MOSBACHER, a concretizat angajamentul luat de Polonia în anul 2018 de a achiziționa avioane de generația a cincea.

Obiectul contractului este reprezentat, pe lângă cele 32 de avioane, de un pachet logistic ce include piese de schimb, echipamente pentru mentenanță, sisteme de management IT. În cadrul contractului va fi oferit sprijin

logistic complet pentru aeronave și alte echipamente până în anul 2030. Pachetul include, de asemenea, instruirea completă a piloților, a personalului tehnic și a sistemelor de pregătire a misiunilor, inclusiv Centrul de Instruire Integrat și opt simulatoare de zbor.

Aeronavele F-35A vor avea o configurație standard pentru toți utilizatorii care primesc livrări din seria de producție planificată pentru 2024-2030; aceasta include cea mai recentă versiune software disponibilă în această perioadă. Pachetul de modernizare care include modificările introduse ulterior de producător sunt incluse în pachetul achiziționat.

Aeronavele vor fi livrate în perioada 2024-2030, iar livrările



anuale vor fi în tranșe de 4-6 avioane. Primele șase aeronave vor fi dislocate temporar, în perioada 2024-2025 la una din bazele aeriene de pe teritoriul SUA și vor fi folosite pentru pregătirea piloților și a personalului tehnic.

Este planificată pregătirea a 24 de piloți (până la nivelul de instructor) și a 90 de tehnicieni, restul personalului fiind instruit pe baza sistemului de pregătire achiziționat și a instructorilor pregătiți în SUA. Sursa: www.gov.pl

EXERCITIUL RED FLAG

Un comunicat al Nellis Air Force Base din structura US Air Force a avertizat locuitorii din sudul statelor Utah și Nevada asupra posibilității creșterii nivelului de zgomot produs de avioanele militare. Este modul în care US Air Force a făcut cunoscut faptul că în perioada 27 ianuarie - 14 februarie s-a desfășurat prima etapă dintre cele trei ale amplului exercițiu – RED FLAG 20.



La această primă etapă a exercițiului RED FLAG 20-1, așa cum a reieșit din comunicatul de presă, au participat aproximativ 80 de aeronave. Exercițiul s-a desfășurat în Nevada Test and Training Range (NTTR), un impresionant poligon al US Air Force cu un spațiu aerian de aproximativ 31000 de kilometri pătrați și o suprafață terestră de aproximativ 12000 de kilometri pătrați.

Cu posibilitatea de a angaja aproximativ 1900 de ținte reale, sisteme realiste de amenințare și o forță inamică care nu poate fi reprodusă nicăieri în altă parte a lumii, Baza Aeriană Nellis și NTTR sunt numite, pe bună

dreptate, un adevărat „câmp de război pe timp de pace” oferind participanților posibilitatea de a se antrena și a lupta împreună, de a supraviețui și a învinge împreună.

De asemenea, în cadrul exercițiului RED FLAG se pregătește personalul de întreținere, controlorii de la sol, operatori spațiali și cibernetici pentru a sprijini misiunile în același mediu tactic.

Ideea exercițiilor de tip RED FLAG a apărut în anul 1975 la inițiativa **colonelului Richard „Moody” SUTER** după un scenariu al

generalului Robert J. DIXON, pe atunci comandantul Tactical Air Command (Comandamentul Tactic al Aerului), pentru o mai bună pregătire pentru luptă. Lecțiile din Vietnam au arătat că, dacă un pilot a supraviețuit primelor 10 misiuni de luptă, probabilitatea lui de supraviețuire pentru misiunile rămase a crescut substanțial. RED FLAG a fost gândit în așa fel încât fiecare pilot „Blue 4” să participe la primele sale 10 „misiuni de luptă”, acest fapt permițându-i să fie mai încrezător și mai eficient în lupta reală. Acest principiu continuă să ghideze și astăzi RED FLAG, cu scopul de a pregăti piloți, aeronave

și tehnicieni atât din Forțele Aeriene ale SUA, cât și a țărilor aliate pentru a lupta împotriva unui adversar la nivel egal în orice mediu și condiții de luptă.

Începând cu anul 1975, 29 de state au fost implicate în acest tip de exerciții, alte câteva țări participând cu observatori. La RED FLAG au participat, de-a lungul timpului, peste 500000 de militari (număr ce include 157000 de piloți și personal navigant), însumându-se 411000 de ieșiri de aeronave și un număr de 757000 de ore de zbor.

Sursa: <https://www.nellis.af.mil>



Royal Air Force au trimis la exercițiul RED FLAG 20-1 un număr de cinci avioane F-35B Lightning, primul exercițiu de acest gen la care participă avioanele de generația a cincea ale RAF. Avioanele aparțin Escadrilei 617 „Dambusters” de la Baza Aeriană Marham.

Sursa: <https://www.raf.mod.uk>



JURNAL DE MINUSMA

partea a II-a



Locotenent Lorena BAHNARU, Mirela VÎȚĂ

01.01.2020 – NOUL AN DEBUTEAZĂ CU O MISIUNE MEDEVAC

Noul an a început cu o misiune MEDEVAC pentru detașamentul Carpathian Pumas, pentru a evacua doi militari ONU după ce un autovehicul a lovit un dispozitiv exploziv improvizat.

În cel mai scurt timp de la declanșarea lanțului de alertare, un elicopter în configurație MEDEVAC a decolat în sudul regiunii Gao. Piloții, tehnicul de bord, personalul medical și operatorii grupului de căutare-salvare s-au mobilizat în vederea evacuării a doi militari ONU din teren. După aterizare, operatorii căutare-salvare au realizat siguranța zonei, iar personalul medical împreună cu alți militari ONU au transportat pacienții în elicopter.

„Am fost solicitați la un caz de urgență după ce un autovehicul aflat în teren a lovit un dispozitiv exploziv improvizat. În mai puțin de o oră de la incident am fost în măsură să primim pacienții în aeronavă pentru a continua tratamentul inițiat în teren de personalul medical prezent la fața locului. Am efectuat evaluarea primară a pacienților imediat după urcarea în aeronavă și am montat branula pentru a administra analgezice. Pe parcursul evacuării am monitorizat funcțiile vitale precum tensiune, puls, rata respirației, saturație în oxigen până la aterizare. Pacienții au fost stabili hemodinamic și respirator și nu au pus probleme deosebite, iar imediat după aterizare au fost preluați de o ambulanță și transportați la spitalul ROL 2”, a declarat **maiorul Mădălin TOADER**, medic al echipajului MEDEVAC.

09.01.2020 – VIZITA CONDUCERII SECTORULUI DE EST AL MISIUNII MINUSMA DIN MALI ÎN ARIA DETAȘAMENTULUI CARPATHIAN PUMAS

La invitația **comandorului Ioan MISCHIE**, comandantul detașamentului român participant la misiunea MINUSMA sub egida ONU, comandantul de sector, **colonelul senior Zhu JINSONG** și locțiitorul acestuia, **colonelul Tamer GALLAB**, au vizitat aria alocată contingentului românesc din Mali.

În acest context, delegația a luat parte la un briefing de informare privitor la rolul, misiunile, activitățile și capacitățile detașamentului Forțelor Aeriene Române dislocat în baza Camp Castor, Gao. Totodată, vizitatorii au avut posibilitatea să observe mediul alert de lucru din Centrul de Operații Tactice, locul unde specialiști în diverse domenii precum operații, comunicații, protecția forței își desfășoară activitatea.

Ulterior, membrii delegației au fost invitați la vizionarea expoziției statice cu tehnica, echipamentele și aparatura medicală care sunt utilizate în misiuni, unde reprezentanți ai personalului navigant și medical aflați la elicopterul configurat MEDEVAC au răspuns la întrebările acestora, accentuând principala misiune a detașamentului, aceea de a asigura evacuarea aeromedicală în Sectorul de Est din Mali.



Plutonier major Samir ȘEICAMET



MISIUNE ONU

OCHIUL DIN CER ELICPTERELE ROMÂNEȘTI REALIZEAZĂ CERCETARE ȘI PATRULARE AERIANĂ ÎN ZONE SENSIBILE DIN MALI

În încercarea de a contribui la eforturile 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.

Pe lângă misiunile reale de evacuare medicală, inserție/ extracție a militarilor parteneri ai misiunii (Protecția Forței, EOD, ISR/HUMINT), transport materiale, echipajele românești au primit răspunderea realizării unor misiuni de **cercetare și patrulare aeriană** în zone de interes din Mali.

Intensificarea amenințărilor din teren, conflictele inter-etnice, atacurile asupra populației civile au condus la modificarea directivelor ONU în ceea ce privește detașamentul românesc, astfel, raza de acțiune a echipajelor s-a mărit, fapt care a condus la intervenția acestora la distanțe mai mari față de baza Camp Castor.

În acest mod, patrula de elicoptere a detașamentului a devenit una dintre principalele forțe de reacție rapidă pe cale aeriană a MINUSMA pe teritoriul statului Mali. Și cum nu e vorba doar de un stat și de locuitorii acestei țări, ci de ONU și militari a peste 50 de state participante din diferite colțuri ale globului, aeronavele românești au devenit un sprijin esențial.

În procesul de monitorizare a mișcărilor din teren, echipajele elicopterelor au constituit **ochiul din cer** al MINUSMA. La rândul lor, piloții furnizau informații în Centrul de Operații Tactice, urmând ca specialiștii de acolo să le transmită către structurile responsabile de la nivelul misiunii MINUSMA. Toate aceste eforturi sunt realizate pentru a contribui la menținerea stabilității în zonă, prevenirea apariției conflictelor armate și protejarea civililor, conform principiilor ONU.

MILITARII ROMÂNI AFLAȚI ÎN MALI S-AU ALĂTURAT INIȚIATIVEI MILITARILOR BELGIENI

Militarii detașamentului Carpathian Pumas din Mali s-au alăturat duminică, 23 februarie, inițiativei militarilor belgieni din Baza Camp Castor și au luat parte la o competiție de alergare în teren variat, cu formația, pe distanța de 3 km, îmbrăcați în ținută și purtând cu ei tricolorul.

Inițiativa militarilor belgieni a reprezentat un semn de solidaritate cu colegii lor, răniți în luna ianuarie în atacuri cu dispozitive explozive improvizate (ultimul având loc cu exact o lună în urmă).

Sursa: www.mapn.ro

În semn de solidaritate cu militarii belgieni



ACORDARE MEDALIE ONU



Martți, 25 februarie, în baza Camp Castor, a avut loc ceremonia de acordare a medaliilor ONU pentru militarii detașamentului Carpathian Pumas.

Militarii români întrunesc toate condițiile de eligibilitate în calitate de membri ai misiunii MINUSMA și au fost recompensați cu medalia ONU pentru profesionalismul și implicarea de care au dat dovadă în realizarea misiunilor sub egida Organizației Națiunilor Unite în cele aproape cinci luni de când se află în teatrul de operații Mali.

Ceremonia s-a desfășurat în prezența Reprezentantului Special al

Secretariatului General al ONU, **Mahamat Saleh ANNADIF**, și a delegației Ministerului Apărării Naționale, condusă de comandantul Comandamentului Forțelor Întrunite, **generalul-maior Dorin IONIȚĂ**.

În Mali amenințările nu dorm niciodată, iar la asta se adaugă și condițiile de praf și temperaturile extreme. Cu toate acestea, militarii detașamentului rămân concentrați pentru misiunile planificate, dar mai ales pentru cele neprevăzute, cu scopul de a contribui prin acțiunile lor la stabilizarea statului din nord-vestul Africii!

NIMIC FĂRĂ COMUNICAȚII



Nimic fără comunicații. Am trăit-o pe pielea noastră, dat fiind faptul că suntem la prima rotație a acestei misiuni. Colegii noștri de la această microstructură au fost responsabili de punerea în funcțiune a sistemului de comunicații și informatică în vederea declarării capabilității depline de operare. Legături de voce, sisteme informatice, rețele de date, stații radio în diferite game de frecvențe, toate acestea au stat în mâinile lor. Iar noi, ceilalți, am așteptat cu nerăbdare realizarea tuturor conexiunilor ca să ne putem desfășura activitatea normal.

Nu realizezi cât este de importantă o simplă imprimantă până nu o ai sau mai bine zis până nu o ai configurată. Fiecare sistem de comunicații și informatică a trebuit să fie instalat și setat conform parametrilor, pentru ca membrii detașamentului să își poată face treaba.

„Eforturile pentru a instala tehnica de comunicații și informatică, dispunerea echipamentelor și configurarea acestora în conformitate cu cerințele operaționale ale detașamentului au fost pe deplin răsplătite. Suntem un detașament al Forțelor Aeriene Române care își execută misiunile la peste 4000 de kilometri depărtare de România, iar faptul că asigurăm fluxul de comunicații cu țara, cel cu lanțul de comandă al ONU, dar și cel intern, este dovada clară a lucrului bine făcut”, a afirmat **căpitanul Violeta-Mirela ȘERBAN**, șeful comunicațiilor și informaticii al detașamentului.

În perioada premergătoare pregătirii pentru participarea la misiunea MINUSMA, structura de comunicații și informatică a detașamentului Carpathian Pumas a fost responsabilă de realizarea arhitecturii sistemului de comunicații și informatică în conformitate cu cerințele operaționale ale misiunii (întocmirea documentelor pentru achiziția de echipamente de comunicații și informatică sau pentru redistribuirea de echipamente de la alte unități din subordinea Statului Major al Forțelor Aeriene). Această structură este formată, în mod egal, din specialiști din domeniul comunicațiilor aeronautice și

informatică aparținând Statului Major al Forțelor Aeriene și din cei aparținând Comandamentului Comunicațiilor și Informaticii.

Subunitatea de sprijin CIS (modulul de comunicații și informatică dislocabil) din cadrul Comandamentului Comunicațiilor și Informaticii este formată din trei operatori, **maistrul militar clasa a III-a Adrian ȘTEFAN**, **sergentul major Ioan TOMOȘESCU** și **caporalul Alin BURLAN**.

Înainte de a ajunge în teatrul de operații, militarii subunității de sprijin CIS au trecut printr-un proces amplu de pregătire de specialitate. Au absolvit un curs pentru cunoașterea, operarea și mentenanța echipamentelor modulului de comunicații și informatică dislocabil, organizat de către instructorii Școlii de Aplicație pentru Comunicații, Tehnologia Informației și Apărare Cibernetică din cadrul Comandamentului Comunicațiilor și Informaticii.

În cadrul pregătirii de specialitate, militarii au pus în funcțiune în repetate rânduri și au testat echipamentele de comunicații și informatică în configurația pentru misiune. „Pentru perfecționarea procedurii de montare și orientare a antenei satelitare a fost necesar să executăm instalarea și dezinstalarea acesteia în nenumărate rânduri. Astfel am reușit să ne însușim aceste deprinderi, dar și să remediem defecțiunile apărute pe parcurs”, a declarat sergentul major Ioan Tomoșescu.

Detașamentul Carpathian Pumas este **primul detașament** care utilizează acest tip de tehnică de comunicații (modulul de comunicații și informatică dislocabil).

Odată dislocați în teatrul de operații, pregătirea intensă a specialiștilor în comunicații și informatică și-a spus cuvântul. Cei doi militari (căpitan Violeta-Mirela Șerban și **maistrul militar principal Vicențiu-Cristian MARIA**), dislocați în cadrul echipei înaintate în teatrul de operații, au pus în practică arhitectura sistemului de comunicații și informatică așa cum a fost gândită pe timpul pregătirii detașamentului (a fost extinsă infrastructura



Locotenent Lorena BAHNARU

de cablare structurată pusă la dispoziție de națiunea gazdă, au fost configurate o parte din sistemele informatice și au fost puse în funcțiune stațiile radio din Centrul de Operații Tactice (TOC) astfel încât la sosirea în teatru a celorlalți militari din cadrul structurii de comunicații și informatică a fost posibilă stabilirea legăturii de voce și date prin satelit cu țara în două zile. Prioritizând activitățile, militarii acestei structuri au instalat și au asigurat serviciile de voce, după care serviciile de date (rețele de date, pentru asigurarea fluxului informațional cu eșaloanele superioare și rețeaua internet, pentru asigurarea legăturii sociale a militarilor detașamentului).

Una peste alta, toate birourile din zona operațională care beneficiază de servicii au fost interconectate. Pe lângă asta, s-a amenajat o sală de refacere cu calculatoare conectate la rețeaua publică internet.

Poate că cea mai importantă sarcină a lor a fost operaționalizarea Centrului de Operații Tactice. Acesta reprezintă creierul întregii misiuni. Un sistem de comunicații și informatică modern și robust contribuie la reușita unei misiuni. În domeniul aeronautic, acesta poate face diferența dintre reușită și eșec, având în vedere distanțele mari și înălțimea de zbor la care acționează elicopterele (au executat misiuni la 700 km depărtare de Centrul de Operații Tactice, zburând tactic și menținând totuși legătura radio aer-sol cu TOC).

Specialiștii în comunicații și informatică sunt cei care au instalat sistemul de comunicații și informatică în **Centrul de Operații Tactice** terminale satelitare, stații radio, sisteme de înregistrare a canalelor radio utilizate pe timpul misiunilor, sisteme informatice, legături de voce etc.). **Maistrul militar principal Cătălin TATOMIR** relatează: „Pe timpul misiunii se pot modifica datele de zbor. Centrul de operații este ca un organism de informare. Acolo se primesc datele în conformitate cu lanțul de comandă, urmând ca acestea să fie transmise către personalul de la bordul aeronavelor

aflate în misiune. Buna funcționare a stațiilor radio și a tuturor mijloacelor de comunicații și informatică utilizate în desfășurarea misiunilor încredințate de Organizația Națiunilor Unite este responsabilitatea noastră”.

Realizând o comparație între tehnica de comunicații și aviație, echipamentele informatice, ca și elicopterele, necesită o mentenanță corespunzătoare. Militarii au venit inclusiv cu kituri de sudură fibră optică, instrumente pentru efectuarea mentenanței, fiind pregătiți să remedieze eventualele defecțiuni pentru menținerea în funcțiune a sistemului de comunicații al detașamentului Carpathian Pumas.

„Cele patru luni de pregătire înaintea dislocării în teatrul de operații au contribuit foarte mult la dezvoltarea mea din punct de vedere profesional. Am ieșit din zona de confort și am reușit să îmi recapăt încrederea în mine. Pe parcursul pregătirii am cunoscut oameni noi, înclinați spre a ne ajuta. De remarcat a fost deschiderea din partea celor din Comandamentul Comunicațiilor și Informaticii, militarii de acolo fiind dispuși să ne acorde sprijin și să ne lămurească toate problemele. Fiind la prima misiune și cu echipamente noi de comunicații, am fost foarte dedicat în a asimila cunoștințele”, este de părere maistrul militar clasa a III-a Adrian Ștefan. El este încadrat la Centrul 1 Comunicații nodal cu management regional în garnizoana Sibiu, aparținând Bazei 89 Strategică de Comunicații și Tehnologia Informației, București. „Domeniul în care activez mă ține în priză tot timpul. Deseori apar situații neprevăzute și lucruri pe care nu le poți rezolva de două ori în același fel. Este un domeniu în care trebuie să fii foarte deschis la lucruri noi și să îți dorești să înveți”, a conchis maistrul militar clasa a III-a Adrian Ștefan.

Maistrul militar clasa a III-a Adrian Ștefan și sergentul major Ioan Tomoșescu sunt încadrați la aceeași unitate. Ioan povestește cum cei doi și-au împărțit sarcinile. El excelează pe partea de instalare, în timp ce Adrian se ocupă în mare parte de configurarea echipamentelor informatice. „Am hotărât să candidăm împreună la această misiune, iar faptul că am reușit, ne-a motivat și mai mult. Pe parcursul pregătirii ne-am dat toată silința să asimilăm volumul nou de informații, conștientizând faptul că, odată ajunși în teatrul de operații, noi vom fi responsabili de funcționarea sistemului de comunicații și informatică al detașamentului. Faptul că echipamentele de comunicații și informatică funcționează și detașamentul își îndeplinește misiunile este cea mai mare satisfacție pentru noi”, susține sergentul major Tomoșescu.

Pentru sergentul major Ioan Tomoșescu, aceasta este prima misiune internațională. În țară în schimb, a participat la numeroase aplicații. Ultima dintre ele a fost cu un detașament din cadrul unității de forțe speciale de la Târgu-Mureș.

Un lucru foarte important de menționat este că datorită specialiștilor în domeniul comunicații și informatică, militarii detașamentului au la dispoziție două posturi telefonice principale destinate realizării convorbirilor telefonice cu familiile acestora.

Sistemul de comunicații și informatică asigură legături de voce și date fiabile și de calitate. „La fiecare misiune, comunicațiile sunt vitale. Asigurarea funcționării fără întrerupere a sistemului de comunicații și informatică este un element esențial în reușita misiunilor, iar ei, specialiștii în domeniul comunicații și informatică, ne-au dovedit de fiecare dată implicare și profesionalism”, este de părere comandantul detașamentului, **comandorul Ioan MISCHIE**.



DUBLĂ PREMIERĂ PENTRU DETEAȘAMENTUL DIN MALI

Locotenent Lorena BAHNARU

Militarii detașamentului Carpathian Pumas au executat o misiune de evacuare medicală pe timp de noapte în sprijinul Forțelor Armate ale Republicii Mali.

În data de 14 februarie, militarii din detașamentul Carpathian Pumas au fost alertați în vederea realizării unei misiuni de evacuare medicală pentru a transporta doi militari din Forțele Armate ale Republicii Mali (Forces Armées Maliennes/FAMA) de la 80 de kilometri de Gao, răniți în luptele din zona de sud.

Acest lucru a constituit o dublă premieră pentru detașamentul românesc din Mali, întrucât militarii au intervenit pentru prima dată pentru a sprijini în mod direct Forțele Armate Maliene (FAMA) într-o astfel de situație. În plus, această misiune a fost primul MEDEVAC realizat pe timp de noapte de la dislocarea detașamentului în baza Camp Castor.

După lăsarea serii, în 15 minute de la declanșarea lanțului de alertare, echipajul a decolat în vederea realizării misiunii. În aproximativ o oră, elicopterul a revenit în Gao cu cei doi răniți.

Condițiile de iluminare reziduală (lipsa Lunii), atât pentru piloți, cât și pentru echipa medicală care a trebuit să intervină la sol, nu au constituit o piedică în realizarea misiunii. Identificarea inițială a pacienților și asigurarea zonei a fost realizată de către militarii din cadrul grupului de operatori căutare-salvare. Pe timpul transportului, victimele au fost asistate de doi sanitari și de un doctor cu pregătire în medicină de urgență.

„Fie zi sau noapte suntem gata să intervenim. O astfel de situație nu are cum să ne prindă cu garda jos, întrucât suntem pregătiți 24 din 7 să acționăm pentru evacuare medicală. Deși gradul de iluminare al Lunii a fost scăzut, acest lucru nu a pus probleme în executarea misiunii”, a fost părerea **căpitan-comandorului Ciprian BERAR**, pilotul comandant al echipajului.

„Rolul nostru este să asigurăm sprijin medical și iată că am demonstrat încă o dată solidaritatea noastră față de cei care cad pradă acțiunilor insurgente. Am îngrijit doi pacienți și împreună cu colegii mei am făcut tot posibilul ca aceștia să beneficieze de tratament și ajutor pe timpul deplasării cu aeronava”, a spus **maiorul Mădălin TOADER**, medicul echipajului.

„Am asigurat analgezice pentru cei doi răniți și le-am monitorizat toate funcțiile vitale pe timpul zborului. Aceștia au fost stabili și nu au pus probleme pe durata desfășurării transportului. După aterizarea aeronavei, pacienții au fost predați unei ambulanțe pentru a ajunge la spital pentru îngrijiri și continuarea tratamentelor”, a susținut **plutonierul Florina BRATOSIN**.

Întreaga acțiune s-a desfășurat sub atenta coordonare a Centrului de Operații Tactice (TOC). Specialiștii din această structură au asigurat buna desfășurare a intervenției, reprezentând liantul dintre echipajul aflat în misiune și ONU, coordonând aeronava și făcând update-uri privitoare la transport.



Locotenent Lorena BAHNARU

„Poate nu sunt eu cel care decolează, dar cu siguranță sufletul meu e acolo unde ajunge aeronava și pot respira ușurat când roțile ei ating pământul la sfârșit de misiune”. Așa gândesc militarii de la mentenanță.

Oamenii care ajută la funcționarea corespunzătoare a elicopterelor sunt implicați și chiar dacă adesea nu se văd, asigură buna desfășurare a activității de zbor. Ei sunt prezenți pe timpul cât aeronava se află la sol, fie că vorbim despre lucrări specifice de mentenanță sau despre procesul pornirii aeronavei.

În baza din Camp Castor, Mali, personalul tehnico-ingineresc execută lucrări de mentenanță și asigură pregătirea și darea la zbor în siguranță a celor patru elicoptere. Fie că sunt specializați în celulă-motor, instalații radio, instalații speciale sau armament, inginerii și maiștrii militari de aviație sunt prezenți cu promptitudine la elicoptere. Constituie partea mai dificil de sesizat pe timpul executării misiunilor, fără de care acestea nu ar fi posibile. Militarii verifică și sunt atenți ca întregul proces de mentenanță să se desfășoare în condiții de siguranță aeronautică, respectându-se în totalitate regulile din manualele de întreținere ale elicopterului. De asemenea, centralizează toate datele necesare acestui proces, precum evidența zborurilor și a lucrărilor, urmărirea resursei elicopterelor, a agregatelor și echipamentelor. Inginerii repartizează echilibrat lucrările de mentenanță și controlează calitatea executării acestora de către militarii din subordine. Aceste lucrări presupun atenție, pricepere și răbdare.

Specialiștii de celulă-motor au partea cea mai grea a procesului de mentenanță. Ei sunt cei care identifică eventualele fisuri, defecțiuni ce pot apărea după orele de zbor, efectuează verificarea conductelor, pentru ca acestea să fie etanșe și să nu fie obturate. În plus, ca o noutate,

maiștrii militari de celulă-motor utilizează o macara de campanie montată pe elicopter în procesul de execuție a lucrărilor, în locul celei obișnuite aflate în hangarele din țară.

Maiștrii militari de instalații radio asigură buna funcționare a tuturor stațiilor radio și a instalațiilor aferente. Totodată, ei sunt responsabili de verificarea antenelor și a legăturii radio atât între membrii echipajului, cât și între aceștia și centrul de operații tactice.

Maiștrii militari de armament sunt cei care instalează plăcile balistice necesare protecției echipajului elicopterului de amenințările exterioare, precum și instalația de armament destinată operatorilor grupului căutare-salvare. În situația în care aceștia coboară din aeronavă și asigură perimetrul, mecanicul de bord devine responsabil de protecția grupului de căutare-salvare, preluând controlul armamentului.

Maiștrii militari de autospeciale asigură tractarea în condiții de siguranță a elicopterelor pe locurile de decolare, precum și mentenanța echipamentelor de sprijin la sol necesare desfășurării activității de zbor.

Personalul tehnico-ingineresc de aviație respectă programul recomandat de întreținere a elicopterelor, precum și buletinele service și scrisorile service în vigoare, în așa fel încât consumul de resursă să fie echilibrat și lucrările de mentenanță să se execute la termenul stabilit de fabricantul aeronavei.

Maistrul militar clasa a IV-a Alin-Iulian VLAD este specialist în electromecanică și automatizare, aparate de bord. El se ocupă de avionica elicopterului, dar și de sistemul electroenergetic. „Suntem o echipă restrânsă, dar ne ajutam între noi fie că suntem în linie sau la mentenanță. Interesul nostru este să pregătim aeronavele pentru executarea misiunilor de zbor în deplină siguranță”, spune Alin în timp ce verifică atent cuplurile pilotului automat.

Maistrul militar clasa a II-a, Paul-Ștefan ROMAN povestește cu zâmbetul pe buze despre cariera militară în aviație. Are 21 de ani de activitate, iar înainte de a fi la escadrila de elicoptere de la Mihail Kogălniceanu, a deservit MiG-ul 29. „Glumim între noi, însă putem conta unii pe alții în îndeplinirea sarcinilor. Suntem conștienți că nu avem voie să greșim niciodată. De aceea, lucrările pe care le realizăm la elicoptere sunt executate cu mare atenție și seriozitate”.

Toate aceste lucrări se realizează sub atenta supraveghere a inginerilor. „Aflându-ne într-o zonă subsahariană, acordăm atenție sporită procesului de mentenanță a elicopterelor, deoarece temperaturile ridicate au creat anumite probleme cu care nu ne-am confruntat în țară. În acest mediu efectuăm mai des lucrări de mentenanță și întreținere pentru a preveni apariția eventualelor defecțiuni la celulă, motoare, ansamble mecanice și pale. Suntem o echipă majoritară din Baza 57 Aeriană, însă ne bucurăm să avem printre noi colegi din alte baze militare de aviație cu care am colaborat foarte bine în țară. Având în vedere că această variantă de elicopter este nou introdusă în dotarea Forțelor Aeriene Române, experiența și profesionalismul ne-au ajutat să fim pregătiți pentru misiunea MINUSMA sub egida ONU, care constituie o premieră pentru Forțele Aeriene Române și pentru România”, afirmă **locotenentul inginer Andrei GHERASIM**, șef secție mentenanță.



Lucrări de întreținere curentă



Alimentarea aeronavei

PREGĂTIREA PENTRU MINUSMA ROTAȚIA A II-A



4 februarie 2020, personalul medical a executat primul zbor de familiarizare cu elicopterul IAR-330 L-RM



Cu ocazia Zilei de 8 Martie, doamnele din cadrul detașamentului au primit flori din partea colegilor



9 martie, prima revizita de front după primirea echipamentului pentru misiune. Cuvântul de ordine al perioadei de pregătire e „echipa!”, a declarat comandorul Ciprian MARIN, comandantul detașamentului



Programul de pregătire a cuprins și exersarea procedurilor de transport sarcini exterioare cu elicopterele IAR-330 L-RM, folosind un echipament nou care poate susține încărcătură de aproximativ două tone

Deoarece la pregătirea pentru misiune fiecare detaliu contează, specialiștii din cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene, alături de reprezentanții ai IAR Ghimbav au colaborat pentru găsirea unei metode eficiente de personalizare a căștilor pentru piloții și mecanicii de bord care vor opera elicopterele IAR-330 Puma L-RM, astfel încât acestea să fie potrivite cu precizie pentru conformația fiecărui membru al echipajului. Nepotrivirea exactă a echipamentului poate provoca tensiune și disconfort, mai ales pe zboruri cu durată mare, distragerea atenției fiind un factor negativ din punct de vedere al siguranței aeronautice. Asigurarea unui grad de fixare și confort care să contribuie la îndeplinirea cu succes a misiunilor este esențială, mai ales într-un mediu arid, plin de praf și cu temperaturi care depășesc frecvent 40 de grade Celsius, cum este cel din Mali.

În cadrul pregătirii teoretice tot personalul s-a familiarizat cu normele și procedurile Organizației Națiunilor Unite, sub egida căreia se organizează misiunea, și și-a împrospătat cunoștințele privind noțiunile de drept Internațional Umanitar



Încă din prima săptămână de la începerea pregătirii, membrii detașamentului au organizat și executat ședințe de tragere în poligon



Într-un mediu ostil, militarii din detașamentul Carpathian Pumas au dovedit din nou implicare și profesionalism. În data de 4 ianuarie, aceștia s-au mobilizat pentru a evacua din teren trei militari ONU, după ce autovehiculul în care se aflau a lovit un dispozitiv exploziv improvizat. Piloții au pornit motoarele aeronavei în 15 minute de la declanșarea lanțului de alertare.



Stabilirea modului de acțiune



După terminarea misiunii de evacuare medicală, pacienții sunt transportați la ambulanțe

Militarii detașamentului Carpathian Pumas SALVEAZĂ VIETI

„Am primit aprobare pentru a ridica doi, maxim trei pacienți, cu precizări că în funcție de afecțiunile fiecăruia, ne putem adapta la condițiile din teren. Din cauza faptului că timpul între declanșarea lanțului de alertare și decolare este foarte scurt, este necesară o actualizare permanentă a informațiilor”, a afirmat **maiorul Vladimir ZAHIU**, medicul coordonator al echipajului MEDEVAC.

Pe parcursul deplasării, militarii din echipa medicală au stabilit modul de acțiune. Doctorul a prezentat informațiile obținute despre fiecare pacient și întreaga echipă a pregătit medicația necesară pentru șoc, durere și toate materialele pentru imobilizarea fracturii unuia din pacienți.

Imediat după aterizarea aeronavei, militarii grupului de căutare-salvare au cercetat zona pentru a asigura securitatea perimetrului. O dată primită unda verde din partea acestora, personalul medical s-a putut deplasa către pacienți.

Medicul a discutat cu persoana abilitată de la sol, luând toate datele despre îngrijirile acordate victimelor până la aterizarea elicopterului, după care fiecare membru al echipei medicale a devenit responsabil de câte un pacient.

„Natura zonei ne determină să reducem pe cât posibil timpul petrecut la sol. Interesul nostru este să nu expunem echipajul, aeronava și pe noi totodată în câmp.

Ne simțim mult mai în siguranță când suntem în aer și ne putem face manevrele știind că ne și deplasăm, economisind timp.

Factorii externi, precum praful și insurgenții pot pune probleme, de aceea scopul nostru este să petrecem cât mai puțină vreme în câmp deschis”, a susținut **plutonierul Dumitru STOICA**.

Fiecare pacient a fost evaluat clinic în primul rând, apoi i-au fost vizualizate pe monitor funcțiile vitale precum tensiune, saturație, frecvență cardiacă.

Aceste detalii s-au transmis doctorului, după care el a îndrumat asistenții privitor la medicație.

„Ținând cont de factorii de stres din teren, vorbesc de personalul medical care își desfășoară activitatea în spitale, obișnuit cu traumele aferente spitalului și mediului civil, această experiență în teatrul de operații reprezintă o provocare. Deși venim dintr-un mediu străin de câmpul de luptă, sunt de părere că ne-am adaptat destul de repede. Comunicarea a fost bună și sunt de părere că asta a reprezentat cheia pentru întreaga misiune.

Totodată și experiența fiecăruia dintre noi își spune cuvântul”, a subliniat **sergentul major Elvis COSTEA**.

Cei doi asistenți medicali, plutonierul Dumitru Stoica și sergentul major Elvis Costea sunt

specialiști în medicină de urgență, iar faptul că vin din același loc este un plus. Aceștia colaborează și la Spitalul militar din Brașov și se cunosc foarte bine, experiența acumulată îi face să se înțeleagă din priviri, deoarece acasă având pacienți comuni și fiind de gardă împreună, au tratat numeroase cazuri venite la secția de urgență.

„Și acasă ne simțim presați de timp, deoarece ne-am confruntat cu cazuri ale unor pacienți critici. Aici în schimb, la ideea că ești presat să acționezi rapid se adaugă și nesiguranța mediului. Ce e drept, ne gândim când va fi următoarea misiune și unde, însă suntem pregătiți să intervenim oricând este nevoie. Suntem flexibili și încercăm de la o misiune la alta să îmbunătățim lucrurile în relația cu întreg echipajul pentru ca totul să meargă din ce în ce mai bine”, a precizat Elvis.

După ce aeronava a aterizat, echipa medicală ajutată de mecanicul de bord a transportat pacienții la ambulanțe, pentru a fi preluați de personalul medical al spitalului militar de campanie din Gao. În acest mod, militarii noștri și-au încheiat misiunea de evacuare medicală, nu înainte ca medicul echipajului să-l înștiințeze pe medicul coordonator al spitalului privitor la toate manevrele realizate asupra pacienților pe timpul deplasării cu elicopterul.

Locotenent Lorena BAHNARU
Elizabeth RABE



Exercițiu în comun

Militarii din detașamentul Carpathian Pumas au executat antrenamente pentru standardizarea procedurilor de inserție/extracție în cooperare cu structura de Protecția Forței din cadrul detașamentului german. În acest context, două elicoptere au decolat pentru a insera militarii germani în locațiile stabilite.

Atât pe parcursul transportului, cât și în timpul cât au fost la sol, partenerii germani au ținut legătura radio cu piloții.

„Antrenamentul cu partenerii germani ne-a ajutat în procesul de perfecționare în cazul executării misiunilor în comun. Punctele de inserție au fost variate și au presupus aterizări în brown-out (mediu de praf). Acesta a reprezentat un prilej pentru a exersa procedurile

de aterizare în mediu de praf. Pe toată durata exercițiului am avut o legătură stabilă cu echipa de la sol, stațiile radio comportându-se bine. Consider că prin astfel de exerciții vom fi mai bine pregătiți să răspundem provocărilor din teren și în situații reale să ne coordonăm pentru a duce misiunile sub comandă ONU la bun sfârșit”, a precizat **căpitanul George NEAGU**, pilot.

Militarii din contingentul german s-au acomodat cu elicopterul și au exersat modul de debacare și imbarcare în aeronavă, declarându-se mulțumiți. Totodată, în cadrul antrenamentului, militarii români și germani au exersat proceduri comune cu scopul de a spori interoperabilitatea între cele două contingente partenere la misiunea MINUSMA sub egida ONU.



CURS TACTIC NVG ÎN SPANIA

ZARAGOZA GROUND, WE ARE METAL 24, READY TO TAXI!

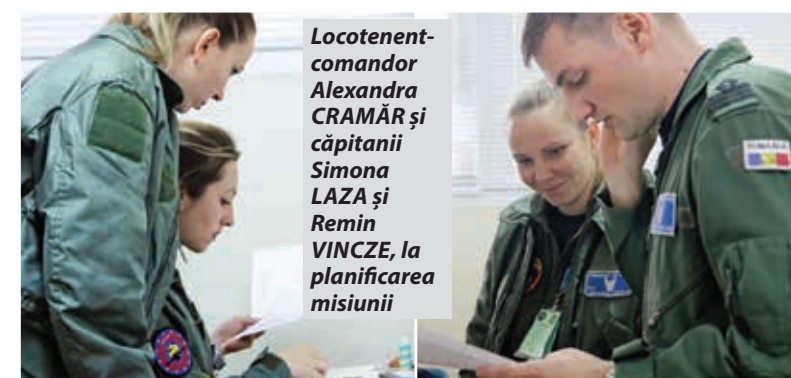
Mirela VIȚĂ



Cockpit-ul aeronavei C-27J Spartan după aterizare

În data de 9 februarie, într-o amiază de duminică, sala de conferințe a unui hotel din Zaragoza se umple de militari. Se vorbește engleza, dar cu accent spaniol, francez, german, român. Cei care se recunosc mai scapă un zâmbet sau un „Hola!”, deoarece pentru mulți dintre ei Zaragoza nu e o destinație de pregătire nouă. Mai exact, aici se află din 2017 European Tactical Airlift Centre, un centru multinațional de instruire în domeniul aviației de transport, la care România este membru din anul 2018, alături de alte 12 state europene.

Baza aeriană din acest oraș spaniol este una dintre cele mai mari la nivel european, fiind potrivită pentru aceste etape de instruire datorită spațiului aerian generos și climei favorabile pe întreg parcursul anului. Motivul întâlnirii din 9 februarie 2020 era prezentarea generală a modului cum se va desfășura, timp de două săptămâni, cursul tactic NVG, European Tactical Airlift Programme (ETAP-C 20.1)”, la care Forțele Aeriene Române au fost reprezentate de un detașament format din 20 de militari (piloți, personal tehnico-ingineresc și specialiști operații, informații și planificare), cu o aeronavă de transport C-27J Spartan, aparținând Bazei 90 Transport Aerian. Ediția actuală a cursului a reunit echipaje din 6 țări: România (C-27J Spartan), Spania (C-295), Franța (A-400 M), Germania (A-400M), Portugalia (C-130H) și Polonia (C-130E), fiecare antrenându-se cu aeronava proprie.



Locotenent-comandor Alexandra CRAMĂR și căpitanii Simona LAZA și Remin VINCZE, la planificarea misiunii



Debriefing-ul, moment esențial imediat după misiune

DESFĂȘURAREA CURSULUI

Pentru a îndeplini obiectivele zilnice ale cursului tactic NVG, echipajele primeau la amiază ATO (Air Task Order), apoi participau la un briefing general de pregătire, unde li se prezentau scenariul misiunii, intenția comandantului și condițiile reale de zbor din ziua respectivă (factori din teren, situația meteorologică, diverse restricții).

Trebuie să menționăm că tot acest scenariu, care le influența esențial procesul de planificare pentru zbor, era creat de o celulă de informații (intel) multinațională, condusă de un ofițer român, **căpitanul Oana BORDIANU**, din cadrul



„Pentru a ajuta echipajele să atingă cât mai multe obiective de antrenament am creat un scenariu generic fictiv. Acesta se modifica de la zi la zi, în funcție de obiectivele de antrenament și de profilul misiunii, astfel încât în zona de conflict simulată înamicul făcea zilnic manevre cu trupele sau instala sisteme de arme noi”, a spus ea.

Bazei 90 Transport Aerian. Personalul navigant avea apoi câteva ore la dispoziție să își planifice fiecare detaliu al misiunii, conform sarcinilor primite.

FAM RIDE

Am zburat cu echipajul român la prima misiune, singura executată pe timp de zi din

timpul cursului. Deși în mod normal prima misiune e un zbor de familiarizare cu terenul (FAM RIDE), de această dată echipajul român a dat startul exercițiului cu o misiune încadrată ca nivel de risc „mediu”. Chiar și pentru pasagerii din cargo, zborul în condiții tactice e mai palpitant, deoarece se zboară la altitudine destul de joasă (500 de picioare), piloții execută manevre rapide pentru a evita în siguranță obstacolele sau pentru mascare, folosind conturul terenului.

Toate celelalte misiuni s-au desfășurat după lăsarea întinericului, pentru a utiliza sistemul de vedere pe timp de noapte, cu executarea întregii game de misiuni tactice. Sistemul NVG poate intensifica de până la 20.000 de ori lumina ambientală, astfel încât aeronava să poată executa pe timp de noapte aceleași misiuni ca în timpul zilei.

La fiecare zbor era prezent un avion și un instructor tactic care evalua modul de acțiune al echipajului încă din etapa de planificare, apoi în timpul zborului implementa diverse situații tactice: o defecțiune la aeronavă, un rănit în echipaj sau sisteme de armament inamice în teren. Piloții trebuie să se adapteze rapid noii situații, să recalculeze timpul, să facă manevre, să își ajusteze viteza pentru a se încadra în cerințele misiunii.

Deși ritmul de lucru a fost intens și programul se încheia de obicei după miezul nopții, satisfacțiile au fost numeroase, atât datorită misiunilor îndeplinite cu succes și în siguranță, cât și oportunităților de instruire într-un mediu multinațional. Evaluările instructorilor față de activitatea echipajului român au fost de fiecare

„În mare parte știm la ce să ne așteptăm, dar procedurile și condițiile misiunii sunt un pic diferite față de cele de la zborul de zi. Trebuie să fii mai atent la factori precum vizibilitatea, vântul, reperele din teren, viteza aeronavei. Sistemul NVG ne oferă o capacitate esențială, dar durează câteva minute până ne obișnuim să operăm purtând casca și ochelarii, iar după câteva ore sistemul devine solicitant de purtat. Ținând cont de aceste aspecte, orice ocazie de antrenament e binevenită”, ne-a împărtășit **maistrul militar George BĂLTESCU**, load-master cu o experiență de 2000 de ore de zbor cu aeronava C-27J Spartan, din 2013 până în prezent.



dată excelente, aceștia apreciind atât nivelul foarte bun de pregătire și atenție în planificarea misiunii, cât și foarte buna comunicare între piloți și mecanicii de bord.

Pe lângă echipajul care a fost evaluat în cadrul cursului, activitatea a dat ocazia și altor piloți din detașament să acumuleze experiență de lucru în mediu multinațional, fiind încadrați pe funcții în cadrul echipei de planificare: **locotenent-comandor Alexandra CRAMĂR** a făcut parte din echipa de Intel, **căpitanii Simona LAZA** și **Remin VINCZE** au participat la etapele de planificare a misiunii, iar **locotenentul Bogdan STĂICULESCU** a fost responsabil de managementul misiunilor de zbor.

Senior National Representative (SNR) al detașamentului român a fost comandorul Petre IGNAT, directorul Statului Major al Forțelor Aeriene.

Comandorul Ignat este cel care s-a implicat încă din 2014 în participarea Forțelor Aeriene Române în programul EATF (European Air Transport Fleet), dezvoltat ca inițiativă a EDA (European Defence Agency), și ne-a împărtășit o descriere de ansamblu a acestor proiecte de pregătire la nivel european:

„În calitate de membru al Comitetului de management al EATF și al Grupului de lucru ad-hoc pentru operații și instrucție - AHWG O&T, am avut ca scop principal identificarea și valorificarea la maxim a oportunităților de pregătire oferite de programul EATF, inclusiv în ceea ce privește antrenarea într-un mediu internațional, în condiții similare celor dintr-un teatru de operații real”.

Sub umbrela EATF, care a luat naștere în 2011, ca răspuns la nevoia europeană de pregătire comună avansată pentru echipajele de transport aerian, la care România a aderat chiar de la început, alături de alte 19 state, a fost dezvoltat un program tactic de pregătire a echipajelor aeronavelor militare de transport aerian, cu scopul de a crește nivelul de interoperabilitate și de a oferi oportunități de pregătire tactică avansată, pe termen lung, obiectivul fiind acela de a îmbunătăți capacitatea operațională și disponibilitatea echipajelor și a aeronavelor. De la începerea programului, numărul de activități de pregătire a crescut constant, acoperind atât cerințele de pregătire de bază, cât și cele avansate, oferind un mediu de pregătire din ce în ce mai provocator și mai exigent. Cu peste 100 de echipaje instruite și peste 2.000 de ore desfășurate în faza de dezvoltare, programul a avut un succes răsunător și a dus la o îmbunătățire graduală a capacității de transport aerian și a pregătirii atât la nivel național, cât și la nivel european, în ansamblu.

În 2016, unsprezece dintre națiunile EATF au semnat un acord tehnic pentru formarea **European Tactical Airlift Center (ETAC)**, ca structură de sine stătătoare, cu rolul de a asigura cadrul și personalul care să organizeze, gestioneze și să desfășoare efectiv activitățile de pregătire tactică avansată pentru transportul aerian la nivel european. Centrul are sediul la Zaragoza, în Spania, și a fost inaugurat în iunie 2017.

„A fost un pas normal ca și România să devină din 2018 membru ETAC, acesta fiind un demers care sprijină eforturile Forțelor Aeriene Române pentru pregătirea și dezvoltarea capacităților de transport aerian intra-teatru puse la dispoziție în cadrul angajamentelor asumate.

Forțele Aeriene Române au participat constant la aceste activități de pregătire la nivel european, începând cu European Air Transport Training în Portugalia, în 2015, urmate anual de multe altele.

Scopul acestor activități constă în exersarea și consolidarea tacticilor, tehnicilor și procedurilor comune pentru executarea misiunilor de zbor, individual sau în formație, ziua și noaptea, aterizarea pe piste sumar amenajate și pe distanțe scurte, parașutarea de personal și materiale, reacția la amenințările de la sol și din aer, cooperarea cu AWACS și cu avioanele de vânătoare, coordonarea acțiunilor cu cele ale forțelor terestre, evacuarea aeromedicală, precum și executarea mentenanței în echipe multinaționale, conform unui scenariu complex și provocator, care simulează condițiile dinamice dintr-un teatru de operații.

Toate aceste activități pot fi considerate oportunități pentru obținerea cu costuri minime a unei certificări tactice și, de asemenea, nu poate fi ignorat beneficiul major adus de creșterea experienței și expertizei personalului participant.

Pentru a înțelege mai bine care este obiectivul principal al unei astfel de activități, trebuie să avem în vedere faptul că echipajele trebuie să se antreneze pentru a fi în măsură ca atunci când situația o va impune, să-și poată executa în același fel misiunea de bază. Iar simplu spus, misiunea de bază a unui avion de transport tactic, este aceea de a asigura forțelor pe care le sprijină, tot ce au nevoie, acolo unde au nevoie și exact în momentul în care au nevoie”, a concluzionat comandorul Petre Ignat.



Căpitan-comandor Florin IANCULESCU

Încă din timpul liceului, la 15 ani, a urmat cursurile Aeroclubului României în Ploiești, pentru ca la 16 ani să iasă la simplă comandă, cu o aeronava ZLIN 726. Pasiunea pentru zbor l-a îndreptat apoi firesc, în 1997, spre cariera militară în cadrul Academiei Forțelor Aeriene, din Brașov. „De atunci lucrurile au intrat pe făgașul lor, am făcut și fac ceea ce îmi place”.

După o scurtă perioadă, la Câmpia Turzii, zburând cu MiG 21, a descoperit și ce înseamnă aeronavele de transport, mutându-se din 2004 la Baza Aeriană din Otopeni, unde a zburat AN-24/26, AN-30. „În 2009 am fost selecționat, alături de alți câțiva colegi, să particip la cursurile de trecere pe C-27J Spartan, noua aeronavă de transport care urma să intre în dotarea Forțelor Aeriene Române.”

Spartanul aducea ca element nou concepția vestică. În plus, spre deosebire de aeronavele pe care le aveam până atunci, numărul membrilor în echipaj scădea la trei, chiar minim doi în caz de urgență.”

Acum căpitan-comandorul Florin Ianculescu are funcția de comandant de patrulă,

împunându-i la comanda Escadrilei 902. Certificarea de instructor o are din 2012, și consideră că e o provocare să lucrezi cu tinerii piloți. „Generația tânără are mai multe așteptări, poate și noi suntem cei care trebuie să ne adaptăm. Noi, cei din familia de la Spartan, am încercat să schimbăm multe de-a-lungul anilor, și îmi place să cred că am și reușit”.

Cât de greu se formează un pilot? „Depinde de fiecare individ în parte, de motivația sa și de ceea ce își dorește pentru viitor. Putem spune că durează câțiva ani până să ajungă să execute ca pilot secund toată gama de misiuni. Optica la transport e că nu îi învățăm să zboare, asta trebuie să știe deja din școală, din academie, noi îi învățăm să opereze o anumită platformă, fie că e vorba de C-27J Spartan, AN-30 sau C-130 Hercules”. Misiunile executate sunt multe, și demne de ținut minte, dar cele mai frumoase amintiri le are din 2015 în cadrul unui exercițiu European Air Transport Tactical Training, în Portugalia. „Am avut ocazia, alături de locotenent-comandorul Romeo Gârș, să zburăm la joasă deasupra Atlanticului, undeva în larg, între 500-1000 picioare deasupra nivelului mării. În cadrul scenariului transportam 30 de

pasageri dintr-un punct în altul. A fost un zbor extraordinar, provocator, care mi-a plăcut enorm”.

Ce înseamnă pentru un pilot un zbor provocator?

„Sunt multe aspecte antrenante de luat în seamă, mai ales la zborul pe mare, fără repere vizuale. De la cum îți planifici zborul la joasă înălțime deasupra mării, apoi partea de execuție și aterizarea pe un aeroport unde nu există nici măcar un controlor de trafic”.

De atunci a continuat participarea la activitățile de instruire din cadrul ETAP. Dacă a fost în prima faza cursant, din 2016, după participarea la un curs pentru instructori de nivel tactic, la Pisa, și-a asumat rolul de mentor și instructor tactic la mai multe activități de instruire și cursuri de zbor.

Acum în 2020, alături de echipajul său, s-a prezentat la Baza Aeriană din Zaragoza în rol de cursant, pentru cursul de nivel tactic NVG. „În prima fază e asemănător celui de zi, dar avantajul nostru și al colegilor care explotează celelalte platforme e dat de ochelarii dedicați zborului pe timp de noapte.

Am urmat inițial un proces de instruire în Italia în 2017 pe partea de zbor de noapte cu sisteme NVG,



cu proceduri de aterizări pe piste scurte, sumar amenajate, iar acum cu acest bagaj de cunoștințe participăm la cursuri de nivel european.

Zborul în sine e o plăcere, numai că partea cea mai antrenantă e cea de planificare, cu task-uri, scenariu. E solicitant să îți cont de toți factorii și să te transpuși în acel mediu tactic simulat, să îți iei în serios și să consideri că ești acolo, ești amenințat. Dacă nu te transpuși ai ocazia să ratezi obiectivele de instruire stabilite, să nu înțelegi modul de gândire pentru care au fost create. Dacă îți place ceea ce faci și îți la cariera de pilot, aceste cursuri te ajută extraordinar de mult”.



Sistemul NVG poate intensifica de până la 20.000 de ori lumina ambientală, astfel încât aeronava să poată executa pe timp de noapte aceleași misiuni ca în timpul zilei



La sfârșitul cursului, detașamentele participante au primit diploma de absolvire, pentru a certifica obiectivele de instruire atinse



„Frăția” avioanelor de transport la Zaragoza

Locotenent-comandor Romeo GÂRZ

După absolvirea AFA în 2003 și a Școlii de aplicație un an mai târziu, unde a pilotat aeronavele IAK-52 și L-29, a ajuns la Baza 71 Aeriană, cu o pasiune pentru MiG-ul 21. După doi ani s-a mutat la Baza 95 Aeriană din Bacău, unde a continuat zborul pe MiG-21 și IAR-99, pentru a ajunge apoi la Baza 90 Transport Aerian în 2008. Dacă în prima fază a pilotat pentru scurt timp AN-2 și apoi AN-26, din 2011 a fost cucerit definitiv de aeronavele de transport, când a făcut trecerea pe C-27J Spartan.

Cum e Spartanul?

„Cea mai bună aeronavă pentru zbor tactic din lume! Cel puțin așa simt eu. Nu am crezut niciodată că o aeronava de transport poate fi atât de manevrabilă.”

Cele mai frumoase misiuni?

„Sunt multe și sunt variate. Pentru mine toate sunt frumoase, din fiecare ai ceva de învățat, niciuna nu se aseamănă cu alta: umanitare, Mali, Afganistan... În 2015 a făcut parte din echipajul participant la primul exercițiu sub egida EDA la Beja, Portugalia. „Era totul nou, nu aveam experiență de cadru tactic în mediu multinațional. Am citit cărți, manuale, ne-am antrenat noi între noi în țară înainte să venim la curs”.

În 2017 a absolvit cursul de instructor tactic, în cadrul programului ETAP.

Cum e să fii instructor?

„O mare responsabilitate, ai o datorie să lași ceva în urmă, să înveți pe altcineva ceea ce ai fost învățat tu, cred că asta e esența instructoriei.

La ETAP e totuși un alt cadru, să fii instructor aici nu e același lucru cu a fi instructor în țară. La asemenea cursuri și exerciții țările trimit echipaje deja pregătite, cu o anumită experiență. Ideea e să se pornească de la un nivel comun și să se lucreze la detalii. Ei știu deja tehnici, manevre, doar au nevoie de ghidaj. În plus, îți însușești mult mai bine procedurile când îți sunt predate de oameni cu experiență. Am cunoscut în cadrul acestui program instructori care au experiență de luptă, luptă adevărată, și vin cu lecții din realitățile de care din păcate s-au mai și lovit.”

Care e specificul zborului de noapte, cu folosirea sistemului NVG?

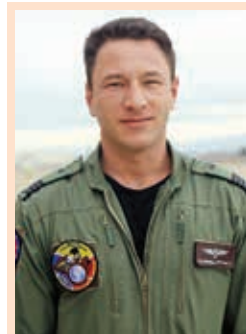
„Sistemele NVG sunt de ajutor, de exemplu dacă iluminarea e foarte bună (luna plină) vezi toate detaliile, chiar și cablurile de înaltă tensiune, dar totuși atenția îți este mult mai solicitată față de zborul din timpul zilei.

Diferențele sunt mari și orice antrenament e binevenit. Deși zburăm aceeași aeronavă, poate

chiar pe același traiect de zbor ca în timpul zilei, planificarea și executarea se fac un pic altfel.

La curs pregătirea misiunii e mult mai detaliată, planul final integrează informații cu privire la starea pistelor, coridorul de zbor, altitudinea pe fiecare segment, poziția inamicului, statusul forțelor de sprijin (de la sol sau aerian) și modalități de autentificare, atât pentru a face față condițiilor reale din teren, cât și celor din scenariul simulat, dat de Intel.

Ținem cont de amenințările cunoscute, dar ne adaptăm și situațiilor care mai apar pe timpul zborului. În plus, coordonarea dintre piloți e esențială, dacă unul dintre noi lucrează la panoul de control, celălalt trebuie să îi preia zona de observare din afara aeronavei.



Maistrul militar Gabriel STANCU, loadmaster C-27J Spartan

Absolvent al Școlii Militare de Maiștri Militari și Subofițeri în 2009, și-a dorit dintotdeauna să zboare, iar încădrarea unei funcții la Baza 90

Transport Aerian l-a adus mai aproape de visul său.

După ce a devenit crew chief (tehnici de aeronavă) pentru C-27J Spartan, au urmat misiuni din ce în ce mai complexe: transport pasageri, tehnică militară, lansări parașutiști, lansări containere pentru stingere incendii, evacuare medicală, misiuni V.I.P.

„Cea mai interesantă misiune pentru mine a fost când am participat la repatrierea unor români din Libia, în 2009. În rest, la ordinea zilei sunt misiunile umanitare, unde ne bucurăm mereu să putem da o mână de ajutor.

Prima participare la activitățile sub egida EDA/EATF a fost în 2015 în Portugalia, unde țin minte că am plecat cu o zi înainte de aniversarea mea. Am fost bine pregătiți, deși ne așteptam să fie mai solicitant”.

„În ceea ce privește partea de sisteme de vedere pe timp de noapte, am urmat prima dată în 2017 cursul teoretic și de simulator în Italia, apoi partea practică am desfășurat-o cu aeronavele C-27J Spartan în țară, dar cu instructori italieni”.

Încă din anul 2016 și-a luat certificările de instructor, iar din noul rol îi ajută pe colegii mai mici să se califice mai departe. „Împărtășim cunoștințe și informații, corectăm erori în permanență, încerc să implic fiecare membru al echipajului în cât mai multe activități”.

Maistrul militar George BĂLTESCU este loadmaster cu o experiență de 2000 de ore de zbor cu aeronava C-27J Spartan, din 2013 până în prezent. Cea mai dificilă misiune la care a luat parte consideră că a fost cea din martie 2014, pe ruta București-Bamako, misiune de repatriere a unui militar român decedat în Mali. Altă misiune memorabilă a fost cea de stingere a incendiilor care au afectat Grecia, în iulie 2018.

„Misiunile umanitare au în general o încărcătură emoțională mare. Am avut misiuni pe 26 și 30 decembrie 2019, iar ultima fiind pe 6 ianuarie a.c. Câteodată aflăm de ele cu o zi înainte, dar de cele mai multe ori, în cadrul Serviciului de Căutare-Salvare, trebuie să fim mereu gata de plecare, dormim cu telefonul lângă noi, avem 45 de minute să ne prezentăm la unitate și o oră să pregătim avionul”.

De această dată maistrul militar Băltescu a participat pentru a patra oară la un curs în cadrul European Tactical Airlift Programme, având experiența altor trei cursuri în Zaragoza și a patru etape de instruire (două în Spania și două

în Portugalia).

„Dacă prima participare, în 2015, a fost dificilă prin elementul de noutate, a doua oară am implementat tot ceea ce învățasem, iar pe parcurs deja experiența își spunea cuvântul. Ne-am adaptat atât de bine cerințelor, încât la următoarele patru ediții am fost declarați cel mai bun echipaj. Centrul pune accent pe standardele și procedurile care se doresc a fi implementate la nivelul comunității europene a aeronavelor de transport. Pe scurt: trebuie să avem toți același mod de lucru, să ne putem descurca în orice situație, indiferent că zburăm într-o echipă mixtă, cu un pilot german, copilot francez sau loadmaster spaniol”.



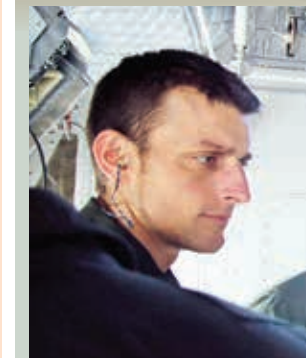
PERSONALUL TEHNICO-INGINERESC

Căpitan-comandorul Florin CIURARU are experiența a patru misiuni în Baza Aeriană Zaragoza, iar pentru această ediție a cursului echipa sa a fost compusă din nouă specialiști (un șef echipă tehnică, trei specialiști celulă-motor, un specialist IESA, doi specialiști avionică, un specialist armament și un specialist control mentenanță).

Ca de fiecare dată, responsabilitatea lor a fost să se asigure că aeronava este într-o stare tehnică bună, care să permită executarea zborurilor. Astfel, înainte de fiecare misiune ei efectuează pregătirea nemijlocită a aeronavei (daily check), care cuprinde o inspecție vizuală a stării aeronavei și verificarea funcționării sistemelor. Următorul pas este configurarea aeronavei în funcție de specificul misiunii de zbor care a fost ordonată în ziua respectivă (lansări de containere, parașutiști).

„Indiferent de ora la care aeronava își încheie misiunea, echipa tehnică așteaptă la sol aterizarea acesteia, și îi evaluează imediat starea tehnică, ocupându-se de diagnosticarea și remedierea defecțiunilor care ar fi putut apărea în timpul zborului.” Defecțiunile nu apar foarte des și în general nu sunt grave. Dacă totul a fost ok la pasul anterior, se trece la refacerea capacității de zbor (alimentarea cu combustibil), astfel încât avionul să fie gata pentru îndeplinirea următoarei misiuni în cel mai scurt timp.

„Pentru a asigura buna funcționare a aeronavei în perioada celor două săptămâni ale cursului am adus un lot cu piese de schimb pentru cele mai frecvente și probabile defecte care pot surveni în timpul misiunilor, așa cum am considerat din experiența noastră de până acum. Înainte de plecare, aeronava a fost pregătită astfel încât să nu aibă nevoie de intervenții majore pentru 30 de ore de zbor. Faptul că ne dislocăm cu un singur avion, care transportă atât personalul, cât și materialele necesare misiunii ne asigură autonomie”.



Jeremie STOFFEL, Tactical Instructor-Loadmaster C-130 J, Orleans/France:

During this exercise, my responsibility is to deliver courses to the crews, especially to loadmasters, about the tactics and techniques that we are supposed to use during this exercise. More specifically, I am focused on flight safety and standardization.

During the course, we learn and train together. If time or weather conditions allow us, the instructors can implement some tactical inputs, for example to simulate failure or injured crew, or we can add some delays. For example, the crew can plan to drop some paratroopers in 30 seconds, but I can say “No, it will take 3 minutes”, and afterwards they are required to recalculate their time, maybe even change a bit the route,

in order to adapt to the new situation. I need to adapt the scenario so each crew can learn something new or improve their preparation.

I flew two times with the Romanian crew, and everything went on smoothly.

As I said at the debriefing, my impression is that the crew is working very well together, everybody is involved in the preparation of the flight and they have a very professional approach.

COLABORAREA CU PARTENERII

Colonel Raimundo MARTINEZ, comandant European Tactical Airlift Centre:

Every Course has different training objectives, and the crews should be able to achieve at least 75 percent of them by the end of it in order to graduate.

In addition to that 75%, the crews should demonstrate enough skills and knowledge about the mission. The training supervisor will assess if the crew is getting the correct type of knowledge. During the course we focus on delivering the participants a gradual gain of skills. The types of procedures they are required to perform during the flight missions involve low level flights, different mission profiles, airdrops (of equipment or personnel), then we focus on the tactical approaches of the airfield, engine running operation, combat offload.

The Centre itself has an Intel structure, but with no permanent officer to occupy it. Romania is generous enough to provide for every course specialized personnel in order to conduct the Intel scenario development, an important element that helps us guide the participants through the training objectives.

Detașamentul Forțelor Aeriene Române la Zaragoza

INFORMAȚIA E PUTERE

Căpitan Oana BORDIANU,
specialist Intel Baza 90 Transport Aerian

Mirela VÎȚĂ  Bogdan PANTILIMON 

Sigură pe ea, căpitanul Oana Bordianu a fost o prezență ușor de remarcat în timp ce expunea într-o engleză impecabilă situația politico-militară din teritoriile disputate în cadrul exercițiului multinațional EUROPEAN SPARTAN, în fața a zeci de militari străini, în luna mai a anului trecut.

Succesul misiunii sale ca șef Intel în cadrul exercițiului se reflectă în modul în care toate echipajele se adaptau scenariilor pe care le crea, pentru a le ajuta să își atingă obiectivele de instruire.

Într-o scurtă discuție după briefingul general, am înțeles că siguranța de sine a ofițerului este un rezultat al experienței și dedicării de a se dezvolta în domeniul informațiilor militare, aplicat specificului unei baze aeriene.

După absolvirea Academiei Forțelor Aeriene „Henri Coandă” în anul 2011, a urmat cursul de bază la Boboc, iar din martie 2012, căpitanul Oana Bordianu a încadrat funcții din domeniul informațiilor militare, în cadrul Bazei 90 Transport Aerian, unde la momentul actual este șef birou informații în cadrul Detașamentului C-27J Spartan.

un exercițiu mare, la care participau 20 de echipaje, cu 17 aeronave. Ținând cont că era un exercițiu complex, iar eu eram abia sublocotenent cu puțină experiență, pot să spun că am avut emoții la început. Nu știam care sunt exact cerințele, standardele. Dar a fost o ocazie extraordinară să învăț de la fiecare câte ceva”.

Participările ulterioare la eta-

noapte) un scenariu care se modifica de la zi la zi, în funcție de obiectivele de antrenament și de profilul misiunii.

Responsabilitatea zilnică pe timpul exercițiului a căpitanului Bordianu a cuprins prezentarea informațiilor de INTEL echipajelor în cadrul briefingului general, apoi participarea la un briefing de coordonare, alături de un reprezentant de la operații, unul de la parașutiști și training supervisorul responsabil de zborurile de noapte. „Ne coordonăm pentru a atinge obiectivele de antrenament, dar și să putem simula o situație tactică dintr-un teatru de operații, cu amenințări și diverse riscuri pe care o aeronavă de transport le poate întâlni când execută o misiune”.

După fiecare zbor, echipajele îi raportează situațiile întâlnite în teren și modul cum le-au abordat, astfel încât echipa pe care o conduce să poată adapta situația tactică pentru următoarea zi. Scenariul evoluează de la o zi la alta, pentru a crește nivelul de risc și a deveni mai solicitant pentru echipaje. „Evaluăm și timpul

necesar planificării, când se iau în calcul toate posibilele amenințări”.

PLANURILE DE VIITOR

„Momentan îmi doresc să rămân în acest domeniu pe care l-am ales încă de la absolvirea academiei. Este interesant, tot timpul există elemente de noutate. E un domeniu care își dovedește utilitatea mai ales ținând cont de situația actuală, când se execută multe misiuni externe în zone de risc, iar echipajele trebuie să dețină toate informațiile necesare pentru a-și planifica zborul în detaliu. Spre exemplu, când se pleacă în misiuni externe (Afganistan, Kosovo, Mali, Siria) cu ajutorul eșalonului superior, trebuie să le asigurăm toate informațiile, pentru a pregăti echipajele cu privire la posibilele amenințări pe care le pot întâlni pe rută, în țările survolate, pe aerodromurile unde fac escale. „Responsabilitatea e mare, dar satisfacțiile apar când aeronavele se întorc la bază în siguranță, după mii de kilometri parcurși deasupra unor teritorii cu situație de securitate incertă”.

Fragment from the letter of appreciation sent by Colonel Jose Romero ALLEGUE, former ETAC Commander:

Well embedded into the multinational ETAC-EATC team we could find one outstanding performer with exceptional attributes that deserves special thanks from our Centre.

The importance of the integration of the Intel scenario into in ETAP Course has been demonstrated several times during the past editions and the Intel Officer's job has become more and more complex and demanding.

With this regards, I would like to praise the work of Lieutenant Oana Bordianu from the Romanian Air Force, acting as Chief Intel during the whole event. She has been working hard to guarantee the best support to the flying crews realizing an Intel scenario perfectly matched with the Course syllabus' requirements.

As ETAC Commander, I am thankful to her Seniors for two reasons: for covering the Chief Intel on a national volunteer contribution and for providing us such a dedicated officer. Her performance is also a great reflection on Romanian militaries and becomes an example for my team.



În Zaragoza, alături de o parte dintre colegii participanți la cursul NVG ETAP - C 2020

PROVOCĂRILE ZILNICE

În domeniul informațiilor cerințele se pot schimba de la zi la zi, mereu trebuie să te adaptezi pentru a ține pasul cu situația actuală de securitate din zona de proximitate și de interes. „Activitatea zilnică în bază presupune, pe lângă documentația de birou și cea de planificare, participarea la exerciții naționale și internaționale, și pregătirea produselor informative pentru a fi diseminate conducerii unității în scopul luării unor decizii privind executarea misiunilor în teatrele de operații/ zone de conflict și pentru a planifica respectivele misiuni ținând cont de situația de securitate și amenințările din zona de interes”.

EXPERIENȚA DE LUCRU ÎN MEDIU MULTINAȚIONAL

În 2015 a participat la prima misiune externă, la Baza Aeriană Beja din Portugalia, când a făcut parte dintr-o celulă de intel multinațională, cu 11 membri. „A fost

pele de instruire sau exercițiile din cadrul ETAC au ajutat-o să se perfecționeze de la un an la altul.

PARTICIPAREA LA ETAP-C 2020

În cadrul cursului ETAP-C din februarie 2020 a fost parte, din personalul de organizare, ca șef INTEL, unde a condus o celulă formată din patru cadre militare.

„Pentru a ajuta echipajele să atingă cât mai multe obiective de antrenament am creat un scenariu generic fictiv. Am pornit de la prezentarea situației inițiale, așa-zisul «road to crisis» prin care explicăm contextul și motivele escaladării conflictului. Pentru veridicitate, m-am inspirat din desfășurarea conflictului din Venezuela, trăsăturile războiului neconvențional, cu amenințări hibride, tensiuni interetnice și intersociale în cadrul unei teritorii, care duc la proteste din ce în ce mai violente”. Pe baza acestui context general a dezvoltat pentru fiecare wave în parte (de zi și de

THIRD DRONE ENABLE SYMPOSIUM - 2019

Concluziile comandorului Marius RĂDOI, reprezentant al AAMN

Problema integrării UAV-urilor (Unmanned Aerial Vehicle) în traficul aerian devine unul dintre subiectele cele mai stringente în lumea specialiștilor din domeniu și a organizațiilor care reglementează traficul aerian la nivel mondial.

Organizația Internațională a Aviației Civile (ICAO) este o agenție a Națiunilor Unite care codifică principiile și tehnicile de navigație aeriană internațională. În acest context, la sediul agenției, în Montreal, a avut loc în luna noiembrie a anului trecut simpozionul „Third Drone Enable Symposium – 2019”, desfășurat cu scopul de a analiza diferitele concepte și moduri de abordare privind utilizarea UAV-urilor în vederea dezvoltării unui sistem de management al traficului aerian dedicat acestora (UTM–UAV Traffic Management) sigur.



Din partea Forțelor Aeriene Române la simpozion a fost prezent comandorul Marius RĂDOI, șeful secției Navigație, Management Trafic Aerian și Aerodromuri/Structura executivă a Autorității Aeronautice Militare Naționale, care ne-a împărtășit elementele de interes.

– Cui s-a adresat activitatea și care au fost subiectele principale?

– Simpozionul organizat de ICAO a reunit reprezentanți-cheie din guverne, industrie, mediul academic și organizații internaționale active în sectorul aviației fără pilot, precum și reprezentanți ai autorităților aeronautice civile și militare naționale din peste 100 de state, pentru a pune în comun și de a schimba rezultate ale programelor de cercetare, lecții învățate și provocări ce se prefigurează în domeniu.

S-a acordat atenție programelor complexe legate de introducerea sistemelor de aeronave fără pilot (UAS) și gestionarea traficului acestora în interiorul traficului aerian general, în special în zborurile instrumentale. A fost descrisă noua abordare în rețeaua de înregistrare a aeronavelor, pe care ICAO a pus-o în practică, incluzând scopul, funcționalitatea intenționată și interacțiunea cu sistemele de registre naționale.

– Care sunt factorii de luat în seamă în ceea ce privește integrarea RPAS în traficul aerian?

– Sectorul reprezentat de aeronavele tip RPAS (Remotely Piloted Aircraft) evoluează rapid, prin urmare trebuie să ținem pasul cu dezvoltarea lui și trebuie găsite soluții urgente de implementare, în special luând în calcul aspecte precum:

- Creșterea traficului IFR de marfă și pasageri;
- Spațiul aerian din ce în ce mai aglomerat;
- Creșterea traficului aerian de aviație generală;
- Creșterea volumului zborurilor operaționale;
- Creșterea exponențială a RPAS civile și militare;

- Creșterea necesității de automatizare a unor procese în aviație;
- Simplificarea modului de înregistrare/înmatriculare a dronelor. Se prevede ca numărul acestora să depășească un milion în curând;
- Necesitatea crescândă a unei rețele de intranet sigure, creată pentru producători, utilizatori, ATM service-providers și autoritățile din aviație;
- Strategie globală;
- Interoperabilitatea necesită coordonare și cooperare la nivel global;
- Identificarea necesităților comune;
- Armonizarea sistemelor și a bazelor de date;
- Încredere reciprocă între sistemele diferitelor state.

– Care sunt soluțiile găsite? Ce tendințe de dezvoltare dictează necesitățile de reglementare în domeniul ATM?

– În acest moment sunt câteva necesități pregnante care influențează dezvoltarea și canalizează reglementările referitoare la modul de utilizare a RPAS:

– dezvoltarea rapidă a traficului aerian a condus la dezvoltarea tehnologiei în domeniul navigației aeriene ceea ce face ca programele de armonizare din domeniul managementului spațiului aerian să sufere modificări continue;

– se dezvoltă cu pași rapizi sistemele de navigație bazate pe proiectarea 4D a traiectoriilor de zbor și pe separarea bazată pe timp pentru eficientizarea traficului;

– la nivelul ICAO s-a accentuat necesitatea dezvoltării colaborării civil-militare în vederea asigurării optimizării utilizării spațiului aerian și al aerodromurilor civile și militare de către toți utilizatorii.

Plaja de utilizare a RPAS a depășit nivelul militar și cel recreațional și a intrat în sfera comerțului. Aici, marii jucători din domeniul comerțului de bunuri au intuit o nișă care poate fi exploatată în vederea eficientizării procesului de distribuție și reducerii costurilor aferente acestuia. De asemenea, sunt tot mai dese proiectele referitoare la posibila utilizare a RPAS în domenii cum ar fi transportul de materiale medicale, organe pentru transplant, bunuri în

zone izolate/sinistrate, supraveghere video și coordonare la incendii, inundații, și chiar transportul de persoane cu ajutorul serviciilor de tip UBER.

De asemenea, noile dezvoltări tehnologice au dus la apariția misiunilor de zbor mixte, extraatmosferice, cu aeronave pilotate, cu aeronave de tip UAS (sisteme aeriene fără pilot uman la bord) și cu baloane, într-o porțiune de spațiu aerian care depășește limita de responsabilitate a statelor. Se încearcă, sub coordonarea ICAO, EUROCONTROL și FAA (Federal Aviation Authority) să se creeze un cadru legislativ care să extindă zona de responsabilitate a țărilor și pentru misiunile subspațiale. Intenția ICAO este să strângă soluții și să publice un manual pentru RPAS, care va deveni obligatoriu din septembrie 2022.



– În concluzie?

– Traficul UAS nu este unul tradițional, ci unul specific, cu multe particularități și riscuri asociate. Creșterea rapidă a industriei RPAS (Remotely Piloted Aircraft) a dus la provocări multiple privind gestionarea problemelor de trafic nou apărute. Nu există încă o viziune unitară în ceea ce privește abordarea problematicii aeronavelor fără pilot, iar integrarea UAS/RPAS în spațiul aerian, atât în cel neregulat, cât și în cel segregat, presupune ca toate națiunile și organizațiile să trateze în mod unitar problematica. De aceea, este important ca Forțele Aeriene Române să aibă reprezentare constantă și să participe activ la grupurile de lucru unde se produc modificările legislative referitoare la acest domeniu, în scopul susținerii intereselor naționale.

BLUE FLAG 2019

By Carlo KUIT & Paul KIEVIT/ Bronco Aviation



"BECOME STRONGER TOGETHER"



The fourth edition of the biennial exercise Blue Flag took place between the 3rd and the 14th of November 2019 at Ovda Air Base, Southern Israel. Blue Flag is the largest international air force exercise the Israeli Air Force (IAF) organizes. The 2019 edition hosted over 1000 personnel and about 70 aircraft from various nations. Though less countries participated, compared to 2017, the exercise was still the largest of its kind in Israel.

"The cooperation enabled high-quality international training, mutual learning, and development of flight techniques, and after action, review techniques offered an opportunity to strengthen relations between countries and become stronger together" adds Tal Herman, the Head of Blue Management Team. He clearly underlines the importance of the exercise.

Mr. Herman continues "Success factors for us are to be able to operate from one airbase, plan and debrief together and have a centralized exercise management, both base ops and exercise ops. All units involved are located at Ovda. Main challenge we encounter is the various levels of English language skills of the participants".

Ovda airbase has been in service since 1982 and is perfectly suitable for large scale exercises with close proximity to various ranges with low level flying options and ability to simulate Surface to Air Missile (SAM) threats. It currently houses 115th squadron 'Flying Dragons' which is the dedicated aggressor unit in the Israeli Air Force operating with seven F-16Cs 'Barak' fighter aircraft.

Blue Flag is held in the airspace across the whole Southern part of Israel. During the missions the airspace is unlimited available for the participants with no limitations in altitude or speed. Commercial flights to the new Ramon International Airport near Eilat are re-routed during exercise hours. Flying operations are conducted with two missions a day (Sunday-Thursday) by the Blue Forces. Night missions were also planned. On average a mission takes 60-90 minutes. The exercise has a similar set up as the annual exercise 'INIHIOS' hosted by Greece and

'Anatolian Eagle', the last edition of this exercise took place during mid 2019 at Konya Airbase in Central Turkey.

In total, 19 day and night sorties were flown during the two weeks. The Red force provided a significant challenge. The 'Reds' started out easy during the first few flights, but their tactics were changing as the days went by. They operated differently each day, and the Blue Forces had to act accordingly.

Blue Flag Air Forces consisted of the following countries besides Israel: The United States (USAFE), Italy, Greece, Germany. Compared to the 2017 edition the number of countries is more limited with the USAFE and Greece being returning participants from the start in 2013. This year both the Italians and Israeli Air Force have been showcasing their new F-35A and F-35I 'Adir', the Israeli customized variant of the F-35A Lightning II.

It is a game changer for the exercise introducing a 5th generation fighter aircraft working together with F-16s, F-15s and Eurofighters.

The F-35I 'Adir' was the main star of Blue Flag 2019 and this represented also the jet's first exposure to foreign air forces in an international exercise. The 'Adir' worked closely with the Italian F-35s to further develop the aircraft capabilities. Though not all information could be shared between the Italians and Israeli aircrew still valuable lessons have been learned operating this new platform.

The first two 'Adirs' were delivered to the Israeli Air Force in December 2016 with a historical landing at Nevatim Air Base, the home of the fleet of the F-35I fleet. On Sunday 24 April 2017 another three F-35s were delivered. The same year the 'Adir' achieved operational status and were



At sunset the German EF2000s are the last ones to touch down on the Ovda runway. Six of TLG71s Eurofighters were deployed already late October to Ovda

involved in operational raids in the region. Deliveries to date have seen 19 aircraft being delivered to 140 squadron 'The Golden Eagle Squadron'. The latest delivery of two aircraft took place mid-July 2019. Israel has agreed to purchase at least 50 F-35s jets from Lockheed Martin. They will be delivered in batches until 2024.

The first nineteen stealth jets received by Israel will actually be standard F-35A's while the following thirty-one will be F-35Is modified to integrate Israeli-built hardware. It is expected the initial batch will be retrofitted to F-35I standard. The F-35Is will have an Israeli-built C4 program that runs "on top" of Lockheed's operating system. The new system will also allow the IDF to install Israeli-built datalinks and defensive avionics systems such as radar-jamming pods. Israel is developing two different sets of external fuel tanks to extend the F-35's range. The first will be non-stealthy 425-gallon underwing tanks developed by a subsidiary of Elbit—these could be dropped when approaching enemy airspace, or used for missions in which stealth isn't necessary. In the future Israel Aerospace Industries (IAI) wants to co-develop with Lockheed conformal fuel tanks which will not compromise stealth and aerodynamics. Further as part of its "I" modification the 'Adir' will have the ability to use Israeli armaments, such as the Python short-range air-to-air missiles or guided precision bombs from the Spice family (Smart, Precise Impact and Cost-Effective). Spice is an Israeli-developed, EO/GPS-guided guidance kit for converting air-droppable unguided bombs into precision guided bombs.

Blue Flag was led this year by the 133rd Squadron "Knights of the Twin Tail" (operating the F-15C/D "Baz"), which planned the scenarios

in cooperation with 115th Squadron. With the "Adir" participation in mind, scenarios had to be adjusted in order for the fourth and fifth generation aircraft to integrate and train together, each with their own missions and targets. The scenario of the exercise was based on two fictional countries Red (Nowhere Land) and Blue (Falcon State), with the Blue forces focusing on Defensive Counter Air missions during the first week to protect allied territory and attack missions into Red territory during the second week.

The Falcon Land versus Nowhere Land war is the centerpiece of 'Blue Flag' in which fictional Falcon Land is made up of Germany, Italy, Greece and the United States and Israeli Air Force squadrons. Their opponent, Nowhere Land, is led by the IAF's 115 squadron, which is specifically used in exercises to mimic enemy aircraft.

Tal Herman, Head of Blue Flag Management Team explains the concept of 'Blue Flag'; "the exercise is broken up into stages starting with BF0, Blue Flag week 0. During this stage, the participating air forces acclimatize themselves to the environment and to each other. The following stage (BF1) takes place during the second week, the participants rehearsed in what we call Theatre Entry and Defense Counter Air (DCA)". Mr. Herman continues "During some of the sorties, the participants flew against the „Flying Dragon" Squadron which simulated enemy forces, SAM batteries and MANPADS (Man-portable air-defense systems) amongst other threats to be found on the battlefield".

During BF2 the focus is on Small Force Employment (SFE) and was followed by a Large Force Employment (LFE) mission on 14 November. It is the most complex scenario of Blue Flag. Participating aircrew executed one

sortie per day during the period due to the long preparation and debrief of each flight". Concludes Mr. Herman.

While most large-scale military exercises are conducted with a real or fictional enemy in mind, an international exercise like 'Blue Flag' doesn't have these scenarios. In Blue Flag these are of a more generic nature with Air-to-Air battles, strike missions, defensive counter air exercises, suppression of enemy air defense operations (SEAD), electronic warfare.

During the 'Blue Flag' Media Day Israeli Air Force officials stated the objectives: to deliver high quality combat aerial training for both 4th and 5th generation fighters, mutual training

and learning on combat missions and to strengthen diplomatic relations between the countries, expose the participating militaries to new tactics and techniques and improve military cooperation by forcing the air forces to work together.

The logistics preparation of the participation of the 'Adir' also provided an interesting fact: The F-35I did not fit inside the Hardened Aircraft Shelters of Ovda and some modifications had to be made. Some of the HAS concrete had to be removed by saws saw in order to properly fit the 'Adir' in. This means that Ovda is now capable of housing the 'Adir'. Not all Israeli airbases are capable of hosting the new aircraft.



Overview of participants

Type	#	Unit	Air Force
F-15C/D	9	133 squadron	Israel
F-16I	9	201 squadron	Israel
F-35I	6	140 squadron	Israel
F-16C/D	7	115 and 117 squadron	Israel
G550	1	122 squadron	Israel
Eurofighter	6	TLG71	Germany
F-16C/D	4	335 squadron	Greece
F-35A	6	13 squadron	Italy
Eurofighter	6	9th, 10th, 12th and 18th Squadron	Italy
G550	1	14 squadron	Italy
F-16C/D	12	480 th Fighter Squadron	United States Air Force Europe

Further a number of helicopters, drones, Gulfstream 5 and one Boeing 707 participated from the Israeli Air Force.

The next edition is expected to take place during November 2021. According to reports Japan, United Kingdom, Croatia, the Netherlands, Spain and France participated as observers and might join during Blue Flag 2021.





Navigabilitatea, managementul schimbării și... siguranța aeronautică

NAVIGABILITATEA

La momentul actual, în FAR, se află în derulare un proces de implementare a cerințelor militare europene de navigabilitate (EMARs).

Procedurile Aeronautice Militare (PAM), emise de Autoritatea Aeronautică Militară Națională, adaptează cadrul de reglementare național în domeniul navigabilității la cerințele NATO privind navigabilitatea și cerințele EDA.

NAVIGABILITATEA – reprezintă caracteristica complexă a unei aeronave pregătite pentru zbor, constând în conformarea acesteia la reglementările de admisibilitate la zbor.

Scopul implementării este NAVIGABILITATEA aeronavelor de stat – adică atingerea unui anumit nivel de siguranță aeronautică, prin exploatarea aeronavelor – într-un „**mediu controlat**”, având la bază principii fundamentale conform cărora activitățile aeronautice sunt realizate conform **standardelor acceptate**, de către **persoane certificate** care își desfășoară activitatea în cadrul unor **organizații autorizate**, pe baza unor **proceduri aprobate**.

Forumul MAWA (EDA) a dezvoltat și aprobat cinci EMAR-uri diferite, fiecare acoperind un **aspect unic al navigabilității militare**:

- certificarea inițială a aeronavelor (EMAR 21 – proiectarea și fabricarea aeronavelor);
- mentenanța aeronavelor (EMAR 145 – autorizarea organizațiilor de mentenanță);
- organizații de formare/instruire în mentenanță (EMAR 147 – autorizarea organizațiilor de instruire în mentenanță);
- atestarea calificărilor personalului tehnic (EMAR 66);
- managementul navigabilității continue (EMAR M).

Până în acest moment, în cadrul FAR au fost implementate EMAR 21 și EMAR 145.

Printre avantajele implementării EMARs în FAR, se numără:

- Furnizarea unui cadru legal comun de certificare, coerent și riguros, armonizat la nivel european, prin respectarea acestui set de cerințe de navigabilitate care acoperă și cerințele NATO privind Politica de Navigabilitate;
- Reducerea costurilor prin evitarea duplicării eforturilor;

Locotenent-comandor ing. Marius MILEA

Cosmin PURTAN

▪ Crearea unui beneficiu considerabil pentru industria europeană;

▪ Favorizarea beneficiilor pentru inițiativele de tip „Pooling and Sharing” din aviație;

▪ Monitorizarea navigabilității aeronavei pe toată durata de viață, de la producție la scoaterea din serviciu, menținând legătura dintre industrie (producător, reparator, furnizor de piese de schimb etc.) și operator, oferind instrumentele necesare de certificare și atribuind responsabilități;

▪ Alinierea la sistemele de navigabilitate utilizate de alte autorități aeronautice militare și civile, astfel că, pot fi reduse costurile de achiziție a produselor aeronautice prin recunoașterea certificărilor anterioare.

MANAGEMENTUL SCHIMBĂRII

Rezistența la schimbare este enormă (*Managementul Schimbării - Fred Nickols*) și reprezintă o reacție perfect normală a unei persoane, organizații sau sistem, fiind un mecanism interior de apărare, având rolul de a semnaliza schimbarea (*asimilată unui pericol*), iar mai apoi de a construi un sistem de protecție.

Pentru a reduce această rezistență la schimbare, **comunicarea cu privire la nevoia de schimbare, prezentarea impactului, dar și a beneficiilor** precum și **sprijinirea și încurajarea celor implicați** - reduce reticența și opoziția față de schimbare, acestea fiind unele dintre cele mai răspândite practici.

Reticența sistemului în fața acestei provocări a fost pe măsură. În acest sens, printre altele, AAMN împreună cu secția Siguranță Aeronautică/Statul Major al Forțelor Aeriene, au inițiat un program de desfășurare a unor „*Convocări de specialitate în domeniul Factorului Uman în mentenanță 2019-2020*” în vederea creșterii gradului de conștientizare, a problemelor legate de **Factor Uman și Performanțe Umane**, a implicațiilor asupra siguranței aeronautice, în contextul implementării cerințelor de navigabilitate în FAR, cu consecințe directe asupra activității de mentenanță.

SIGURANȚĂ AERONAUTICĂ

Obiectivul primordial în FAR, din punct de vedere al siguranței aeronautice, este prevenirea manifestării situațiilor deosebite pe timpul desfășurării activităților aeronautice, prin reducerea riscului specific până la

cel mai redus nivel posibil, astfel încât să nu se manifeste consecințe asupra persoanelor, bunurilor materiale sau mediului.

Prin implementarea EMARs în FAR, se asigură un cadru coerent și structurat de monitorizare a navigabilității produselor aeronautice pe întreaga durată a ciclului de viață, cu efecte pozitive asupra siguranței în exploatare.

Un pilon important al programului navigabilității îl reprezintă sistemul calității. Acesta este unul dintre mijloacele utilizate pentru controlul diverselor funcțiuni și activități care au legătură cu navigabilitatea, astfel că, prin acesta, sunt adoptate standarde de calitate pentru mentenanță. În cadrul bazelor aeriene din Forțele Aeriene Române, încă din anul 2017, au fost create aceste structuri specializate privind asigurarea calității, dar problemele pe linie de personal fac ca unele structuri să nu fie încadrate complet.

Asigurarea calității constituie un element important și pentru sistemul de management al siguranței aeronautice, în consecință dezvoltarea cadrului de reglementare în domeniul navigabilității, cu beneficiile prezentate anterior, oferă beneficii multiple în domeniul siguranței aeronautice (*FOD, tools accountability, the Dirty Dozen etc.*).

ÎN ÎNCHEIERE....

Navigabilitatea produselor implică toate aspectele aeronauticii, incluzând proiectarea, fabricația, mentenanța, sprijinul material și exploatarea produselor aeronautice.

Asigurarea unui cadru comun de reglementare în domeniul navigabilității, aliniat la cerințele NATO și UE, având la bază principiile reducerii efortului, colaborării și principiile interoperabilității, contribuie la atingerea unui anumit nivel de siguranță aeronautică, prin exploatarea aeronavelor într-un **mediu controlat**.

Acronime folosite:

FAR – Forțele Aeriene Române

NATO – North Atlantic Treaty Organisation

EDA – European Defence Agency

MAWA – European Military Airworthiness

Authorities Forum

EMARs – European Military Airworthiness Requirements

FOD – Foreign Object Damage

POLIGONUL COMPLEX DE TRAGERI, pe traiectoria dezvoltării

Pentru Centrul Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană „General de brigadă Ion Bungescu”, anul 2019 a fost un an important, cu 8 serii de trageri la care au participat structuri din toate categoriile de forțe ale Armatei României, cu exerciții în care au fost implicați militari români și străini. **O premieră demnă de menționat este executarea lansării de rachete PATRIOT, de către structuri din armata Statelor Unite ale Americii.**

Astfel, s-a demonstrat că, din punct de vedere al infrastructurii al pregătirii efectivelor, poligonul îndeplinește toate condițiile de siguranță pentru executarea activităților de asemenea complexitate. **În același timp, Centrul Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană de la Capu Midia este singura structură pe plan național abilitată să evalueze trageri reale antiaeriene, pe plan european existând o singură**

alternativă cu posibilități superioare - NAMFI (NATO Missile Firing Instalation) din Grecia, facilitate finanțată de patru state membre ale Alianței Nord Atlantice.

De asemenea, au fost îmbunătățiri în ceea ce privește condițiile de cazare pentru militarii români și străini care au venit la evaluări și exerciții în poligon.

Se continuă și activitățile pe linia infrastructurii, pentru a finaliza cele două mari investiții începute anul trecut: construcția unei hale de mentenanță și reabilitarea Centrului de Apreciere a Tragerilor, concomitent cu modernizarea aparaturii EOTS și demararea construcției a trei stații de epurare.

Anul 2020 este un an încărcat, un an intens, cu implicarea întregului personal, fiind planificate 9 serii de trageri, exerciții naționale și internaționale (ca exemple: SPRING STORM, AZUR, ISTRIA).

Locotenent Anca MEDREA



ANIVERSAREA A 160 DE ANI DE LA ÎNFIINȚAREA CENTRULUI TEHNIC-EDITORIAL AL ARMATEI

La data de 6 februarie 2020, Centrul Tehnic-Editorial al Armatei aniversează 160 de ani de la înființare, prin preluarea tradițiilor primei structuri care a publicat un ziar oficial militar, sub numele de Monitorul Oastei, începând cu 6 februarie 1860.

De la primul document tipărit, până astăzi, personalul Centrului Tehnic-Editorial al Armatei a contribuit semnificativ la materializarea politicii editoriale a Armatei României. Editura Centrului Tehnic-Editorial al Armatei a luat ființă la data de 1 iunie 2005 însă, în consonanță cu fireasca nevoie a militarilor români, în decursul celor 160 de ani de istorie, au fost editate și tipărite nenumărate regulamente, tipizate, reviste și cărți.

De asemenea, prin Atelierul ștampile și sigilii din subordinea sa, Centrul Tehnic-Editorial al Armatei asigură necesarul de ștampile și sigilii al tuturor categoriilor de forțe armate, iar prin Atelierul legitimații tip card

confectionează legitimațiile militare și cărțile de identitate speciale pentru forțele armate străine.

Tot din cadrul Centrului Tehnic-Editorial al Armatei face parte și Biblioteca militară specializată a Statului Major al Apărării, care este una dintre instituțiile cu cele mai vechi tradiții din Armata României cu un rol cultural strategic, contribuind la pregătirea generală a efectivelor armatei, la creșterea nivelului de înțelegere a problematicei asociate domeniului apărării, la întreținerea spiritului civic și atașamentului față de valorile naționale.

La mulți ani Centrului Tehnic-Editorial al Armatei și felicitări pentru întreaga muncă depusă! Vă urăm să editați și să tipăriți cât mai multe lucrări de calitate, care să mențină vie dragostea de carte, să ne îmbogățească spiritul și să ne întărească încrederea în valorile culturale, în tradițiile poporului și ale oștirii sale!



BAZA 86 AERIANĂ ÎMPLINEȘTE 68 DE ANI



Unitatea militară de la Borcea s-a aflat dintotdeauna în elita aviației militare române. În acest sens, stau mărturie generațiile de piloți de vânătoare formate pe aerodromul de lângă brațul Borcea și rezultatele foarte bune obținute pe parcursul a aproape șapte decenii. Cu ocazia aniversării a 68 de ani de la înființare, comandantul actual, generalul de flotilă aeriană Cătălin BĂHNEANU ne-a împărtășit prioritățile de viitor pentru această unitate emblematică a Forțelor Aeriene Române.

În perioada 2016-2017, pe aerodromul de la Borcea au aterizat primele 12 aeronave F-16 Fighting Falcon din dotarea Armatei României

Mirela VÎȚĂ

Adrian SULTĂNOIU

INTERVIU CU COMANDANTUL BAZEI 86 AERIANĂ BORCEA

General de flotilă aeriană Cătălin BĂHNEANU



Prezentul unității și perspectivele de dezvoltare sunt strâns legate de avionul multirol F-16 Fighting Falcon.

– Ce a însemnat pentru Baza 86 Aeriană intrarea în dotare a primei escadrile F-16? Care a fost efortul, din punct de vedere al infrastructurii, logisticii, pregătirii personalului?

– Prima escadrilă dotată cu aeronave F-16 reprezintă un moment de cotitură pentru Baza 86 Aeriană și în special pentru aviația de vânătoare română, acesta fiind primul avion multirol

din cadrul Forțelor Aeriene Române. Bineînțeles, standardele impuse de această platformă au avut ca efect modernizarea Bazei 86 Aeriană Borcea în ceea ce privește infrastructura, sprijinul logistic, structura de personal și specializarea acestora, dar și schimbarea la nivelul mentalității de operare a unui nou tip de avion. Toate aceste procese sunt în plină desfășurare, personalul bazei depunând zilnic eforturi pentru optimizarea acestora. Din punct de vedere al infrastructurii, vă pot enumera: modernizarea pistei de decolare-aterizare, a sistemelor de radionavigație, a sistemului de balizaj, hangare pentru aeronave, turn de control, infrastructură platformă carburanți-lubrifianti, hangare necesare mentenanței aeronavelor, depozite de muniție, depozite de piese, simulator de zbor F-16; multe din acestea sunt finalizate sau în curs de finalizare. Toate acestea sunt în strânsă legătură cu personalul specializat de care dispune baza. Înainte de achiziția primelor 12 aeronave F-16, s-a demarat un proces complex de instruire a personalului ce urma să opereze aeronave F-16, primul pas realizându-se prin accesarea cursurilor de limbă engleză, apoi a celor de

specialitate. Acestea din urmă s-au desfășurat în mare parte în Baza Aeriană 5 Monte Real – Portugalia dar și în baze aeriene din Statele Unite ale Americii, fiind accesate atât de personal navigant, cât și de personal tehnico-ingineresc.

– Care vor fi direcțiile principale de efort în contextul în care s-a anunțat achiziția altor 5 aeronave multirol?

– Achiziția celor 5 aeronave multirol F-16 reprezintă atingerea unuiu dintre obiectivele Bazei 86 Aeriană, acela de întregire a primei escadrile F-16, aceasta urmând a avea în dotare 17 aeronave F-16, începând cu jumătatea anului 2021. În această nouă situație, Baza 86 Aeriană își va putea executa misiunile în condiții mult mai bune, acestea făcând posibil procesul de operaționalizare a Escadrilei 53 Vânătoare și de executare a Serviciului de Luptă Permanent Poliție Aeriană sub comandă NATO. Ulterior achiziției celor 5 aeronave F-16, toate cele 17 aeronave F-16 din cadrul Escadrilei 53 Vânătoare vor fi modernizate, proces ce se va desfășura în cooperare cu partenerul portughez și american.

– Care sunt prioritățile dumneavoastră pentru anul în curs?

– Finalizarea obiectivelor de infrastructură, optimizarea sprijinului logistic necesar structurii ce operează F-16 și o încadrare cât mai bună cu personal în cadrul bazei ar putea fi considerate prioritare pe termen mediu și scurt. Rezolvarea prioritară a acestor aspecte duce la atingerea și menținerea standardelor de operare a aeronavei F-16 în Baza 86 Aeriană Borcea. Pe termen lung însă, gândim continuarea procesului de dotare a Forțelor Aeriene Române cu aeronave multirol, fiind conștienți că aspectele legate de infrastructură, resurse umane și chiar sprijin logistic trebuie avute în vedere cu mult timp înainte de sosirea în țară a primului avion.

În prezent Baza 86 Aeriană poate îndeplini, sub comandă NATO, întreaga gamă de misiuni aer-sol (interdicție aeriană, sprijin aerian apropiat, neutralizarea apărării antiaeriene inamice) și aer-aer (interceptare, luptă aeriană, serviciu în aer și escortare). De asemenea, poate îndeplini în bune condiții misiuni de cercetare-recunoaștere și are capacitatea de a executa bombardamente cu arme inteligente și muniții de mare precizie – ghidate prin laser și sisteme în infraroșu.

ANIVERSARE

PRINCIPALELE EXERCITII ȘI MISIUNI DIN PERIOADA 2011–2019:

- Exercițiul NATO de război electronic NEWFIP – 2011;
- Exercițiul NATO de război electronic IRON GUARD 6 – 2011;
- Exercițiul bilateral româno-bulgar BLUE BRIDGE 2011;
- Exercițiul de comandament în teren BICAZ 2011;
- Exercițiul BLACK SEA ROTATIONAL FORCE 2011;
- Exercițiul cu ținte aeriene marcate în condiții de atac electronic „STEEL” 2012;
- Exercițiul „BLUE BRIDGE” 2012;
- Exercițiul „THRACIAN STAR” 2013;
- Exercițiul „BLUE DANUBE” 2013;
- Exercițiul „MARITIME SITUATIONAL AWARENESS” 2014;
- Exercițiul cu trupe în teren „VLĂSIA 2015 FAZA I” 2015;
- Exercițiul tactic de evaluare cu trageri de luptă LFX „ISTRIA I” 2015;
- Exercițiul cu ținte aeriene marcate în condiții de atac electronic „STEEL” 2015;
- „Bucharest International Air Show 2015” (BIAS 2015);

- Exercițiul multinațional organizat de BGRF și USAF „THRACIAN STAR 2016”;
- Exercițiul de menținere a nivelului de operaționalizare pentru forțele care execută Serviciul de Luptă Poliție Aeriană „BLUE BRIDGE” 2016;
- Exercițiul româno-american „PATRIOT SHOCK V” 2016;
- Exercițiul bilateral întrunit „SPRING STORM 2017”;
- Exercițiul multinațional „SABER GUARDIAN 17” 2017;
- Antrenament NATO de război electronic „RAMSTEIN GUARD 2017”;
- Exercițiul cu ținte aeriene marcate în condiții de atac electronic „STEEL” 2018;
- Exercițiul MCM (LIVEX) „POSEIDON 19” 2019;
- Exercițiul de comandament în teren „CFX EUROPEAN SPARTAN 19” (SUMMIT UE – PRES RO 19) 2019;
- Exercițiul tactic cu trageri de luptă (LFX) „FA-ISTRIA 19.11” conectat cu exercițiul „SABER GUARDIAN 19” 2019.

De menționat sunt și participările cu un detașament format din piloți și personal tehnico-ingineresc, cu aeronave MiG-21 LanceR în expoziție stația și dinamică, la două mari evenimente dedicate iubitorilor de aviație: show-ul aerian *Royal Internațional Air Tatoo* (Marea Britanie, iunie 2019) și *NATO Days in Ostrava* (Cehia, septembrie 2019), când avioanele de vânătoare din cadrul Bazei 86 Aeriene au atras privirile a zeci de mii de vizitatori.

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.

Doru Davidovici

SEMPER VIGILANTES: ÎNTRE TRADIȚIE ȘI MODERNITATE

BAZA 86 AERIANĂ „LOCOTENENT AVIATOR GHEORGHE MOCIORNIȚĂ”

Povestea începe la data de 10.03.1952, când prin ordinul Marelui Stat Major se înființa Regimentul 206 Aviație de Vânătoare Tactică. Inițial, regimentul a avut în dotare avioane IAK-11 și IAK-18. Începând cu luna mai 1952, au început să intre în dotare avioanele MiG-15, în scurt timp regimentul devenind operațional.

Un an mai târziu, regimentul este dislocat pe aerodromul Ianca, unde își desfășoară activitatea până la 01.05.1955. Începând cu această dată iese din compunerea Diviziei 66 Aviație Tactică, trece în subordinea Diviziei 23 Aviație Tactică și se redislocă pe aerodromul Otopeni.

La 09.08.1958, Regimentul 206 Aviație Vânătoare Tactică, împreună cu Baza 499 Tehnică Aerodrom se dislocă pe aerodromul Borcea, unde funcționează și în prezent și primește în dotare o escadrilă de avioane MiG-19. Din anul 1959 regimentul trece în subordinea Diviziei 15 Aviație Vânătoare Tactică și primește un nou indicativ – Regimentul 86 Aviație Vânătoare. Tot în perioada 1958-1959, pe aerodromul Borcea începe să-și desfășoare activitatea Escadrila 282

Recunoaștere și Bombardament, având în dotare bimotoare de tipul IL-28/Hong 5. Redenumită cu indicativul 38, această escadrilă își va desfășura activitatea până în anul desființării, 2000, pe aerodromul Borcea.

În anul 1967, în viața Regimentului 86 Aviație Vânătoare are loc o schimbare importantă, intrând în exploatare un avion de vânătoare de ultimă generație, cu performanțe deosebite: MiG-21F-13. Astfel, Regimentul 86 Aviație Vânătoare este dotat integral cu avioane supersonice: două escadrile cu MiG-21F-13 și o escadrilă cu MiG-19. În 1974, acestea din urmă vor ieși din exploatare și vor fi înlocuite de noile avioane MiG-21 RFMM.

Evoluția aerodromului Borcea în anii '70 este caracterizată de o stabilitate relativă, urmărindu-se în special ridicarea nivelului de pregătire a personalului în exploatarea tehnicii, diversificarea pregătirii cu accent deosebit pe latura practică. În perioada anilor 1980-1990, Borcea, ca de altfel întreaga aviație militară a fost afectată de lipsa resurselor. Orele de zbor erau din ce în ce mai puține, iar comandanții făceau eforturi disperate pentru a menține

capacitatea operațională cerută. După anul 1990, activitatea s-a desfășurat pe coordonate similare perioadei dinaintea evenimentelor din 1989 până în anul 1995, când a început un amplu și complex proces de restructurare a Forțelor Aeriene Române. În acest context, începând cu anul 1997, o escadrilă a început un antrenament intensiv pentru a fi în măsură să desfășoare misiuni în comun cu forțe NATO. În acest scop, s-a început un program special de antrenament care avea să conducă la obținerea unui înalt nivel de interoperabilitate, iar escadrila de aviație vânătoare-bombardament a fost complet înzestrată cu avioane MiG-21 LanceR.

Odată cu operaționalizarea escadrilelor, au loc transformări profunde și în concepția de organizare și funcționare a unităților de aviație.

MODERNIZAREA CONTINUĂ...

După mai multe formule de organizare, în anul 2000 este creată Baza 86 Aeriană, care integrează, pentru prima dată, elementele acționale, subunitățile de sprijin și asigurare,



Hangarul destinat mentenanței avioanelor

sistemele de comandă și control. „Borcea”, cum îi spun aviatorii, devine astfel prima unitate de aviație din România organizată după model NATO. Experiența obținută în cadrul exercițiilor internaționale face din Baza 86 Aeriană elementul de referință pentru perioada următoare. Astfel, an de an, această unitate reprezintă Forțele Aeriene Române în cadrul unor exerciții internaționale, a căror complexitate și angajament sunt tot mai mari.

În anul 2000, Baza 86 Aeriană participă la cel mai mare exercițiu de forțe aeriene din lume, NATO AIR MEETING-NAM, în Turcia, unde obține rezultate remarcabile. An de an, se derulează tot mai multe programe de pregătire în comun cu forțe aeriene ale statelor membre NATO. Cooperarea cu Forțele Aeriene Franceze și Forțele Aeriene Regale Britanice, prin exercițiile VOLFAC, Chasseur Accompli, Lone Kite, Lone Cheethah, Lone Foil, aduce un remarcabil plus de experiență operațională. Începând cu 2006 și Forțele Aeriene ale SUA staționate în Europa – USAFE – încep un program de antrenament comun cu piloții români.

Ca recunoaștere a importanței unității, în 2006 Baza 86 Aeriană este nominalizată pentru a fi una din cele două unități reprezentative ale

Armatei, în cadrul evaluării periodice efectuate de delegațiile celor 52 de state semnatare ale Documentului de la Viena 1999, referitor la măsurile de creștere a încrederii și securității în Europa, sub egida OSCE.

În conformitate cu Dispoziția Statului Major General nr. G(S) 668-677 din 21.05.2010, începând cu data de 01.07.2010, iese din vigoare statul de organizare al Bazei 86 Aeriene și se constituie Flotila 86 Aeriană subordonată Statului Major al Forțelor Aeriene, precum și Secția 922 Mentenanță Echipamente Militare și Secția 913 Logistică subordonate Centrului 911 Mentenanță, respectiv Comandamentului Bazei 91 Logistice. Începând cu 27.07.2011, ca urmare a solicitării înaintate și în baza aprobării CP3 -3477, se atribuie Flotei 86 Aeriană, continuatoare a tradițiilor Regimentului 206 Aviație Vânătoare Tactică Reactivă, denumirea onorifică „Locotenent aviator Gheorghe Mociorniță”.

În afară de misiunile principale specifice, Flotila 86 Aeriană a desfășurat și acțiuni de intervenție la dezastre, în special, pentru salvarea și ajutorarea populației după inundațiile din anii 2006 și 2010, precum și după căderile masive de zăpadă din 2005, 2012, 2013 și 2014, misiuni îndeplinite la cote înalte de profesionalism.

La data de 28.03.2012, cu prilejul aniversării a 60 de ani de existență a Flotei 86 Aeriană, Drapelului de luptă i s-a conferit Ordinul „Virtutea Aeronautică” în grad de „Cavaler”. Procesul de restructurare continuă, astfel încât în conformitate cu Dispoziția Statului Major General nr. G(S) 818-824 din 30.09.2013, începând cu data de 01.12.2013, intră în vigoare un nou stat de organizare, iar Flotila 86 Aeriană se

redenumeste Baza 86 Aeriană având în organizare comandamentul și cele trei grupuri: luptă, logistic și protecția forței.

În anul 2014 a plecat în Portugalia, la pregătire în vederea exploatarei noului avion F-16, primul detașament format din 19 specialiști (piloți și tehnici de aviație).

În luna septembrie 2016, pe aerodromul de la Borcea aterizează primele 6 aeronave F-16, urmând ca pe parcursul anului 2017 să mai sosească încă 6 aeronave. Este un moment istoric pentru aviația militară, deschide noi orizonturi prin dezvoltarea a trei piloni esențiali: cooperarea, credibilitatea și interoperabilitatea. Pe data de 8 octombrie 2016, la Baza 86 Aeriană, s-a desfășurat „Ceremonia de intrare în serviciul Forțelor Aeriene a avioanelor F-16 Fighting Falcon”, astfel Escadrila F-16 Aviație Luptă devine Escadrila 53 Vânătoare. Un punct foarte important în cadrul programului F-16 îl reprezintă infrastructura derulată pe parcursul a mai bine de trei ani, prin intermediul a două programe: NSIP (NATO Security Investment Program) și Programul de infrastructură al avionului multirol.

Guvernul României a avizat, în noiembrie 2019, proiectul de Lege pentru continuarea dezvoltării capabilității operaționale aeriene cuprinse în Etapa de tranziție inițială a Concepției de realizare graduală a capabilității de apărare aeriană în cadrul programului „Avion multirol al Forțelor Aeriene”, astfel încât anul acesta sunt așteptate să ajungă la Baza 86 Aeriană încă patru aeronave F-16 Fighting Falcon.

Pregătirea misiunii



În start



Binomul tehnic-pilot



Anii '50: la începutul zilei de zbor

PAUZELE SCURTE ÎN ACTIVITATEA DE MUNCĂ



Psiholog drd. Maria Ioana TELECAN

Este binecunoscut faptul că domeniul aeronautic este unul dintre cele mai solicitante medii de muncă, deoarece presupune prestarea unor activități care necesită energie, efort și concentrare pentru a putea fi îndeplinite în siguranță. Atât condițiile existente la locul de muncă, cât și sarcinile specifice mediului aeronautic pot epuiza resursele personale ale individului, resurse care trebuie să fie refăcute după ce sarcina a fost îndeplinită.

Totuși, modalitățile de recuperare nu sunt suficiente în sine pentru a preveni impactul negativ pe care activitatea de muncă îl poate avea asupra stării de bine a angajatului, aceste modalități având un efect optim dacă sunt combinate cu anumite aspecte ale mediului de lucru.

Spre exemplu, un mediu de muncă bogat în provocări și tensiune, cum este activitatea de pilotaj, presiunea timpului pentru efectuarea sarcinilor sau a volumului mare de muncă constituie un factor de stres, dar pot în același timp să îi producă individului emoții pozitive și să contribuie la refacerea resurselor personale psihologice de autoeficacitate, motivație și satisfacție profesională, care împreună cu modalitățile de recuperare contribuie la menținerea stării de bine.

Dar cum ne putem reface resursele personale la locul de muncă?

Știm cu toții că lucrăm mai bine atunci când facem mai multe pauze, însă cu toții am avut acele zile în care ne-am dat seama că activitatea de muncă desfășurată a fost una preponderant sedentară. Oricât de „ocupăți” credem că suntem, nu suntem niciodată prea ocupați pentru o pauză scurtă. A ne alocă chiar și câteva minute pentru a ne permite „reîncărcarea bateriilor” poate face minuni pentru productivitate, concentrare și sănătate. În ziua de azi, pauzele sunt văzute ca un lux în cultura noastră, munca invadând pauzele de masă.

Majoritatea angajaților își petrec cea mai mare parte a zilei la locul de muncă, în fața calculatorului timp de 6 – 8 ore, sau chiar mai mult, iar 62% dintre angajați mănâncă de obicei la birou (The New York Magazine, 2016). Uneori, activitatea de muncă nu ne permite timpul de a ne lua o pauză mai lungă, dar câteva mici pauze la birou pot avea un efect puternic asupra corpului și asupra psihicului. **Pauzele scurte (micro break) reprezintă orice activitate de scurtă durată care duce la întreruperea sarcinilor de muncă pe moment** (Sooyeol K., Headrick L., Park Y., 2018). Aceste

mici pauze pot dura de la câteva secunde până la câteva minute și implică orice activitate care ne face nouă plăcere – să citim câteva pagini dintr-o carte, să facem o plimbare, ne ridicăm de la birou și ne facem o ceașcă de cafea, ne întindem puțin pe canapeaua de la birou, telefonăm unui prieten drag etc., toate acestea făcând parte din activitățile pe care le putem face la birou, productivitatea îmbunătățindu-se.

Ca să ilustrăm impactul pauzelor scurte, vă prezentăm următoarea situație: angajații își încep adesea programul, în general la ora 8 dimineața iar în jurul orei 10, ei pot să facă o pauză programată de 15 minute, după care se pot întoarce la muncă. La prânz, își pot lua o altă pauză (programată și ea), și apoi revin la locul de muncă la 13:00 p.m., cu o altă pauză de 15 minute programată la un moment dat după-amiază.

Deși pauzele acestea sunt de scurtă durată, ele pot avea un impact semnificativ asupra angajaților ajutând la îmbunătățirea capacității de concentrare, reducerea stresului, anxietății, inclusiv la schimbarea percepției despre locul de muncă și pot ajuta la evitarea costurilor stresului ocupațional – performanță slabă în muncă, accidente de muncă (comportamentale), anxietate, stres, luare de decizii/prelucrare de informații deficitară (psihologice), migrene, boli cardiovasculare, dureri de spate și artrite, boli hormonale (fizice/fiziologice/medicale).

O echipă de cercetători de la National Institute for Occupational Safety and Health din Ohio și Universitatea Purdue din Indiana au arătat că angajații care au făcut pauze puțin mai lungi au prezentat un ritm cardiac mai mic reflectând faptul că pauzele i-au ajutat să se relaxeze și le-au conferit acestora o stare de bine; sarcinile îndeplinite de aceștia nefiind nevoie să suporte multe corecții din partea șefilor sau coordonatorilor. Așadar, pauzele scurte pot reduce stresul, oboseala, anxietatea și pot crește capacitatea de concentrare și de a face munca mai plăcută angajaților.

Există câteva strategii pe care le putem utiliza pentru a le integra cu succes în activitatea de muncă:

1. Programarea/planificarea pauzelor – cel mai simplu mod de a lua mai multe pauze scurte adaptative este de a le nota pur și simplu în agenda/calendar. Majoritatea indivizilor se ghidează după propriile agende, iar adăugarea unor pauze scurte ne asigură organizarea lor (time management);

2. Folosirea pauzelor scurte ca recompensă pentru atingerea obiectivelor mici

– suntem mai motivați atunci când vedem progres regulat în sarcinile noastre; pauzele scurte ar trebui să apară frecvent pe parcursul zilei, dar pot fi folosite și ca recompense pentru efectuarea sarcinilor;

3. Pauzele ar trebui să fie scurte și voluntare. O pauză scurtă nu trebuie să însemne părăsirea biroului timp de 15 minute; ele ar trebui să fie între aproximativ 30 de secunde și 1 minut. Există o varietate de moduri de a încorpora o pauză scurtă.

Cercetătorii de la Universitatea Stanford oferă următoarele sfaturi pentru a minimiza dezvoltarea problemelor de sănătate cu ajutorul pauzelor scurte sau modificând rutina:

- ° Evitați perioade îndelungate de sarcini continue (de exemplu, tehnoredactarea pe calculator);
- ° Ridicați-vă și faceți o plimbare pe coridor sau până în celălalt birou;
- ° Ridicați-vă când vorbiți la telefon;
- ° Mergeți să beți un pahar de apă sau o ceașcă de cafea;
- ° Modificați biroul astfel încât să necesite deplasarea;
- ° Folosiți metoda „ochii în jurul ceasului”

– priviți drept înainte; fără a mișca capul sau fără a strânge din ochi, concentrați-vă asupra poziției de ora 1 a unui ceas imaginar plasat în fața voastră. În continuare, concentrați-vă pe pozițiile 2 și 3, și așa mai departe, până când atinge poziția 12. Repetați același exercițiu în sens invers acelor de ceasornic. Închideți ambii ochi strâns pentru o secundă sau două și apoi deschideți-i larg (repețiți de mai multe ori). Refocalizați ochii pe un obiect la cel puțin 20 de metri distanță;

- ° Aplicați tehnici de relaxare/ respirație profundă;
- ° Mergeți la ședințele de lucru pe jos;
- ° Alternați sarcinile de la locul de muncă acolo unde este posibil.

Și acum... luați o pauză!



Adrian SULTĂNOIU



Pasiunea pentru sport l-a adus pe multe podiumuri



Lotul de atletism care a participat la Jocurile Mondiale Militare ale Consiliului Internațional al Sportului Militar, în China

PERFORMANȚA pas cu pas

să explorez Brașovul și împrejurimile sale în alergare. După câteva luni, fiind o fire competitivă, am decis să particip la primul meu concurs de alergare montană. Odată cu rezultatul cursei a apărut și dorința de a progresa în acest sport.

Familia m-a susținut foarte mult, a fost prezentă la mai multe concursuri și m-a înțeles mereu. De asemenea, Clubul Sportiv al Armatei Steaua, unde sunt legitimat, este principalul punct de sprijin în activitatea sportivă.

– La ce competiții ai participat în ultimii ani?

– În ultimii ani am participat la numeroase competiții de alergare montană care s-au desfășurat la noi în țară și la care am reușit să ocup un loc pe podium. Începând cu 2019 am participat și la competiții internaționale reprezentând Armata României la Jocurile Mondiale Militare din Wuhan, China, la proba de maraton, cât și în Argentina și Portugalia unde am făcut parte din lotul național de alergare montană de lungă distanță și ultramaraton.

– Anul trecut ai făcut parte din lotul Armatei României participant la Jocurile Mondiale Militare ale Consiliului Internațional al Sportului Militar, în China. Ce a reprezentat pentru tine această experiență?

– Pentru mine concursul de la Wuhan a reprezentat o adevărată provocare, fiind primul meu maraton alergat pe șosea. Nu aveam pregătirea specifică pentru această probă însă antrenamentele pentru concursurile montane m-au ajutat mult. **Am reușit să obțin cea mai bună clasare din lotul României, respectiv locul 31 la individual și locul 10 cu echipa, cu un timp final de 2 ore și 26 de minute.**

În ceea ce privește atmosfera din cadrul Jocurilor Militare sunt de spus doar cuvinte de laudă la adresa organizatorilor întrucât totul a fost organizat ireproșabil făcând șederea noastră în China cât mai plăcută.

– A urmat apoi Campionatul Mondial din Argentina.

– Da, Campionatul Mondial de alergare montană de lungă distanță s-a desfășurat în Argentina și a avut 40 de kilometri lungime, cu 2200 de metri diferență de nivel pozitivă. Am obținut locul 14 la individual și locul 5 cu echipa națională. A fost o experiență frumoasă însă și dificilă din cauza faptului că s-a desfășurat la sfârșitul sezonului competițional. În luna noiembrie ar fi trebuit să mă aflu în perioada de recuperare.

– Consideri că mediul militar susține sportivii?

– Cred că da, pentru că sportul și armata au o legătură foarte importantă. Armata susține atât sportivii de performanță prin instituții precum CSA Steaua, cât și sportivii semi-profesioniști prin competițiile organizate anual între categoriile de forțe în care sunt angrenați militarii.

– Ai propunerii de îmbunătățire a activității sportive în armată, de promovare a sportului?

– Pentru a fi practicat mai des și de mai multe persoane, sportul trebuie promovat ca o activitate recreațională prin sporturi individuale și de echipă. Totodată, ar fi benefică organizarea activităților colective, precum jocuri sportive (volei, fotbal, tenis etc.), antrenamente de grup (fitness, aerobic) etc., coordonate de responsabilii de activitatea sportivă din fiecare unitate.

– Care sunt satisfacțiile cele mai mari din cariera sportivă?

– Satisfacția cea mai mare o reprezintă aprecierea rezultatelor și a muncii depuse pentru obținerea acestora. De asemenea, avantaje ale carierei sportive sunt adoptarea unui stil de viață sănătos și disciplina în viața de zi cu zi, necesare în obținerea performanței.

– Care au fost cele mai dificile momente din timpul unei curse? Cum îți găsești motivația?

– Cele mai dificile momente le-am întâlnit în timpul unei curse care s-a desfășurat într-o perioadă aglomerată din anul 2019. Din cauza oboselii acumulate în urma antrenamentelor și a competițiilor numeroase dintr-o perioadă scurtă de timp, nu am mai avut energia necesară pentru a alerga la nivelul pe care mi-l doream.

Motivația o găsesc prin dorința de a progresa și de a obține rezultate mai bune față de sezonul precedent și prin sprijinul celor apropiați, respectiv al clubului.

– Ce planuri de viitor ai, din punct de vedere personal și profesional?

– În viitorul apropiat îmi doresc să continui să evoluez pe plan sportiv prin participarea la competiții internaționale de alergare montană și să ajung, la rândul meu, să pregătesc sportivi pentru a obține performanțe notabile. Pe termen lung, vreau să îmi continui activitatea de cadru militar și să ocup funcții cu responsabilități în domeniul sportiv pentru a asigura continuitatea sprijinului oferit sportivilor din Armata României.

– Mulțumim și mult succes!



Alex BĂLĂNESCU

ZIUA INTERNAȚIONALĂ A SPORTULUI MILITAR

Cu ocazia Zilei Internaționale a Sportului Militar, care se serbează anual la data de 18 februarie, militarii din cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene au marcat acest moment și au adus împreună oameni pentru care sportul este parte integrantă din viața lor.

Scopul acestei manifestări sportive este de a disemina motto-ul Consiliului Internațional al Sportului Militar – „Prietenie prin sport”. În aceeași zi, milioane de militari din cele 133 de țări membre ale consiliului participă la alergări pe distanțe scurte sau lungi, mers pe jos, indiferent de aptitudinile lor fizice și de abilitățile sportive.



Înainte de executarea alergării, s-au făcut câteva exerciții de încălzire

10 MARTIE... O ZI DE NOTA ZECE!

Căpitan Laura CREȚU

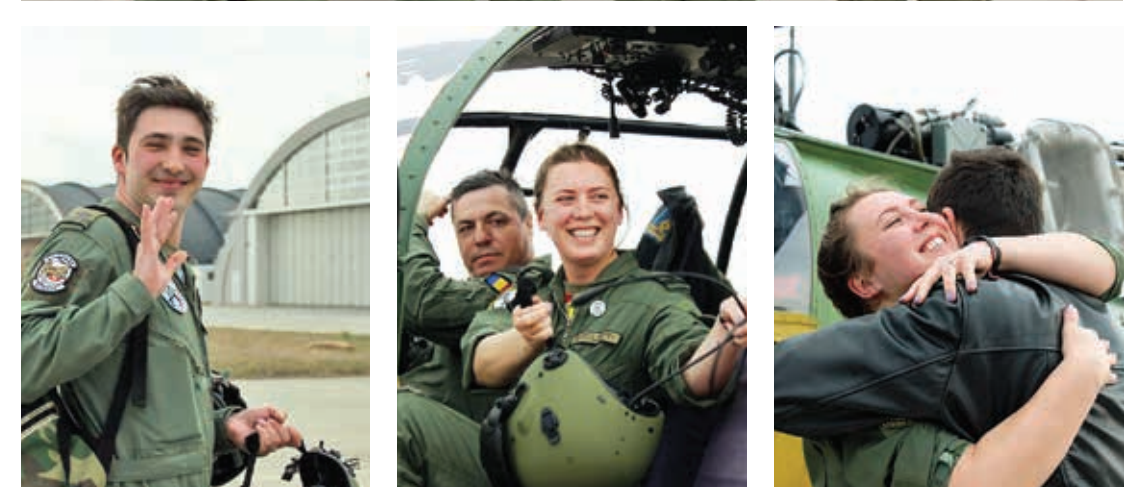
Pentru locotenentii Simona TĂTULESCU și Alexandru DUMITRU ziua de 10 martie a.c., a fost o zi specială, pentru care s-au pregătit și pe care au așteptat-o de când au venit la Baza Aeriană Boboc.

Cei doi colegi de promoție au devenit piloți instructori pe aeronava IAR-316 B Allouette în urma unei evaluări în zbor destul de riguroasă pe care au trecut-o cu brio.

De data aceasta, evaluatorul s-a comportat precum un pilot elev la început de drum și i-a pus la încercare pe cei doi pentru a le testa atât cunoștințele despre aeronavă, cât și competențele de pilot instructor.

„Am avut în dreapta mea un „elev năstrușnic” care m-a pus în tot felul de situații pentru a-mi verifica abilitățile și calitățile de viitor instructor. Toată munca depusă în ultimii ani atât de instructorii mei, cât și de mine a fost încununată și răsplătită cu titlul de pilot instructor” - Locotenent Simona Tătuțescu.

„În timpul evaluării mi-am făcut treaba și m-am concentrat pe exercițiile pe care a trebuit să le „predau” dar abia la final, când am revenit la sol, am realizat ce tocmai am făcut: mi-am îndeplinit cel mai mare vis din punct de vedere profesional” - Locotenent Alexandru Dumitru.



Sublocotenent Leonard Albert MITRICĂ a absolvit Colegiul Național Militar „Mihai Viteazul” Alba Iulia în 2015 și apoi Academia Forțelor Aeriene „Henri Coandă”, promoția 2018, fiind în prezent încadrat la Baza 91 Logistică, în cadrul Biroului A3 Operații și Instrucție.

– De când a apărut pasiunea pentru sport? Înainte sau după ce ai devenit militar? Cine te-a sprijinit? Cum te-ai orientat către alergarea montană?

– Totul a plecat de la plăcerea de a face drumeții în natură deoarece în copilărie mergeam deseori cu familia în excursii pe munte. Apoi a apărut pasiunea de a mă plimba cu bicicleta mai ales pe potecile din jurul casei, urmând ca în primul an de academie, să încep

Concursul de la Wuhan a reprezentat o adevărată provocare, fiind primul său maraton alergat pe șosea





Alex BĂLĂNESCU



Lotul Academiei Forțelor Aeriene „Henri Coandă”



Lotul Școlii Militare de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene „Traian Vuia”

În perioada 15-18 ianuarie 2020, în garnizoana Vatra Dornei s-au desfășurat concursurile aplicativ-militare de iarnă pentru instituțiile militare de învățământ, etapa pe Ministerul Apărării Naționale. La competiție au participat loturile sportive masculine și feminine ale academiilor și școlilor militare de maiștri militari și subofițeri din cadrul Forțelor Aeriene și Forțelor Terestre, precum și cel masculin al Academiei Tehnice Militare „Ferdinand I” din București.

Categoria noastră de forțe armate a fost reprezentată de către Academia Forțelor Aeriene „Henri Coandă” din Brașov și Școala Militară de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene „Traian Vuia”, de la Boboc. Lotul Academiei Forțelor Aeriene (AFA) a fost pregătit de către **locotenent-colonelul Mădălin SLĂNICEANU** și **maistrul militar principal Cristi NAGY** iar cel al Școlii Militare de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene (SMMMSFA) de către **maistrul militar clasa a II-a Valeriu MOISE** și **plutonierul Cornel BARBU**.

Probleme de concurs au fost

patrulă masculin și patrolă feminin, deplasarea executându-se pe schiuri de tură. Probele de patrolă au constat în: parcurgerea pe schiuri a unui traseu cu lungimea de 10 km la masculin, respectiv 5 km la feminin, pe parcursul căruia cei 7 componenți /5 componente ai/ale echipei au executat următoarele activități specifice procesului de instrucție: tragere cu pistolul mitralieră calibrul 7,62 mm, cinci cartușe din poziția culcat nerezemat asupra țintei piept nr. 6, aflată la distanța de 100 de metri; aruncarea grenadelor de mână, de exercițiu, ofensive de cauciuc, fără focos, trei grenade, din poziția în

picioare, într-un cerc cu diametrul de trei metri având centrul la distanța de 25 de metri de aliniamentul de aruncare (20 de metri pentru proba feminină), în timp de cinci minute; trecerea printr-o porțiune de teren contaminat în lungime de 400 de metri, cu masca contra gazelor pe figură, în timp de patru minute (un minut pentru fixarea măștii și trei minute pentru parcurgerea traseului). Concursul a scos în evidență faptul că studenții și elevii militari dispun de o bună capacitate de efort fizic și de un nivel ridicat al deprinderilor motrice, acumulate în cadrul procesului de instruire, ceea ce a



Instantanee de pe traseu



facilitat parcurgerea traseelor lungi și dificile pe schiuri și îndeplinirea sarcinilor din cadrul probelor de patrolă.

Studenții și elevii noștri, deși nu au beneficiat de zăpadă pentru realizarea antrenamentelor în condițiile concursului, au compensat printr-o bună pregătire fizică și multă ambiție pentru a reprezenta cu cinste instituțiile de învățământ din care făceau parte. La finalul desfășurării probelor, elevii Școlii Militare de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene au ocupat locul secund iar studenții Academiei Forțelor Aeriene locul al treilea, în clasamentul general, întrecerea fiind câștigată de lotul Academiei Forțelor Terestre, echipa cu cea mai mare experiență (a avut concurenți care au participat și la competiția de anul trecut) și singura care s-a antrenat pe zăpadă, la Păltiniș.



Arbitrajul concursului a fost asigurat de către cursanții aflați la cursul de formare a ofițerilor în activitate pe filieră indirectă, specialitatea educație fizică militară, de la Centrul de pregătire a cadrelor militare în domeniul educației fizice și sportului în armată din cadrul Universității Naționale de Apărare „Carol I” și plutonierul adjutant Nicu AMIAZĂ de la Batalionul 385 Artilerie „Iancu de Hunedoara” din Odorheiu Secuiesc



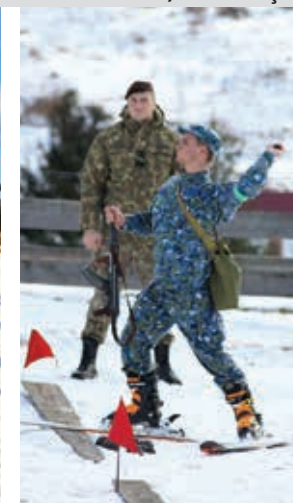
Startul patrulelor Academiei Forțelor Aeriene



Tragere cu pistolul mitralieră calibrul 7,62 mm



Aruncarea grenadelor de mână ofensive, de exercițiu



Gaze, gaze, gaze!



Deplasarea printr-o zonă de teren contaminat cu masca contra gazelor pe figură

Gazda competiției a fost Batalionul 17 Vânători de Munte „Dragoș Vodă” care a asigurat, în măsura posibilităților, condiții foarte bune pentru desfășurarea întrecerilor, dar și pentru cazarea și hrănirea loturilor participante.

La festivitatea de premiere, desfășurată pe 18 ianuarie, a participat comandantul Bazei 95 Aeriană „Erou Căpitan Aviator Alexandru Șerbănescu”, **general de flotilă aeriană Leonard-Gabriel BARABOI**, care i-a felicitat pe concurenți pentru efortul depus și rezultatele obținute, citând din poetul nostru național **Mihai EMINESCU**, de la a cărui naștere s-au împlinit 170 de ani în ziua începerii competiției.

Cupele și medaliile au fost acordate învingătorilor de către **generalul de flotilă aeriană Leonard-Gabriel BARABOI**, **colonelul Cristian PELEA**, șeful Biroului Educație Fizică Militară din Statul Major al Apărării și coordonatorul activității, și **locotenent-colonelul Iuliu-Ilie Cristian ARSENE**, comandantul Batalionului 17 Vânători de Munte „Dragoș Vodă”.



Momente de concentrare din timpul cursei, antrenor...



... versus concurent

Patrula masculină a SMMMSFA la trecerea liniei de sosire



Colonel Cristian PELEA, șeful Biroului Educație Fizică Militară din Statul Major al Apărării: „Studenții și elevii s-au pregătit pentru această competiție, deși unele instituții de învățământ nu au avut zăpadă în zonă pentru a beneficia de condiții de antrenament specifice concursului. Cu toate acestea, competiția a fost aprigă, fiecare concurent dorindu-și să obțină rezultate cât mai bune și

să reprezinte cu cinste instituția din care face parte. Este un lucru îmbucurător atunci când văd că studenții și elevii acordă o atenție deosebită pregătirii fizice, aceasta având un rol deosebit în formarea lor ca luptători cu abilități fizice și psihice deosebite, rezistenți la eforturi fizice intense și prelunge. Activitățile sportive contribuie atât la dezvoltarea și perfecționarea calităților motrice, cât și la

menținerea și întărirea sănătății. Nu îmi rămâne decât să îi felicit pe participanți pentru efortul depus, entuziasmul de care au dat dovadă și rezultatele obținute și să le urez succes în activitățile viitoare din cadrul procesului de instruire și educare.

De asemenea, mulțumim gazdelor noastre pentru efortul depus în asigurarea desfășurării în condiții optime a acestor concursuri”.



Student Elena-Arina CIOBOTAR, comandantul patrulei feminine a AFA: „Competiția de la Vatra Dornei reprezintă borna zero pentru actualele patrute ale Academiei Forțelor Aeriene, deoarece componenții lotului au fost selecționați exclusiv din rândul studenților de anul I. Cu emoții, am intrat împreună cu colegile mele din patrula feminină în joc, fără să avem mari așteptări. Sortii au fost de partea noastră și în urma unui efort aproape supraomnesc am reușit să ocupăm locul al doilea în

clasamentul patrulelor feminine. Temperatura a fost ridicată în timpul concursului, ceea ce a facilitat topirea zăpezii, însă nu am avut probleme mari din cauza acestei piedici. Traseul a fost accesibil pentru noi, cu unele zone mai ușoare iar altele mai dificile. Colegele mele au arătat o determinare ieșită din comun care, împreună cu munca depusă pe parcursul antrenamentelor, a dus la obținerea rezultatului dorit. După această experiență unică, ne așteptăm să participăm împreună și anul viitor, mult mai bine pregătite”.

Student Bogdan Nicolae CÎMPEAN, comandantul patrulei masculine a AFA: „Din punctul meu de vedere, competiția a fost una reușită, chiar dacă vremea nu a prea ținut cu noi și aici mă refer la faptul că am întâmpinat câteva probleme din cauza lipsei zăpezii pe unele porțiuni mici de traseu, dar care, din

fericire, nu ne-au încurcat foarte mult parcursul nostru spre linia de sosire. Sunt, de asemenea, mulțumit de atitudinea pe care au avut-o prietenii și colegii mei din patrulă. Am arătat multă voință și dăruire iar rezultatele consider că au fost chiar bune, ținând cont de faptul că toți suntem în primul an de academie și nu pot spune

că am avut parte de foarte multă pregătire fizică, așa cum ne-am fi dorit. Sperăm mult să participăm și în anii următori la cât mai multe competiții de acest fel, deoarece sportul chiar joacă un rol important în viața noastră, avem idealuri și dorințe mari și am vrea ca toată lumea să înțeleagă și să ne ajute în acest sens”.



Elev Elena-Lavinia ANDRIEȘ, comandantul patrulei feminine a SMMMSFA: „Încă de mică mi-a plăcut să fac sport și mi-am dorit să fac parte dintr-o echipă, iar acum am

avut ocazia și am participat pentru prima dată la un concurs de schi. Această experiență m-a făcut să-mi depășesc limitele și să-mi dau seama că atunci când nu mai poți, mai poți puțin. Vremea ne-a creat unele probleme, fiind destul de frig, dar am făcut față cu brio. Am fost o echipă unită, ne-am susținut reciproc și sunt mândră că am reușit să terminăm cursa pe locul trei, ținând cont de faptul că pentru unele dintre noi a fost prima dată când au pus schiurile în picioare”.



Elev Ionuț Alexandru ZĂRNOIANU, comandantul patrulei masculine a SMMMSFA: „A fost prima experiență de acest gen la care am participat de când sunt în cadrul armatei.

Echipa a fost unită și ne-am înțeles bine pe timpul cursei. Am colaborat și ne-am ajutat reciproc, reușind să ne clasăm pe locul doi, ceea ce ne-a bucurat. A fost o experiență grea, dar și frumoasă, am uitat de temperaturile scăzute și am reușit să ne mobilizăm și să fim mai uniți ca niciodată. În perioada următoare așteptăm să începem antrenamentele pentru competițiile viitoare. Le mulțumim tuturor celor care ne-au fost aproape și ne-au susținut la fiecare pas”.

La finalul competiției, podiumul de premiere a fost ocupat de către:

Clasament general:

Locul I – Academia Forțelor Terestre „Nicolae Bălcescu” din Sibiu;

Locul II – Școala Militară de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene „Traian Vuia” de la Boboc;

Locul III – Academia Forțelor Aeriene „Henri Coandă” din Brașov.

Masculin:

Locul I – Academia Forțelor Terestre;

Locul II – Școala Militară de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene;

Locul III – Academia Forțelor Aeriene.

Feminin:

Locul I – Academia Forțelor Terestre;

Locul II – Academia Forțelor Aeriene;

Locul III – Școala Militară de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene.



Ocupanții podiumului de premiere, la cele trei categorii, împreună cu generalul de flotilă aeriană Leonard-Gabriel BARABOI, colonelul Cristian PELEA și locotenent-colonelul Iuliu-Ilie Cristian ARSENE



30 de ani de la moartea savantului Hermann Oberth (1894-1989)



Echipa Muzeului de Istorie din Sighișoara alături de Muzeul Național al Aviației, Secția Istorie și Muzeografie, Rachete și Cercetări Spațiale „Hermann Oberth” din Mediaș au organizat o activitate de prezentare a vieții marelui savant elevilor de la Liceul Joseph Haltrich din Sighișoara și publicului sighișorean.

Cuvântul de deschidere a aparținut domnului director Nicolae TEȘCULĂ, după care muzeograful Dan RAMF a prezentat viața și activitatea lui Hermann Oberth.

Născut pe 25 iunie 1894 la Sibiu, Hermann OBERTH este considerat părintele navigației spațiale și precursor al noii ere tehnice.

Pasionat încă din copilărie de cărțile lui Jules Verne, mai ales de „Călătorie în jurul Lunii” și „De la Pământ la Lună”, viitorul savant realizează primul proiect al unei rachete încă de la vârsta de 15 ani, pentru ca mai târziu să facă o serie de calcule pentru o rachetă cu ardere în etape a combustibilului.

Mai târziu, se pare că lucrările sale aveau să fie atât de revoluționare, încât erau privite cu mare rețineră atât de savanți, cât și de editori. Lucrarea sa, „Racheta spre spațiile interplanetare”, a fost refuzată la publicare în Germania, conținând printre altele „prea multă matematică pentru o carte de fizică și prea multă fizică pentru

o carte de matematică”. A fost însă acceptată de profesorul Augustin MAIOR în 1922 la Universitatea din Cluj, în România, ca dizertație pentru acordarea lui Hermann Oberth a titlului de profesor de matematică și fizică.

Câteva ani mai târziu, în 1929 apărea opera principală a lui Hermann Oberth, intitulată „Moduri de a călători în spațiu”, numită și „Biblia astronauticii științifice”, lucrare distinsă apoi cu Premiul internațional pentru știința zborurilor interplanetare.

În perioada în care a activat ca profesor la Liceul Stephan Ludwig Roth din Mediaș, Oberth a creat acolo cea mai mare parte a operei sale științifice privind construcția și zborul rachetei în spațiul cosmic. Regele Carol al II-lea i-a oferit aprobarea de a face experimente la Școala de Aviație din oraș, iar în perioada 1932-1935 Oberth va construi numeroase modele de rachete experimentale, câteva fiind chiar și lansate.

Începând cu anul 1950 Hermann Oberth își va desfășura activitatea la Spezia, în Italia, unde construiește o rachetă pe bază de azotat de amoniu, iar în 1955 pleacă în America, unde lucrează sub direcția lui Wernher von BRAUN la programul spațial american. Se reîntoarce în Germania, apoi temporar va fi consultant în America, iar în 1962 se retrage definitiv la casa sa din Feucht.

Până la sfârșitul vieții va primi numeroase onoruri și recunoașteri ale muncii sale, drept pentru care s-au instituit societăți sau premii de astronautică care i-au purtat numele, a fost decorat și primit în rândurile a numeroase instituții de prestigiu. În prezent, îi sunt atribuite lui Hermann Oberth peste 90 de soluții care au fost utilizate mai târziu la construcția mondială a rachetelor, iar mai bine de 300 de formule, relații fizico-matematice și idei conceptuale ale sale au fost transpuse ulterior în practică.

Din păcate, însă, savantul este cunoscut mai mult pe plan internațional și prea puțin în România, în special în lumea restrânsă a astronauticii.

Muzeul care îi poartă numele s-a înființat la Mediaș în anul 1994, ca secție a Muzeului Național al Aviației Române. La inaugurarea muzeului au fost prezenți cosmonautul român Dumitru PRUNARIU, cosmonautul sovietic Oleg MACAROV (1933-2003) și americanul Jon McBride, alături de doamna Erna Roth OBERTH, fiica cea mare a savantului.

„Nimic nu este pe pământ imposibil, trebuie doar descoperite mijloacele necesare realizării” – Hermann Oberth.

Surse: Muzeograful Dan Ramf, <http://enciclopediaromaniei.ro/>

Ana Maria VIZANTI



GENERALI, ÎN VIZITĂ LA GENERAL!

Adrian SULTĂNOIU

Care este secretul longevității sale? Pasiunea pentru zbor, care se păstrează vie și acum, la venerabila vârstă de 101 ani. O viață plină, trăită frumos, în care a primit mereu iubirea față de țară, indiferent de vremurile pe care le-a trăit și pe care le-a înfrumusețat cu vitejia și noblețea sa. Și câte amintiri poți strânge într-o viață atât de plină. El le prețuiește pe toate, îi prețuiește pe colegii săi, pe care i-a condus spre escadrila din ceruri, și despre care le povestește celor dornici să-l asculte.

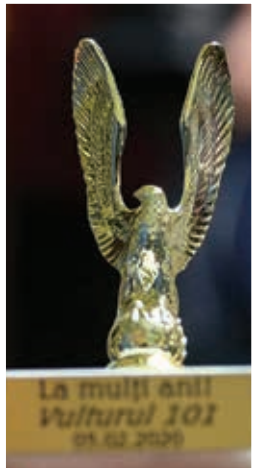
Să ne bucurăm cât mai mult de dânsul, să învățăm din lecțiile pe care le oferă și să îl lăsăm să ne inspire, pentru că a trăit și a avut succes și

curaj într-o lume despre care noi mai citim doar în manualele de istorie.

Acțiunea, denumită generic „Generali, în vizită la General!”, marchează aniversarea unui simbol al aviației române, veteran aviator, erou al celui de-al Doilea Război Mondial.

Poveștile și experiențele de viață ale domniei sale ne-au onorat și ne-au făcut părtași ale unor clipe trăite intens, cu adevărat memorabile, într-un dialog cu istoria, o adevărată enciclopedie cu slove adânc încrustate.

La mulți ani, venerabile erou! Îți mulțumim că ai luptat pentru România noastră!



LA FINAL DE CARIERĂ

Se spune că orice sfârșit este doar un alt început... Drumul vieții are în timp multe cărări de parcurs, cu sușuri și coborâșuri inerente. Pentru doamna Elena LEHR, ultima etapă, cea a muncii pentru societate, s-a încheiat. Când finalizezi ceva în viață, imediat începi ceva nou și inedit, care are să te liniștească și să te relaxeze, să te simplifice și să te echilibreze interior... Aceasta este etapa de pensionar, etapa în care nu mai ești încorsetat într-un sistem social cu condica de prezență, cu reguli și obligații impuse. Este etapa în care devii mai liber în acțiunile tale, etapa în care treptat revii la anii copilăriei, ca să-ți retrăiești visurile.

Filozofii lumii încă nu au stabilit care moment este mai încărcat emoțional, cel de început de drum sau cel de încheiere a unei activități de lungă durată. Este dificil de rezumat o carieră de aproape 30 de ani de muzeu, ieșirea la pensie a doamnei Lehr va fi resimțită de întregul colectiv. O doamnă în adevăratul sens al cuvântului, mereu calmă, un profesionist dedicat aviației și o prezență agreabilă.

Mulțumim din toată inima pentru tot ce a făcut pentru muzeu și îi dorim mulți ani de pensie, ani cu sănătate și bucurie.

Chiar dacă am venit plină de entuziasm să lucrez în cadrul muzeului, momentele pe care le-am trăit aici, în acești ani, au depășit adesea așteptările mele și asta datorită satisfacțiilor obținute ca urmare a efectuării unor activități complexe, cu specific muzeal. Și uite așa, am activat timp de 29 de ani în cadrul muzeului ca inginer de aviație, conservator de bunuri culturale, șef de secție, șef Laborator de Restaurare și pentru o perioadă chiar director adjunct. Nici muzeul nu a stat pe loc în acest timp și prin creșterea patrimoniului cultural și a calității expozițiilor permanente și temporare organizate și implicată în specializarea personalului a devenit un muzeu de importanță națională.

Elena Lehr, Muzeului Național al Aviației Române



EROII NU MOR NICIODATĂ

La Muzeul Național al Aviației Române a fost evocată personalitatea de excepție a pilotului de vânătoare Dan Vizanty, Cavaler al Ordinului „Mihai Viteazul”, la 110 ani de la nașterea sa. Colonelul Dan GÎJU, autor al unei cărți monografice dedicate asului Dan Vizanty, „Ziua cea mai neagră a indienilor cu două pene”, lansată cu această ocazie, spunea despre scrierea acestei cărți: „Este datorită de onoare a aceluia care azi trăiește și scrie liber pentru simplul, dar miraculosul fapt că, acum trei sferturi de veac, Dan Vizanty și ceilalți „șoimi” - sau mai degrabă „vulturi”! din generația sa au înțeles să-și jertfească tot ce au avut ei mai de preț, în speță, tinerețea, sângele și de multe ori chiar viața, pentru România noastră...”

Calitățile sale de pilot de elită și comandant au fost ilustrate de membrii Asociației AeroHistoria, prin evocarea luptei aeriene de la 10 iunie 1944, devenită ziua de glorie a Grupului 6 Vânătoare, a avionului românesc IAR-80, dar și a căpitanului-aviator Dan Vizanty. Este, cum spunea același Dan Gîju, o zi de referință pentru aviația românească, care a reușit să provoace „cea mai neagră zi” pentru adversarii de atunci, americanii în ale lor Lightning-uri P-38... O adevărată luptă între David și Goliath.

Se cuvin calde mulțumiri colaboratorilor la realizarea acestei manifestări, ARPIA Otopeni, Muzeul Național al Aviației Române, dar și celor doi veterani, generalii Ion Dobran și Radu Theodoru, care au onorat cu prezența lor acest eveniment omagial dedicat celui care, pe drept cuvânt, își merită locul în Cartea de Aur a Aviației Române.

MUZEUL NAȚIONAL AL AVIAȚIEI ROMÂNE

DE 30 DE ANI DESCHIS PUBLICULUI



În această primăvară, pe 2 martie, Muzeul Național al Aviației Române, principalul muzeu cu profil aeronautic din România, împlinește 30 de ani.

Muzeul Aviației a fost înființat în baza Hotărârii de Guvern nr. 197 din 02.03.1990 și a Dispoziției Statului Major General nr. S/B/111 din 27.04.1990. A fost acreditat prin Ordinul nr. 2296/03.06.2010 și reacreditat prin Ordinul 2791/02.12.2015. Ca dovadă a importanței sale și a valorii patrimoniului său, prin Hotărârea de Guvern numărul 360 din 6 aprilie 2011, a fost recunoscut ca muzeu de importanță națională, devenind astfel Muzeul Național al Aviației Române.

Deși este o instituție de cultură relativ tânără, ideea înființării unui muzeu al aviației a apărut în perioada interbelică și a aparținut Ligii Naționale Aeriene (unul din susținătorii proiectului a fost chiar marele istoric **Nicolae IORGA**), dar din păcate nu s-a putut concretiza. Au urmat alte inițiative care de asemenea nu s-au putut finaliza.

Abia prin Ordinul Marelui Stat Major nr. C.L. 00554 din 1 iunie din 1981, s-a constituit un nucleu al Muzeului Aviației Române ce aparținea de Școala Militară de Ofițeri de Aviație „Aurel Vlaicu”. După cinci ani micul colectiv format din doi ofițeri și un maestru militar a fost trecut în subordinea Bazei 333 Reparații, cu sediul în București-Otopeni prin Ordinul nr. B3/00509 din 18 iunie 1986. Rolul acestei echipe a fost de a identifica și recupera patrimoniul istoric și tehnic aeronautic existent pe teritoriul României. În același timp s-au depus eforturi pentru obținerea unui spațiu corespunzător amenajării muzeului propriu-zis.

În primele luni de după Revoluția din 1989 s-au inițiat procedurile pentru înființarea Muzeului Aviației, fiind elaborată Hotărârea Guvernului României cu nr. 197 din 2 martie 1990. Acest document poate fi considerat actul de naștere al acestei instituții ce are menirea să păstreze și să promoveze tradițiile și istoria Aviației Române.

Începuturile au fost modeste: activitatea celor 14 angajați ai muzeului a început într-un birou în cadrul Compartimentului Pregătire de Luptă din Comandamentul Aviației Militare. Ulterior, s-a asigurat un spațiu în incinta U.M. 01961 Otopeni, iar conducerea instituției a elaborat o strategie de dezvoltare pe termen mediu și lung ce continua, la un nivel mai înalt, munca fostului nucleu al Muzeului Aviației.

Prima expoziție permanentă s-a deschis publicului pe 17 iunie 1993 în cinci corturi de campanie amplasate pe

aerodromul militar Otopeni, iar succesul ei a determinat Comandamentul Aviației Militare să ofere un nou sediu muzeului: o mică clădire din vecinătatea Aeroportului Internațional „Aurel Vlaicu”-Băneasa.

Noul sediu a fost inaugurat în prezența ministrului apărării naționale din acea perioadă, **Gheorghe TINCA**, la 20 iulie 1995. Un an mai târziu, în 1996, s-a deschis pentru public secția Istoria Rachetelor și Cercetării Spațiale „Hermann Oberth”, secție ce funcționează în municipiul Mediaș. În 1997 Muzeul Aviației a primit aprobarea și s-a extins în zona monumentului ridicat în amintirea fostei Companii Internaționale de Navigație Aeriană Franco-Română. Marii sursele patrimoniului și necesitatea unor spații expoziționale mai mari au făcut ca muzeul să fie mutat într-o nouă locație, pusă la dispoziție de Statul Major al Forțelor Aeriene, aflată lângă Aeroportul Internațional Otopeni. Inaugurarea oficială a noului spațiu a avut loc în ziua de 2 martie 2000, cu ocazia aniversării a zece ani de la înființarea instituției, ceremonia fiind onorată de prezența șefului Statului Major al Forțelor Aeriene și a secretarului de stat în Ministerul Transporturilor pentru probleme de aviație.

Dezvoltarea continuă a colecțiilor muzeale a determinat o nouă mutare a Muzeului Aviației. Din 2006 acesta este adăpostit de clădirile aflate pe latura de sud a fostului aerodrom militar Pipera, loc plin de semnificații

pentru aeronautica română. Înființat pe 10 iulie 1916, aerodromul a fost folosit de aviatorii care au apărat Capitala în timpul celor două conflagrații militare. De asemenea, Pipera a fost casa Escadrii de Experiențe în perioada interbelică, unitate de elită însărcinată cu încercarea prototipurilor ce urmau să intre în dotarea aviației noastre. De aici și-a luat zborul **Smaranda BRĂESCU** pe 2 octombrie 1931 atunci când a stabilit recordul mondial feminin. În 1956, pe 10 iunie, în acest loc a aterizat primul elicopter din dotarea Forțelor Aeriene Române, un Mi-4 de construcție sovietică. După închiderea aerodromului în 1958 aici a funcționat Centrul 255 Reparații Tehnică de Radiolocație, în cadrul căruia a fost construit prototipul stației de radiolocație pentru înălțimi mici și mijlocii START, primul și singurul tip de radar românesc.

Colectivul muzeului a reușit ca în numai 4 luni de zile să amenajeze hangarul 1, acesta adăpostind expoziția permanentă privind istoria aeronauticii române până în anul 1958. Inaugurarea expoziției a coincis cu aniversarea, pe 18 martie, a Centenarului primului zbor al lui Traian Vuia, iar evenimentul a fost onorat cu prezența de către ministrul apărării naționale și alți demnitari civili și militari. În anul următor s-a deschis pentru public al doilea hangar, cuprinzând evoluția aviației române în perioada 1958-1974, iar în 2008 s-a realizat pasajul de legătură dintre cele două expoziții de bază, care reconstituie o stradă din Bucureștiul interbelic și înfățișează maniera în care societatea românească și aviația s-au întrepătruns. În anul 2012, au fost deschise publicului segmentele expoziționale dedicate **căpitanului aviator Alexandru ȘERBĂNESCU** și **generalului parașutist Grigore BAȘTAN**. Mai recent, cu ocazia sărbătoririi Zilei Aviației Române din 20 iulie 2019, a fost inaugurată expoziția permanentă din cel de-al treilea hangar: ARCA (Asociația Română pentru Cosmonautică și Aeronautică).

De-a lungul celor treizeci de ani de existență, Muzeul Național al Aviației Române a participat și la numeroase expoziții internaționale, dintre care menționăm: „Colaborarea româno-franceză din domeniul aeronauticii” (Franța, 2002, Centrul Cultural Român din Paris, 2002), expoziția „Romanian Wings” la manifestările organizate cu ocazia centenarului zborului fraților Wright (Statele Unite, Dayton, Ohio, 2003); „Traian Vuia și aeroplanele sale profetice” (Franța, Centrul Cultural Român din Paris, 2006). Un loc aparte în istoria muzeului îl ocupă participarea la organizarea sărbătoririi Zilei Aviației Române în taberele militarilor români de la Kabul și Kandahar în anul 2006. În 2010 Muzeul Aviației a fost gazda unui eveniment inedit, întâlnirea dintre **generalul de flotilă aeriană (r) Ion DOBRAN** și **colonelul (r) american Barrie DAVIS**, veterani de război, care în timpul celui de-al Doilea Război Mondial s-au înfruntat pe cer deasupra României.

De asemenea, muzeul a contribuit la cunoașterea și popularizarea tradițiilor și istoriei Aviației Române prin participarea cu expoziții temporare și la evenimente din țară, dintre care amintim: spectacolele aviatice ROIAS 2001 și 2006, demonstrația aeriană „Magie pe cer” 2007, expoziția națională „Inventica 2008” și „Salonul de invenție 2014”, Milfest (edițiile din 2007-2014), EXPOMIL, Black Sea Defence & Aerospace 2007-2014, expoziția „70 de ani de la luptele de eliberare a teritoriului național (23 august - 25 octombrie 1944)” organizată la Palatul Parlamentului, expoziție cu tematică aeronautică cu ocazia Zilei Brigăzii 30 Gardă în 2017, expoziția dedicată participării Aeronauticii Române în Primul Război Mondial organizată la Tecuci în 2018, expoziția închinată zborului Marii Uniri prezentată la Bacău în anul Centenarului, expoziția „Erou căpitan aviator Alexandru Șerbănescu” organizată cu ocazia Zilei Porților Deschise din 2019 la Baza 90 Transport Aerian Otopeni, BIAS 2017-2019 etc.

Sursa: Muzeul Național al Aviației Române



Muzeul Național al Aviației Române

Adresa: București, strada Fabrica de Glucoză, nr. 2-4

Telefon/fax: 021.232.04.04; e-mail: relpub.muzeulaviatiei@roaf.ro

Transport în comun: STB nr. 605 - stația: Muzeul Aviației, metrou - stația: Aurel Vlaicu

www.facebook.com/muzeulnationalalaviatiei

DTP & LAYOUT: redacția CER SENIN



ROMANIAN AIR FORCE

