

CER SENIN

Revista Forțelor Aeriene Române

Nr. 3 (162) ♦ 2020



www.roaf.ro



PRIMUL SISTEM PATRIOT A AJUNS ÎN ROMÂNIA

PAG.4-5



**NOUTĂȚI
F-16**

PAG.66



OASIS OF HOPE

PAG.24-40



REVISTĂ EDITATĂ DE STATUL MAJOR
AL FORTELOR AERIENE

CONSILIUL EDITORIAL AL REVISTEI *CER SENIN*

PRESEDINTE:

**General-maior
dr. VIOREL PANĂ**

MEMBRI:

**General-maior
CONSTANTIN DOBRE**

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

**General de flotilă aeriană
dr. ing. LIAN SOMEȘAN**

**Colonel
DAN BULEANDRĂ**

MEMBRI ONORIFICI

**DUMITRU AMARIEI
PETRE BĂNĂ
NICOLAE RADU**

REDACȚIA

SECRETAR GENERAL DE REDACȚIE:

căpitan MIRELA VÎȚĂ

e-mail: mvita@roaf.ro

REDACTOR:

**plutonier adjutant principal
ALEXANDRU BĂLANESCU**

e-mail: abalanescu@roaf.ro

PROCESARE TEXTE:

LEANA TUDORAN

FOTOREPORTER:

ADRIAN SULTĂNOIU

e-mail: asultanoiu@roaf.ro

GRAFICĂ & DTP

DIANA ȘUICĂ

e-mail: msuica@roaf.ro

COPERTA I: Sistem PATRIOT în România,

FOTO: BOGDAN PANTILIMON

COPERTA III: Noi avioane F-16 pentru RoAF,

FOTO: ADRIAN SULTĂNOIU

**COPERTA IV: Ziua Forțelor Aeriene la Arcul
de Triumf, FOTO: ADRIAN SULTĂNOIU**

SUMAR

UN AN PE CONTINENTUL AFRICAN _____ 3

PRIMUL SISTEM PATRIOT A AJUNS ÎN ROMÂNIA _____ 4-5

AGENDA _____ 6-10

RADIOLOCAȚIA LA 65 DE ANI _____ 11-13

ALMA MATER _____ 14-17

REPORTAJ _____ 18-21

SĂRBĂTOAREA FORTELOR AERIENE _____ 22-23

OASIS OF HOPE _____ 24-40

SIGURANȚĂ AERONAUTICĂ _____ 41

REPORTAJ _____ 42-43

PASTILA DE PSIHLOGIE _____ 44

CINSTIRE EROILOR _____ 45

PORTRET DE PROFESIONIST _____ 46-47

ANIVERSARE INMAS _____ 48-51

FORȚELE NAVALE LA ANIVERSARE _____ 52

PREGĂTIRE MULTIDISCIPLINARĂ _____ 53

AVIAȚIA NAVALĂ ÎN ROMÂNIA _____ 54-58

CURS SUPRAVIEȚUIRE _____ 59

LECȚIA DE ISTORIE _____ 60-65

NOUȚĂȚI F-16 _____ 66

PAGINA 3



PAGINILE 4-5



PAGINA 9



PAGINA 66



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. 9611/2020**

**Responsabilitatea privind tehnoredactarea
revine în totalitate redacției**

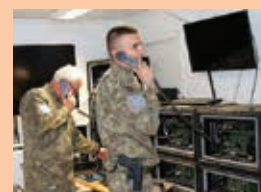
**Prezenta ediție s-a încheiat la data de:
30.09.2020**



CARPATHIAN PUMAS

UN AN PE CONTINENTUL AFRICAN

Căpitan Mirela VÎȚĂ, sublocotenent Lorena BAHNARU



La sfârșitul lunii septembrie se împlinește un an de când România se dedică sprijinirii procesului de menținere a păcii în cadrul misiunii ONU din Mali, la care participă un detașament alcătuit din 120 de militari și 4 elicoptere IAR-330 L-RM.

Angajamentul asumat față de Organizația Națiunilor Unite s-a concretizat când, după multe luni de pregătire și planificare minuțioasă, corpul principal al detașamentului a călătorit către Mali în noaptea de 28 spre 29 septembrie, dată de la care toți militarii detașamentului Carpathian Pumas se aflau pe teritoriu african, gata să-și preia atribuțiile.

Dar transportarea a patru elicoptere, a numeroase utilaje și tone de materiale într-o zonă subsahariană izolată, la 4000 de kilometri distanță, a fost o provocare în sine, așa încât procesul de dislocare al detașamentului Carpathian Pumas în Teatrul de Operații Mali s-a desfășurat în mai multe etape.

Recapitulând, începutul dislocării a avut loc după jumătatea lunii august 2019, după ce în data de 19 s-a desfășurat ceremonia de transfer de autoritate a detașamentului Carpathian Pumas, din subordinea Forțelor Aeriene Române sub comandă operațională a Comandamentului Forțelor Întrunite. A fost momentul când sub privirile familiilor și a celor dragi, cei 120 de militari au rostit un „Prezent” hotărât la apelul comandantului.

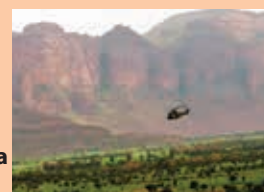
Pentru transportul materialelor, detașamentul a beneficiat de sprijin din partea partenerilor canadieni care au pus la dispoziție patru curse cu avioane C-17 pentru transportul încărcăturii noastre. Mijloace de aerodrom, autoturisme, echipamente militare și materiale logistice au fost transportate cu aceste aeronave în Teatrul de Operații.

Pe 23 august, primii militari trimiși în cadrul detașamentului precursor salutau drapelul României arborat în baza Camp Castor, alături de steagurile națiunilor participante la MINUSMA. Până la reîntregirea structurii, militarii din contingentul înaintat au instalat o parte din serviciile de comunicații, au depozitat materialele logistice și au pus la punct detalii administrative.

Următorul pas a fost trimiterea personalului navigant la Bamako, pentru a prelua elicopterele sosite acolo cu aeronava AN-124. Personalul tehnic a făcut posibil zborul acestor elicoptere, prin remontarea anumitor subansamble și verificarea tuturor componentelor, astfel încât aeronavele să poată decola din capitala statului Mali, detașamentul reîntregindu-se pe locația Gao pe data de 3 octombrie.

De atunci, elicopterele românești au parcurs mai mult de 1100 de ore de zbor în această țară măcinată de conflicte, executând aproximativ 280 de misiuni de zbor, dintre care 17 MEDEVAC, cu o rotire a detașamentului la jumătatea intervalului.

Data de aniversare a unui an petrecut în TO Mali aproape se suprapune și cu încheierea angajamentului asumat față de ONU. Misiunea detașamentului Carpathian Pumas va lua sfârșit la jumătatea lunii octombrie, iar perioada imediat următoare va fi una deosebit de aglomerată pentru militarii români, care, în timp ce vor fi permanent disponibili pentru a răspunde solicitărilor urgente de evacuare medicală aeriană, cercetare sau transport, își vor îndrepta atenția și spre buna desfășurare a procesului de redislocare a personalului, tehnicii și materialelor, pentru revenirea în țară.





PRIMUL SISTEM PATRIOT A AJUNS ÎN ROMÂNIA

Liviu ANGHEL

Bogdan PANTILIMON



România a devenit cea de-a șaptesprezecea țară din lume și a șaptea în rândul țărilor membre NATO care are în dotare un sistem de rachete de apărare antiaeriană Patriot. Afirmția a fost făcută de ministrul apărării, Nicolae-Ionel CIUCĂ, joi 17 septembrie, la Centrul Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană de la Capu Midia, în cadrul ceremoniei de recepție a primului sistem de rachete Patriot.

„Armata României primește astfel un echipament esențial, în forma cea mai modernă aflată în fabricație, un sistem defensiv testat în luptă, perfecționat în timp”, a spus ministrul apărării, în cadrul ceremoniei la care au participat și **premierul Ludovic ORBAN**, ambasadorul SUA în România, **Adrian ZUCKERMAN** și șeful Statului Major al Apărării, **general-locotenent Daniel PETRESCU**. „România a achiziționat cea mai modernă configurație hardware și software a sistemelor de rachete, similară cu cea folosită în prezent de forțele armate ale Statelor Unite, care permite contracararea tuturor tipurilor de amenințări aeriene actuale. Intrarea în înzestrare a acestor sisteme va crește nivelul cooperării dintre România și Statele Unite ale Americii (...) Această consolidare a parteneriatului strategic dintre țările noastre oferă încă o garanție esențială pentru securitatea națională, cu valențe sporite în actualul



mediu de securitate regional și internațional”, a completat ministrul apărării Nicolae-Ionel Ciucă. Echipamentele principale din componerea primului sistem Patriot de rachete sol-aer cu bătaie mare din dotarea Forțelor Aeriene Române au început să sosească în România încă din luna august, fiind transportate la Centrul Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană „General de brigadă Ion Bungeșcu”, unde se desfășoară testarea de acceptanță și recepția. Ministrul apărării a mai precizat că acesta este primul echipament important achiziționat și livrat după semnarea, în anul 2015, a acordului politic național privind creșterea finanțării pentru apărare. Ministrul a afirmat că Ministerul Apărării Naționale (MApN), împreună cu Ministerul Economiei, va face demersuri pentru a identifica cel mai potrivit operator economic, căruia să-i fie încredințate operațiunile de mentenanță și

pentru a face transferul de tehnologie. „Scopul nostru este de a avea pe teritoriul național capacități industriale credibile să asigure producția, mentenanța sau modernizarea echipamentelor nou-întrase în înzestrarea Armatei României. Avem deja exemple în acest sens: Uzina Mecanică București care va livra transportoarele blindate pentru trupe; Avioane Craiova, care a primit de curând un contract de modernizare a celor zece aeronave IAR-99; Aerostar Bacău, desemnată ca centru de mentenanță unic al avioanelor multirol F-16; noua fabrică de la Petrești, Dâmbovița, care va livra noile autocamioane ale MApN”, a încheiat ministrul apărării. Referindu-se la importanța programului de înzestrare a Forțelor Aeriene Române cu aceste platforme defensive, generalul-locotenent Daniel Petrescu, șeful Statului Major al Apărării, a declarat că odată cu operaționalizarea acestor capacități, postura defensivă și de descurajare se vor consolida.

„Dotarea cu un sistem de luptă care și-a dovedit maturitatea operațională în conflicte reale satisface cerințele operaționale ale armatei, contribuind la realizarea unei mai bune apărări a spațiului aerian național și asigurând interoperabilitatea cu echipamente ale țărilor NATO avansate tehnologic. Foarte important pentru noi este faptul că, alături de celelalte capacități defensive din țara noastră, unele de importanță strategică pentru întreg spațiul european, prin acest sistem de rachete, Armata României dezvoltă, în continuare, și implementează conceptul integrat de apărare și descurajare pentru regiunea Mării Negre, subsumat Conceptului de descurajare și apărare a Zonei Euro-Atlantice”, a transmis șeful Statului Major al Apărării. Ambasadorul SUA la București, Adrian Zuckerman, a declarat că România este primul partener din zona Mării Negre care găzduiește sistemul Patriot, fiind martorii dezvoltării în sectorul militar defensiv. „De mai bine de un secol, SUA și România au stabilit o prietenie marcată de loialitate, dar și pentru dezvoltarea celor două națiuni. Nu celebrăm doar livrarea unui simplu echipament militar. Suntem martorii unei noi ere în care România se poate apăra pe sine și pe NATO de amenințări. Suntem martorii dezvoltării sectorului militar defensiv. Renașterea economică a României e vibrantă și într-o bună evoluție. România își consolidează rolul în ceea ce privește securitatea la Marea Neagră”, a afirmat ambasadorul SUA. El a subliniat că România este vârf de lance în regiune, fiind primul partener la Marea Neagră care găzduiește sistemul Patriot, acesta fiind o parte integrantă a modernizării militare a României. „Generația mea a trăit cu frica armelor



balistice deasupra capului, care a fost o amenințare ce ar fi putut duce la dispariția omenirii. Dar, după terminarea Războiului Rece, amenințările nu au dispărut. Rusia și China vor să domine Vestul și să destabilizeze ordinea creată. Europa și România trebuie să rămână puternice pe poziții la amenințările de securitate și teritoriale. SUA rămâne alături de România, unul dintre cei mai apropiați aliați. O economie puternică duce la o capacitate mare de apărare și o apărare puternică duce la o economie puternică. România nu are un aliat mai mare și mai puternic decât SUA”, a încheiat Zuckerman. Principalul avantaj al rachetelor Patriot este că sunt mobile și pot fi mutate rapid dintr-o parte în alta, dacă există drumuri de bună calitate. România va avea șapte sisteme Patriot. **Colonelul Răzvan-George TACEA**, comandantul Regimentului 74 Patriot, ne-a transmis că sistemul reprezintă pentru Armata României o întărire substanțială a capacității de apărare antiaeriană, acesta completându-le pe

cele actuale prin componenta de apărare antirachetă. „Sistemul Patriot este un sistem testat în luptă, armata română achiziționând cea mai modernă variantă, complet integrabil în sistemul de comandă-control național și NATO”. Referitor la procesul de instruire a militarilor pentru operarea și mentenanța sistemului Patriot, colonelul Tacea a precizat că acesta a început în 2019, prin participarea la cursurile organizate de Școala de apărare aeriană din Fort Sill, Oklahoma, SUA. „Această instruire continuă și în acest moment, respectând măsurile de prevenție impuse de pandemie, și se va desfășura și în anii următori. Personalul care a parcurs aceste cursuri va fi instruit în acest an pe sistemul deja sosit în țară. În 2021, vom trece la instruirea colectivă, asistați de o echipă de parteneri din SUA. Ne propunem să participăm și să organizăm activități bilaterale cu partenerii NATO care dețin sisteme Patriot”, a încheiat comandantul Regimentului 74 Patriot.

MISIUNE ÎNDEPLINITĂ ÎN TO AFĢANISTAN

În data de 24 septembrie a.c., la Baza 90 Transport Aerian „Comandor aviator Gheorghe Bănculescu”, a avut loc ceremonia prilejuită de revenirea în țară a Detașamentului de Consilieri de Mentenanță Forțe Aeriene și Detașamentul pentru Protecția Forței pentru Consilieri Forțe Aeriene. Militarii au participat la misiunea Resolve Suport, în Teatrul de Operații Afganistan, rotația a V-a.

Șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, **general-maior Viorel PANĂ**, a conferit, într-un cadru restrâns, Emblema de Onoare a Forțelor Aeriene membrilor detașamentului în semn de apreciere pentru contribuția adusă la ridicarea prestigiului Armatei României, după misiunea executată în Afganistan.



Alex BĂLĂNESCU



EXERCIȚIU DE ANTRENAMENT

În perioada 7-10 septembrie a.c., Brigada 1 Rachete Sol-Aer „General Nicolae Dăscălescu” a planificat și desfășurat un exercițiu cu o subunitate Hawk din Batalionul 1 Rachete Sol-Aer „Voievodul Mihai”.

Scopul exercițiului a fost antrenarea subunității pentru o evaluare ulterioară. A fost o desfășurare impresionantă de forțe și activități, de la executarea în condiții tactice a unei deplasări de aproximativ 80 de kilometri, la instalarea în teren, combaterea inamicului aerian simulat de aeronave C-27J Spartan, IAR-330 și F-16 aparținând Bazei 90 Transport Aerian - Otopeni și Bazei 86 Aeriană - Borcea. Statul major al brigăzii,

prin conducătorul exercițiului **colonel Bogdan BORCILĂ** și șeful echipei de evaluare **colonel Răzvan SPĂNU**, au imaginat un scenariu complex, cât mai aproape de războiul real care a solicitat la maxim fizic și psihic militarii subunității.

Exercițiul s-a desfășurat în condițiile respectării stricte a regulilor de prevenire a răspândirii COVID-19. Incidentele de toate tipurile, operații, logistică, protecția forței (atac terestru, EOD, CBRN, medical, apărare împotriva incendiilor) au fost rezolvate cu succes.

Remarcabil a fost faptul că s-au integrat în subunitate ofițeri, maștri militari, subofițeri și soldați-gradați profesioniști promoție 2020.

Mult succes în viitoarele exerciții!



ZIUA ARTILERIEI ȘI RACHETELOR ANTIAERIENE

Artileria antiaeriană a apărut din necesități impuse de evoluția fenomenului război, în condițiile în care lupta armată și-a extins sfera de desfășurare în spațiul aerian, prin utilizarea în scopuri militare a mijloacelor de zbor, căpătând astfel o a treia dimensiune, pe lângă cele de uscat și mare. Artileria antiaeriană fixă și mobilă formau, în concepția amintită, apărarea antiaeriană activă, la care s-au adăugat mai târziu și tunurile antiaeriene ambarcate pe remorchere sau pe alte vase maritime și fluviale. Faptul că apariția artileriei antiaeriene a coincis cu intrarea României în război este o favoare acordată de istorie artileriștilor români.

Prima victorie a artileriei antiaeriene române a fost obținută în timpul operațiunii de trecere a Dunării pe la Flămânda unde, de la jumătatea lunii septembrie, se aflau concentrate cinci divizii (patru de infanterie și una de cavalerie). În dimineața zilei de 18 septembrie 1916 au trecut fluviul avangărzile Diviziilor 10 și 21 și au ocupat poziții pe malul opus. Imediat, geniștii au început construirea unui pod de pontoane, pe care l-au finalizat până în seara aceleiași zile.

Această acțiune a fost o mare surpriză pentru Mackensen și statul său major. Prima măsură luată a fost aceea ca aviația germană din Bulgaria și monitoarele austro-ungare de pe Dunăre să bombardeze podul. Pentru apărarea antiaeriană a podului, se afla dislocată bateria „Deport”, din subordinea Corpului II Armată de la București. La 19 septembrie – a doua zi a manevrei de la Flămânda – secția elevului-plutonier Dumitru Limburg a reușit să doboare un avion german, care a căzut la 500 de metri vest de podul întins peste Dunăre. A fost prima victorie omologată obținută de artileria antiaeriană română. În amintirea acesteia, ziua de 19 septembrie este sărbătorită ca Zi a Armei Artilerie și Rachete Antiaeriene.

Pentru această izbândă, locotenentul Constantin Constantin, comandantul bateriei, a fost decorat cu Ordinul „Coroana României”, iar elevul-plutonier Dumitru Limburg a primit medalia „Bărbăție și credință”.

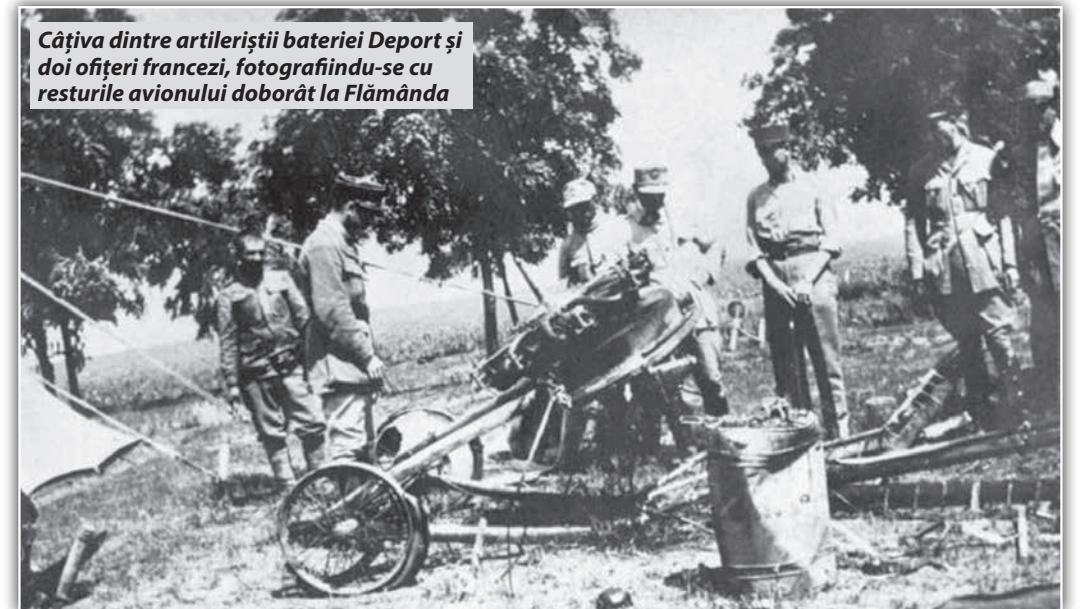
Veghea artileriștilor și rachetiștilor antiaerieni la fruntariile aeriene ale țării este prețuită ca atare, fiind bine cunoscute eforturile, spiritul de sacrificiu și condițiile deosebite de lucru ale specialiștilor în arma artileriei și rachete antiaeriene.

La mulți ani, colegilor de la arma Artilerie și Rachete Antiaeriene!

Tun antiaerian improvizat „cu tragere repede”, calibrul 57 mm, model 1888, adaptat în 1916 pentru trageri antiaeriene prin montarea pe afetul românesc sistem „Burileanu”



Câțiva dintre artileriștii bateriei Deport și doi ofițeri francezi, fotografiindu-se cu resturile avionului doborât la Flămânda



Adrian SULTĂNOIU



Sursa: Biroul de Relații Publice SMFA

VIZITĂ DE LUCRU

Generalul André LANATA, comandantul Comandamentului Suprem Aliat pentru Transformare (Supreme Allied Command Transformation - SACT), a efectuat în luna iulie o vizită oficială în România, al cărui program a cuprins și o întâlnire cu șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, **general-maior Viorel PANĂ**, în data de 22 iulie, la sediul SMFA.

Temele principale aflate pe agenda discuțiilor au fost criza mondială generată de pandemia de COVID-19 și implicarea NATO în gestionarea acesteia, precum și impactul crizei sanitare asupra activităților aliate. De asemenea, au fost abordate și alte subiecte de interes comun din domeniul militar.

Generalul LANATA este comandantul suprem ACT din anul 2018, iar înainte de această funcție a fost timp de trei ani Șeful Statului Major al Forțelor Aeriene ale Armatei Franceze.

PROTOCOL DE COLABORARE



În data de 7 august 2020, a fost semnat protocolul de colaborare între Statul Major al Forțelor Aeriene și Compania S.C. Aerostar S.A., desemnată ca Centru de Mentenanță aeronave F-16, în acest fel contribuind la dezvoltarea și continuarea unei relații de colaborare strânse dintre industria națională de apărare și Ministerul Apărării Naționale.

S.C. Aerostar S.A. cu o prezență de peste 60 de ani pe teritoriul național și o istorie în cooperarea cu Forțele Aeriene Române, prin participarea la programe de anvergură în domeniul aviației militare,

Sursa: Biroul de Relații Publice SMFA

desemnat Centru de Mentenanță aeronave F-16, asigură concentrarea tuturor resurselor necesare într-un singur centru de mentenanță pe teritoriul României, atât pentru regenerarea resursei, cât și pentru modernizarea aeronavelor F-16. În contextul acordării a 2% din P.I.B. către bugetul Ministerului Apărării Naționale, viziunea strategică a Guvernului României este de a reconecta industria națională de apărare la ritmul de dezvoltare tehnologică necesar participării cu produse competitive la programele majore de înzestrare pe care le derulează Armata României.

VIZITA ȘEFULUI GĂRZII NAȚIONALE A STATULUI ALABAMA



În data de 8 septembrie a.c., șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, general-maior Viorel PANĂ a primit vizita șefului Gărzii Naționale a statului Alabama, generalul-maior Sheryl GORDON, la sediul Statului Major al Forțelor Aeriene.

Cooperarea dintre Armata României și Garda Națională a Statului Alabama (ALNG) se desfășoară, de mai bine de peste 25 de ani, în cadrul Programului de Parteneriat Statal (SPP). Prin activitățile Mil-to-Mil, Programul de Parteneriat Statal a oferit sprijin și



expertiză în procesul de specializare și perfecționare, în domeniul instrucției militarilor din Forțele Terestre și Aeriene și a contribuit la dezvoltarea infrastructurii Centrului Național de Instruire Întrunită Getică (JNTC) din Cincu.

Împreună cu militarii Gărzii Naționale din Alabama, militarii români au executat, începând cu anul 2015, o serie de exerciții tactice cu trupe în teren, specifice unităților de geniu – „RESOLUTE CASTLE”, de cercetare – „RED DRAGON” și din Forțele Aeriene – „DACIAN WARHAWK” și „DACIAN VIPER”.



Sursa: Biroul de Relații Publice SMFA



Adrian SULTĂNOIU

MISIUNI DE POLIȚIE AERIANĂ ÎNTĂRITĂ

Prima vizită în România a noului comandant CAOC TJ

În prezența șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, general-maior Viorel PANĂ, în data de 2 septembrie a.c., la sediul Statului Major al Forțelor Aeriene a avut loc vizita comandantului Centrului de Operații Aeriene Multinaționale Torrejon (CAOC), generalul-locotenent Fernando de la Cruz CARAVACA.

Vizita contribuie la dezvoltarea și consolidarea planurilor de cooperare militară între cele două structuri, asigurând reprezentarea la nivel înalt și promovarea intereselor României și constituie o oportunitate pentru detalierea posibilităților de cooperare pe linia desfășurării misiunilor de Poliție Aeriană.

În cadrul vizitei sale oficiale în țara noastră, generalul-locotenent Fernando De La Cruz Caravaca a participat la ceremonia de certificare NATO a celui de-al patrulea detașament al Forțelor Aeriene Regale Canadiene, sosit în România în vederea executării Serviciului de Poliție Aeriană Întărită.

Certificarea unui nou detașament canadian pentru eAP

În data de 3 septembrie a.c., la Baza 57 Aeriană a avut loc ceremonia de certificare a detașamentului Forțelor Aeriene Regale Canadiene, ce va executa, alături de aeronave F-16 Fighting Falcon și MiG-21 LanceR și militarii ai Forțelor Aeriene Române, misiuni de Poliție Aeriană Întărită (enhanced Air Policing - eAP) sub comanda NATO în următoarele patru luni.

Detașamentul canadian este format din aproximativ 145 de piloți și membri ai personalului tehnic, cu șase aeronave CF-188 Hornet. Aceasta este cea de-a patra rotație la Mihail Kogălniceanu a Forțelor Aeriene Regale Canadiene, după cele executate în 2017, 2018 și 2019. De asemenea, militarii canadieni au mai executat o misiune în România, la Câmpia Turzii, în anul 2014.



Aspecte din timpul ceremoniei de certificare a noului detașament al Forțelor Aeriene Canadiene





Adrian SULTĂNOIU

EXERCIȚIUL DE SPECIALITATE „CETATEA 2020”



În perioada 21.09- 02.10.2020, Centrul 85 Comunicații Aero și Informatică „General Doroftei Ghermănescu” a participat la o nouă ediție a exercițiului tehnic de specialitate/CISEX „CETATEA 2020”.

În cadrul exercițiului, specialiștilor din unitate le-a revenit misiunea de a testa capabilitățile operaționale ale modului de comunicații și informatică dislocabil (MCID) privind asigurarea interoperabilităților sistemelor și serviciilor de comunicații și informatică cu alte structuri participante din cadrul tuturor categoriilor de forțe ale Armatei României.



Fii EROU, DONEAZĂ VIAȚĂ!

Adrian SULTĂNOIU



În data de 22 septembrie 2020, la sediul Statului Major al Forțelor Aeriene a avut loc o acțiune de donare de sânge, cu sprijinul unei echipe din cadrul Centrului de Transfuzie Sanguină al Ministerului Apărării Naționale, aflat în subordinea Direcției Medicale. La această acțiune au participat voluntar 60 de persoane din cadrul instituției noastre, dar și camarazi de la Statul Major al Forțelor Navale.

Donatorii vin în sprijinul comunității, contribuind astfel la refacerea rezervei de sânge necesară spitalelor, aflate în stoc critic din cauza situației generate de pandemia de coronavirus. Prin exemplul personal, militarii doresc să încurajeze astfel de acțiuni benevole, dar vitale pentru semenii noștri aflați în suferință. Fiecare dintre noi poate fi erou pentru cineva!



Brigada 76

Cercetare, Supraveghere și Recunoaștere „DACIA”

ANIVERSARE 5 ANI

În data de 23 iulie 2020 a avut loc decorarea Drapelului de luptă al Brigăzii 76 Cercetare, Supraveghere și Recunoaștere (ISR) „Dacia”. Astfel, în semn de apreciere a profesionalismului și a rezultatelor importante obținute de personalul unității în îndeplinirea misiunilor specifice, pentru contribuția avută la promovarea imaginii Armatei României, președintele **Klaus IOHANNIS** a conferit Ordinul „Virtutea Aeronautică” în grad de Cavaler cu însemn de pace, pentru militarii, Drapelului de luptă al Brigăzii 76 Cercetare, Supraveghere și Recunoaștere (ISR) „Dacia”.

Adrian SULTĂNOIU



Șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, general-maior Viorel PANĂ și colonelul Gheorghe MAXIM, comandantul Brigăzii 76 Cercetare, Supraveghere și Recunoaștere la ceremonia de decorare a Drapelului de luptă



Brigada 76 Cercetare, Supraveghere și Recunoaștere „DACIA”, structură subordonată Statului Major al Forțelor Aeriene, are ca misiune cercetarea prin și de radiolocație a spațiului aerian, executarea acțiunilor de război electronic, supravegherii aeriene și electronice în zona de interes strategic, pentru stabilirea identității și recunoașterii țintelor aeriene și aeronavelor proprii, producerea imaginii aeriene integrate în zona de responsabilitate și diseminarea acestora la beneficiarii stabiliți prin ordin.

De asemenea, asigură informațiile necesare exercitării securității aeriene, controlului spațiului aerian și a protecției navigației aeriene și asigură sprijinul informațional al acțiunilor marilor unități și unități de aviație și rachete sol-aer pe timpul executării operațiilor aeriene.

Brigada 76 Cercetare, Supraveghere și Recunoaștere a fost înființată la data de 01.09.2015, în conformitate cu Planul-cadru de continuare a procesului de restructurare și modernizare a Armatei României în anul 2015, nr. M 079 din 24.08.2015, prin desființarea Centrului 1 Supraveghere Aeriană, a Centrului 2 Supraveghere Aeriană și transformarea Batalionului 147 Război Electronic. Denumirea onorifică „DACIA” semnifică faptul că Brigada 76 Cercetare, Supraveghere și Recunoaștere are unități și subunități dispuse pe întreg teritoriul național, iar aria de responsabilitate excede granițele României, fiind **continuatoarea tradițiilor militare** ale secțiunii aerostație din subordinea Batalionului 1 Geniu, înființată la 1 noiembrie 1906, în baza Decretului regal nr. 3559 din 29 octombrie 1906.

Marea unitate are în organică un centru operațional, trei grupuri cercetare și supraveghere prin radiolocație și avertizare timpurie și un grup de război electronic, precum și un grup de sprijin.

La 01.11.1906 ia ființă prima structură din Armata Română destinată cercetării și supravegherii spațiului terestru și aerian și informării autorităților asupra pericolului de a fi atacați, respectiv secțiunea aerostație, în subordinea Batalionului 1 Geniu.

Secțiunea aerostație avea în componență un balon captiv și personal necesar funcționării acestuia, iar înălțarea lui era hotărâtă de comandantul unității pe lângă care secțiunea de aerostație era atașată. Raza de recunoaștere a unui observator din balon era de 10 kilometri, în condiții de vreme favorabilă, se înălța la 5 kilometri de bateriile adversarului și era menținut în aer numai cât timpul favoriza observările.

Iminența intrării României în Prima Conflagrație Mondială generează o serie de organizări structurale în urma cărora apărarea împotriva aeronavelor capătă o importanță deosebită. În acest complex de măsuri, la 15.08.1916, în cadrul Serviciului de Apărare a Contră Aeronavelor din Comandamentul Cetății București, ia ființă prima structură din Armata Română destinată exclusiv cercetării și supravegherii spațiului aerian și informării autorităților asupra pericolului de a fi atacați din aer.

Mesaje despre situația aeriană au fost transmise încă din prima noapte de război, unul dintre acestea având următorul conținut: „AICI P.O. GIURGIU – 16.08.1916, 00.15. O AERONAVĂ VRĂJMAȘĂ A TRECUT DUNĂREA LA NOI DINSPRE BULGARIA ȘI SE ÎNDREAPTĂ SPRE NORD”.

Dezvoltarea vertiginosă a mijloacelor de atac aerian a pus serios problema eficientizării efortului de apărare aeriană a teritoriului și trupelor, astfel că, la 01.03.1933 se înființează Serviciul General de Pândă și Alarmă. Totodată, a fost aprobat „Regulamentul Apărării Pasive contra Atacurilor Aeriene”, regulament care statua rolul, locul și misiunile pânzei aeriene.

Serviciul General de Pândă și Alarmă era organizat, la acea dată, cu un birou de coordonare și opt zone aeriene (șapte corespunzătoare celor șapte Corpuri de Armată și una aferentă municipiului București).

La intrarea României în al Doilea Război Mondial, la 22 iunie 1941, supravegherea



Colonelul Vasile Stoica, primul comandant al trupelor radiotehnice române

spațiului aerian era asigurată de către Serviciul General de Pândă Aeriană, care a cooperat pe toată durata participării Armatei Române la război cu Serviciul de Pândă Aeriană și Alarmare din Compunerea armatelor de arme înrunitite, de pe front.

La data de 19 iunie 1944, în baza Ordinului 1622 al Statului Major al Aerului, Serviciul General de Pândă Aeriană se transformă în Serviciul General de Informații Aeriene.

La 15 aprilie 1949, în subordinea directă a Ministerului Apărării Naționale a fost înființat Comandamentul Apărării Antiaeriene a Teritoriului, care a luat în subordine directă Serviciul de Pândă și Informare Aeriană, de la data de 28 aprilie 1949, și Regimentul Pândă Aeriană, de la data de 1 mai 1949.

La 1 august 1949 se înființează în subordinea Serviciului de Pândă și Informare Aeriană prima companie de radiolocație de la București – Băneasa, dotată cu stații de tipurile S.C.R.-527 D (americană), AN/TPS-53 (engleză), WÜRTZBURG (germană). Compania a avut atât misiuni operative, cât și de formare, ea constituind embrionul radiolocației românești, aici s-au format mare parte din cadrele ce aveau să încadreze sistemul de supraveghere aeriană prin detecție electromagnetică.

La finele anului 1950 s-au creat condițiile necesare pentru transformarea Serviciului de Pândă Aeriană în *Serviciul de Observare, Informare, Legături Aeriene – O.I.L.A.*

Un moment important în procesul evolutiv al radiolocației l-a constituit perioada aprilie-mai 1952, când, în cadrul batalioanelor independente radio O.I.L.A., pe direcția generală sud au fost înființate și au intrat în operativitate primele trei companii și trei posturi radiotehnice, acestea erau înzestrate cu stații de radiolocație de producție sovietică de tipul P-20 și P-3A.

Ca urmare a transformărilor produse în plan organizatoric și a dotării cu tehnică de radiolocație, în vara anului 1955, sistemul O.I.L.A. a fost abandonat, desființându-se cele 21 de companii cu un total de 492 de posturi de observare vizuală și înființându-se, în baza Ordinului Ministerului Forțelor Armate nr. C.L.0074 din 25 iulie 1955, Trupele Radiotehnice.

Prin Ordinul Marelui Stat Major C.L./002678, la 01.07.1957, este înființată Compania 963

Radio, companie care avea ca misiune cercetarea și bruiajul radarelor de la bordul aeronavelor și a legăturilor radio de conducere a aviației.

Începând cu anul 1973, au fost importate elemente ale sistemului VOZDUH-1, sisteme de automatizare a conducerii trupelor radiotehnice, VP-01, VP-02, VP-04, VP-08, VS-11, destinate Brigăzii 46 Radiotehnice.

La 1 august 1973 ia ființă Brigada 1 Rachete Antiaeriene cu punctul de comandă la Chitila, reclamând constituirea unei entități radiotehnice aptă să asigure acțiunile de luptă ale noii mari unități de rachete și să completeze simultan datele cercetării și supravegherii spațiului aerian. În acest context, conform Ordinului C.L. 00835 din 27.07.1973 al Marelui Stat Major, a fost înființat Batalionul 21 Radiotehnic Automatizat-Chitila (Chiajna)/UM 01959/Z, primul batalion radiotehnic automatizat din țară. Batalionul nou înființat a fost dotat cu tehnică modernă de radiolocație și automatizare a conducerii trupelor, rod al ultimelor descoperiri științifice în domeniu, fiind destinat pentru culegerea, transmiterea și conducerea automată a datelor despre situația aeriană.



Stația radar START-1M a fost proiectată și realizată în România anilor 1980

La 1 iunie 1995, cele două brigăzi radiotehnice își redimensionează comandamentele și structura de forțe, înființând 10 centre de radiolocație, care aveau în subordine un număr variabil de batalioane și companii de radiolocație.

Anul 1997 marchează intrarea în înzestrare a primului radar digital 3D, cu distanță lungă de acțiune de tipul FPS-117, iar în anul 1998 au intrat în înzestrare încă patru astfel



Radare Freya și Wurzburg



P-14 OBORONA

de sisteme. Începând cu anul 2000 aceste radare execută Serviciul de Luptă Permanent, iar din anul 2004, Serviciul de Luptă Permanent Poliție Aeriană sub comandă NATO.

În anul 2010, luna iulie, în baza Programului Gap Filler, primul radar 3D, de descoperire la joasă altitudine, TPS-79R sosește în țară și intră în procedurile de testare operațională. Până în anul 2012 vor fi recepționate, operaționalizate și introduse în serviciul de luptă 19 sisteme radar de acest tip.

La data de 01.09.2015, este înființată Brigada 76 Cercetare, Supraveghere și Recunoaștere prin desființarea Centrului 1 Supraveghere Aeriană, a Centrului 2 Supraveghere Aeriană și transformarea Batalionului 147 Război Electronic.

Prin această înființare sunt concretizate eforturile structurilor care operează în mediul electromagnetic de a funcționa sub o conducere unitară, în măsură să îmbunătățească activitățile de cercetare de și prin radiolocație a spațiului aerian, să asigure avertizarea timpurie și să furnizeze informațiile necesare conducerii și executării acțiunilor de apărare aeriană a României, devenind un element important al sistemului de Informații, Supraveghere și Recunoaștere (ISR) al Armatei României.

Începând cu anul 2017 au fost recepționate și operaționalizate primele 5 sisteme radar 3D, cu distanță mare de acțiune și mobilitate ridicată, TPS-77. Aceste radare sunt vârf de gamă în domeniul supravegherii aeriene la nivel mondial. Toate cele cinci sisteme execută Serviciul de Luptă Permanent Poliție Aeriană. Radarele sunt echipate cu sisteme de identificare amic-inamic (IFF) Mod 5 NATO, precum și cu capacitatea de detecție a rachetelor balistice (Tracking Ballistic Missile/TBM).

Încă de la înființarea sa la 01.09.2015, Brigada 76 Cercetare, Supraveghere și Recunoaștere continuă misiunile structurilor anterioare și execută fără întrerupere Serviciul de Luptă Permanent, fiind singura structură din Armata României care execută simultan, cu totalitatea forțelor și mijloacelor din organică, patru tipuri de Serviciu de Luptă Permanent, Poliție Aeriană sub comandă NATO și sub comandă națională, Supraveghere Electronică, Comunicații și Informatică, precum și Supraveghere CBRN.

Brigada 76 Cercetare, Supraveghere și Recunoaștere participă la exerciții naționale și multinaționale, organizate de către structuri reprezentative ale NATO sau parteneriate comune cu state membre NATO, în vederea creșterii nivelului de pregătire și atingerea obiectivelor unității. În acest sens, unitatea a participat cu pachete de forțe în cadrul exercițiilor SABER GUARDIAN-2017 și TOBRUQ LEGACY-2017, precum și RAMSTEIN DUST II-2019. Marea unitate este participant principal la exercițiile de război electronic organizate la nivelul componentei aeriene a NATO RAMSTEIN GUARD (anterior numit NEWFIP și IRON GUARD), dar și la nivel național STEEL. **În același timp, deși acest aspect este foarte puțin vizibil din exterior, Brigada 76 Cercetare, Supraveghere și Recunoaștere asigură sprijinul informațional cu date radar a acțiunilor aeriene în cadrul tuturor exercițiilor desfășurate la nivel național sau aliat și care implică utilizarea spațiului aerian național.** Anul 2019 a marcat asigurarea cu date a primelor trageri cu rachete sol-aer de tipul PATRIOT și AVANGER în Poligonul Capu-Midia.

Deși misiunile marii unități nu se regăsesc printre misiunile pachetelor de forțe destinate să acționeze în teatrele de operații, personal aparținând structurilor brigăzii au participat la astfel de misiuni în Afganistan, în Balcani sau Mali, alături de militari ai Direcției Informații

Militare, ai Forțelor Terestre sau în detașamentul Forțelor Aeriene din Mali.

Concepția privind dezvoltarea capacităților de război electronic, în contextul transformării și modernizării Armatei României 2019-2028, a generat și în structura brigăzii modificări, cu ocazia reorganizării din 2019, astfel au fost configurate și introduse în statele de organizare structuri dedicate, dintre care unele de maximă modernitate, de exemplu **Centrul de culegere de informații din spațiul cibernetic CYBERINT**, pentru care a fost planificată, în luna octombrie, declararea capacității operaționale inițiale (IOC), ca premisă de consolidare și dezvoltare a capacității.

Brigada 76 Cercetare, Supraveghere și Recunoaștere, prin acțiunile desfășurate 24/7, asigură informațiile necesare conducerii operaționale a acțiunilor aeriene, managementul armamentului și tehnicii de luptă, integrarea triadei senzori – elemente de decizie – elemente de acțiune, permițând îmbunătățirea și automatizarea proceselor de comandă-control, capacități care asigură superioritatea informațională, decizională și operațională, precum și adaptarea tehnicilor, tacticilor și procedurilor de ducere a acțiunilor în spațiul aerian și electromagnetic.



FPS/117



AN/TPS-79 Gap Filler



Adrian SULTĂNOIU

Avansarea promoției 2020 a Academiei Forțelor Aeriene

În data de 31 iulie 2020, la sediul Academiei Forțelor Aeriene „Henri Coandă” a avut loc ceremonia prilejuită de absolvirea și acordarea gradului de sublocotenent, promoției de ofițeri activi în armele aviație naviganți, aviație nenaviganți, controlor trafic aerian, meteorolog aeronautic, război electronic în aviație și apărare antiaeriană, radiolocație și artilerie și rachete antiaeriene, a Academiei Forțelor Aeriene „Henri Coandă”.

La festivitate au fost invitați să participe secretarul de stat și șef al Departamentului pentru relația cu Parlamentul și Calitatea vieții personalului, **domnul Marius BĂLU**, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, **general-maior Viorel PANĂ**, alături de reprezentanți ai Ministerului Apărării Naționale, ai Ministerului Afacerilor Interne, prefectul județului Brașov, primarul Municipiului Brașov și comandanții ai structurilor militare din garnizoana Brașov.

Șef al promoției 2020 a Academiei Forțelor Aeriene „Henri Coandă” a fost **sublocotenentul Alex-Andrei VOLOȘEN**, care a obținut media generală 9,90.

Absolvenții declarați șefi de promoții, pe specialități, au fost următorii:

- **Lucian SIMIONESCU** la specialitatea militară aviație naviganți, avioane, piloți pe aeronave cu motoare reactive – media 9,76;
- **Sebastian-Mihai GĂBRIAN** la specialitatea militară aviație naviganți, piloți elicopter



- **Eduard SUFLEA** la specialitatea militară aviație naviganți, piloți elicoptere pentru Forțe Terestre – media 9,44;
- **Adrian-Gabriel DUCU** la specialitatea militară aviație naviganți, piloți elicoptere pentru Forțe Navale – media 9,38;
- **Alin-Vasile COSTEA** la specialitatea militară aviație naviganți, piloți elicoptere Ministerul Afacerilor Interne – media 9,66;
- **Flavius-Alexandru TOARGĂ** la specialitatea militară controlor trafic aerian – media 9,86;
- **Raluca-Maria ANGHEL** la specialitatea militară meteorolog aeronautic – media 9,88;
- **Alex-Andrei VOLOȘEN** la specialitatea militară aviație nenaviganți – media 9,90;
- **Georgiana JITARU** la specialitatea militară război electronic în aviație și apărare antiaeriană – media 9,59;
- **Valentin-Teodor DUMITRAȘ** la speci-



- **Paula-Raluca GHICIUC** la specialitatea militară artilerie și rachete antiaeriene pentru Forțe Aeriene – media 9,48;
 - **Anca-Mihaela MORARU** la specialitatea militară artilerie și rachete antiaeriene pentru Forțe Terestre – media 9,43.
- Festivitatea s-a încheiat cu survolul elicopterelor IAR-330 PUMA SOCAT din cadrul Bazei 95 Aeriană „Erou Căpitan Aviator Alexandru Șerbănescu” Bacău și aeronavelor aparținând Aeroclubului Teritorial Brașov „Iosif Șilimon”.
- Le urăm celor 165 de absolvenți ai Academiei Forțelor Aeriene „Henri Coandă” – promoția „General Ioan Emanoil Florescu” – mult succes în frumoasa carieră pe care și-au ales-o și sperăm ca toate deciziile lor în viață să se bazeze pe onestitate, integritate, perseverență și respect.

CER SENIN pe drumul vieții !

ULTIMUL APEL

Adrian SULTĂNOIU



În data de 30 iulie 2020, absolvenții promoției „General Ioan Emanoil Florescu” au executat ultimul apel de seară, în calitate de studenți ai Academiei Forțelor Aeriene „Henri Coandă”. Acest moment unic marchează pe de-o parte finalul celor 3 ani de studii și despărțirea de colegi, dar și de cadrele militare și didactice alături de care au petrecut atât de mult timp, iar pe de altă parte, începutul unui nou drum în viață în calitate de ofițeri ai Armatei Române.

Ultimul apel de seară a reprezentat un moment emoționant pentru studenții care de acum se despart de tot ceea ce le-a fost „cămin” și „familie” timp de 3 ani, ani în care au adunat amintiri frumoase și în care au legat prietenii bazate pe camaraderie, înțelegere și sprijin reciproc.



BREVETARE PILOȚI

Necuprinsul ademenitor poate fi cuprins de ochii care-l caută, de sus. Este același necuprins care îi cheamă cu grai dulce românesc pe cei aleși, vrăjiți de frumusețea lui, să-l vegheze.

Sursa: Biroul de Relații Publice SMFA

În data de 10.07.2020, la sediul Școlii de Aplicație pentru Forțele Aeriene „Aurel Vlaicu” de la Baza Aeriană de Instruire și Formare a Personalului Aeronautic - Boboc, 16 sublocotenenți absolvenți ai Academiei Forțelor Aeriene „Henri Coandă” au primit brevetul și insigne de pilot în urma promovării examenului de brevetare.

Alături de ei au fost instructorii, atât de la Escadrila 1 IAR-99, cât și de la Escadrila 2 IAK-52 și IAR-316 B Allouette.

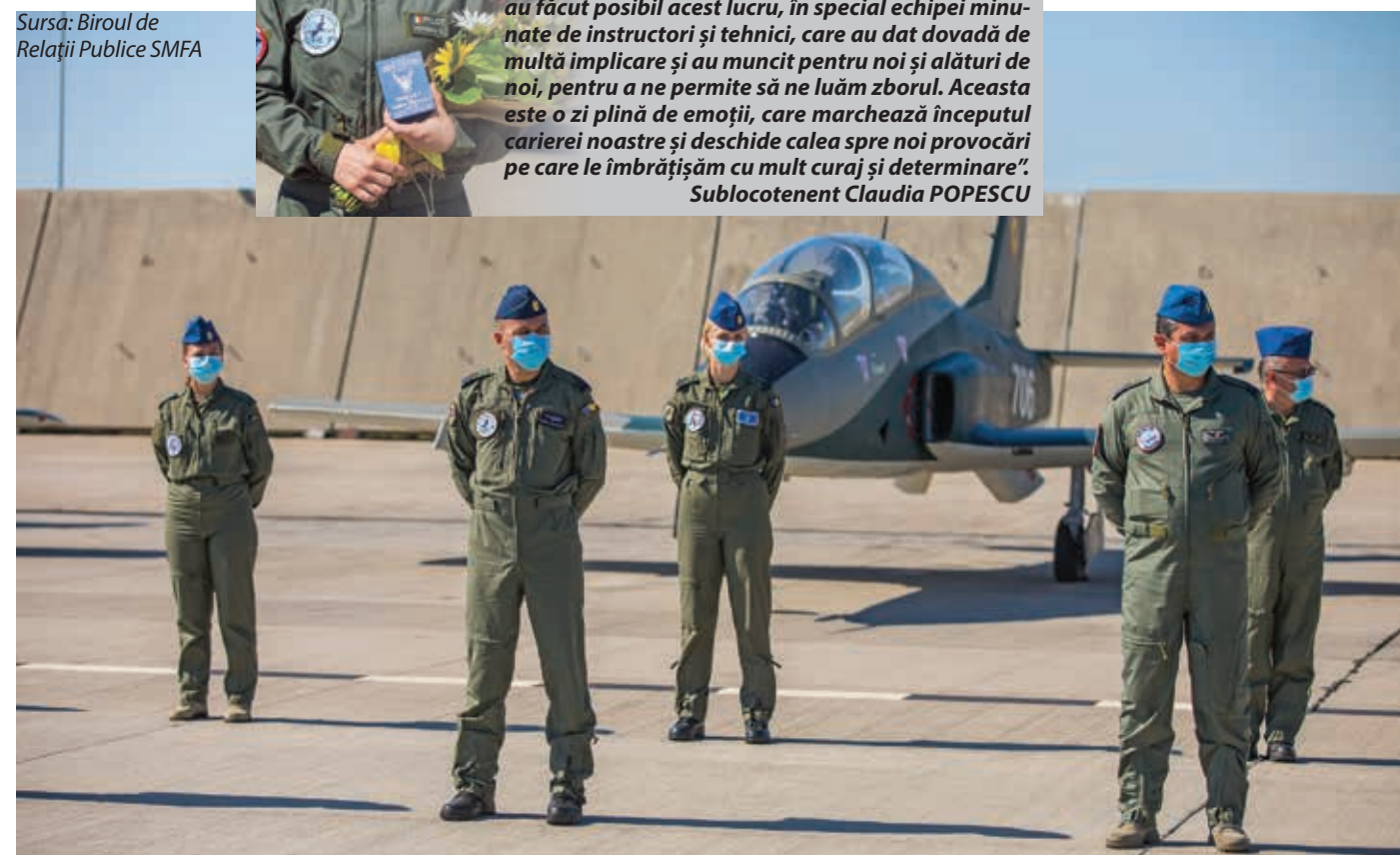
Șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, **general-maior Viorel PANĂ**, a acordat insignele și brevetele de pilot militar tinerilor absolvenți.

Felicitări tinerilor piloți, mult succes în carieră și Cer senin!

„Atunci când știi ce vrei și ai determinarea și răbdarea necesare pentru a-ți atinge obiectivele, totul devine mai simplu și ușor. Calea apare deschisă și clară, obstacolele mai ușor de depășit și începi încet să prinzi aripi.

Astăzi Baza Aeriană Boboc ne-a dăruit aripile mult așteptate. După ore și ore de pregătire la sol și în zbor, devenim astăzi oficial piloți militari. Nu putem decât să mulțumim tuturor oamenilor frumoși care au făcut posibil acest lucru, în special echipei minunate de instructori și tehnici, care au dat dovadă de multă implicare și au muncit pentru noi și alături de noi, pentru a ne permite să ne luăm zborul. Aceasta este o zi plină de emoții, care marchează începutul carierei noastre și deschide calea spre noi provocări pe care le îmbrățișăm cu mult curaj și determinare.”

Sublocotenent Claudia POPESCU





Învățământul liceal militar în timp de pandemie

Elevii Colegiului Național Militar „Mihai Viteazul” din Alba Iulia și-au reluat activitatea începând din 14 septembrie 2020, în condiții de pandemie, cu respectarea și aplicarea tuturor normelor de protecție și a măsurilor de distanțare socială. Anul școlar 2020 – 2021 a început fără tradiționalul ceremonial de deschidere a cursurilor.

În vederea desfășurării, în condiții de siguranță, a procesului educațional, la nivelul instituției se aplică măsuri speciale în scopul diminuării riscului de îmbolnăvire a elevilor și a cadrelor didactice. Astfel, în fiecare dimineață se realizează triajul epidemiologic, toate spațiile din incinta colegiului sunt dezinfectate zilnic și aerisite periodic, purtarea permanentă a măștilor de protecție este obligatorie la fel ca și igienizarea mâinilor, iar elevii folosesc un traseu unidirecțional, bine delimitat și semnalizat pentru deplasare către sălile de clasă și dormitoare, astfel încât să fie respectate normele de distanțare fizică, fără posibilitatea intersectării lor pe traseu.

Normele de distanțare fizică se respectă și în sălile de clasă unde băncile au fost aranjate astfel încât să permită o distanță de siguranță între elevi și în dormitoare unde s-a redus numărul de paturi și au fost reorganizate astfel încât să respecte normele de distanțare fizică. Servirea mesei se face cu respectarea și aplicarea normelor de protecție, iar pentru evitarea aglomerației, pauzele elevilor au fost planificate decalate pe an de studiu. De asemenea, în toate spațiile au fost afișate mesaje de informare cu privire la normele igienico-sanitare și de prevenire a infectării cu SARS-CoV-2. Tot în această perioadă, la nivelul colegiului s-au luat măsuri pentru restricționarea regimului de permisi și învoiri ale elevilor.

O altă măsură importantă care s-a luat înainte de începerea anului școlar a fost testarea tuturor elevilor pentru depistarea virusului SARS COV-2, prin grija Direcției Medicale a Ministerului Apărării Naționale. Elevii s-au prezentat în colegiu cu câteva zile înainte de data de 14 septembrie, în zile diferite, în funcție de anul de studiu, pentru a se evita aglomerațiile și contactul direct între elevi. Măsura a fost luată pentru identificarea elevilor bolnavi și izolarea acestora de colectivitate. Cei câțiva elevi confirmați cu COVID-19 au fost asimptomatici și au fost trimiși acasă în izolarea timp de două săptămâni. Elevii care au intrat în contact direct cu cei depistați pozitiv, au fost plasați în carantină în infirmeria colegiului.

Procesul de învățământ în cadrul colegiului militar se desfășoară în scenariul 1 (verde), elevii aflați în carantină participând la ore în sistem online, în interiorul colegiului, iar restul elevilor, în sistemul „față în față”, la clase.

Reveniți în colegiu după aproape șase luni de vacanță forțată, elevii din anii mai mari sunt bucuroși că s-au reîntâlnit și au posibilitatea de a-și continua pregătirea școlară. „A fost o vacanță destul de lungă și am simțit foarte mult lipsa colegilor, a cadrelor didactice și militare și a tuturor evenimentelor caracteristice colegiului militar. Aici am stat în ultimii doi ani, aici m-am obișnuit să dorm, să mănânc, să-mi desfășor toate activitățile. Acum, când m-am reîntors în a doua mea casă, simt că m-am întors la origini și nu mă văd altundeva în afară de liceul militar. Am revenit într-o perioadă dificilă dar cu ajutorul profesorilor și al cadrelor militare suntem privilegiați oarecum, reușind să ne continuăm împreună educația și pregătirea pentru viitoarea carieră militară”, a spus **elevul caporal Andrei CUC-SIMUȚIU** din clasa a XI-a.

Dacă pentru elevii militari din clasele mai mari începutul școlii a fost o normalitate, pentru boboci, ecuația a avut mai multe necunoscute. Cu toate acestea, elevii din clasele a IX-a s-au adaptat destul de ușor la noile condiții și au reușit deja să lege prietenii. „După primele zile petrecute în colegiul militar se simt dificultățile de început de clasă a IX-a, de altceva, nu mai suntem în gimnaziu. Dar este și foarte frumos, ne-am acomodat foarte bine, suntem o clasă foarte frumoasă, ne sfătuim și ne ascultăm unul pe celălalt. Am reușit într-un timp foarte scurt să creăm o legătură destul de strânsă între noi și să putem avea încredere unul în celălalt”, ne-a mărturisit **eleva Denisa STAN**, eleva care a avut în acest an cea mai mare medie de admitere în colegiul militar, 10.

„E altă toamnă, sunt alte așteptări, dar, da, școala începe și în acest an. Sigur, cu un virus, cu scenarii colorate, cu întrebări fără răspuns, cu inerentele frici ale fiecăruia. Dar mai presus de toate acestea, școala trebuie să aducă pe elevi în bănci. Să-i conecteze cu cartea, cu „sfânta taină a învățării”. Cum ar fi dacă s-ar renunța, fie și pentru o scurtă perioadă de timp, la educație? Există oare viață civilă și demnă, fără educație? Cu siguranță, nu! Vreau să vă asigur stimați părinți, că noi ne-am protejat mereu elevii și o vom face cu aceeași responsabilitate în continuare. Adânc respect și mulțumiri profesorilor și cadrelor militare care se luptă, caută soluții și veghează pentru educația elevilor noștri! Respect și mulțumiri părinților care responsabilizează și încurajează copiii să aibă grijă de ei și de noi, păstrând totodată entuziasmul începutului de an școlar. Succes dragi elevi, bunul Dumnezeu să vă ajute să învingeți valul potrivnic, să îl prindeți pe cel prielnic și fie ca vremurile pe care le traversăm să nu umbrească a voastră bucurie de a merge la școală și a noastră speranță că vom reuși”, a fost mesajul transmis de comandantul Colegiului Național Militar „Mihai Viteazul” Alba Iulia, **colonel Marcel DOMȘA**, cu prilejul începutului de an școlar.

Festivitatea de absolvire a promoției 2020 „General Ioan Emanoil Florescu”



Școala Militară de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene „Traian Vuia” a organizat vineri, 31.07.2020, la sediul instituției, într-un cadru restrâns, festivitatea de absolvire și acordare a gradului de maistru militar clasa a V-a și de sergent pentru absolvenții promoției 2020, denumită onorific „General Ioan Emanoil Florescu”. Cea mai proaspătă promoție a școlii și-a luat rămas bun de la sălile de clasă, de la treptele școlii pe care le urca în fiecare dimineață și de la toate celelalte lucruri care le-a fost, timp de 2 ani, sprijin spre reușită.

În cadrul ceremoniei, au fost avansați la gradul de maistru militar clasa a V-a, 84 de absolvenți (76 băieți și 8 fete), iar la gradul de sergent 115 absolvenți (87 de băieți și 28 de fete). Tinerii absolvenți sunt cei care vor pregăti, de acum înainte, tehnica militară pentru îndeplinirea misiunilor și a tuturor activităților care implică tehnica din dotare în unități ale Forțelor Aeriene și Forțelor Terestre din Armata României.

Emoțiile inerente acestei festivități de importanță majoră s-au simțit și în glasul șefului de promoție, **maistrul militar clasa a V-a, Ștefan NEAGU**, care a absolvit cu media 9,18 programul de formare a maistrilor militari în arma **Aviație**, specialitatea militară **aeronave și motoare de aviație**: „A sosit clipa să ne despărțim după doi ani de activitate intensă în scopul formării noastre ca personal tehnic, necesar unităților de aviație românești. A fost o perioadă utilă, în care ne-am însușit bagajul de cunoștințe, fiecare în domeniul ales, destinat a înlesni toate activitățile practice ce țin de tehnică și de executarea ordinelor de la baza comenzi. Am luat contact cu ordinea, disciplina și instrucția militară, care ne vor deosebi de cei din viața civilă. Am devenit mai puternici, mai ordonați, mai fermi. Toți suntem schimbați și, sub egida maturității, ne privim nostalgici epoleții, conștienți că aripile sunt aproape de zbor și ne angajăm la o ultimă luptă în calitate de elevi: lupta cu noi înșine către militarul care ne dorim să fim”.

La festivitate, la invitația comandantului școlii, **comandor Ștefan COTIGĂ**, au participat din partea Statului Major al Apărării, **colonelul Daniel BĂNICĂ**, din partea Statului Major al Forțelor Aeriene, **generalul de flotilă aeriană Iulian PAȚILEA**, și din cadrul Comandamentului Forțelor Întrunite, **comandorul Gelu ZAMFIR**.

Promoția 2020 „General Ioan Emanoil Florescu” este una deosebită deoarece anul acesta se împlinesc 100 de ani de la înființarea Școlii Militare de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene „Traian Vuia”. În această instituție de învățământ militar s-au format și perfecționat, pe parcursul ultimului secol, generații și generații de maiștri militari și subofițeri, sub îndrumarea unor profesori și instructori de mare valoare, dascăli care au sădit, cu strădanie, în elevi, atât dragostea de țară, cât și cunoștințele tehnice care au stat la baza formării pe linie profesională a înaintașilor noștri care și-au desfășurat activitatea în Forțele Aeriene Române.

Festivitatea s-a desfășurat în condiții speciale, adaptate la condițiile de pandemie, cu respectarea tuturor restricțiilor pe plan național astfel încât să se limiteze răspândirea infecției cu SARS COV-2.

Felicitări, dragi absolvenți, pentru rezultatele obținute! Vă dorim o carieră militară cu multe satisfacții și împliniri!

Obiectiv îndeplinit!



Absolventa **Cosmina POP** a fost șefa Promoției 2020 – „General Ioan Emanoil Florescu” a Colegiului Național Militar „Mihai Viteazul” din Alba Iulia. Încă de la începutul liceului Cosmina și-a stabilit obiective mărețe, reușind prin pregătire intensă și constantă să devină șef de clasă, adevărat lider, adjutant și mai apoi șef de promoție. Ea a absolvit colegiul militar albaulian cu media generală 9,77.

Cosmina a trăit, la finalul acestui capitol frumos care a fost colegiul militar, sentimente de bucurie dar și de nostalgie. A fost fericită că și-a atins obiectivele pe care și le-a fixat, dar tristă pentru că s-a despărțit de colegii, de cadrele didactice și militare, care timp de patru ani i-au fost aproape.

„Sunt foarte onorată să port acest titlu de șef de promoție și să fiu absolventa acestei prestigioase

instituții de învățământ militar liceal. Sunt fericită că am atins obiectivele pe care mi le-am stabilit, dar în același timp sunt tristă pentru că îmi părăsesc colegii, cadrele didactice și militare. Sunt conștientă însă că viața este un drum cu un singur sens și trebuie să îi urmez cursul. Sunt nerăbdătoare să îmbrac uniforma de student, să îmi cunosc noii colegi și să îmi stabilesc noile obiective”, ne-a mărturisit Cosmina la festivitatea de absolvire.

În urma repartiției care a avut loc joi, 9 iulie, Cosmina a fost admisă la Academia Tehnică Militară „Ferdinand I” București, specializarea calculatoare și tehnologia informației.

Felicitări, Cosmina! Mult succes în tot ceea ce îți propui în viitor!

Punctul de acces în Baza 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu mă duce cu gândul la o bază militară americană. Mașina îmi este verificată amănunțit și pe dinăuntru și pe dedesubt, apoi documentele și autorizarea intrării. Accesul pe aeroport justifică măsurile întărite de securitate. Odată intrat, viteza de deplasare este de maximum 20 km/h, dar în scurt timp ajung pe strada paralelă cu hangarul și locul unde sunt garate aeronavele Forțelor Aeriene Regale Canadiene (RCAF), CF-18 Hornet.



Viespile canadiene de la Marea Neagră

Pe data de 3 septembrie, a avut loc ceremonia de certificare NATO a celui de-al patrulea detașament canadian care va executa misiuni de Poliție Aeriană Întărită (*enhanced Air Policing*) alături de militari aparținând Forțelor Aeriene Române, sub comanda Alianței Nord-Atlantice. Militarii canadieni au mai fost la Mihail Kogălniceanu, în 2017, 2018 și 2019. De data aceasta, au ajuns în România pe re prize, pentru că pandemia de Covid-19 a modificat datele problemei. „În mod normal, tot detașamentul ar fi ajuns aici împreună, dar din cauza măsurilor de prevenție a trebuit să asigurăm mai mult spațiu personalului în avion”, îmi spune comandantul detașamentului, **locotenent-colonelul David „Tickler” MCLEOD**. Desfășurarea operațiilor sub amenințarea pandemiei este și cea mai mare provocare a acestui detașament, îmi confirmă comandantul; în rest, misiunea este aceeași cu cele îndeplinite acasă, în Canada, pentru NORAD (*North American Aerospace Defense Command*). Suntem în zona în care sunt parcate aeronavele CF-18 *Hornet*, varianta canadiană a avionului F/A-18 *Hornet*, pe care RCAF le au în dotare din 1982, modernizate apoi în două etape. Aștept ca două din cele șase aeronave de peste Ocean să decoleze pentru un zbor de antrenament.

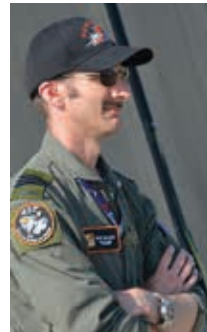
Este cald în Constanța, peste 30 de grade și canadienii au fost nevoiți să se adapteze, dar, din ce mi-au spus, le face plăcere să lucreze sub soarele dobrogean. Tehnicienii muncesc pe lângă aeronave, îmbrăcați în pantaloni scurți de uniformă, tricou și bocanci, pregătind avioanele ce urmează să decoleze. „Am ajuns în urmă cu opt zile și totul a fost excelent, începând cu vremea. Activitatea n-a fost foarte intensă; menținem la nivel ridicat mentenanța aeronavelor și tot ce facem acasă facem și aici. Nu este același mediu,

Maior Bogdan OPROIU

nu avem hangarul și nu avem cu noi toate echipamentele pe care le avem în Canada, dar am adus tot ce e nevoie pentru a menține avioanele la nivel maxim”, îmi spune, plin de voie bună, **caporalul Joshua BÉLANGER**. Detașamentul este format din 145 de persoane, cu zece în plus față de cât aveau cele anterioare, pentru a putea funcționa în cazul unor îmbolnăviri.

Militarii vin din toată Canada, cu excepția piloților și a personalului tehnic ce deservește aeronavele; aceștia sunt din Escadrila 433, a cărei bază este în Quebec. Porecla escadrilei este „Porcupine” (porc spinos) și motoul lor este „Qui s’y frotte s’y pique” (Cine i se opune este rănit/Cine se atinge se înțeapă). Amestecul lingvistic franco-englez din sigla escadrilei este relevant pentru armata canadiană, care este bilingvă, cel puțin la nivelul ofițerilor militari trebuind să cunoască ambele limbi oficiale ale statului nord-american. De altfel, am și asistat la o scurtă conversație în franceză între capelanul detașamentului și ofițerul de legătură, care apoi a trecut pe *modul* engleză instantaneu, când a revenit la discuția cu ofițerul de relații publice și cu mine.

Diversitatea și deschiderea culturală a canadienilor sunt mari și mi-a fost evident acest lucru când am stat de vorbă cu ofițerul de legătură al detașamentului. **Căpitanul Sarbjeet NIJHER**, pilot de elicopter, este adept al sikhismului, a șasea religie din lume ca număr de adepți și armata îi permite să poarte, pe post de coifură, turbanul caracteristic sikh-ilor. Mi-a vorbit cu mândrie de tradiția regimentelor sikh din armata colonială britanică, unele elemente vestimentare ale acestor luptători, care s-au remarcat adesea în conflictele Imperiului Britanic, fiind preluate în uniforma armatei regulate. Și în armata canadiană militarii care



Dacă ne uităm la incidență (violarea spațiului aerian NATO de aeronave rusești, n.n.), șansele sunt foarte mari ca acest lucru să se întâmple pe parcursul misiunii noastre, dar întreaga echipă este pregătită să facă față acestor probleme. Pe de altă parte, dacă acest lucru nu se va întâmpla, înseamnă că facem o treabă destul de bună cu misiunea NATO de descurajare și asigurare pe care o îndeplinim aici.

Locotenent-colonel David McLEOD



Acasă lucrează mai mulți oameni la aeronave, aici au venit doar cei mai experimentați, dar suntem în număr suficient pentru a asigura întreținerea avioanelor. Este fantastic că facem afară întreținerea aeronavelor, pentru că e soare și-mi place foarte mult să lucrez în aer liber. Avem un hangar pentru eventuale intervenții care necesită acest lucru, dar în mod obișnuit lucrăm afară și e excelent.

Caporal Joshua BÉLANGER



Încă nu am intrat în contact cu foarte mulți oameni, acest lucru se va întâmpla în curând și-l aștept cu mare interes. Ocazia de a participa la această misiune este un privilegiu; am considerat că pot să învăț multe din ceea ce fac aici, să-mi îmbunătățesc cunoștințele de relații publice și să înțeleg mai bine cum acționează alte state NATO, așa că am fost recunoscător pentru această oportunitate.

Căpitan SARBJEET



îmbrățișează această religie fac istorie încă din Primul Război Mondial. Toate pregătirile sunt finalizate și aeronavele canadiene încep să ruleze pe bretea care duce la pistă. Rulajul este destul de scurt și, în câteva minute, primul dintre ele pornește în forță pentru a obține viteza de decolare. În 15 secunde și cel de-al doilea se ridică de la sol și dispare din raza vizuală. Trei sferturi de oră a durat antrenamentul celor două *Viespi*, care se pregătesc pentru ceea ce canadienii numesc *hot week*, săptămâna în care asigură QRA (Quick Reaction Alert), în alternanță cu aeronavele MiG-21 *Lancer* și F-16 *Fighting Falcon* ale Forțelor Aeriene Române. Misiunile de interceptare pe care urmează să le desfășoare, dacă va fi cazul, sunt coordonate de *Combined Air Operation Center*, care pentru zona sud-estică a NATO se află la Torrejón, în Spania. Acolo sunt transmise informațiile obținute în urma supravegherii spațiului aerian și de acolo sunt transmise mesajele la Centrul de Operații Aeriene de la București, care modifică starea de alertă de la Mihail Kogălniceanu, piloții reacționând în cel mai scurt timp posibil pentru a neutraliza eventualele amenințări aeriene. Un mecanism eficient al NATO, care ne asigură liniștea spațiului aerian, în următoarele patru luni, și prin contribuția aliaților canadieni din Quebec.



Piloții de la Câmpia Turzii, la superlativ în antrenamentele aer-aer

Locotenent Anca MEDREA

Sunt gata de orice provocare, curajoși și pregătiți mereu pentru misiunile care li se încredințează. Sunt, în esență, o echipă bine încheată, unii dintre ei cu zeci de ani de experiență în spate, alții abia la început de drum. Și dovedesc mereu că prin muncă și pasiune orice obstacol poate fi învins. Pe o parte dintre piloții, tehnicienii și medicii Bazei 71 Aeriană Câmpia Turzii i-am întâlnit în Poligonul Complex de Trageri de la Capu Midia. Sub coordonarea comandantului misiunii au avut de atins un obiectiv: să doboare mai multe ținte aeriene lansate de la sol de către militarii Centrului Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană.



Piloți înainte de îmbarcare, la Câmpia Turzii



Păsările de oțel la bordul cărora au străbătut țara de la Cluj la Constanța sunt elicopterele IAR-330 SOCAT și IAR-330 M. Le-au aterizat în poziții stabilite împreună cu militarii poligonului și au așteptat să primească undă verde pentru decolare și tragerile aer-aer. Nu este ușor să lovești ținta, mai ales că, odată lansată, parașuta luminoasă pe care piloții trebuie să o doboare cu tunul de bord se deschide la circa trei-patru kilometri depărtare, în aer, în largul mării. Elicopterul se desprinde de sol și rămâne în poziție

fixă. „Întâi trebuie să localizăm ținta, să o încadrăm, să facem telemetrarea ei, după care calculatorul elicopterului își face calculele balistice de tragere și dacă toate aceste elemente sunt în regulă, atunci apăsăm trigerul și începem să tragem”, ne-a spus ce presupune această misiune **căpitanul George Luis Leonard MITRICĂ**, pilot șef în cadrul patrului 1 a Escadrilei 713 din Baza 71 Aeriană Câmpia Turzii. A venit pentru prima dată la trageri, în Poligonul Capu Midia și spune că misiunea sa a fost un real succes. În urmă cu 6 ani a

devenit pilot, după absolvirea Academiei Forțelor Aeriene, iar pasiunea pentru aviația militară o are de mic, tatăl său, radiolocatorist de meserie, fiind cel care l-a familiarizat cu lumea cazană.

Să nu credeți că doar bărbații pot duce o astfel de luptă. **Căpitanul Alexandra PINTILEI**, pilot șef în cadrul aceleiași escadrile, a avut un obiectiv similar de îndeplinit. Este o tânără extrem de ambițioasă care de mică a privit cerul cu nostalgie și spune că tot ce și-a propus a realizat, inclusiv să devină pilot. „Tragerile



aer-aer sunt o misiune complexă și necesită implicarea multor oameni, de la mecanici de sol care pregătesc aeronava și muniția, până la noi, echipajul, doi piloți și tehnic de bord. E nevoie de o coordonare foarte precisă pentru că este un antrenament complex care diferă foarte mult de tragerile aer-sol. Reperele în aer sunt mult mai puține față de cele de la sol, contrastul nu ne ajută foarte mult, de aceea este un grad de dificultate mai ridicat și necesită foarte multe antrenamente”, spune Alexandra Pintilei.

Dar pentru ca misiunea să fie îndeplinită ca la carte, în tot acest angrenaj al echipei este nelipsit armurierul. **Maistrul militar George Ciprian CURALIU** este unul dintre cei mai experimentați militari din branșă sa. Activează din anul 1997 în Baza 71 Aeriană, cu o scurtă escală la baza aeriană din Bacău. Spune că

pentru el fiecare zi este un nou început, că își face meseria cu multă pasiune. Ca și acum, de fiecare dată când are o misiune, verifică instalația care execută tragerea, pregătește muniția și când primește ordinul, înarmează elicopterul. Și nu o face singur. „Totdeauna lucrăm doi oameni la această operațiune. O pereche de ochi în plus înseamnă dublă siguranță, pentru că siguranța echipajului și a zborului sunt extrem de importante”, ne mărturisește acesta. Tot de siguranță, de data asta a tragerilor supravegheate de la sol, se ocupă și **plutonierul Mihai GÂRȚU**, angajat al Poligonului Complex de Trageri. Este cel care, cu ajutorul mijloacelor de observare, urmărește evoluția țintei și face aprecierea tragerii. „Piloții și-au atins obiectivul, iar eu, efectiv, am urmărit dacă proiectilele au fost grupate în

jurul țintei”. Din anul 2018, plutonierul Mihai Gârțu este încadrat în Poligonul Capu Midia și, alături de alți colegi, se ocupă de evaluarea unităților care sunt prezente la antrenamente în Centrul Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană. Și, nu în ultimul rând, dintr-o echipă completă nu poate să lipsească personalul sanitar. Este esențială participarea medicilor și asistenților la misiuni, pe de o parte pentru că niciodată nu se știe când vreun pilot sau tehnician are nevoie de asistență de specialitate și pe de alta pentru că este obligatoriu ca în perioada pandemiei aceștia să fie monitorizați zi de zi. **Locotenentul medic Carmen BALOG** i-a însoțit pe colegii ei la Capu Midia, iar rolul ei a fost acela de a le face o anamneză amănunțită. „Am avut un cort de triaj în care, dacă exista simptomatologie

în cazul unuia dintre colegii din detașament, îi măsuram temperatura, îl izolam și anunțam autoritățile pentru a-i putea face testul PSR Real Time. Dar nu a fost nevoie, pentru că niciunul dintre piloții sau personalul tehnic nu a avut semne specifice COVID-19”. Locotenentul Carmen Balog este comandant imputernicit al Detașamentului Căutare-Salvare Medicală Aeriană al Escadrilei 713 Elicoptere Câmpia Turzii, este medic de medicină de urgență la bază, un om săritor și dedicat meseriei și pasionat de alpinism și natură. A fost angajată pe filieră indirectă în urmă cu aproape doi ani și spune că s-a adaptat foarte repede la specificul militar și că își dorește să participe la cât mai multe misiuni în țară și străinătate pentru a fi omul potrivit la locul potrivit atunci când camarazii au nevoie de ajutorul ei.

DETAȘAMENTUL DE MILITARI CARE VA PLECA ÎN MISIUNE ÎN POLONIA, EVALUAT LA CAPU MIDIA

Specialiștii Poligonului Complex de Trageri de la Capu Midia îi evaluează până la sfârșitul lunii iulie pe militarii unui detașament de apărare antiaeriană din cadrul Batalionului 3 Apărare Antiaeriană Potaisa din Turda, care vor pleca la sfârșitul anului în misiune în cadrul Grupului de Luptă din Polonia pentru asigurarea prezenței înaintate consolidate în flancul Nord-Estic al Alianței Nord-Atlantice, alături de partenerii americani, britanici și croați.

Scopul activităților îl constituie evaluarea nivelului de instruire atins de militari. La evaluarea făcută de specialiștii poligonului se urmărește modul în care sunt date comenzile, cum sunt căutate și descoperite țintele aeriene,

cum sunt interceptate acestea și care este rezultatul tragerii.

Pe baza unor scenarii fictive, militarii au executat mai multe trageri cu muniție reală, cu complexul antiaerian Ghepard, asupra unor ținte aeriene, atât ziua, cât și noaptea, iar la final au raportat: țintă nimicită! Cadrele militare și soldații gradați profesioniști spun că au avut emoții, dar au fost emoții constructive mai ales că au contat foarte mult abilitățile dobândite pe parcursul pregătirii teoretice și practice de-a lungul timpului.

O parte dintre militarii care vor pleca în misiune în Polonia au primit botezul focului chiar în Centrul Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană „General de brigadă Ion

Bungescu”, iar alții se pregătesc pentru prima misiune externă din cariera lor.

Comandantul Batalionului 3 Apărare Antiaeriană Potaisa, **locotenent-colonel Marius MOROȘANU**, spune că misiunea din Polonia este una care produce multe provocări militare care vor face parte din detașamentul de apărare antiaeriană destinat ca forță înaintată și consolidată NATO în Polonia, pentru că este prima rotație cu sistemul Ghepard care se execută în această zonă, durata misiunii fiind de 6 luni. Pe parcursul activităților, specialiștii Centrului Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană au asigurat siguranța tragerilor, evaluarea trupelor, cazarea și masa militarilor.



Adrian SULTĂNOIU, Alex BĂLĂNESCU



ZIUA AVIAȚIEI ROMÂNE ȘI A FORTELOR AERIENE

Cu ocazia sărbătorii Zilei Aviației Române și a Forțelor Aeriene, în data de 20 iulie, la Monumentul Eroilor Aerului din Piața Aviatorilor, București, s-a desfășurat o ceremonie militară și religioasă, cu depuneri de coroane de flori, în memoria eroilor aviatori.

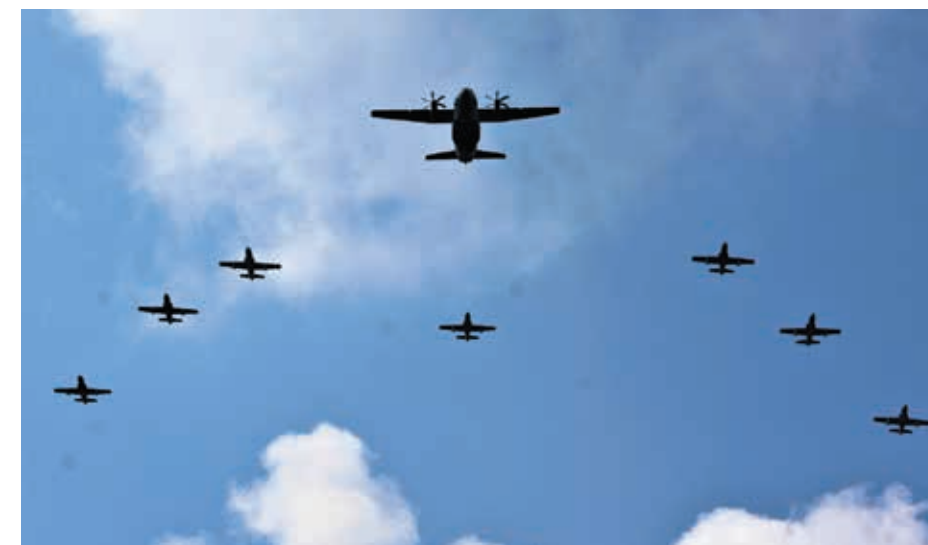
Pe timpul ceremoniei au evoluat aeronave militare din dotarea Forțelor Aeriene Române, de tip F-16 Fighting Falcon, C-130 Hercules, C-27J Spartan, IAR-330 Puma, IAR-99 Standard, IAR-99 Șoim și aeronave din dotarea Ministerului Afacerilor Interne, Serviciului Român de Informații, aeronave civile din dotarea Școlii Superioare de Aviație Civilă și Aeroclubului României din subordinea Ministerului Transporturilor, o aeronavă de transport pasageri din dotarea TAROM, aeronavele echipei independente

de acrobație aeriană la cărări Acrobați, precum și aeronave civile din dotarea Institutului Național de Cercetare-Dezvoltare Aerospațială Elie Carafoli.

În țară, aeronave din dotarea Forțelor Aeriene Române au executat survoluri, pe toată perioada zilei, în zonele de responsabilitate ale localităților: Cluj-Napoca, Câmpia Turzii, Târgu Mureș, Sibiu, Deva, Timișoara, Arad, Oradea, Satu Mare, Baia Mare, Băicoi, Slobozia, Călărași, Fetești, Mihail Kogălniceanu, Constanța, Mărăști, Răcoasa, Câmpuri, Soveja, Caracal, Craiova, Moreni, Curtea de Argeș, Buzău, Mizil, Ploiești, Câmpina, Sinaia, Predeal, Râșnov, Ghimbav, Brașov, Sfântu Gheorghe, Covasna, Adjud, Mărășești, Tecuci, Focșani, Râmnicu Sărat, Panciu, Șutești, Ianca și Galați.



Cu această ocazie, în semn de apreciere pentru înaltul profesionalism și sprijinul deosebit acordat pentru buna desfășurare a activităților în Forțele Aeriene, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, general-maior Viorel PANĂ a conferit Emblema de Onoare a Forțelor Aeriene, unor generali și ofițeri români și străini.



CARPATHIAN PUMAS

BILANȚ LA JUMĂTATEA MISIUNII



La jumătatea perioadei de dislocare a rotației a doua e momentul oportun să facem un bilanț al misiunii Detașamentului de elicoptere Carpathian Pumas, participant la misiunea Multidimensională Integrată a ONU de Stabilizare din Republica Mali. Pe o axă temporală, suntem la egală distanță de casă: dacă acum trei luni ne întâlneam prima dată cu aerul fierbinte al Africii, peste încă trei luni ne vom lua la revedere de la vastul peisaj subsaharian. Concluziile de până acum dezvăluie executarea a peste 80 de misiuni de zbor sub egida ONU, în această zonă măcinată de conflicte. Dacă până la sfârșitul lunii iulie doar de două ori a fost nevoie de intervenția de urgență pentru evacuarea medicală aeriană, elicopterele românești au fost în schimb extrem de solicitate pentru executarea misiunilor de recunoaștere, cercetare și patrulare aeriană (aproximativ 60), transport trupe și materiale (15) sau evacuare aeriană înaintată.

Mirela VÎȚĂ

Căpitan Anamaria DOLCU



Într-o țară cu un teritoriu de cinci ori mai mare ca al României, dar cu infrastructură aproape inexistentă, în care convoaiele ONU au nevoie de zile întregi pentru a se deplasa dintr-un punct în altul, mereu sub amenințarea grupărilor teroriste și de crimă organizată care controlează principalele căi de comunicații, dislocarea rapidă a elicopterelor pentru recunoașterea rutelor și descurajarea agresorilor constituie „o capabilitate esențială, care asigură o prezență rapidă și flexibilă în zona de operații Mali”, așa cum aprecia, într-o postare pe pagina de Twitter, comandantul MINUSMA, **generalul-locotenent Dennis GYLLENSPORRE**.

Aproximativ 1000 de ore de zbor au executat până acum elicopterele Forțelor Aeriene Române pe cerul malian, iar a doua jumătate a lunii iulie, care coincide și cu sosirea sezonului ploios și implicit îngreunarea accesului pe cale rutieră, a fost una dintre cele mai aglomerate perioade: ONU a solicitat desfășurarea a 10 misiuni la distanță mare de bază, cumulând aproape 80 de ore de zbor, executate în patru din cele cinci sectoare ale țării africane.

Prezentăm mai jos două misiuni notabile din perioada recentă, care s-au remarcat atât datorită complexității, gradului de pericol, cât și traiectului inedit:

ATERIZARE ISTORICĂ LA TIMBUKTU

Pentru 25 și 26 iulie detașamentul a primit sarcina de a executa o misiune de cercetare și patrulare aeriană a unei localități aflate în zona de graniță dintre Mali și Mauritania. Solicitățile pentru executarea misiunilor de acest fel vin cu scurt timp înainte, astfel încât toți cei implicați, de la piloți până la responsabilii de starea tehnică a elicopterelor, au doar câteva ore la dispoziție pentru a planifica activitatea până în cele mai mici detalii. Pentru clarificarea contextului, putem spune că destinația respectivă este cunoscută ca fiind un punct de confluență a rutelor de crimă organizată și contrabandă cu armament, iar în ultimele 18 luni a fost măcinată de un conflict între două grupări armate aparținând comunității locale, conflict al cărui scop probabil este controlul zonei respective. Tensiunile au avut un efect negativ profund asupra populației civile, ducând inclusiv la pierderi de vieți omenești.

Un alt motiv pentru care a fost solicitată prezența elicopterelor românești ține și de gradul mare de izolare al zonei, care se află la sute de kilometri de cea mai mare așezare din sector, iar drumurile, în special acum pe timpul sezonului ploios, sunt impracticabile, făcând aproape imposibilă intervenția forțelor de la sol. Zborurile executate în cele două zile consecutive au avut un grad ridicat de complexitate și de risc, datorat atât distanței față de locația de bază Gao – peste 500 de kilometri, fenomenelor meteorologice asociate sezonului ploios, cât și posibilelor amenințări de la sol. Responsabilii de planificare au decis ca zborurile să fie executate în formații de două elicoptere, iar misiunea a fost împărțită în etape distincte: prima parte a constituit-o dislocarea și redislocarea elicopterelor zilnic de pe Gao pe Toumbouctou, iar cea de-a doua parte a implicat pregătirea și executarea misiunii propriu-zise, de pe locația de dislocare.



Militarii români alături de partenerii germani au asigurat la sol zona de executare a delestărilor



Acroșarea încărcăturii



Transport cu încărcătura acroșată

Astfel, pentru prima dată de la sosirea în Africa, elicopterele românești au aterizat pe aeroportul din Toumbouctou (sau Timbuktu). Aflat la granița de sud a Saharei, Timbuktu a fost dintotdeauna un punct de întâlnire a rutelor comerciale dintre Africa de Vest, popoarele nomade din Est (Sahel) și populația arabă din nordul Africii. Această poziție, precum și bogatele resurse minerale ale solului, au făcut din el, la un moment dat al lungii sale istorii, unul dintre cele mai bogate orașe din lume și totodată un centru cultural și economic al Africii, fiind supranumit și „Atena din Africa” sau „Perla neagră a deșertului”. Datorită descrierilor acestuia ca fiind un El Dorado al Africii, dar și a inaccesibilității, din cauza poziției geografice și a rutelor de comunicații dificile, orașul a ajuns să fie cunoscut în Europa ca un loc mistic, foarte îndepărtat, sinonim în unele culturi „capătului lumii”.

După o scurtă oprire de alimentare în acest oraș străvechi, misiunea a continuat prin cercetarea localității-țintă, a împrejurimilor acesteia și a căilor de comunicații, prezența elicopterelor românești sub egida ONU având și un rol important în descurajarea grupărilor armate de acțiune împotriva populației civile din zonă.

Distanța mare față de locația de bază a necesitat o permanentă actualizare a condițiilor meteo aflate în continuă schimbare, precum și a eventualelor mișcări la sol ale grupărilor insurgente. Pe tot parcursul celor două zile de misiune, fluxul informațional dintre Centrul de Operații Tactice și echipajele celor două elicoptere a fost unul continuu. **Informațiile colectate pe timpul celor două zile au fost extrem de valoroase, permițând evaluarea stării de fapt din localitate, a capacităților militare ale grupărilor, precum și dezvoltarea posibilelor cursuri de acțiune viitoare.**

Dincolo de responsabilitatea aflată pe umerii echipajelor și a amenințărilor permanente de la sol, cele două zile de misiune au supus întregul detașament la un efort considerabil, fizic și psihic, prin ritmul alert impus pe linie de operații, logistică, mentenanță și sprijin tehnic.

TRANSPORT CARGO SLING

Următoarea zi, în data de 27 iulie Detașamentul de elicoptere a executat, în colaborare cu partenerul german, o misiune de transport a 600 de litri de motorină pentru alimentarea vehiculelor detașamentului de poliție militară germane, aflate în patrulare în zona de operații a orașului Gao. Elementul de noutate a fost procedeul de transport ales: pentru prima dată de la începerea misiunii s-a utilizat transportul cu încărcătură acroșată (cargo sling).

Manevrele de transport de acest fel se execută atunci când volumul sau greutatea încărcăturii nu permit transportul acestora în compartimentul cargo al elicopterului sau atunci când terenul nu permite aterizarea elicopterului.

Pe timpul sezonului ploios, drumurile sunt impracticabile pe anumite porțiuni, făcând asigurarea logistică prin mijloace rutiere greu de executat.

Zborul cu încărcătură acroșată este unul dificil din cauza faptului că trebuie respectați cu strictețe anumiți parametri de zbor precum viteza, greutatea maximă la decolare, puterea disponibilă a motoarelor.

Comandorul Cristian POENARU, comandantul patrului de elicoptere din cadrul detașamentului, ne-a dat lămuriri privind procesul de planificare și cei mai importanți factori de luat în seamă:

„O echipă de specialiști verifică înainte de decolare integritatea sarcinii și a harnașamentului și ajustează lungimea cablului de ancorare în funcție de masa sarcinii exterioare, astfel încât oscilațiile apărute pe timpul zborului să nu afecteze stabilitatea în zbor. Din cauza dezechilibrului aerodinamic al ansamblului și a forțelor de frânare aerodinamică, sarcina exterioară se rotește continuu, iar cablul de ancorare are atașat un dispozitiv care permite rotirea încărcăturii pe timpul zborului, fără a afecta integritatea acestuia. Un alt element de luat în considerare cu atenție în cadrul procesului de planificare este masa încărcăturii, care poate influența stabilitatea în zbor a aparatului. Masa totală autorizată a aparatului nu poate depăși 7400 kg în condiții de exploatare normale, iar în Africa aceste condiții de temperatură și densitate sunt duse la extrem, în sensul în care reduc performanțele garantate de fabricant, așa cum sunt date în graficele din manualul de zbor.

Lungimea cablului și manevra de decolare din interiorul bazei implică o atenție deosebită asupra obstacolelor din zonă.

Viteza pe traiect, înclinarea maximă în viraj, limitarea factorului de suparsarcină, timpul total de zbor, distanța până la obiectiv și cantitatea de combustibil necesară sunt parametri care se iau în calcul în procesul planificării acestui tip de misiuni.

La nevoie se poate autoriza chiar demontarea de pe elicopter a unor echipamente care nu influențează siguranța misiunii: uși, carenaje, scaune sau plăci de blindaj, având ca scop ușurarea aparatului”, a detaliat comandorul Poenaru.

Elicopterele românești vor face parte din peisajul obișnuit al Republicii Mali pentru încă trei luni, executând misiuni care acoperă un teritoriu vast al acestei țări africane.



Mirela VÎȚĂ

VIZITA COMANDANTULUI MINUSMA

În data de 16 septembrie, detașamentul român de elicoptere din Mali a primit vizita comandantului MINUSMA, generalul-locotenent Dennis GYLLENSPORRE.

Punctul principal al programului a fost un briefing care a evidențiat modul în care detașamentul român și-a adaptat capacitățile tehnice la condițiile de mediu subsaharian și de securitate specifice zonei de operații din Mali, pentru a asigura îndeplinirea cu succes a responsabilităților, precum și modul de implementare a procedurilor adecvate tipurilor de misiuni executate (MEDEVAC/CASEVAC, cercetare, transport).

Un alt aspect de interes a fost contribuția adusă de detașamentul Carpathian Pumas la desfășurarea operațiilor MINUSMA de-a lungul anului, prin cele aproximativ 280 de misiuni de zbor executate (dintre care 17 MEDEVAC).

Programul a continuat apoi cu vizitarea Centrului de Operații Tactice, nucleul operațional al detașamentului, locul de unde comandantul își ia informațiile și în care sunt monitorizate misiunile, întâlnindu-se apoi, la hangar, cu militarii care asigură tura MEDEVAC și de reacție rapidă (QRF).

Având în vedere faptul că mandatul detașamentului Carpathian Pumas se încheie la jumătatea lunii octombrie, această vizită a fost un prilej de analiză a contribuției militarilor români în misiunea ONU, generalul Gyllensporre fiind interesat în mod special de concluziile și lecțiile învățate de militarii români, de cunoașterea detaliilor operaționale care pot ajuta la îmbunătățirea procedurilor ONU în domeniul operațiilor aeriene, precum provocările întâlnite, ritmul misiunilor, și cooperarea cu celelalte structuri din cadrul MINUSMA.

Acesta a apreciat prezența elicopterelor române ca „esențială”, și a mulțumit pentru modul în care detașamentul și-a îndeplinit misiunea:

„You've done quite a lot and you should be very proud of what you've accomplished. It was a pleasure coming here and talking to you, we can benefit from your experience so we continue to improve the AirOps, an essential part of the UN here.



You made an impact and you will be missed in the MINUSMA force, as the helicopters are an essential capability for securing our operations. You've done what you came here to do when we really had high expectations, closing the gap after the Canadians left, and you delivered! You done your job in a very good way and, by all accounts, demonstrated the Romanian commitment and professionalism.

Thank you for all the things you have managed to accomplish being here this year, the quantity and the high number of flown hours, the focus on the mission and the quality as well. Thank you all!”

Numit în 2018, de către secretarul ONU, în funcția de comandant al MINUSMA, generalul-locotenent Dennis Gyllensporre, din Suedia, are sub comanda sa un contingent alcătuit din peste 13.000 de militari din 57 de țări, cu mandat în asistarea Guvernului Republicii Mali pentru continuarea punerii în aplicare a Acordului de Pace, protecția civililor și împiedicarea reîntoarcerii elementelor armate ostile ale Acordului de Pace în zonele populate. Aceasta a fost a doua ocazie în care comandantul MINUSMA s-a întâlnit cu echipa de comandă a contingentului românesc, după participarea din octombrie anul trecut la ceremonia care a marcat preluarea responsabilităților în cadrul misiunii ONU de la contingentul canadian. Evenimentul a fost inclus în program cu ocazia unei vizite extinse în sectorul estic de operații.

MOMENTE FESTIVE ÎN TO MALI

Mirela VÎȚĂ Maistru militar Alexandru BOBESCU



Multe momente fac memorabilă o misiune externă, iar înaintarea în grad sau recunoașterea meritelor prin primirea unei distincții militare sunt cu siguranță unele dintre cele mai notabile.

Pentru detașamentul Carpathian Pumas, ultima zi de iulie a început într-o atmosferă festivă, cu o ceremonie cu dublă semnificație: 11 cadre

militare au fost înaintate în grad la termen, iar altor 11 colegi le-au fost recunoscute efortul și profesionalismul prin acordarea Emblemei de Onoare a Forțelor Aeriene, Emblemei de Onoare a Comunicațiilor și Informaticii și a Emblemei de Merit în Slujba Păcii (clasa a III-a).

„Înaintarea în gradul următor și conferirea unei distincții reprezintă momente de o însemnătate

deosebită pentru orice militar. Atunci când acest eveniment se întâmplă în teatrul de operații, emoția resimțită este cu atât mai intensă, venind ca o răsplată a eforturilor depuse departe de casă, de cei dragi. Vă felicit și sunt mândru că am avut onoarea de a vă pune pe umăr noile grade!” - a fost mesajul comandantului detașamentului, comandorul Ciprian MARIN.



O NOUĂ ZI ÎN MALI

CARPATHIAN PUMAS

Căpitan-comandor Ionuț MENCU Mirela VÎȚĂ

Șuieratul aparatului de aer condiționat se aude din ce în ce mai clar.

Azul... primul simț care mă trezește pentru o nouă zi în Mali. Fără această „minune” a tehnologiei, aerul ar fi sufocant. Pentru protecția personalului, toate clădirile sunt metalice, proiectate astfel încât să reziste la un eventual impact cu un proiectil balistic. Și adăugând și soarele dogorător al Africii, rezultatul reflectă necesitatea unui sistem de răcire și ventilație bine pus la punct, oricât de zgomotos ar fi...

Deschid și ochii, al doilea simț... Imaginea „casei” mele începe să se limpezească din ce în ce mai bine. Privirea îmi cade pe calendar, un calendar cu tot detașamentul, imagine surprinsă

când încă eram în pregătire pentru misiune. De când am ajuns aici, la sfârșitul fiecărei zile, tai cu un X fiecare zi trecută.

O zi cu de toate, așa cum este aici, în Mali, departe de România, departe de casă. O zi cu căldură înăbușitoare, cu praful acesta roșiatic care intră până și în fibrele țesăturii, cu o misiune de zbor executată la câteva sute de kilometri de bază, cu un amalgam de limbi vorbite la orice pas, cu un altfel de gust al mâncării. O zi în care fiecare dintre colegii mei își face treaba cu aceeași dedicare și după trei luni de misiune. Da... au trecut 3 luni de când am ajuns aici, am trecut oficial de jumătatea perioadei planificate. Până acum a fost greu, a fost ușor? Realizările noastre de până acum vor răspunde la această

întrebare. Dar ... este o nouă zi, o nouă zi în care toți vom ține aproape unul de altul, o zi în care demonstrăm că suntem militari când este vorba de misiunea noastră, o zi în care suntem oameni, fiindu-ne dor de casă, de cei dragi. O zi în care suntem români, îngrijorându-ne despre situația din țară, cauzată de acest virus nemilos. Aceleași tabieturi de dimineață, același drum spre facilitatea de hrănire, aceleași chipuri „familiare” care ne urează poftă bună la fiecare masă, același meniu în fiecare săptămână, același miros, același gust. Cred că nu este un coleg pe care să nu-l fi auzit vreodată spunând „mi-e poftă de...”. Și pofta nu se referă la cine știe ce mâncăruri de 5 stele, ci doar ceva simplu, ceva care să aibă gust ca acasă.

Am câteva minute pentru mine, gândurile rătăcesc. N-am crezut vreodată că acest cuvânt, „acasă”, poate avea atâta greutate. Îl utilizam fără să-mi dau seama, zilnic, prea ușor, de mai multe ori... „mă duc acasă...”, am acasă... I-am uitat acasă... când ajung acasă”. Aici, în teatru, la mii de kilometri depărtare, plecați pentru cel puțin jumătate de an, „acasă” înseamnă altceva, înseamnă dor. Da... dor... acest cuvânt ce nu poate fi tradus. Dor de un copil, care crește fără un tată/mamă care să-l îmbrățișeze jumătate de an, dor de un părinte care cu siguranță va fi mai cărunț la întoarcere, dor de soț sau soție, care va trebui să suplinească absența îndelungată a celui plecat, dor chiar și de animalul de companie crescut de mic, dor de mâncarea preferată, dor de un miros, dor de un peisaj, dor de acasă. Te uiți la ecranul unui calculator sau telefon și îți vezi copilul crescând. Da, un copil crește vizibil în câteva luni, se schimbă, învață cuvinte noi, își schimbă gesturile. Nu credeam când colegi de-ai mei, plecați prin teatrele de operații, îmi spuneau așa ceva. Și am mai aflat ceva. Am aflat cât este de greu să nu-mi dea lacrimile atunci când fetița mea, care doar ce a împlinit 6 ani, mă întreabă: „Tati, cât mai este până când te voi îmbrățișa?” Și atunci începe chinul... Chinul de a transforma răspunsul în ceva hazliu. Și da, și cei ce poartă uniformă plâng, atunci când nu-i vede nimeni... Pentru că ei trebuie să fie tari, să fie concentrați, să se întoarcă nevătămați la cei dragi. Cred că toți colegii mei din teatrele de operații ar fi de acord când spun că părinții rămași acasă, nevoiți să fie și mamă și tată, merită mulțumiri. Pentru noi, eroii sunt ei. Cei care duc „lupte crâncene” acasă pentru a suplini lipsa unui părinte. Cei care sunt nevoiți să răspundă acelor întrebări sfâșietoare însoțite de lacrimile unui copil.

Unii s-ar întreba de ce, după ce plecăm prin colțuri uitate de Dumnezeu, începem să ne plângem de cât de greu este? Da, ne asumăm alegerea făcută, dar asta nu înseamnă că nu apar și momente dificile. Sunt doar gânduri, gândurile unei ființe umane. Atunci când am ales să îmbrac haina militară, nu eram nici soț, nici tată, eram doar un tânăr entuziast, dornic de aventuri. Însă odată cu uniformă și bocancii, a venit jurământul, jurământul militar. Acel: „Jur să-mi apăr țara, chiar cu prețul vieții” a schimbat ceva în acel tânăr entuziast. Fiorul care a trecut prin mine când am rostit acele

cuvinte este de nedescris. Și sunt convins că oricare dintre noi, militari, a simțit așa ceva. Iar atunci când simți, că greu ne copleșește ne amintim de cei dragi și de acele cuvinte.

„Dar România nu este implicată în niciun război! Și totuși alegeți să luptați pentru alții?”, mai auzim uneori. Nu, nu luptăm pentru alții, luptăm alături de aliați, în parteneriatele pe care România, la nivel politic, și le-a asumat. Și mai facem ceva atunci când luptăm departe. Ajutăm... ajutăm pe alții cărora soarta nu le-a surâs.

Dar e o nouă zi. Aceleași activități ne-așteaptă pe fiecare la locul de muncă. Din „au mai trecut...”, zilele s-au transformat în „au mai rămas”... Trec de punctul de acces în zona operațională. Colegii de la Protecția Forței, ca întotdeauna, ne urează „bună dimineața” cu zâmbetul pe buze. Misiunea lor este una dificilă: Indiferent de vreme, zi, noapte, ei sunt străjerii noștri, 24 de ore din 24, până la final. Ei controlează accesul persoanelor și autovehiculelor în cea mai importantă zonă a bazei. Cea în care sunt toate aeronavele care sprijină ONU în zona de est a Mali. **Respect lor!**

Urmează India, Sugar Shack, AC/DC... Sunt doar clădiri, ale căror denumiri le-am moștenit și noi, dar care acum sunt parte din vocabularul zilnic. În India se verifică și se repară elicopterele românești. Colegii de la echipa de mentenanță zugrăvesc un furnicar. Pe lângă elicopterul aflat în reparație este *un du-te vino* amețitor. Și totuși, nimic nu este la voia întâmplării. Așa-i normalul lor. La ei normal înseamnă o mare responsabilitate. Demontează, repară, montează la loc. Și când montează la loc, totul trebuie să funcționeze fără cusur. Totul este verificat și reverificat. Nici ei nu-și permit nicio greșală. **Respect lor!**

Trec pe lângă birourile celor din Statul Major al detașamentului, inima care pompează sânge fără întrerupere. Nucleul comenzi, logistică, juridic, și îmi cer scuze dacă am uitat pe cineva. Sunt cei care au grijă ca nouă să nu ne lipsească nimic. Ei au grijă ca totul să funcționeze legal și corect. Ei sunt luptătorii nevăzuți. **Respect lor!**

Trec apoi pe lângă detașamentul german de pompieri. Ne salutăm ca de fiecare dată. Fără ei nu poate zbura niciun elicopter cu cocardă tricoloră. Ei sunt străjerii noștri, în caz că se „înfierbântă” ceva pe timpul pornirii sau opririi motoarelor. Sunt cei care așteaptă răbdători ca elicopterele să fie parcate, echipați în costume ignifuge sub soarele Africii. **Respect lor!**

Prince și Scorpion! Clădirile în care nu se doarme. Centrul de operații, patrule de zbor, operatorii de căutare-salvare, medical, echipa tehnică, comunicații, personal, relații publice, financiar, punctul meteorologic. **Respect lor!**

Într-o zi fără nici o misiune, puține la număr ce-i drept, este liniște. Liniște întreruptă doar de câte o imprimantă harnică, sau de câte vreun anunț în sistemul general de comunicații. În schimb, în zilele cu misiuni, mișcarea este amețitoare, și înăuntru și afară. Piloți, tehnicieni de sol, personal auxiliar, mașini, elicoptere, zgomot, vuiet, vacarm... Și totuși, totul se încadrează în normal, calea unuia nu se intersectează cu a altuia. Fiecare știe ce are de făcut. **Respect lor!**

Se zboară, se alimentează cu combustibil, se armează și dezarmează, se dirijează, se cuplează, se vorbește scurt și la obiect, se muncește, se transpiră. Și totul sub soarele arzător al Africii. **Respect lor!**

Dar orice lucru are și un sfârșit. Și la noi sfârșitul acum este doar al unei alte zile petrecute în Mali. O zi în care ne-am făcut treaba, o zi în care oricât am fi de obosiți nu uităm să zâmbim, o zi în care poate am ajutat pe cineva, o zi în care totul a mers conform așteptărilor, o zi în care ne este dor. Se lasă seara peste Cămp Castor. Mai pun un X peste o altă zi.

Majoritatea dintre noi vor avea un somn liniștit. Alții, în schimb, vor veghea în această noapte. Vor veghea, ca atunci când ni se va solicita, să repetăm acel vuiet, acel vacarm, numai că de data asta pe timp de noapte, sau dis de dimineață. **Respect lor!**

Au mai rămas... multe zile!





MISIUNE MEDEVAC ÎN MALI

Mirela VÎȚĂ

Detașamentul român de elicoptere din teatrul de operații Mali a executat, în noaptea de 19 spre 20 iulie, o nouă misiune de evacuare medicală aeriană.

Chiar în seara dinaintea sărbătoririi Zilei Aviației și a Forțelor Aeriene Române, tura de serviciu a detașamentului Carpathian Pumas a fost alertată pentru executarea unei misiuni MEDEVAC, în sprijinul unui militar ONU aflat în teren, parte a unui convoi egiptean.

Urgențele medicale cer reacție rapidă, astfel încât pentru îndeplinirea misiunii un elicopter IAR-330 L-RM în configurație MEDEVAC a decolat în mai puțin de 30 de minute de la primirea solicitării către locul indicat.

La fel ca în cazul primului MEDEVAC al rotației a doua, misiunea a avut loc pe timpul nopții, iar aterizarea pentru preluarea pacientului s-a executat la locul de staționare a convoiului la momentul respectiv, în teren deschis, nemarcat. „Un element de luat în seamă a fost lipsa luminozității, dar sistemul Brightnite ne-a ajutat să avem vizibilitate bună pe traiect și să identificăm locul de aterizare”, a spus **căpitan-comandor Costel CIOBANU**, pilotul comandant.

Pe timpul deplasării cu aeronava, după preluarea din teren, pacientul a fost asistat de echipa medicală formată dintr-un doctor cu pregătire în medicină de urgență și experiență în evacuare medicală, doi asistenți medicali cu competențe de asistare a pacienților critici și doi luptători de forțe speciale care au avut ca misiune protecția echipajului la sol și pe timpul zborului.

„A fost o misiune interesantă, solicitantă, chiar dacă a fost un caz din sfera medicală (sindrom coronarian acut), nu traumatică, cum te-ai aștepta în mediul acesta de securitate. Până acum am avut doar cazuri chirurgicale

sau de traumă. Mă bucur că ne-au chemat, în asemenea situații este esențial ca pacientul să primească cât mai repede tratament, pentru a se salva cât mai mult din mușchiul cardiac. Și bineînțeles e foarte important ca pe timpul transferului să fie început tratamentul suportiv, ceea ce s-a și întâmplat”, a explicat **locotenent-colonel medic Ștefan ZAMFIR**.

După aterizarea aeronavei, pacientul a fost predat către ambulanța din cadrul spitalului ROL 2 chinez pentru continuarea tratamentului și supraveghere.

„Când se dă alerta reacționăm rapid, adrenalina își spune cuvântul și rămânem concentrați pe misiune. Aparatura și materialele erau pregătite, iar calmitatea din vocea doctorului când ne-a transmis ultimile indicații referitoare la medicație ne-a dat încredere. Diferența față de mediul în care lucrăm acasă, la spital, e dată de spațiul restrâns din elicopter și de faptul că, fiind noapte și respectând procedurile de siguranță, am fost nevoiți să lucrăm doar la lumina lanternelor”, a adăugat **plutonierul major Anca NEGUȘ**, asistent medical.

De asemenea, contextul actual al epidemiei de COVID-19 obligă echipajul la un plus de atenție în interacțiunea cu pacienții: atât personalul medical, cât și colegii lor din cadrul Detașamentului de Căutare-Salvare prin Luptă trebuie să poarte echipament de protecție, iar după aterizare personalul tehnic de sol trebuie să execute dezinfectarea elicopterului.

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



Duminică 13 septembrie a fost o zi plină pentru detașamentul de elicoptere din Mali: după executarea a două misiuni de cercetare și transport în prima parte a zilei, după-amiaza militarii români au fost alertați în vederea executării unei evacuări medicale aeriene.

Misiunea MEDEVAC a fost solicitată în sprijinul unui militar de la o bază ONU din zona de responsabilitate Carpathian Pumas, a cărui stare de sănătate se agravase.

Pe timpul deplasării cu aeronava, după preluarea din teren, pacientul a fost asistat de echipa medicală formată dintr-un doctor cu pregătire în medicină de urgență și experiență în evacuare medicală, doi asistenți medicali cu competențe de asistare a pacienților critici.

După aterizarea elicopterului pe aeroportul din Gao, pacientul a fost preluat de către o altă aeronavă a ONU, pentru transportul de urgență la spitalul din Bamako.

Una dintre principalele responsabilități asumate în cadrul misiunii este cea de MEDEVAC (evacuare medicală aeriană), în sprijinul partenerilor ONU, dar și al populației civile.



EXERCITIUL, EXERCITIUL, EXERCITIUL!

Mirela VÎȚĂ

În timpul unuia dintre zborurile zilnice de verificare, un elicopter execută o aterizare de urgență. Unul dintre membrii echipajului și-a pierdut cunoștința, în timp ce ceilalți doi reușesc cu greu să facă câteva mișcări pentru a opri motoarele. Fumul se ridică dinspre elicopter, sunt posibile și scurgeri de combustibil. Care este prima reacție?

Acesta este unul dintre scenariile de urgență pe care niciun militar nu ar vrea să le confrunte pe timpul misiunii, aici în baza ONU Camp Castor din Mali, unde își desfășoară activitatea detașamentul de elicoptere Carpathian Pumas.

Dar știm că într-o situație ca aceasta măsurile precise și rapide pot salva vieți și pot diminua pagubele materiale, astfel încât, la executarea fiecărui zbor, o echipă de pompieri a partenerului german este mereu gata să intervină în două minute de la alertare.

În data de 22 iulie a avut loc cel mai recent exercițiu de intervenție, în scopul verificării procedurilor privind modul de evacuare a răniților, măsurilor de acordare a primului ajutor și securizării locului accidentului împotriva extinderii incendiului.

Asemenea antrenamente ajută la menținerea vitezei de reacție și eficiențarea coordonării dintre militarii români și germani.

Sperând la ce e mai bine, dar pregătindu-ne pentru ce e mai rău, nu ne lăsăm surprinși de nimic!



AICI AFRICA, RECEPȚIE!

Mirela VÎȚĂ

De-a lungul zborului, la zeci și sute de kilometri distanță de bază piloții se coordonează cu colegii de la sol prin radio. În Centrul de Operații Tactice (TOC), un ecran mare indică permanent coordonatele și traiectul elicopterului, cu informații actualizate la interval de 30 de secunde. În TOC fundalul audio e permanent asigurat de zumbetul conversațiilor radio în desfășurare, fie cu echipajul elicopterelor plecate în misiune, fie cu turnul de control care deservește zona. Vrăjitorii acestor legături sunt o prezență discretă, dar gata să îmblânzească echipamentele care „grăiesc” în coduri și frecvențe: specialiștii armei comunicații și informatică.

Despre munca lor, orice transmisionist îți va spune că e observată doar atunci când nu funcționează ceva și, odată pe an, de ziua armei, în toiu verii, apreciată cu La mulți ani! și felicitările de rigoare.

Participarea la o misiune în care să duci responsabilitatea implementării și asigurării

permanente a legăturilor radio, voce și date cu țara, la 4000 de kilometri distanță, și menținerea comunicațiilor radio cu echipajele în zbor în zona în care Sahara își trasează cu mândrie teritoriul... e o provocare din linia întâi. Iar aici, în cadrul detașamentului Carpathian Pumas, toată această responsabilitate cade pe umerii a șase militari. Trei dintre aceștia fac parte din cadrul Forțelor Aeriene și sunt în mare măsură obișnuiți cu specificul comunicațiilor de aviație, iar ceilalți trei provin din unități subordonate Comandamentului Comunicațiilor și Informaticii.

Maistrul militar clasa a III-a Adrian ȘTEFAN, sergentul major Ioan TOMOȘESCU și caporalul Alin BURLAN asigură zi de zi funcționarea serviciilor de voce și date furnizate prin intermediul fluxurilor satelitare puse la dispoziția detașamentului, dar se implică și în menținerea în stare de funcționare a echipamentelor de comunicații și informatică instalate în Centrul de Operații Tactice, echipamente atât naționale, cât și cele puse la dispoziție de către comandamentul MINUSMA și națiunea gazdă.



Maistrul militar clasa a III-a Adrian ȘTEFAN, sergentul major Ioan TOMOȘESCU și caporalul Alin BURLAN asigură zi de zi funcționarea serviciilor de voce și date



Reporter în inima Africii (I) Perspectiva subiectivă a obiectivului. Foto.

Mirela VÎȚĂ

SCENA

Suntem într-o bază mică (cel puțin din spusele colegilor care au avut misiuni și în Afganistan și au termen de comparație), în care străbatem zilnic același drum de aproximativ un kilometru, de la dormitor la sala de mese și apoi la zona operațională, unde se află biroul, hangarul și pista, timp în care căldura e un partener de drum nelipsit. Pe traseu, ne ies în cale militari suedezi, salvadorieni, irlandezi, danezi, belgieni, dar majoritatea germani. Ne salutăm discret din priviri sau jonglăm cu un „Good morning!”/“morning/hello” în tot atâtea accente, aproape ca într-un oraș turistic european. Dar uniforme, clădirile modulare cu aspect industrial, zgomotul permanent al grupurilor electrogene și praful ar aduce rapid orice vizător cu picioarele pe pământ... pe un pământ african secetos, care variază de la roșu la portocaliu sau bej tern, în funcție de felul în care razele soarelui reușesc sau nu să străpungă norul de praf permanent. Îmi aduc aminte cum, zilele trecute, în drum spre sala de mese, colega mea de cameră a exclamat încântată „Uite niște cumulus!”. Vorbea, clar, ofițerul specialist meteo din ea, căci zilele cu cer albastru și nori răzleți și pufoși sunt o raritate care aduce și meteorologilor nostalgii. În schimb ziua asta e călduroasă și prăfoasă ca atâtea altele. Melanjul cultural e completat de contractorii civili, care la prima vedere fac notă discordantă,



fiind singurii fără uniformă și cu aspect evident neeuropean. Bula de ignoranță culturală în care am trăit își spune cuvântul: nu putem decide, la prima privire, dacă ei sunt din India, Pakistan sau chiar localnici din Mali sau împrejurimi.

SCENARIUL

Programul pentru azi, aprobat în Ordinul de zi pe unitate se prezintă sec: „misiune de antrenament, transport și inserție/ extracție trupe, în sprijinul partenerului german, în intervalul orar 10.00-12.00, cu elicopterele 14 și 83, pe ruta GAO-15 km XY-GAO”.

Aparate foto: verificat baterie, schimbat obiectiv. Scot vesta din dulap, o pun pe mine cu lateralele încă deschise și pornesc spre elicopter, mi se pare că sunt în întârziere. Am noroc, decolarea e

spre elicopter. Aștept să urce ei, am timp să îmi găsesc la final un unghi cât mai bun pentru fotografiat. Băieții din cadrul Detașamentului Căutare-Salvare prin Luptă (DCSL), mereu câte doi în echipă, verifică dintr-o privire dacă toți oaspeții și-au ocupat scaunele potrivite și își iau locul binecunoscut, lângă ușă, cu picioarele afară pe scară. Privindu-i, mă duc mereu cu gândul la garguiile din Notre Dame, cu poziția lor de veghe și felul în care supraveghează mișcările la sol, împietriți în concentrare. De data asta nu mai au mitralierele montate pe suport, dar strâng bine în mâini pușca automată.

Rotoarele vuiesc, mă lovește un aer fierbinte, îmi acopăr nasul cu eșarfa și cobor ochelarii pe nas. Tehnicul de bord (Oare câți ani are? Pare foarte tânăr.) coboară și face inspecția de jur împrejurul matahalei de metal. Totul e în parametri. Ne mișcăm, vremea e bună, trecem de poartă în rulaj. Simt chinga metalică de asigurare tensionându-se, o mișcă colegul DCSL-ist pentru a-mi arăta cum elicopterul celălalt decolează în fața noastră. Mă întorc, am timp de două cadre și 3 secunde de filmare, după care îl pierd din vedere și simt cum ne ridicăm și noi. Avem pasageri patru militari germani, și din curiozitatea lor abia reținută cu care privesc peisajul îmi dau seama că sunt la primul zbor cu elicopterul în Mali. Îmi fixează atenția în afara aeronavei. Zona bazei e întinsă și familiară, ca un

spre elicopter. Aștept să urce ei, am timp să îmi găsesc la final un unghi cât mai bun pentru fotografiat. Băieții din cadrul Detașamentului Căutare-Salvare prin Luptă (DCSL), mereu câte doi în echipă, verifică dintr-o privire dacă toți oaspeții și-au ocupat scaunele potrivite și își iau locul binecunoscut, lângă ușă, cu picioarele afară pe scară. Privindu-i, mă duc mereu cu gândul la garguiile din Notre Dame, cu poziția lor de veghe și felul în care supraveghează mișcările la sol, împietriți în concentrare. De data asta nu mai au mitralierele montate pe suport, dar strâng bine în mâini pușca automată.

Rotoarele vuiesc, mă lovește un aer fierbinte, îmi acopăr nasul cu eșarfa și cobor ochelarii pe nas. Tehnicul de bord (Oare câți ani are? Pare foarte tânăr.) coboară și face inspecția de jur împrejurul matahalei de metal. Totul e în parametri. Ne mișcăm, vremea e bună, trecem de poartă în rulaj. Simt chinga metalică de asigurare tensionându-se, o mișcă colegul DCSL-ist pentru a-mi arăta cum elicopterul celălalt decolează în fața noastră. Mă întorc, am timp de două cadre și 3 secunde de filmare, după care îl pierd din vedere și simt cum ne ridicăm și noi. Avem pasageri patru militari germani, și din curiozitatea lor abia reținută cu care privesc peisajul îmi dau seama că sunt la primul zbor cu elicopterul în Mali. Îmi fixează atenția în afara aeronavei. Zona bazei e întinsă și familiară, ca un

OASIS OF HOPE

oraș industrial din containere, dar curțile interioare bine delimitate nu ne permit accesul peste tot. Nu știu de ce, mintea îmi fuge către un joc de tetris uriaș, combinat cu un labirint de șoareci.

SURVOLUL

Viteza și înălțimea cresc, peisajul se sălbățește văzând cu ochii. Chiar și dacă doar privești în afara bazei, peste gard (punctul de observare meteo oferă cea mai bună priveliște) prima surpriză plăcută o reprezintă plantele, petele de verde, care înăuntrul perimetrului impresionează inițial doar prin absență. Plantele atrag insectele și alte viețuitoare, așa că administrația germană a taberei a decis probabil că siguranța are prioritate înaintea esteticii și a oricărei urme de confort psihologic.

E aproape ora 10.30 și sunt puțin peste 40 de grade Celsius. Trecem, pe rând, peste întinderi de pământ portocaliu, nisip bej sau zone gri de piatră vulcanică. Șoseaua asfaltată am traversat-o de câteva minute, ceea ce înseamnă că singurele drumuri zărite de acum înainte vor fi cele de pământ bătătorit sau simple urme de roți prin praf. În pustietatea asta

nisipoasă, urmele trecerii locuitorilor rezistă destul de mult timp, ca pașii pe zăpada proaspăt ninsă, o zăpadă fierbinte și prăfoasă. Din loc în loc, o pungă de plastic fluturând de o creangă în mijlocul pustului e, paradoxal, singura dovadă de civilizație.

De data asta nu m-am conectat la sistemul audio al elicopterului, așa că trebuie să rămân atentă la mișcările celor din cargo. Conform procedurii, știu că se va semnaliza cu 2-3 minute înainte de aterizare și debarcare și trebuie să mă asigur că nu le stau în cale pe partea prin care vor ieși din elicopter. Încă 15 minute de zbor, mă limitez la 100 de cadre, aștept zona populată a râului și aterizările în praf. Parcă ultimele ploi răzlețe au mai înverzit un pic malul Nigerului, aici e mereu vegetație și freamăt: turme de vaci africane, toate slabe, câțiva măgari, luntrii lungi pescărești pe apă, femei cu copii atârnați de gât, care spală rufe la râu și apoi le întind într-un mozaic de culori, pe iarbă și pe nisip, la uscat. Elicopterele noastre par parte din peisaj, locuitorii ne aruncă o privire și apoi își văd mai departe de toropeala lor sau de muncă, unii ridică mâinile în semn de salut. Păsările de metal sunt și pentru ei un vis zgomotos



de zbor. Când nu te aștepți, apare la orizont câte o motoretă supraîncărcată sau căruțe trosnind, pline cu piatră sau pământ galben, târate de măgari toropiți și împinse de

copii. Aici copilăria, după ce își dezleagă brațele de gâtul mamei, muncește la făcut chirpici și se distrează apoi în bălțile nămolose de lângă Niger.





Reporter în inima Africii (II) O sincronizare perfectă

Mirela VÎȚĂ

Când dunele și copacii răzleți par să se repete îmi dau seama că zburăm în cercuri largi. Elicopterul coechipier intră și iese din cadru. Priviri încordate, se dă semnalul, pământul se apropie.

Pierd câteva secunde cu ochii pe rotocoalele de praf, timp în care pasagerii noștri au și dispărut din cargo, pe partea opusă.

Decolăm rapid, ei ocupă poziția în teren, în dispozitiv de siguranță, de unde vor trimite mai târziu actualizări de informații pentru recuperare.

După câteva minute colegul din dreapta îmi arată un alt nor de praf la orizont, unde elicopterul celălalt aterizează și desfășoară aceeași procedură de inserție trupe în teren, în timp ce al nostru execută siguranța zonei, în cercuri largi.

Terenul e cunoscut și totuși altul: dacă la început totul era doar un tablou bej și prăfos, cu timpul privirea începe să distingă o lume întreagă de detalii. Întinderile sălbatice de pământ portocaliu sunt îmblânzite din loc în loc de sate mici, cu obișnuitele case și garduri de pământ. Cei mai norocoși au câte un copac scund în curte, care pare să fie și adăpost pentru animale (îndeosebi capre sau vaci africane) și

magazie în același timp, căci printre crengile lui atârnă bidoane și unelte.

Continuăm zborul. La orizont se vede un fuio de fum bătut de vânt, de data asta de culoare verde. E modul stabilit prin care trupele de la sol marchează zona de extracție. Aterizare, nor de praf, colegul de la forțele speciale își desface rapid chinga și aleargă în lateralul elicopterului, scrutează cu atenție zona, apoi face semn celorlalți militari să urce.

Germanii se apropie alergând, cu armele în mâini, dintr-un pas își ocupă locurile din cargo. După ei, aruncând o ultimă privire în exterior, revine și el. Îi privește o secundă, îi numără și se asigură că sunt bine, militarii germani își verifică din priviri scurte echipamentul și dau de înțeles printr-o ridicare a degetului mare că totul este în regulă. Apoi își reia locul de gargui, în timp ce elicopterul se ridică.

Încerc să prind câteva cadre și cu echipajul din cabină, dar văd doar spatele tehnicului de bord aplecat cu atenție între cei doi piloți, și mâinile lor trecând de la un întrerupător la altul, cu privirea alunecând de la butoane către exteriorul cabinei și înapoi. Elicopterul 83 se învârtă în rotocoale pe lângă noi, apoi ia distanță până îl pierd din cadru. În următoarea jumătate de oră se repetă procedura de aterizare/

debarcare, urmată de recuperarea militarilor din teren, cu același mod de marcarea a zonei, dar cu alte coordonate de aterizare. Ochii celor doi colegi din Detașamentul Căutare-Salvare prin Luptă sunt ascunși în spatele ochelarilor, dar știu că scrutează permanent zona și, apropiind microfonul de buze, trimit update-uri radio către ceilalți membri ai echipajului.

În plus, le simt privirea protectoare la orice mișcare pe care o fac. Dacă vesta mea e doar cu rol de protecție, de vestele lor, care depășesc 10-12 kg, sunt prinse o multitudine de echipamente cărora eu doar le ghicesc rostul. Recunosc, pe lângă tocul de pistol și încărcătoare, pe spate, stația radio portabilă, cu antena lamelară îndoită și prinsă cu grijă printre curele rezistente, niște suporturi de plastic tare par a fi pioleți, dar cel mai tare mă amuză un ambalaj ca un plic uriaș de 3 în 1, în care sunt de fapt luminile fosforescente de semnalizare. Trusa medicală, lanterna, lumina stroboscopică, mânuși și alte carabine completează pachetul gadgeturilor utile.

Ne îndreptăm către casă, baza pe care am părăsit-o cu o oră și ceva în urmă. Urmează o aterizare lină, de data asta pe pista betonată și trecerea de poartă, înăuntru, până în dreptul hangarelor. Aici membrii echipei de mentenanță



așteaptă, ca întotdeauna, sosirea elicopterelor, și se apropie de ele de îndată ce se oprește rotorul, pentru refacerea capacității de zbor.

Piloții coboară și predau păsările de metal pe mâinile sigure ale personalului tehnico-ingineresc. Pasagerii din cargo aruncă o ultimă privire înăuntru, pentru recuperarea tuturor echipamentelor, apoi se regroupează la umbra hangarului. Cu mișcări greoaie, dar sigure, căștile, ochelarii și eșarfele sunt îndepărtate, și, ștergându-se de transpirație, le văd pentru prima dată fețele zâmbitoare.

„How was it?”, întreabă unul dintre piloți. Everything was great! You can never have enough helicopters in Mali!, răspunde un militar german. Într-adevăr, mă întreb, cum altfel te-ai putea deplasa rapid aici, peste sutele de kilometri de nisip întins, fără drumuri...

DIN CULISE

A fost interesant, mi-am spus, dar mă refeream mai mult la partea de zbor și la peisajele uimitoare. Exercițiul în sine nu părea spectaculos, mai ales că totul a mers „șnur”, fără sincop. Pare simplu: aterizezi, cobori, asiguri zona, aștepti să vină elicopterul, te urci înapoi. Bine, totul în timp ce te umpli de praf, cu echipament complet, la 43 de grade Celsius, în câmp

deschis, într-o țară plină de grupări teroriste... dar nimic neobișnuit pentru Mali. Și totuși... am menționat deja că mi-a lipsit legătura radio pe tot parcursul desfășurării acțiunii, am fost așadar doar un spectator cu o perspectivă limitată. Am lipsit la repetiții, la briefingul de pregătire, la antrenamentele de încărcare-descărcare făcute de militarii germani, sub coordonarea colegilor români din cadrul Detașamentului Căutare-Salvare prin Luptă, cu o zi înainte.

Succesul oricărui exercițiu, ca și în cazul misiunilor reale de altfel, ține de îndeplinirea simultană a mai multor condiții, ca o orchestră bine sincronizată. De fapt, singurul lucru fictiv în acest caz a fost „scenariul”, pentru că pe parcursul desfășurării exercițiului toate elementele componente au fost cât se poate de reale. Iar „micile detalii” fără de care activitatea nu s-ar fi desfășurat (sau ar fi fost compromisă în mare măsură) variază de la menținerea legăturilor radio (rețea radio între elicoptere și turn, între elicoptere și Centrul de Operații Tactice, între echipaj și echipa germană inserată în teren) la executarea unor manevre deloc simple de zbor în formație, cu schimbarea rolurilor de escortă între cele două elicoptere, până la coordonarea cu echipa germană debarcată și apoi extrasă

din teren, totul fără a lua în calcul bariera lingvistică.

Exercițiul a decurs fără sincop tocmai pentru că în spate a stat o pregătire minuțioasă și o întreagă orchestră, regizorii și scenariștii au fost la posturi, coordonând totul din Centrul de Operații Tactice.

Executarea unor astfel de exerciții aduce un plus util de experiență pentru toate părțile implicate: pentru militarii germani proaspăt dislocați înseamnă familiarizare cu mediul malian și însușirea procedurilor de cooperare cu elicopterele, în cazul în care, într-o situație reală limită, trebuie să solicite sprijin aerian. Iar lucrurile trebuie să fie cu atât mai clare cu cât într-o situație de urgență fiecare minut contează.

Pentru echipajele elicopterelor românești, exersarea procedurilor de zbor în formație, coordonarea cu trupele din teren și aterizările repetate în praf, cu limitarea vizibilității, aduc încrederea și plusul de experiență care stau la baza profesionalismului din spatele executării misiunilor reale.

O bună pregătire îi ajută să se adapteze și să reacționeze rapid atunci când apar situații imprevizibile și factori incontrollabili, mai ales când sala lor de reprezentare, zi de zi, este o bucată din neîmblânzita Africă.

TE SIMȚI ÎN SIGURANȚĂ?

PROTECȚIA FORȚEI

Mirela VÎȚĂ



La o simplă căutare pe Google observi că Mali nu e un loc potrivit de petrecut vacanța, iar asta nu din lipsa peisajelor spectaculoase. Dacă răsfoiești comunicatele de presă ale ONU privind MINUSMA, din iulie 2013 până acum, 122 de luptători pentru pace au fost uciși, și peste 300 au suferit răni grave, în atacuri asupra convoaielor sau asupra taberelor de dislocare. Dar cei mai expuși conflictului nu sunt cei aproximativ 15.000 de militari și civili reprezentanți ai ONU în Mali, ci chiar locuitorii acestei țări. Forțele de securitate maliene au fost în mod constant ținta unor atacuri grave, iar violențele inter-etnice, banditismul și răpirile fac sute de victime în rândul populației. Aceste informații sunt la dispoziția publicului, pot fi verificate și aprofundate de oricine are acces la net.

Acasă, la unitățile din țară, a avea în același timp sisteme antibalistice, camere de supraveghere pe tot perimetrul, posturi de pază întărită, sisteme de avertizare, senzori de monitorizare permanentă și alte măsuri de protecție ar putea fi considerat întrebuintare excesivă a forțelor și mijloacelor. Aici e ceva normal

Pentru majoritatea dintre noi, de cele mai multe ori, veștile despre ce se întâmplă în afara perimetrului ne confirmă că bazele militare par a fi cel mai sigur loc în care să te afli. Da, realist vorbind, știm că nu suntem aici la fel de în siguranță ca acasă, dar ne-am asumat această situație. Și totuși, poate chiar în ciuda imaginilor construite înainte să ajungem în teatru, avem sentimentul de siguranță. Nu știu exact în ce măsură Glock-ul care ne apasă permanent pe sold confirmă sau nu senzația de siguranță, dar și armamentul face parte din contextul obișnuit al unui teatru de operații. Cert este că dormim liniștiți, ne deplasăm prin bază la orice oră fără vreo teamă, iar în discuțiile de zi cu zi între colegi nu a apărut până acum niciodată subiectul fricii sau al senzației de insecuritate.

Iar la acest sentiment zilnic de siguranță contribuie și colegii noștri

din cadrul plutonului de Protecția Forței: de vigilența lor depinde verificarea întregului personal care intră în zona operațională, fie el militar sau contractor civil din comunitatea locală, cât și controlul tuturor vehiculelor care tranzitează punctul de acces. Comandantul de pluton, locțiitorul și comandanții de grupă fac ture în Centrul de Operații Tactice. „De acolo coordonăm activitatea militarilor din serviciu aflați în teren pentru a sprijini decolarea, aterizarea și manevrarea la sol a aeronavelor, în condiții de siguranță, în funcție de necesitățile identificate. De-a lungul misiunii cerințele se pot schimba de la un minut la altul, așa că e esențial ca aceștia să fie mereu disponibili și să reacționeze rapid. Mereu păstrăm stațiile radio la îndemână”, ne spune locotenent Raluca PETRE, comandantul plutonului.

Ne dorim să nu îi îngrijorăm prea mult pe cei dragi, dar în același timp să se înțeleagă că ne facem datoria într-o zonă de conflict. Și o facem cu profesionalism, bazându-ne pe modul în care ne-am pregătit acasă, ca militari, dar și învățând în continuare și având încredere în cei mai bine instruiți și cu mai multă experiență în teatrele de operații. Oamenii aceștia, pe care îi numesc cu recunoștință colegi, nu au nimic

de dovedit nimănui. Dacă îi întrebi, îți vor povesti, cu privirea întoarsă spre trecut, despre explozii pe drumul convoaielor, despre alți colegi răniți, despre atacurile cu mortiere asupra bazelor. Nu exagerează cu nimic și nu adaugă dramatism inutil situației. Au luat lucrurile ca atare, cu bune și cu rele, iar acum pun în practică toată experiența lor pentru a evita orice vești rele pentru cei de acasă.

Unul dintre ei este plutonierul adjutant Liviu ZAINEA: cu o misiune în Kosovo, trei în Afganistan (2004, 2009, 2012) și una în Irak (2006), el este acum locțiitorul comandantului structurii de Protecția Forței al detașamentului Carpathian Pumas.

E om de teren, a fost comandant pluton infanterie și a făcut nenumărate patrulare în zone de operații ostile. La experiența aceasta se adaugă și lucrul în domeniul Poliției Militare și pe terenul de instrucție, în țară. Toate aceste informații nu le-am aflat ușor, pentru că nimic din calmul și discreția de zi cu zi ale acestui militar nu le trădează. Poate tocmai vorba mereu măsurată și atitudinea rezervată lasă să transpară experiență, pentru cine are ochi să vadă. „Câtiva dintre militarii plutonului au mai fost în misiuni, dar pentru majoritatea e prima dislocare. Mai ales pentru aceștia, încă din perioada pregătirii, am considerat necesar să dublez explicațiile din proceduri și regulamente cu exemple și demonstrații din situațiile întâlnite pe teren, în misiunile anterioare. E cea mai bună modalitate de a-i face să înțeleagă importanța de a avea o reacție corectă”. Responsabilitatea lor e mare: în eventualitatea oricărei amenințări, vor interveni în sprijinul structurii multinaționale de Protecția Forței, pentru a riposta



împotriva atacului și a securiza zona.

Din fericire, Camp Castor nu are un istoric bogat al incidentelor de securitate, dar a lăsa garda jos într-un mediu ca al Mali-ului ar fi o greșeală care ar costa prea mult. Astfel, periodic, militarii din acest pluton desfășoară exerciții după scenarii probabile, pentru a verifica reacția rapidă și procedurile aplicate în cazuri precum furturile de armă, atac cu mortiere, incident EOD, găsirea unor muniții neexplodate. Modul de reacție la aceste incidente, și alte câteva în plus, e esențial în îndeplinirea misiunii lor de apărare și protejare a zonei operaționale în care detașamentul își desfășoară activitatea zilnică.

„Pacea e absența conflictului”, îmi răsună în minte o definiție auzită pe băncile academiei. Logică simplistă, credeam atunci. Apoi am ajuns aici.

„Eram fericit și nu o știam”, scria un jurnalist spaniol prin martie, referindu-se la zilele de dinainte ca viețile tuturor să fie date peste cap de pandemia anului. Ca militari dislocați în Africa, aflați în inima unui conflict care părea ireal prin prisma depărtării de noi, am învățat acum, prin comparație, ce înseamnă pacea. Iar din punctul acesta de vedere, în România suntem fericiti.



Mirela VÎȚĂ

DIRIJORUL MISIUNII:
CENTRUL TACTIC DE OPERAȚII

Când spui MINUSMA spui Africa, ONU, spui misiune, zbor, nisip, soare, elicopter. Însă prezentarea detașamentului nu ar fi nici pe departe completă dacă nu am discuta despre Centrul Tactic de Operații sau TOC (Tactical Operation Center).

Din punct de vedere fizic, este o încăpăre cu peste 20 de ecrane și monitoare, 5 linii telefonice diferite, plus o multitudine de stații radio fixe și portabile, toate pentru a acoperi o gamă cât mai largă de cerințe informaționale și de conectare. Asta deoarece tot ce se desfășoară în TOC se bazează pe informații, pe o cunoaștere cât mai bună a situației curente, a evenimentelor din aria de interes, cât și pe cunoașterea exactă a situației și posibilităților operaționale ale detașamentului în fiecare secundă.

Operațional, TOC-ul este centrul nevralgic al detașamentului, este locul de unde comandantul își ia informațiile, unde se întocmesc planurile și de unde se transmit deciziile. Este, dacă vreți, statul major al comandantului la nivel tactic. Aici se adună toate informațiile, se analizează și se filtrează, se fac conexiunile necesare

cu structuri din afara detașamentului, se suprapun cerințele primite peste posibilitățile unității și se fac propuneri de acțiune.

Locotenentul Andrei AVRAM este unul dintre cei responsabili cu asigurarea sprijinului informativ asupra situației de securitate de pe întreg teritoriul Republicii Mali, și cu precădere asupra zonei operaționale unde detașamentul își desfășoară misiunile. „Din TOC, sarcina mea este de a veni în sprijinul atât al comenziilor detașamentului, cât și al echipajelor care execută misiunile, cu informații de nivel tactic asupra incidentelor de securitate din zona de interes și cu privire la activitățile grupărilor armate teroriste. Pentru mine este prima misiune externă, iar colaborarea cu partenerii MINUSMA pe linie de INTEL a avut un caracter inovator”.

Locotenentul Sorin PĂTRAȘCU este unul dintre ofițerii cu operațiile din cadrul detașamentului Carpathian Pumas din Gao, Mali. Ca tânăr pilot la Baza 57 Aeriană, recunoaște că o decizie de moment l-a făcut să dea curs „aventurii” din Mali, făcând trecerea de la nispurile din Constanța la cele subsahariene:

„Ofițerul de operații, ca parte activă a TOC-ului, coordonează activitatea operațională a întregului detașament, asigurându-se că atât activitățile la sol, cât și în aer se desfășoară în condiții optime, după un plan bine organizat, fiind elementul de legătură între structuri. Acum, aflându-mă în ultima parte a misiunii, după ce m-am confruntat cu majoritatea situațiilor complexe care pot apărea în timpul unei ture, pot spune că privesc lucrurile mai degajat și cu o perspectivă mai amplă. Este încă devreme să știu cum va contribui această misiune la dezvoltarea mea profesională, dar, momentan, pot spune că m-a ajutat să îmi îmbunătățesc abilitățile de conducere și încrederea în sine”.

Prin analogie, Centrul Tactic de Operații este sinonim dirijorului într-o orchestră: deși fiecare structură își cunoaște, „partitura” și poate să o execute individual fără probleme, este rolul dirijorului să sincronizeze toate aceste responsabilități individuale în așa fel încât rezultatul să fie armonios.

ZIUA
INFORMATICIANULUI
MILITAR

Mirela VÎȚĂ

Nici nu vrem să ne imaginăm o zi în care internetul sau telefonul să nu funcționeze deloc, așa că Ziua Informaticianului Militar este un bun prilej pentru a ne arăta recunoștința față de colegii noștri care, prin munca lor, au reușit, măcar virtual, să ne aducă mai aproape de casă.

Fără internet, rețea internă, telefonie sau radio ne-ar fi imposibil să ne desfășurăm activitatea aici în Teatrul de Operații Mali.

În cadrul detașamentului Carpathian Pumas, toate aceste servicii de comunicații sunt implementate și monitorizate de echipa condusă de căpitan Mirela ȘERBAN.

Zilele trecute s-a împlinit un an de când ofițerul, încadrat în țară la Baza 57 Aeriană, a început misiunea pe pământ african: Mirela a sosit în Mali cu detașamentul precursor în august 2019, cu responsabilitatea de a implementa rețelele necesare pentru ca restul colegilor ei să aibă toate condițiile pentru buna desfășurare a activității.



ZBORURI PENTRU PACE CONVOAIE MALI

Mirela VIȚĂ 

Să cunoaștem misiunile detașamentului de elicoptere *Carpathian Pumas* din Mali: 21 septembrie, Ziua internațională a Păcii ne-a găsit în acest an într-una dintre zonele unde se simte cel mai mult lipsa acesteia: Republica Mali, o țară măcinată de conflicte, în care ONU a implementat, din aprilie 2013, o misiune multidimensională integrată de stabilizare. Poate nu întâmplător, următoarea zi, cea de 22 septembrie, este Ziua Națională a Republicii Mali, la care se sărbătoresc 60 de ani de la declararea independenței statului, cu speranța unui viitor mai bun. Contribuind la eforturile ONU de stabilizare a unui stat măcinat de conflicte și interese, elicopterele detașamentului *Carpathian Pumas* reprezintă o forță de reacție rapidă, gata de decolare în mai puțin de 30 de minute pe timp de zi și 60 de minute pe timp de noapte.

Parcă mai ieri povesteam despre preluarea responsabilităților de la colegii din rotația I, primele misiuni și acomodarea treptată cu țărâmul întins și roșiatic al Maliului. Cu mai mult de 12 luni în urmă, în august 2019, primii militari trimiși în cadrul detașamentului precursor salutau drapelul României arborat în baza Camp Castor, alături de steagurile națiunilor participante la misiunea MINUSMA. „Acum misiunile de zbor au ajuns să facă parte din cotidian, un cotidian care ne ține mereu în priză”, observă comandantul patrulei de elicoptere. Elicopterele românești au parcurs mai mult de 1100 de ore de zbor în spațiul aerian malian. Pentru îndeplinirea misiunii noastre prioritare, cea de evacuare medicală aeriană, peste 40 de persoane (personal ONU și al Forțelor Armate Maliene) au fost preluate din teren, în momentele în care aveau cel mai mult nevoie, pentru a beneficia de îngrijire medicală (monitorizare și

tratament medical de urgență) și transport către cea mai apropiată facilități medicală disponibilă. „Acestea sunt misiunile care ne aduc cea mai mare satisfacție, deoarece știi că ai contribuit la salvarea vieții unui om”, puncta într-o discuție, zilele trecute, unul dintre piloți. Dacă misiunile MEDEVAC sunt prioritare prin importanța și gradul de urgență, respectiv nevoia de reacție rapidă, un alt tip de misiuni ocupă o pondere mare din cele desfășurate de militari români aici în Mali: cele care țin de sprijinul convoaielor ONU (peste 200 de ore de zbor).

Să nu uităm că misiunea ONU se desfășoară într-o țară cu o suprafață de 5 ori mai mare ca a României, unde transportul de materiale și echipamente se face predominant pe roți, folosind o infrastructură slab amenajată sau de multe ori impracticabilă.

Transportul materialelor (combustibil, provizii) și al echipamentelor către bazele ONU din

zone greu accesibile se dovedește o provocare pentru MINUSMA. Convoaiele logistice pot fi alcătuite din zeci de autovehicule (50-80), formând o coloană întinsă pe mai mulți kilometri, iar provocările întâlnite de-a lungul rutei, care le pot încetini deplasarea, țin atât de mediul natural cât și de cel de securitate și variază de la stricarea unor autoturisme, la traversarea greoaie a zonelor inundate, împotmolirile în nisip, acolo unde nu există drumuri amenajate, până la un grad de expunere vulnerabil în fața elementelor ostile. Pentru asigurarea protecției, misiunile de escortă a convoiului la sol sunt îndeplinite de obicei de militari din țările africane contribuatoare.

Deplasarea unui convoi logistic de la punctul A la punctul B poate dura până la 2 săptămâni, timp în care acesta este expus atacurilor sau hărțuirilor din partea elementelor ostile, grupări teroriste sau de crimă organizată. Tacticele acestora de atac variază de la amplasarea

de dispozitive explozive improvizate de-a lungul rutei până la hărțuire și atacul direct asupra membrilor convoiului.

Astfel, zona noastră de responsabilitate, comparativă ca întindere cu teritoriul României, cuprinde 4 rute principale de-a lungul cărora, la nevoie, suntem solicitați pentru asigurarea sprijinului aerian, prin însoțirea respectivului convoi la trecerea prin puncte vulnerabile și executarea cercetării aeriene pe traiect. Cum se desfășoară și care sunt particularitățile acestor misiuni?

Solicitățile de misiune vin cu cel puțin 24 de ore înainte, dar totdeauna e nevoie de flexibilitate în planificare, deoarece situația din teren de cele mai multe ori suferă modificări, convoiul deplasându-se mai repede sau mai încet decât estimarea inițială. Fără a descrie întreg lanțul procedural, trebuie să evidențiez că este necesar un schimb de informații permanent cu cei de la sol. Dacă deplasarea se

face pe o rută nouă, atunci se poate executa și un zbor de cercetare prealabilă, având la bord un reprezentant din partea convoiului, pentru identificarea segmentelor vulnerabile (puncte obligatorii de trecere, poduri, zone inundabile, zone „roșii”, cu o incidență mare a atacurilor) și o mai bună planificare a întregului program.

La briefingul zilnic al detașamentului se prezintă situația actualizată din teren, atât pentru a ajusta misiunile deja planificate, cât și pentru a încerca să se previzioneze nevoi viitoare. Nevoia de informații este permanentă chiar dacă pentru o anumită zi nu a fost solicitată escortarea și patrularea aeriană, totuși se poate întâmpla oricând să apară o urgență de evacuare medicală aeriană pentru trupele aflate în aria de responsabilitate.

Uneori se poate determina dinamica din teren: știm că anumite tipuri de convoaie, în funcție

de dotările logistice sau procedurile specifice, se mișcă mai repede sau mai încet sau că particularitățile anumitor zone impun un anumit ritm al deplasării. Peste toate acestea se adaugă și factorul meteo, sezonul ploios aducând schimbări drastice de pe-o zi pe alta, prin inundarea anumitor porțiuni de drum.

O etapă importantă în executarea propriu-zisă a misiunii o reprezintă observarea oricăror elemente suspecte de-a lungul traiectului cercetat, care pot constitui potențiale pericole pentru militarii ONU: autovehicule care blochează puncte obligatorii de trecere, coloane auto cu însemne de identificare ale grupărilor ostile, persoane înarmate sau care desfășoară activități de construcții/săpături de-a lungul drumului. Descrierea și localizarea elementelor suspecte sunt transmise atât către cei care asigură protecția convoiului la sol, cât și structurilor

de comandă, care pot trimite echipe specializate să verifice zonele indicate (cercetare, EOD).

Au fost cazuri când, în urma acestor raportări, s-a reușit deju-carea planurilor de instalare a unor dispozitive explozibile improvizate.

De cele mai multe ori, prezența sprijinului aerian are rolul de a descuraja elementele ostile, oferind celor de la sol siguranța că vor ajunge cu bine la destinație. Nu de puține ori elicopterele românești sunt întâmpinate de militarii ONU de la sol cu brațele deschise, cu saluturi energice și zâmbete de recunoștință. E ușor de înțeles bucuria cu care privesc sprijinul nostru, când se află într-un teren expus, iar drumul până la cea mai apropiată localitate are sute de kilometri distanță.

În executarea acestor misiuni, cele mai mari satisfacții vin la final, când convoiul ajunge cu bine la destinație.





MISIUNE DE SPRIJIN

Militarii detașamentului Carpathian Pumas au executat, la sfârșitul lunii august, o misiune în sprijinul echipei de comandă a MINUSMA.

Obiectivele acestora au fost transportul delegației șefului de stat major al MINUSMA, **generalul de brigadă Pierre-Joseph GIVRE**, în vederea desfășurării unei vizite de lucru în zona Menaka, cât și executarea recunoașterii aeriene a unor obiective importante din zona de operații din sectorul estic.

Deși pentru echipajul român executarea misiunii de zbor s-a făcut urmând procedurile standard și nu a implicat alte pregătiri în afara celor obișnuite, această activitate a constituit și o recunoaștere a încrederii pe care

conducerea ONU o are în capabilitățile detașamentului Carpathian Pumas.

Situată într-o zonă care se învecinează cu granița Nigerului, regiunea Menaka suferă în mod regulat atacuri din partea grupului Statului Islamic din Sahara. Fiind principala rută de transport între Niamey și Bamako, nesiguranța în această zonă nu este izolată de contextul general al Mali-ului.

Forțele ONU au implementat aici, la începutul anului, programul „Menaka fără arme”, prin construirea unor puncte de control care să ajute la punerea în practică a unui concept-cheie al ONU, cel de Dezarmare, Demobilizare și Reintegrare (DDR) a combatanților.

Mirela VÎȚĂ

Generalul de brigadă Pierre-Joseph Givre, care are sub comanda sa un contingent alcătuit din peste 13.000 de militari din 57 de țări, a preluat funcția de șef de stat major al MINUSMA în luna iulie 2020, iar de atunci și-a declarat intenția de a lua contact cu bazele MINUSMA din teritoriu și elementele-cheie din teren, astfel încât vizitarea obiectivelor din sectorul de Est (Gao, Menaka) face parte din acest program.

Într-o țară cu un teritoriu de cinci ori mai mare ca al României, dar cu infrastructură aproape inexistentă, elicopterele detașamentului Carpathian Pumas constituie o capabilitate esențială, care asigură o prezență rapidă și flexibilă în zona de operații.

Dublă decolare spre viața de pensionar



Comandorul Daniel CRÎMPIȚĂ, pilot instructor din anul 2005, peste 3600 de ore de zbor



Adrian SULTĂNOIU



Căpitan-comandorul Cristian CIOCHINĂ, pilot instructor din anul 2002, peste 4000 de ore de zbor

În viața oricărui pilot militar vine un moment când rigiunea sistemului militar sau opțiunea personală îl fac să stea pentru o ultimă dată în scaunul lui de pilot, să stea pentru o ultimă dată la manșa unei aeronave militare.

Am fost martor, la jumătatea lunii septembrie, la un asemenea moment.

Comandorul Daniel CRÎMPIȚĂ și căpitan-comandorul Cristian CIOCHINĂ, de la Baza 90 Transport Aerian, au executat ultimul zbor din carieră.

Zborul în celulă de la final de carieră nu este deloc o întâmplare. Pe cei doi piloți îi leagă aproape 30 de ani petrecuți împreună: colegi în școala de la Boboc în perioada 1987-1991, colegi la „Școala SOCAT-ului” de la Boteni din 1991 până în 2004. Au fost camarazi în misiunea ALTHEA din Bosnia-Herțegovina, rotația Alpha. Finalul carierei i-a prins la Baza 90 Transport Aerian Otopeni, „Comandor aviator Gheorghe Bănciulescu”.

Vă dorim pensie lungă, camarazi!



Locotenent-comandor ing. Marius MILEA



Royal Air Force

Exemple de materiale/obiecte găsite pe suprafețele operaționale ale unui aerodrom

În mediul aeronauc, FOD (Foreign Object Damage) reprezintă orice obiect sau substanță care nu aparține unei zone sau unui sistem și care ar putea provoca daune sau poate răni personalul aeronauc sau personalul care desfășoară activități aeronaucice conexe. Termenul FOD este folosit pentru a descrie atât obiectele/substanțele străine în sine, cât și orice daune atribuite acestora.

PERICOLE SPECIFICE FOD

Pericolele externe se referă la coliziunea cu păsările (inclusiv aspirarea în motor), grindină, gheață, furtuni de nisip, nori de cenușă, insigne sau obiecte rămase pe pistă (fragmente de beton, materiale de construcție, roci, nisip, pietricele) și chiar animale sălbatice.

Pericolele interne se referă la obiecte rămase în cabină care interferează cu siguranța zborului prin blocarea suprafețelor de comandă, scurtcircuitarea conexiunilor electrice, distragerea atenției echipajului și împiedicarea operării normale a aeronavei etc.

CAUZE

O serie de factori pot afecta prezența FOD, de exemplu:

- Întreținerea deficitară a clădirilor, infrastructurii de aerodrom, echipamentelor și aeronavelor;
- Instruire neadecvată a personalului;
- Presiunea ridicată asupra personalului, din cauza ritmului ridicat al activităților aeronaucice;
- Situația meteorologică (de exemplu FOD poate fi creată de vânt puternic care poate antrena obiecte ce pot fi aruncate pe aerodrom/zonele operaționale, iar detectarea acestora poate fi îngreunată de condițiile meteo);
- Prezența vehiculelor neautorizate pe căile de rulare;

În Forțele Aeriene Române, au existat de-a lungul timpului evenimente de aviație a căror

cauză principală a fost FOD (BASH și obiecte aspirate în motor).

În urma acestora, principalele recomandări de siguranță, desprinse din lecțiile învățate, au fost canalizate pe **trei domenii/zone principale care necesită o atenție specifică**. Acestea sunt:

- **Pista** - are cel mai mare potențial de a provoca daune, de către diferite obiecte care sunt prezente pe o pistă și care pot afecta negativ aeronavele în mișcare (pe timpul rularii, decolării și aterizării);
- **Căi de rulare/bretele** - trebuie remarcat faptul că suflul motoarelor poate muta cu ușurință obiecte mici pe pistă, care pot ajunge fie în admisia altor aeronave, fie pot vătăma personalul;
- **Activitatea de mentenanță** - aici vorbim despre diverse obiecte, cum ar fi scule, materiale sau piese mici care sunt utilizate în activitățile de întreținere a aeronavelor și care pot provoca avarii aeronavelor, dacă sunt uitate în proximitatea aeronavei sau pe aeronavă, în cabină, sau mai grav, chiar în zona unor suprafețe de comandă a zborului.

URMĂRI ALE PREZENȚEI FOD:

- Deteriorarea motoarelor aeronavelor;
- Avariarea anvelopelor aeronavelor;
- Acoperirea/obstrucționarea mecanismelor aeronavei, împiedicându-le să funcționeze corespunzător;
- Vătămarea personalului după ce obiectele tip FOD au fost propulsate de suflul motoarelor sau de o rafală de vânt.

MIJLOACE DE CONTROL AL RISCURILOR AFERENTE FOD:

- Inspecții regulate la aerodrom, inclusiv zonele de manevră ale aeronavelor și bretelele/căile de acces adiacente;
- Suspendarea operațiunilor pe pistă după notificarea ATC despre FOD, până la eliminarea factorilor de risc și inspectarea pistei/suprafețelor de manevră, după caz;

• Inspecția regulată și frecventă a infrastructurii de aerodrom și repararea imediată sau retragerea din service a obiectelor care ar putea crea FOD;

- Eliminarea FOD imediat ce este identificată;
- Utilizarea sistemelor de inspecție constantă (se utilizează o combinație de senzori radar și optici care facilitează detectarea FOD 24/7 în toate condițiile meteorologice);
- Instruirea personalului aeronauc privind riscurile specifice FOD;
- Poansonarea/marcarea sculelor folosite în mentenanță și inventarierea acestora la finalizarea lucrărilor;
- Implementarea unui program de control FOD.

ÎN ÎNCHEIERE...

Pericolul reprezentat de FOD poate provoca pierderi foarte mari operatorilor aerieni, indiferent dacă vorbim de cei militari sau civili. Programele de control FOD, trebuie să cuprindă în principal instruirea personalului aeronauc, prin creșterea gradului de conștientizare referitor la daunele care pot fi provocate, formarea deprinderilor privind identificarea riscurilor specifice și aplicarea măsurilor de control aferente. Un alt element important în prevenirea evenimentelor de aviație cauzate de FOD îl reprezintă inspecțiile pe linie de siguranță aeronaucă, în cadrul cărora pot fi depistate eventualele pericole, disfuncționalități și chiar proceduri deficitare pe linie de FOD.

În cadrul Forțelor Aeriene Române, prin programul de management al siguranței aeronaucice pe aerodromurile militare, sunt instituite responsabilitățile personalului aeronauc privind managementul riscului activităților aeronaucice la aerodrom și sunt prezentate anumite măsuri de reducere a riscului reprezentat de prezența corpurilor străine pe suprafețele operaționale ale aerodromului.

Educatorul



Fiecare armă apărută aduce cu sine propriile particularități, mai mult sau mai puțin reușite, lăsându-și însă amprenta asupra beneficiarului. Aviația nu putea face altfel, ba chiar cunoscând dezvoltări aproape ireale, cursiv sau în salturi de tehnologie, atrăgând atenția întotdeauna prin spectaculos.

Cu sprijinul celor în drept, am vizitat Bazele 86 și 57 Aeriene, căutând răspunsuri la multele întrebări avute. Datele tehnice care țin de cele două baze sau achiziționarea de tehnică din dotarea lor se găsesc pe internet, eu însă voi aborda registrul utilizării a ceea ce există deja. Am ales să încep cu Baza 86 Aeriană și al său F-16, atât de neînțeles, uneori perceput eronat sau pur și simplu tratat incorect.

Marian COSTE 

CONTEXTUL

Pentru a putea prezenta viitorul prin prezent, mă simt obligat să menționez trecutul. Astfel, trecerea de la aviația cu elice la cea reactivă, din anul 1951, a pus personalul aeronavigant din cadrul Forțelor Aeriene Române în fața unui prag psihologic căruia nu toți i-au făcut față. Alegerea strictă a promoțiilor de după război, pentru trecerea pe reactive, a privat noua armă de avantajul experienței, lipsa manualelor (unele venind târziu și incomplete) fiind definitorie în complexul antrenament al luptătorului aerian. În timp, fiecare aeronavă intrată în inventarul Forțelor Aeriene Române a avut un rol important, atins uneori mai mult, alteori mai puțin, încercând menținerea unui standard înalt, extrem de necesar în pregătirea piloților și a întregului personal. Târziu, cumva la „limita timpului disponibil”, cei în drept au decis că e cazul să mergem înainte, prin achiziția de avioane F-16. Ca orice alt avion de luptă, acesta este iubit și hulit în același timp. Dacă am extrapolat aceste „opinii”, pentru a împăca pe toată lumea, ar trebui să deținem vreo 450 de avioane de luptă din cel puțin 7 tipuri. Folosind algoritmi simpli de calcul, cum ar fi: numărul de aeronave construite, costurile de exploatare, utilizarea în luptă, experiența dobândită de țări care-l dețin de mult, și care pot oferi informațiile

atât de utile, eu consider ca România a făcut alegerea corectă. Mai mult, consider că în această relație, nu avionul este problema, ci noi! Ar trebui să-l privim nu doar ca pe o armă, ci să acordăm o importanță egală și rolului său educativ, iar pentru asta, Forțele Aeriene Române au datoria să-l exploateze eficient. Așa cum MiG-ul 19 a dus aviația de luptă în sfera supersonică și MiG-ul 21 a deținut greua sarcină de a prelua și pregăti mental generații întregi de piloți, tehnici, maiștri de aviație și tot ce ținea de saltul tehnic dobândit, F-16 Fighting Falcon reușește să ne pună acum în fața testului suprem.

Firesc, îmi pun întrebarea dacă ne ridicăm la înălțimea a ceea ce oferă această redutabilă armă. Nu mă refer la cei din Forțele Aeriene Române, ci la întregul ansamblu format din toate categoriile de arme. Încă dinainte de a se cunoaște tipul avionului care urma să fie achiziționat, lumea își creiona propriile speranțe, ficțiuni și temeri legate de acesta.

Tocmai pentru a înțelege cât mai mult din ceea ce reprezintă F-16 pentru Forțele Aeriene Române, am primit acordul de a vizita chiar locul unde informația este la prima mână: Baza 86 Aeriană. Doream astfel, să aranjez la rândul mi, în ordinea corectă, toate percepțiile care mă legau de acest avion, recunosc, drag mie! Am

adresat și câteva întrebări personalului, cu dorința de a prezenta întregul ansamblu constituit în jurul nucleului, generic numit F-16.

– **Ce așteptări au fost legate de F-16?**

– În primul rând, intrarea în serviciu a avionului F-16 a fost un moment amânat în mod repetat, din diverse motive. Piloții și personalul tehnic au sperat întotdeauna că vor exploata un avion performant, având în spate o filozofie de exploatare specifică standardelor alianței din care facem parte.

– **Care este rolul educativ al avionului, în lumina tehnologiei pe care o posedă?**

– Aduce o schimbare a mentalității personalului care îl operează și oferă o imagine mult mai clară asupra tehnicilor, tacticilor și procedurilor NATO. Performanțele tehnico-tactice avansate pot fi exploatate la maximum în toată gama de misiuni specifice unui avion multirol modern. Asta înseamnă că este un program solicitant din punct de vedere al operatorului uman.

– **Cu ce schimbă avionul abordările pregătirilor și executării misiunilor?**

– Complexitatea misiunilor și nivelul de pregătire necesar executării în siguranță a acestora are ca suport un cadru de instruire care beneficiază de experiența exploatării acestuia de către 27 de state.

La o primă vedere acestea se reflectă în timpul dedicat pregătirii misiunii și calitatea analizei acestora, beneficiind și de un suport material actualizat pentru creșterea calității actului de instruire sau menținerii calificărilor.

– **Vorbind despre interoperabilitate, F-16 atrage în jurul său și alte categorii de arme, adică este necesar ca acestea de asemenea, să își alinieze dotările și antrenamentul cu posibilitățile avionului?**

– Absolut, avionul F-16 este un vector important în planificarea unei operații aeriene, capabil să primească, să gestioneze și să transmită date, prin urmare pentru succesul acesteia este indicat ca alte sisteme cu baza la sol sau în aer să fie compatibile cu F-16. Un exemplu ar fi sistemul PATRIOT care a intrat anul acesta în dotarea Forțelor Aeriene.

Astfel, putem distinge faptul că, prin coagularea tuturor tipurilor de arme, complexitatea misiunilor intră în alt registru, astfel încât, dacă una singură nu se integrează ori are sincopă, finalitatea se va răsfrânge asupra fiecărui ansamblu implicat. Faptul că se poate gestiona de la bordul său un întreg câmp tacticizat, obligă celelalte tipuri de arme să se dezvolte, să facă progrese, redefinind, prin legătura dintre ele, conceptul de *multirol*!

Polivalența dobândită constructiv: noile arme care apar provoacă adaptarea doctrinei la modernitatea lor, nicidecum invers!

– **Avionul poate/trebuie să dețină rolul de catalizator într-o misiune, altfel spus, este doar o armă sau o platformă capabilă să gestioneze misiuni complexe?**

– F-16 este un avion ce oferă un grad înalt de flexibilitate operatorului. Este nevoie de schimbarea poziției unui singur switch pentru a trece platforma de la un mod de operare aer-aer într-unul aer-sol, adică o trecere de la o configurație a sistemelor la alta, pentru îndeplinirea oricărui tip de misiune. Este o platformă integrabilă oricărui pachet de forțe, putând îndeplini cu succes o multitudine de roluri.

– **Cum ar trebui să se raporteze la el viitorii piloți?**

– Cu optimism și încredere. Este un program menit să aducă Forțelor Aeriene Române o capabilitate credibilă, trebuie să fie o țintă de performanță pentru orice tânăr aviator, fie pilot sau personal tehnic. Operarea F-16 presupune standardele cele mai ridicate de



pregătire din Forțele Aeriene, iar satisfacțiile sunt pe măsură.

Aici, aș completa eu, intervine propria voință, conștiința și aportul tuturor asupra vocației elevului pilot, viitor luptător aerian. Comparând răspunsurile cu ceea ce am găsit „la locul faptei”, am certitudinea că s-a început o altfel de abordare a ceea ce înseamnă MISIUNE. La nivel de pilotaj, avionul îți oferă ușurința zborului, solicitând în schimb capacitatea de a gestiona tot ce deține! Exploatarea lui necesită și o infrastructură potrivită, iar furnizarea acesteia, poate prea mult întârziată, complică inutil procesul de antrenament, răpind timp prețios necesar cunoașterii avionului cu activități administrative. Pașii înainte, uneori

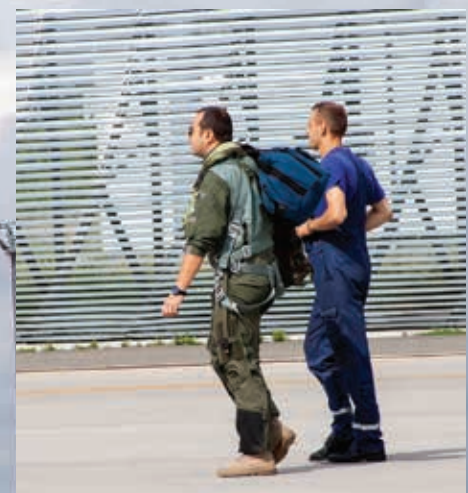


obstrucționați de factori neprevăzuți și dificil de controlat, sunt vizibili din cauza eforturilor întregului personal, de la tehnici, planificatori de misiune, piloți.

În concluzie, începem să arătăm așa cum trebuie pe componenta aeriană, chiar dacă suntem la început. Măcar știm ce vrem, am făcut primul pas, iar în egală măsură avem stabilit unde vrem să ajungem. Suntem unde trebuia să fim cândva, accelerând însă, putem recupera, cel puțin parțial, timpul scurs.

Rodul muncii celor din prima generație de personal care exploatează această platformă va fi vizibil mai târziu, devenind însă, baza pe care vor sta toate promoțiile viitoare.

Calde mulțumiri celor care au înțeles acest demers!



UMORUL, UN LIANT ÎN INTERACȚIUNEA DINTRE LIDER ȘI SUBORDONAT

Psiholog drd. Maria Ioana TELECAN

din orice situație: „Hai, nu te mai supăra că nu ți-a ieșit bine eșalonarea aeronavelor, nu e situația așa rea pe cât pare! Lasă că merge și așa!”. Umorul agresiv, așa cum am expus mai sus, conține ironii, sarcasm și face trimiteri către violență: „Ce e cu tine astăzi? Nu ai dormit bine? Pari cam șifonat! De ce ai lipsit de la ședință?”.

Leadershipul și umorul

În multe situații, utilizarea umorului adaptativ de către cei aflați la putere poate fi un instrument puternic de comunicare. Mai multe studii sugerează faptul că liderii care sunt percepuți de subordonații lor ca având un bun simț al umorului sunt văzuți ca fiind mai operativi decât liderii care sunt percepuți ca având un slab simț al umorului. Din ce în ce mai mult s-a investigat modul în care liderii se pun în evidență în raport cu subordonații apelând la umor (Hoption, Barling & Turner, 2013).

S-a demonstrat că o anumită trăsătură a liderului transformțional, și anume considerația individuală, este relaționată pozitiv cu utilizarea autoironiei și negativ cu umorul agresiv la lideri. Această trăsătură este întâlnită la liderii orientați cu precădere către ceilalți, care se simt bine în societate și în grupul pe care îl conduc, stabilesc cu ușurință contacte cu alții; liderul ajutându-i pe subordonați să-și atingă potențialul maxim de care dispun, contribuind la dezvoltarea lor personală, prin intermediul sesiunilor de coaching, training și mentorat.

Mai mult, umorul în leadership este descris drept o modalitate prin care liderul exprimă modestie și își îmbunătățește relațiile cu subordonații. Într-un studiu (Priest & Swain, 2002), mai mulți cadeți dintr-o academie militară din America și-au evaluat liderii cu un stil de umor „afectuos” ca fiind prietenoși, deschiși, în timp ce liderii fără umor erau catalogați ca fiind „duri”. De asemenea, aprecierea și suportul liderului duc la o mai bună percepție asupra solicitărilor de la locul de muncă.

O relație pozitivă lider – subordonat tinde să prezică performanța la locul de muncă, cât și atitudinea față de acesta.

Putem concluziona că umorul este un fenomen complex, care depinde de mai mulți factori. Astfel, nu e ușor să îi facem pe ceilalți să râdă. Așa cum am văzut mai sus, tipuri diferite de umor au implicații și consecințe diferite la locul de muncă, modelând interacțiunile sociale dintre lideri și subordonați. Când demoralizarea plutește în aer, când militarii se simt epuizați și sunt solicitați în continuare, o doză de umor ajută foarte mult. Acesta oferă încredere în perioadele încărcate de stres, tensiune, chiar și în mijlocul celei mai confuze și mai obositoare misiuni. Este adesea o strategie tipică utilizată de cei aflați la putere de a exprima simpatie, înțelegere și cooperare în mijlocul greutăților.

Umorele și râsul sunt fenomene omniprezente în interacțiunea socială, jucând un rol foarte important atât la locul de muncă, cât și în afara acestuia. Este un atribut uman unic, iar în cadrul organizației militare, umorul poate aduce numeroase beneficii precum o stare de bine ridicată, creșterea rezilienței psihologice, îmbunătățirea productivității, creativității și a motivației. În același timp, acesta facilitează coeziunea, încurajează comunicarea și încrederea dintre membrii grupului, acționează ca un mecanism de adaptare în fața stresorilor din mediul organizației, și poate reduce distanța ierarhică dintre cei aflați la putere și subordonați, favorizând astfel un leadership sănătos, transformțional. Pe de altă parte, acesta poate fi și o modalitate de pedeapsă îndreptată pentru un comportament deviant sau pentru excluderea membrilor dintr-un grup.

Tipuri de umor

Umorele poate fi definit ca o modalitate de comunicare plăcută care produce gânduri și emoții pozitive atât indivizilor, grupului din care facem parte, cât și organizației. Pe de o parte, umorul poate fi folosit pentru a amuza pe ceilalți și pentru a crea, a menține interacțiuni sociale plăcute (**umor afiliativ**), iar pe de altă parte, umorul poate fi folosit într-un mod descurajant pentru a critica, manipula și jigni pe ceilalți (**umor agresiv**).

Umorele afiliativ este întâlnit la persoanele care tind să spună lucruri distractive, să spună glume și să se angajeze în activități care îi distrează pe ceilalți. Acest tip de umor încurajează încrederea la nivel de grup, prin transmiterea emoțiilor pozitive. Totodată, umorul afiliativ reduce distanța socială dintre membrii grupului și lider, deoarece promovează recunoașterea liderului cu grupul de muncă, umorul fiind împărțit în interiorul acestuia. Acest stil de umor are rolul de a reduce tensiunea și conflictul dintre membrii grupului, de a îmbunătăți coeziunea și siguranța afectivă, și de a oferi o viziune diferită asupra unei anumite situații cu care grupul se confruntă. Militarii care folosesc acest stil de umor sunt văzuți ca având o personalitate vie, caldă, empatică, trăsături care sunt relaționate cu mai multe emoții pozitive, agreabilitate și o satisfacție

mai mare cu viața. S-a demonstrat faptul că este dezirabil ca liderul militar să aibă atât efecte charismatice asupra subordonaților, cât și posibilitatea de a ține sub control orice situație. Un alt tip de umor pozitiv este cel de **auto-îmbunătățire** (*self-enhancing*) care presupune adoptarea unei perspective diferite față de situațiile negative din viață, care se menține indiferent de greutățile întâmpinate. Folosind acest tip de umor, militarii pot scoate în evidență partea pozitivă a lucrurilor prin afirmații comice și își cresc adaptarea față de dificultățile întâmpinate.

Umorele agresiv este de **tip negativ**, fiind relaționat cu utilizarea sarcasmului, ironiei, ridiculizării, bătăii de joc, tachinarea altor persoane sau denigrării. Militarii care utilizează un astfel de umor adesea încearcă să îi manipuleze pe ceilalți prin mijloace prin care îi ridiculizează sau tachinează. Acest tip de umor este relaționat cu tendința de exprimare fără a ține cont de impactul asupra celorlalți, incluzând comportamentele compulsive prin care individul nu se poate abține să nu spună lucruri amuzante care foarte probabil îi vor deranja pe ceilalți din jur. Tot un stil negativ de umor este cel de **auto-învingere** (*self-defeating*), care implică un umor demigrator la adresa propriei persoane ca mod de a-i distra pe ceilalți în scopul câștigării aprobării și amuzamentului celorlalți. Acest stil de umor este relaționat cu o stimă de sine scăzută și cu relații interpersonale negative și deficitare. Un posibil exemplu în acest sens ar fi următoarea afirmație: „Unii pot dirija fără probleme avioanele, iar eu sunt incapabil să interpretez informațiile de pe ecranul radar”. Astfel, utilizarea umorului agresiv are un impact negativ asupra membrilor din organizația militară, deoarece poate fi asociat cu un sentiment de izolare, favorizează competitivitatea disfuncțională, împiedică interacțiunile sociale și colaborarea și poate duce la *burnout*, la intenția de a părăsi organizația, scade productivitatea grupului și dezvoltă conflictul. **De asemenea, umorul agresiv are menirea să exagereze diferențele de statut social dintre lider și subordonat, în timp ce autoironia ar putea ajuta la construirea relației dintre cei doi.**

Cei care folosesc umor de auto-îmbunătățire vor scoate în evidență ce e mai amuzant

OMAGIERE AUREL VLAICU

La Bănești, locul unde s-au frânt aripile unui vis, acolo unde Aurel Vlaicu și-a găsit un prematur sfârșit, ca în fiecare an la mijloc de Răpchiune, se strâng oameni cu zbor în suflet pentru a aduce un omagiu celui care a rămas în conștiința generațiilor ce aveau să vină drept Maistorașul Aurel.

Alături de membrii ARPIA (Asociația Română pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii) s-au aflat aviatori de la Baza Aeriană de Instruire și Formare a Personalului Aeronautic „Aurel Vlaicu” – Boboc și de la Academia Forțelor Aeriene „Henri Coandă” din Brașov.

În imaginea primită prin amabilitatea ARPIA se află aviatori din Forțele Aeriene participanți la festivitate, alături de **doamna Elena BULGARU** – prima femeie elicopterist din România, membră ARPIA-Otopeni, în vârstă de aproape 90 de ani.

Din aer, omagiul a fost adus de o formație de IAK-52 de la Boboc, un avion de la SSAVC și lacării Acrobați.

În septembrie 1913, Aurel Vlaicu își propune să realizeze un zbor în premieră, în care să traverseze Carpații, dorind să devină astfel „Vulturul Carpaților”. A plecat în ziua de 13 septembrie din București îndreptându-se spre Ploiești, unde a aterizat pentru alimentarea avionului. A decolat, a trecut de Câmpina, având în față piscurile Carpaților. Realizând, probabil, că aeroplanul nu se va putea înălța suficient, Vlaicu a întors aparatul spre



Adrian SULTĂNOIU

Câmpina, cu intenția de a ateriza în apropierea șoselei, pentru a fi văzut de cei care îl însoțeau. La marginea satului Bănești, însă, s-a prăbușit din înălțime. Nici azi nu se cunosc cauzele prăbușirii, în urma căreia inventatorul român s-a stins din viață. Visul lui Aurel Vlaicu de a trece în zbor Carpații s-a întrerupt aici.

Aniversarea a 110 ani de la primul zbor militar din istoria aeronauticii românești, pe ruta Slatina-Piatra Olt

Aurel Vlaicu, făuritorul celui dintâi aparat de zbor din țara noastră, a efectuat, în urmă cu 110 ani, primul zbor militar din istoria aeronauticii românești, pe ruta Slatina-Piatra Olt. În dimineața zilei de 27 septembrie 1910, în cadrul manevrelor desfășurate în sudul României, Vlaicu a executat prima misiune militară aeriană. În timpul manevrelor militare regale, desfășurate în Oltenia, Aurel Vlaicu a efectuat un zbor de 35 de minute de la Slatina la Piatra Olt, transportând un document și făcând legătura între două comandamente ale aceluiași corp de armată.



1910: Aurel Vlaicu a construit și zburat primul avion proiectat și realizat exclusiv în România



Aurel Vlaicu în aparatul model 1911 („Vlaicu II”)

COMEMORARE

La 3 septembrie, ARPIA – filiala București-Otopeni a organizat și desfășurat comemorarea a 70 de ani de la trecerea în neființă a lui Traian Vuia, la Cimitirul Bellu din București.

Au fost prezenți, pentru a-l omagia pe cel care a fost unul din pionierii aviației mondiale, **generalul (r) cosmonaut Dumitru PRUNARIU**, **generalul-maior (r) Florian RÂPAN**, președintele ARPIA Centrală, reprezentanți ai Statului Major al Forțelor Aeriene și membri ai ARPIA București-Otopeni. La mormântul lui Traian Vuia, au vorbit despre viața și realizările acestuia **comandorul (r) Alexandru POPA**, președintele ARPIA București-Otopeni, dar și generalii Prunariu și Râpan. În cadrul evenimentului au fost depuse coroane de flori și, respectându-se tradiția românească, a fost oficiată și o slujbă religioasă de pomenire.



1906: Traian Vuia a executat primul zbor complet autonom din lume cu un aparat de zbor mai greu decât aerul

Când luăm o decizie ne asumăm o responsabilitate. Deciziile sunt cele care ne schimbă viața și trebuie să cântărim bine înainte de a face o alegere către o direcție sau alta.

La 18 ani, căpitanul Andreea SANDU a avut de ales între a-i asculta sfatul tatălui său, maestru militar, de a continua tradiția familiei și între a-și urma propriul drum în viață. La început a refuzat categoric să meargă pe calea cazonă. A dat admitere la Facultatea de Finanțe-Bănci, a intrat și a obținut rezultate foarte bune în primul an. Dar, dintr-o dată a avut o scîlipire: ce ar fi să încerce și varianta propusă de tutorele ei?

„Prin urmare, am decis să merg singură la CMJ Brăila pentru a mă înscrie la Școala de Maiștri Militari și Subofițeri de la Boboc, însă lucrurile nu s-au întîmplat așa, deoarece în urma analizării dosarului meu și a consilierii de către un domn de la Biroul de Informare și Recrutare, am optat pentru Academia Forțelor Aeriene. Niciodată nu mă gândisem la opțiunea aceasta deoarece mi se părea greu de realizat, însă nu a fost deloc așa și cu puțin efort și cu sprijinul părinților, m-am pregătit intens pentru toate probele, iar rezultatul a fost cel scontat: am intrat la Academia Forțelor Aeriene, prima opțiune fiind arma Artilerie și Rachete Sol-Aer, Forțe Aeriene, aleasă după renumele care rezona nemaiapomenit cu imaginația mea bogată: credeam că este vorba de rachete ca acelea care se lansează în spațiu și mi se părea fascinant!”, spune Andreea.

De aici înainte, visele ei au început să prindă contur. Anii petrecuți în Academie au ajutat-o la dezvoltarea ei ca individ. A finalizat studiile a doua din grup, cu media 9,08, apoi a urmat Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene de la Boboc, clasată tot a doua din 15, cu media 9,45. „Am avut posibilitatea de a alege la repartitie unul din cele mai bune locuri pentru a-mi desfășura cariera

Căpitanul care a ales la repartitie „cel mai frumos loc de la capătul lumii”: Capu Midia



Locotenent Anca MEDREA
Arhivă personală

Căpitanul Andreea SANDU, o tânără ambițioasă cu planuri îndrăznețe

militară și anume Capu Midia, cel mai frumos loc, la «capătul lumii», aproape de mare, care venea la pachet cu oportunitatea de a face ceva total diferit față de ceea ce am învățat pe parcursul celor trei ani de Academie”, povestește Andreea Sandu.

Prima zi de lucru a fost 1 aprilie 2013. O zi cu emoții de care a avut parte înainte de a trece dincolo de gardul unității. Se afla în stația de unde trebuia să o preia autobuzul unității și, neștiind că în acel loc opresc și alte mijloace de transport ale Armatei, a fost la un pas să plece cu cel nepotrivit. Dar, la scurt timp a venit și cel care

urma să o ducă spre primul ei loc de muncă. „Atunci când am ajuns la poarta unității și am văzut acea alee lungă, soarele abia răsărise, iar în capăt se zărea marea... atunci mi-am spus: ce poate fi mai frumos de atât?”

Căpitanul Andreea Sandu spune că a fost primită cu brațele deschise atât de comandantul unității, cât și de întreg personalul din comandament și s-a simțit din prima clipă ca într-o a doua familie. În cei 8 ani care au trecut a crescut, s-a maturizat și s-a dezvoltat atât pe plan profesional, cât și personal.

„Până în prezent, am avut privilegiul de a fi încadrată pe două funcții total diferite, în cadrul comandamentului, cu ajutorul cărora mi-am lărgit aria de cunoaștere și dezvoltare, am participat la cursuri de specializare, de carieră, și cursurile de masterat, iar pe plan personal mi-am descoperit pasiunea pentru alergat și anume competițiile sportive la care particip anual, printre care amintesc: Cross/Ecomaraton Moeciu de Sus 2016,



Alături de colegile de unitate, la un răsărit de soare înainte de instrucție

Cross/Ecomaraton Moeciu de Sus 2017, Semi-maraton Via Maria Theresia 2017, Cross/ Maratonul Nisipului Mamaia 2018, Cross/ Maratonul Argonauților Cheile Dobrogei 2018, Semi-maraton/ Maratonul Nisipului Mamaia 2019, Semi-maratonul Bucuriei 2019 Urlați”, ne mărturisește Andreea.

În Centrul Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană a avut

Căpitanul Andreea SANDU împreună cu fostul șef al trupelor terestre americane în Europa, General Frederick Benjamin „Ben” Hodges



ocazia să întâlnească persoane importante care au venit aici la diferite activități/exerciții naționale și multinaționale, printre care se numără fostul șef al trupelor terestre americane în Europa, general Frederick Benjamin „Ben” Hodges, „cu care am reușit să socializez și să imortalizez momentul printr-o fotografie dragă mie”.

Are însă și dorințe neîmplinite. Una dintre ele este participarea la cel puțin o misiune externă în teatrele de operații, care speră că se va realiza în viitorul apropiat. Și pe plan personal se consideră un om complet. De curând s-a căsătorit cu un bărbat la fel de puternic și ambițios ca ea și îi va purta numele cu mândrie. „Sunt fericită de alegerile mele și consider că am reușit să îmbin armonios cariera militară cu viața personală și le mulțumesc tuturor celor care mi-au fost alături”, concluzionează Andreea.

Pe această cale îi dorim și noi casă de piatră, un viitor așa cum și l-a propus, iar toate visele ei să prindă contur!



SCHIMBARE DE MACAZ

și-a dorit să lucreze la CFR, dar a ales cariera militară

Locotenent Anca MEDREA

În urmă cu mai bine de 20 de ani, tânărul Răzvan GRECICA făcea o schimbare de macaz în viața lui, pe care spune că nu a regretat-o niciodată: lăsa în urmă viața civilă și o îmbrățișa pe cea cazonă.

Născut și crescut la Brașov, viitorul maestru militar se înscria la 14 ani la Liceul CFR din localitate, cu gândul de a rămâne în sistemul căilor ferate. Numai că planurile lui de carieră au fost date peste cap: „SNCFR-ul își luase mâna de pe liceu și nu prea mai aveai niciun viitor acolo”, spune Răzvan Grecica.

În ultimul an de liceu, o discuție cu unchiul său, căpitan pe atunci în Armata României, avea să îi schimbe viitorul: „M-a întrebat dacă nu aș vrea să dau admitere la o școală militară, la maiștri militari, că e mai bine acolo și am zis: hai să îmi încerc norocul! Eram 180 de candidați pe 20 de locuri la Brașov, la Școala de Maiștri Militari și Subofițeri. Când am văzut câți eram, nu prea aveam speranțe că intru, dar am zis, hai să încerc și am intrat al 13-lea”.

Nu știa ce presupune sistemul militar, nu știa că vor urma restricții, nu știa ce transformări vor urma de acum înainte în viața lui. Primul an a fost destul de dur, spune el, pentru că nu mai avea parte de lejeritatea din viața civilă, iar tabieturile i s-au schimbat fulgerător: avea să se trezească la ore foarte matinale, nu putea să plece din incinta unității decât dacă îndeplinea anumite cerințe, trebuia să îmbrace ținuta militară într-un timp foarte scurt și multe altele. Dacă în primul an i-a fost greu să țină ritmul, în al treilea i s-a părut un stereotip.

După ce a finalizat studiile, a ales să meargă la Capu Midia. Îi plăcea marea, dar primul lui gând a fost să rămână câțiva ani în

poligon și apoi să se întoarcă la Brașov. Funcția pe care a primit-o a fost cea de șef mentenanță AFD la Complexul de Aprecieri a Tragerilor Sol-Aer (EOTS). „Am fost foarte bine primit de colectiv, șeful Complexului m-a luat sub aripă și ușor-ușor m-a integrat, mi-a arătat ce să fac și am reușit”, spune maestrul militar clasa I, Răzvan Grecica. În al doilea an și-a cunoscut soția și nu s-a mai întors în orașul natal. „Nu știu cum a trecut această perioadă. Parcă ieri am intrat pe poarta unității. Vezi cum trec anii când ai colegi pe lângă tine care la început te învață, te ajută să intri cât mai ușor în ritmul unității, iar apoi ușor, ușor, vezi că dispar de lângă tine și apar fețe noi”, adaugă maestrul militar.

Între timp a deținut mai multe funcții la Capu Midia, iar acum este șef stație mentenanță și operare în stații de bază la Complexul de Aprecieri a Tragerilor Sol-Aer din cadrul Centrului Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană. „Atunci când sunt trageri cu artileria și rachetele, eu am rolul de a urmări, pe un monitor, proiectilele care sunt trase spre parașutele luminoase lansate de la sol, pentru a acorda calificativele de evaluare”.

Cariera militară tot la Capu Midia vrea să o încheie. Pe băatul lui, care acum are 14 ani, îl lasă să aleagă singur dacă îi va călca pe urme, dar după ce va termina un liceu civil.

Răzvan Grecica a fost avansat la finalul lunii iulie la gradul de maestru militar clasa I și este apreciat de colegi și de șefi pentru tot ceea ce face în unitatea de la malul mării. „A fost și este o perioadă foarte bună aici, colectivul este unit, suntem o mână de oameni. Nu îmi dau seama când au trecut 20 de ani”, conchide maestrul militar.



Maistrul militar clasa I, Răzvan GRECICA, un profesionist apreciat atât de colegi, cât și de șefi



INMAS la 100 de ani

La Institutul Național de Medicină Aeronautică și Spațială „General doctor aviator Anastasiu” a avut loc, pe data de 6 august a.c., o festivitate restrânsă, desfășurată în condițiile respectării regulilor de distanțare fizică generate de pandemia de Covid-19, pentru a marca aniversarea a 100 de ani de la înființarea prestigioasei instituții medicale.

La festivitate a participat locțiitorul șefului Statului Major al Apărării, **generalul-maior Vasile TOADER**.

Din partea Statului Major al Forțelor Aeriene a participat locțiitorul pentru Operații și Instrucție al șefului SMFA, **generalul de flotilă aeriană dr. Iulian PAȚILEA**.

Institutul a primit, cu această ocazie, Emblema de Onoare a Forțelor Aeriene.

Un moment important în dezvoltarea și organizarea aviației naționale a fost promulgarea în anul 1913 a Legii privind Organizarea aeronauticii militare, în baza căreia serviciul sanitar al Diviziei a IV-a l-a însărcinat pe **locotenent dr. Victor ANASTASIU** să asigure asistența medicală a personalului navigant și tehnic care făcea parte din aviația militară. Aceasta reprezintă prima atestare privind organizarea serviciului medical aeronautic.

În anul 1918, maior dr. Victor Anastasiu a fost numit medicul-șef al Serviciului Sanitar al Aeronauticii din cadrul Marelui Cartier General, cu misiunea de a organiza și perfecționa selecția medicală a personalului navigant. În anul următor acesta a întreprins o vizită în Italia, Anglia și Franța documentându-se asupra organizării serviciului medical și a metodelor de selecție și expertiză medicală a personalului aeronautic.

În raportul înaintat conducerii Ministerului de Război, au fost propuse o serie de măsuri organizatorice și metodologice privind selecția, expertiza și asistența medicală a personalului aeronautic. Ca urmare, ministrul de război, **generalul Ion RĂȘCANU**, a semnat la 6 august 1920 Decizia Ministerială nr. 466, referitoare la „Instrucțiuni pentru funcționarea serviciului sanitar al Aeronauticii Militare” și înființarea Centrului Medical Aeronautic.

Decizia a fost publicată în Monitorul Oficial nr. 111 la 21 august 1920 și constituie actul de înființare a acestei instituții, a patra din Europa la acea vreme, cu o organizare și dotare conforme normelor aeronautice din acea perioadă.

INMAS este organizat în prezent prin Legea nr. 279/2001 și are în principal următoarele competențe:

- efectuează selecția, expertiza medicală și psihologică pentru personalul aeronautic militar și civil și eliberează documentele de certificare medicală;
- execută expertizarea medicală a personalului aeronautic care participă la misiuni speciale în țară și străinătate;

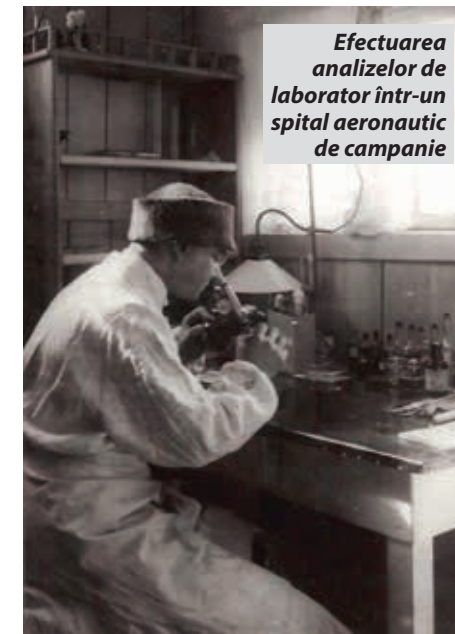


- participă cu specialiști la investigarea evenimentelor de aviație militară și civilă;
- organizează pregătirea medicală pentru obținerea competenței în disciplina medicină aeronautică și spațială, conform legislației Ministerului Sănătății și Familiei;
- desfășoară activități de cercetare științifică privind medicina aeronautică și spațială;
- reprezintă România în relațiile internaționale în domeniul medicinei aeronautice și spațiale;
- editează cursuri, manuale, cărți de specialitate;
- asigură asistența medicală primară și de specialitate în conformitate cu Legea asigurărilor sociale de sănătate.

SCURT ISTORIC

al Institutului Național de Medicină Aeronautică și Spațială „General doctor aviator Victor Anastasiu”

Institutul Național de Medicină Aeronautică și Spațială „General doctor aviator Victor Anastasiu” a fost înființat prin Decizia Ministerială nr. 466 din 6 august 1920, publicată în „Monitorul Oficial” nr. 110 din 21 august 1920, sub denumirea de Centrul de psihofiziologie al aeronauticii, redenumit la scurt timp după această dată Centrul Medical Aeronautic.



Efectuarea analizelor de laborator într-un spital aeronautic de campanie



Serviciul medical pe un aerodrom de campanie în timpul celui de-al Doilea Război Mondial

Meritul înființării acestei instituții medicale destinate personalului navigant din aviație îi revine medicului militar dr. Victor Anastasiu (1887-1972), fondatorul medicinei aeronautice din România. Preocupările în acest domeniu au început încă din 1914, când locotenent dr. Victor Anastasiu, absolvent în anul 1911 al Institutului medico-militar, a primit misiunea de a asigura asistența medicală a personalului navigant și tehnic din cadrul aviației militare. În această

calitate, dr. Victor Anastasiu a avut o contribuție de prim ordin la înființarea, în 1914, a primei comisii medicale de expertiză și selecționare a personalului aeronautic. Pentru aprofundarea cercetărilor sale în domeniul medicinei aeronautice, aflat atunci în faza de pionierat, dr. Victor Anastasiu a obținut în anul 1916 brevetul de pilot, fiind primul medic pilot din România și al doilea din Europa.

În timpul Războiului de Întregire (1916-1919), dr. Victor Anastasiu a organizat și condus primul spital al Aeronauticii. În anul 1918 a fost numit medic-șef al Serviciului Sanitar al Aeronauticii. Experiența războiului l-a determinat pe dr. Victor Anastasiu să inițieze demersurile necesare pentru înființarea unui centru de medicină aeronautică în România. În acest scop, în cursul anului 1919, a întreprins o călătorie de documentare în Italia, Marea Britanie, Franța și Germania pentru a cunoaște modul de organizare și metodele de selecție și expertiză medicală a personalului aeronautic din țările respective. Rezultatele acestei documentări au fost sintetizate în raportul înaintat de dr. Victor Anastasiu ministrului de război, raport pe baza căruia a fost emisă decizia ministerială din 6 august 1920 prin care se înființa un centru medical aeronautic în România, structură din compunerea Serviciului sanitar al aeronauticii.

Centrul Medical Aeronautic a fost instalat lângă aerodromul militar de la Pipera asigurând inițial serviciile de medicină internă, oftalmologie



General doctor aviator Victor Anastasiu

institutului a fost înființată o clinică aeronautică, specializată în chirurgia accidentelor de aviație.

În perioada interbelică, specialiștii Centrului Medical Aeronautic (pentru ușurarea lecturii vom utiliza această denumire pentru întreaga perioadă 1920-1950) au efectuat, pe lângă examenele medicale de selecție și controalele medicale periodice ale personalului navigant militar, și examinările medicale ale candidaților la școlile de pilotaj civile, precum și controlul medical periodic al piloților acestora. Centrul Medical Aeronautic avea competența de a examina și piloții companiilor de aviație civilă LARES și SARTA, ai asociațiilor de aviație și aerocluburi, cercuri și școli de aviație fără motor. Din cauza creșterii numărului de unități de aviație și dispunerea acestora pe teritoriul țării, medicii Centrului Medical Aeronautic erau nevoiți să se deplaseze cu o parte din personal și aparatură la unități pentru efectuarea controalelor medicale ale personalului navigant.

Profesionalismul medicilor militari din cadrul Centrului Medical Aeronautic a fost recunoscut și pe plan internațional. La scurt timp după înființare, în anul 1922, la cererea Ministerului Aerului din Franța adresată Ministerului de Război din România, Centrul Medical Aeronautic a fost autorizat să examineze personalul navigant din companiile aeriene franceze care efectuau zboruri în Europa Centrală și de Sud-Est. Tot în anul 1922 Centrul Medical Aeronautic a obținut dreptul de a elibera certificate internaționale de aptitudine medicală, valabile în toate țările membre ale Societății Națiunilor.

În paralel cu îndeplinirea obligațiilor profesionale, specialiștii Centrului Aeronautic au desfășurat, chiar de la înființare, și o activitate intensă de cercetare științifică cu tematică specifică medicinei aeronautice, publicând numeroase lucrări rezultate din examinările medicale și observațiile clinice făcute asupra personalului navigant. Între aceste studii s-au remarcat cele ale medicului-șef al centrului, maior medic dr. Victor Anastasiu, care a publicat rezultatele cercetărilor sale atât în volum, cât și sub forma



Antrenament fiziologic pentru piloți



unui ciclu de articole în Revista sanitară militară. Cercetările științifice au fost facilitate de faptul că prin Decizia ministerială nr. 466/1920, deci încă de la înființarea centrului, s-a stabilit că „pentru a cunoaște mai bine arma, medicii din aeronautică pot face zborul ca observatori aerieni, putând fi incluși și în personalul navigant ca piloți”. Pe lângă mr. dr. Victor Anastasiu, și alți medici ai Centrului Medical Aeronautic au obținut brevetul de pilot. Totodată, alți medici militari din cadrul Centrului Medical Aeronautic au efectuat cercetări asupra personalului navigant în timpul zborului.

Pentru a veni în sprijinul activității de cercetare științifică, în anul 1934, în cadrul Centrului Medical Aeronautic a fost înființată biblioteca medicală, care în 1946 ajunsese să cuprindă 1117 titluri de volume și periodice de specialitate. La inițiativa maiorului medic **dr. Dumitru DUMITRIU**, în anul 1937 a fost înființat Cercul de referate al medicilor din aeronautică, în cadrul căruia au fost organizate numeroase reuniuni științifice.

Tot în anii 1930, la Cluj și-a desfășurat activitatea Cercul de studii medico-aeronautice, prezidat de prof. univ. **dr. Iuliu HAȚIEGANU**. În cadrul acestui cerc, maiorul medic dr. Odiseu Apostol, personalitate de frunte a medicinei aeronautice românești, a ținut lecții cu teme de medicină aeronautică studenților și profesorilor de la Facultatea de Medicină din Cluj. Ca urmare a interesului suscitât de aceste lecții, la Facultatea de Medicină din Cluj au fost susținute într-un scurt răstimp trei teze de doctorat cu tematică medico-aeronautică.

Cercetările efectuate de specialiștii Centrului Medical Aeronautic s-au concretizat în numeroase studii și lucrări, precum: Tensiunea arterială la aviatori pe timpul zborului de dr. Victor Anastasiu (1925), Alimentarea cu oxigen la zbor de înălțime de dr. Odiseu Apostol și dr. Victor Anastasiu (1934), Considerații asupra testului lui Poppelreuter pentru atenția distributivă după 1036 de examinări făcute la Centrul Medical Aeronautic de dr. D. Dumitriu și **dr. V. ȘERBĂNESCU** (1936), Valoarea fizică a personalului navigant de **dr. E. GIOSSAN** (1938), Modificările electrocardiografice în zborul de picaj de **dr. I. DOBREANU**, dr. D. Dumitriu și **dr. V. RASOVICEANU** (1944) ș.a. Activitatea științifică a Centrului Medical Aeronautic a atras atenția a numeroase personalități de prestigiu din domeniul științelor medicale. Printre aceștia s-au numărat profesorii universitari **Constantin RĂDULESCU-MOTRU**, **Daniel DANIELOPOL**, **C.I. URECHIA**. Specialiștii Centrului Medical Aeronautic au colaborat în elaborarea de lucrări științifice cu personalități de marcă din mediul universitar precum **dr. I.I. NIȚESCU**, șeful catedrei de fiziologie și fizică medicală de la Facultatea de Medicină din București sau **dr. C. CALAVREZZO** de la Academia Națională de Educație Fizică.

Delegații ale Centrului Medical Aeronautic au participat la numeroase manifestări științifice internaționale de profil. În cadrul acestora au fost prezentate rezultatele cercetărilor efectuate de specialiștii români asupra personalului navigant în timpul zborului, fapt ce a constituit o noutate științifică absolută în epocă (Paris, 1921), criteriile selecționării psihofizice a candidaților pentru școlile de pilotaj (Londra, 1923), influența zborului asupra tensiunii arteriale (Bruxelles, 1925), pregătirea avioanelor și personalului navigant pentru misiuni de evacuare a răniților (Varșovia, 1930), depistarea și tratarea la timp a piloților bolnavi de malarie (Haga, 1930).

În anul 1939, la primul Congres internațional de biologie aplicată la educația fizică, ținut la București, căpitanul medic **dr. Florin ULMEANU** a prezentat, împreună cu prof.univ.dr. I.I. Nițescu, comunicarea Vitamina C și efortul fizic la sportivi și aviatori.

Pentru ridicarea nivelului de pregătire profesională, medicii militari din cadrul Centrului Medical Aeronautic au efectuat stagii de specializare în instituții similare din Marea Britanie, Franța, Germania și Italia. Totodată s-au întreținut schimburi de experiență utile prin vizitarea centrelor medicale aeronautice din Cehoslovacia, Franța, Italia și Polonia și prin primirea la sediul Centrului Medical Aeronautic din București a unor personalități medicale din străinătate, precum **dr. Robert CHARLET**, secretarul general al Asociației medicale aeronautice franceze, **locotenent-colonel medic dr. Antoni FIUMEL**, directorul Centrului medical al aeronauticii poloneze, **colonel medic dr. GIVKOVITCH**, medicul-șef al Serviciului sanitar al aeronauticii germane ș.a.

Ca o recunoaștere internațională a prestigiului științific al medicilor militari români, în anul 1938 a fost organizat la București primul congres de medicină aeronautică și navală, lucrările congresului fiind conduse de colonelul medic dr. Victor Anastasiu. În același an, colonelul medic dr. Victor Anastasiu a condus reuniunea de la Luxemburg a medicilor șefi ai serviciilor aeronautice sanitare din numeroase țări, reuniune care avea ca scop pregătirea Congresului internațional de medicină militară care urma să se desfășoare în Statele Unite ale Americii în anul 1939.

În timpul participării României la cel de-al Doilea Război Mondial, Centrul Medical Aeronautic și-a desfășurat activitatea în condiții extrem de grele, mutat în diferite locuri, cu personalul mult redus. Chiar și în aceste circumstanțe, specialiștii Centrului nu au făcut rabat de la condițiile medico-psihologice care trebuiau îndeplinite în cadrul proceselor de selecționare sau de expertizare a personalului din aviație. Activitatea științifică, deși mult diminuată, a fost continuată. În acest sens, menționăm testele efectuate în barocameră asupra personalului navigant în perioada 1 noiembrie 1943-11 mai 1945. De asemenea, e necesar să reamintim contribuția majoră a dr. Victor Anastasiu și dr. Odiseu Apostol la constituirea primei escadrile sanitare, care va intra în istoria Armatei României sub numele de „Escadrila Albă”.

După încheierea celui de-al Doilea Război Mondial, Centrul Medical Aeronautic a fost mutat de la Aerodromul Pipera într-o clădire din strada Vasile Lascăr, pentru ca în februarie 1947 să fie mutat în localul Școlii de Război, iar în martie 1948 în sediul Forțelor Aeriene Militare. Aceste mutări succesive ilustrează diminuarea considerației de care se bucura în trecut Centrul Medical Aeronautic. De altfel, în anul 1950, Centrul Medical Aeronautic s-a transformat în Comisia de expertiză aeronautică cu sediul în bulevardul Dacia nr. 1 (fostul local al Subsecretariatului de Stat al Aerului). În anul 1954 a survenit o nouă mutare a sediului pe strada Ceasornicului, în zona Băneasa.

În anul 1957 s-a revenit la denumirea tradițională de Centrul Medical Aeronautic. Anii '60 au consemnat reinnodarea tradițiilor științifice din perioada interbelică, depunându-se eforturi atât pe linia ridicării nivelului pregătirii profesionale a personalului de specialitate, cât și pentru dotarea cu aparatură modernă și perfecționarea structurii

organizatorice. Ca un semn al acestei noi etape în istoria medicinei aeronautice din România, în anul 1963 localul din strada Ceasornicului a fost supraetajat pentru a asigura extinderea și modernizarea tuturor sectoarelor de expertiză.

În anul 1960 a fost reînființat Laboratorul de psihologie, care în perioada interbelică avusese o activitate prețuită de specialiști eminenți precum academicianul Constantin Rădulescu-Motru. În anul 1965, în cadrul Centrului Medical Aeronautic au fost înființate cabinete de ginecologie, endocrinologie și chirurgie și a fost dezvoltat sectorul de explorări funcționale specifice. În urma extinderii, într-o perioadă relativ scurtă, a bazei tehnico-materiale și creșterii capacității profesionale a personalului, în anul 1966 Centrul Medical Aeronautic a fost autorizat să preia de la Ministerul Transporturilor Auto, Navale și Aeriene efectuarea expertizei și asistenței medicale a personalului navigant din aviația civilă.

Anul 1977 a reprezentat un moment de răscruce în istoria medicinei aeronautice românești. Centrul Medical Aeronautic s-a mutat într-un local nou construit în incinta Spitalului Militar Central (în prezent Spitalul Clinic de Urgență Central Universitar „Dr. Carol Davila”), unde funcționează și în prezent. Clădirea modernă (pentru epoca respectivă), multifuncțională, permitea desfășurarea activității în condițiile înzestrării cu aparatură și instalații medico-aeronautice de ultimă generație. Tot în acest an, Centrul Medical Aeronautic este transformat în Centrul de Medicină Aeronautică. Această schimbare a denumirii instituției a marcat intrarea într-o nouă etapă a activității specialiștilor Centrului prin demararea procedurilor de selecție a candidaților pentru zborul spațial comun româno-sovietic și a pregătirii, împreună cu Institutul de Fiziologie Normală și Patologică, a experimentelor medicale și biopsihologice care se vor desfășura la bordul complexului spațial „Saliut – 6” în perioada 14-22 mai 1981.

Prin Decretul Consiliului de Stat din 5 mai 1979, Centrul de Medicină Aeronautică era desemnat ca fiind „organul unic specializat în R.S. România care execută expertiza capacității de zbor a personalului navigant și desant-parasutare din unitățile de aviație militară și civilă, stabilind aptitudinea de zbor pe categorii de aviație și nave aerospațiale”. În același an a fost elaborată o nouă structură organizatorică a Centrului de Medicină Aeronautică prin dublarea numărului de funcții pentru specialiști și înființarea de noi cabinete și laboratoare: laboratorul de studiu al premizelor și evenimentelor de zbor, laboratorul de igienă aeronautică, cabinetul de biostatistică și documentare medicală, stațiunea de expertiză cu 50 paturi.

În anul 1994, Centrul de Medicină Aeronautică s-a transformat în Institutul de Medicină Aeronautică, cu o nouă structură organizatorică, aliniată necesităților și cerințelor moderne. Tot în acest an i se atribuie numele fondatorului său, generalul dr. aviator Victor Anastasiu.

În anul 1998 a fost aprobată competența institutului în medicină aerospațială, s-au organizat primele cursuri în acest domeniu și a văzut lumina tiparului primul număr al publicației „Revista de medicină și psihologie aeronautică”. Prin Ordonanța de Urgență nr. 4/2000 și ulterior prin Legea nr. 279/2001, Institutului de Medicină

Aeronautică și Spațială, General dr. aviator Victor Anastasiu” i s-a acordat statutul de *institut național*. Acest nou statut a permis o nouă modernizare pe plan organizatoric și conceptual a activităților de selecție, expertiză, asistență medicală și cercetare științifică.

Creșterea standardelor medicale și nevoia acreditării instituției, au impus cu prioritate conducerii, ca obiective, implementarea sistemelor pentru calitate și mediu. S-a urmărit astfel optimizarea proceselor, mijloacelor și resurselor, în concordanță cu politica sanitară. Obiectivele s-au materializat în 2003, prin certificarea la nivel național și internațional a *Sistemului de management al calității* (ISO 9001:2000) de către TÜV CERT al TÜV THÜRINGEN e.v., și intern, de către Organismul Militar de Certificare, Acreditare și Supraveghere și în 2006, prin implementarea *Sistemului de management al calității mediului* (ISO 14001:2005), certificat național și internațional de TÜV KARPAT. Prin serviciile medicale oferite, prin diversele participări la manifestările științifice interne și internaționale, instituția și-a demonstrat capabilitatea de a fi o prezență remarcabilă pe piața serviciilor medicale, fapt legiferat prin Hotărârea de Guvern nr. 779 din 14 iulie 2005, ce a acordat Institutului Național de Medicină Aeronautică și Spațială „General dr. aviator Victor Anastasiu”, statutul de *centru de excelență pentru activități medicale de o complexitate deosebită*. În toamna aceluiași an, Președintele României conferă institutului, *Ordinul „Meritul Sanitar” în grad de Cavaler*, pentru „rezultatele deosebite obținute în pregătirea și modernizarea capacităților specifice de selecție, expertiză, asistență medicală și cercetare științifică”.

O recunoaștere publică a nivelului excelent al performanțelor atinse prin angajamentul și implicarea top managementului la punerea în valoare a elementelor excelenței manageriale la toate nivelurile organizației, în 2006, institutul a fost premiat de către Fundația „Premiul Român

pentru Calitate” J.M. Juran cu *trofeul român pentru calitate*.

În anii ce au urmat, s-a continuat seria implementării sistemelor de calitate în institut, astfel, laboratorul clinic a fost acreditat de către organismul național de acreditare – RENAR, în anul 2007, cu standardul SR EN ISO/CEI 17 025 – „Acreditare laboratoare”, iar în anul 2011, cu standardul SR EN ISO 15 189 – „Cerințe particulare pentru calitatea și competența în laboratoarele medicale”.

Cu prilejul aniversării a 90 de ani de la înființare, în anul 2010, Președintele României conferă Institutului Național de Medicină Aeronautică și Spațială „General doctor aviator Victor Anastasiu”, *Ordinul „Meritul Sanitar” în grad de ofițer*, pentru „rezultate remarcabile obținute de-a lungul timpului în cercetarea științifică medico-aeronautică și spațială, pentru profesionalismul și abnegația dovedite în asigurarea unui act medical de calitate”. Tot cu această ocazie, Institutul Național de Medicină Aeronautică și Spațială „General doctor aviator Victor Anastasiu” primește „Emblema de Onoare a Forțelor Navale”, și „Emblema de Onoare a Forțelor Terestre”.

În urma recunoașterii pe plan mondial a medicinei aeronautice românești, și aprobării Adunării Generale a Academiei Internaționale de Medicină Aeronautică și Spațială, România a organizat în 2011 cea mai importantă întâlnire anuală a specialiștilor din domeniul medicinei aerospațiale mondiale – *Al 59-lea Congres Internațional de Medicină Aeronautică și Spațială*, manifestare științifică ce s-a desfășurat pentru prima dată în această arie geografică, sub auspiciile Ministerului Apărării Naționale și Academiei Internaționale de Medicină Aeronautică și Spațială. Cu o istorie aproape centenară, Institutul Național de Medicină Aeronautică și Spațială „General doctor aviator Victor Anastasiu” ocupă un loc de prim rang atât în cadrul Armatei României, cât și în rândul instituțiilor medicale de prestigiu din România și nu numai.



ZIUA MARINEI ROMÂNE



Adrian SULTĂNOIU

În cadrul manifestărilor prilejuite de Ziua Marinei, ca în fiecare an, în ajunul praznicului Adormirii Maicii Domnului, sărbătoarea de suflet a marinarilor români, a avut loc la Crucea Marinarului – monumentul din vecinătatea Farului Genovez din Constanța – o ceremonie în memoria eroilor marinari din toate timpurile.

La ceremonia restrânsă, desfășurată în condițiile respectării regulilor de distanțare fizică generate de epidemia de COVID-19, a participat șeful Statului Major al Apărării, **generalul-locotenent Daniel PETRESCU**. La invitația **contraamiralului Mihai PANAIT**, șeful Statului Major al Forțelor Navale, la ceremonie au participat reprezentanți ai autorităților centrale și locale.

Baza 57 Aeriană, reprezentată de locțiitorul comandantului Grupului 57 Operațional, **comandorul Marius LEAHU**, a depus o coroană de flori în memoria celor ce și-au găsit, prin sacrificiul față de țară, odihna

veșnică în adâncurile apelor. Forțele Aeriene Române au participat la sărbătoarea oamenilor mării cu aeronave F-16 și MiG-21 LanceR de la Baza 86 Aeriană și elicoptere IAR-330 de la Baza 57 Aeriană, în cadrul Exercițiului FNR-20.

Deși în anii trecuți vă obișnuiserăm cu fotografii spectaculoase de la Ziua Marinei – pentru că marea și cerul sunt un spectacol etern, nu-i așa? – anul acesta condițiile de distanțare fizică impuse de epidemia de COVID-19 au făcut ca până și posibilitățile aparatelor foto sau camerelor de filmare să fie depășite; cei care iubesc necondiționat marea și cerul au fost, cu siguranță, cu sufletul alături de cei sărbătoriți.

**La mulți ani, marinari români!
Vânt de la pupa și bun cart înainte!**



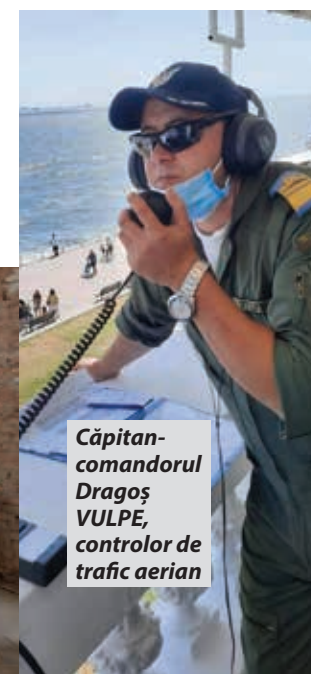
Comandorul Florin SANDU, director de zbor, căpitan-comandorul Cristian POPESCU, controlor de trafic aerian

Oamenii din culise care au asigurat conducerea și coordonarea operațiilor aeriene la Ziua Marinei Române: comandorul Florin SANDU, director de zbor, căpitan-comandorul Cristian POPESCU, controlor de trafic aerian. Conducerea operațiilor aeriene s-a efectuat de la bordul Fregatei 222 „Regina Maria”. În balconul de la Comandamentul Flotei a funcționat un centru de operații aeriene și navale de rezervă unde a fost prezent căpitan-comandorul Dragoș VULPE, controlor de trafic aerian. Comunicațiile aero au fost asigurate de specialiști de la Baza 57 Aeriană.

Echipa mixtă ce s-a constituit în centrul de operații aeriene și navale de rezervă



Căpitan-comandorul Dragoș VULPE, controlor de trafic aerian



PREGĂTIRE MULTIDISCIPLINARĂ



Piloții navali se pregătesc în bazele aeriene



O delegație a Forțelor Navale a executat, la începutul lunii septembrie, o vizită la bazele aeriene în care se instruiesc viitorii piloți ai marinei, Baza Aeriană de Instruire și Formare a Personalului Aeronautic de la Boboc, Baza 95 Aeriană „Erou Căpitan Aviator Alexandru Șerbănescu” de la Bacău și Baza 71 Aeriană „General Emanoil Ionescu” de la Câmpia Turzii.

Scopul principal al activității a fost cel de informare asupra nivelului de instruire al viitorilor piloți ai Forțelor Navale, prin discuții cu instructorii de zbor, cu comanda bazelor aeriene vizitate și cu ofițerii de marină aflați în pregătire.

La bazele aeriene de la Bacău și Câmpia Turzii se află, în perioada de pregătire, șapte ofițeri de marină, care au parcurs până acum, modulul pregătirii teoretice în domeniul aviației și de instruire în zbor pe elicopterul IAR-364 Alouette și continuă cu modulul de instruire în zbor pe elicopterul IAR-330 Puma SOCAT.

Sursa: Grupul 256 Elicoptere

„Poate că sunt ușor atipic, însă niciodată nu am visat că voi ajunge pilot, nici în copilărie și nici în anii în care am urmat studiile militare. De fapt, nici măcar militar nu m-am gândit că voi ajunge, ci mai degrabă îmi imaginam că voi urma o facultate civilă cu profil matematică-informatică.

Totul s-a schimbat în clasa a VIII-a, când un reprezentant al Ministerului Apărării Naționale ne-a promovat această carieră.

Am ajuns pilot de marină datorită unei oportunități de care am fost inspirat să profit. Este o meserie unică și frumoasă, dar care presupune dedicare și efort susținut în fiecare clipă.

Reușesc să-mi găsesc cu ușurință motivația zilnică de a performa deoarece este activitatea mea preferată, o fac cu zâmbetul pe buze și mă mândresc cu asta.

După primul meu zbor, am realizat că acesta este peisajul în care mă regăsesc și nu mă imaginez făcând altceva.”

Locotenentul Tapîrdău Ionuț Andrei a pășit în viața militară în anul 2008, fiind admis la Colegiul Național Militar „Dimitrie Cantemir”, Breaza, iar în prezent este absolvent al studiilor universitare și masterale ale Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”.

Primul zbor cu IAR-330 Puma SOCAT la Baza 95 Aeriană



AVIAȚIA NAVALĂ ÎN ROMÂNIA O ISTORIE DE 100 DE ANI

Comandor (r.) Tudorel DUȚĂ

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

Continuare din numărul anterior al revistei **CER SENIN!**

Odată cu aderarea României la Alianța Nord-Atlantică au loc schimbări importante la nivelul forțelor noastre armate în ceea ce privește achizițiile de tehnică militară și armament, precum și întrebuințarea acestora. Odată cu achiziția celor două fregate tip 22, pentru a asigura îndeplinirea tuturor cerințelor operaționale la care trebuiau să răspundă, apare și necesitatea achiziției de elicoptere capabile să opereze de la bordul acestora, în regim îmbarcat.¹ Fregatele achiziționate, F 221 „Regele Ferdinand” și F 222 „Regina Maria” au acționat în cadrul Marinei Regale Britanice sub denumirile HMS „Coventry”, respectiv HMS „London”. Din construcție, aceste fregate dispuneau de toate echipamentele și instalațiile necesare pentru a găzdui la bord și întrebuința două elicoptere de tip Lynx sau un elicopter de tip Sea King. Ar fi fost de dorit ca achiziția să se fi făcut „la pachet”, nave cu elicoptere echipate și integrate la bord, capabile să execute misiunile specifice, dar și cu un program de pregătire a personalului destinat să asigure executarea misiunilor de zbor, piloți, tehnicieni și controlori de trafic. Deoarece acest lucru ar fi dublat practic costurile de achiziție, lucru de neacceptat de partea română, elicopterele au fost scoase din procesul de negociere cu firma BAE Systems². A rămas, totuși, o prevedere în contract, care avea să se dovedească, în opinia mea, foarte importantă pentru derularea viitoare a evenimentelor legate de dotarea fregatelor cu elicoptere și anume, provizionul de 500.000 de lire sterline cu care BAE se obliga să participe la achiziția primului elicopter. Pentru că acest lucru trebuia să se întâmple până la o anumită dată stabilită,

11.04.2009. Primele apunări pe o navă străină, HNLMS Johan de Witt, Landing Platform Dock (LPD) în cadrul exercițiului româno-olandez „Cooperative Lion 09”

pentru care a fost proiectat, nu erau deloc optimiști când se punea problema integrării și operării elicopterului de la bordul fregatelor, în regim îmbarcat.

În toamna aceluiași an, Statul Major al Forțelor Navale elaborează „Concepția de operare și mentenanță a elicopterelor IAR-330 Puma Naval”.⁵ Importanța acestui document derivă din faptul că Forțele Navale Române, asumându-și operarea și mentenanța

elicopterelor în mod autonom, își asuma de fapt responsabilitatea înființării unei unități de aviație subordonată administrativ și operațional structurilor sale de comandă, precum și formarea și încadrarea acestei unități cu personal aeronautic, în mare parte, provenit din rândul ofițerilor și maiștrilor militari de marină. Astfel, în toamna anului 2005, are loc un proces de selecție a opt ofițeri de marină pentru a începe, la Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene, Boboc, cursurile teoretice și instrucția în zbor pentru formarea piloților de elicoptere⁶. După brevetare, aceștia fac trecerea pe elicopterul bimotor modernizat IAR-330 SOCAT, la Baza 90 Transport Aerian Otopeni, unde execută câte 75 de ore de zbor. În același timp, la Școala de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene s-au derulat cursurile de



formare a personalului tehnic de aviație în specialitățile celulei și motoare, electromecanică și automatizări, armament și radioelectronică, la care au participat 18 maiștri militari de marină.

S-a pus de multe ori întrebarea, câteodată chiar cu un ușor reproș, de ce trebuie transformați marinarii în aviatori? Formarea echipajelor și a tehnicienilor, adaptată particularităților și exigențelor muncii pe mare,

Primele apunări cu elicoptere românești pe fregata Regele Ferdinand au fost executate, cu aprobarea șefului SMFA, cu elicoptere IAR-330 L aparținând escadrilei de elicoptere de la Mihail Kogălniceanu, de către cdor Tudorel Duță, având co-piloți pe lt.cdor Florin PUȚANU, apunări cu nava la ancoră, și pe lt. Viorel COJOCARU, apunări cu nava în marș. Ulterior, s-au mai executat apunări tot cu elicoptere de la Mihail Kogălniceanu cu ocazia Zilei Marinei și pe timpul exercițiului multinațional SAREX 2006, în luna septembrie.



specialiștii, pe cât posibil din rândul personalului care a urmat anumite forme de pregătire profesională de marină, este un factor foarte important și trebuie avut în vedere în permanență cu toate că sunt suficiente bariere și reacții conservatoare ce nu văd cu ochi buni conversia de la marinar la aviator sau, mai precis, la marinar-aviator, considerând-o costisitoare și contra-productivă. Integrarea detașamentului elicopterului îmbarcat în echipajul unei nave, mai ales pe timpul unei misiuni dificile, cu acțiuni intense și de lungă durată nu este deloc simplă. Elicopterul și personalul care-l însoțește la bord trebuie să se integreze perfect, iar acest principiu corespunde pe deplin preocupărilor privind viabilitatea și eficacitatea operațională a binomului „fregată-elicopter”. Aceștia trebuie să cunoască și să se adapteze rigorilor vieții la bordul unei nave, iar echipajul navei trebuie să înțeleagă și să accepte particularitățile, exigențele și constrângerile folosirii elicopterului îmbarcat. Această cultură

aero-navală comună este greu de câștigat în lipsa unei cunoașteri reciproce și a unei cooperări continue. În sfârșit, antrenamentul comun și continuu este imperativ și pentru a stăpâni procedurile tactice comune, și pentru

10.07.2007– Primul zbor spre casă a primului elicopter recepționat din fabrică (Elicopterul IAR-330 Puma Naval nr. 140), întâmpinat la aterizarea pe Tuzla de comandantul Flotei 56 Fregate, comandor Alexandru MĂRȘU

a împinge măiestria până la limitele posibilităților, respectând imperativele securității zborurilor și a navei.

Între timp, activitățile se derulează concomitent pe mai multe planuri. Apar primele proiecte de state de încadrare a unității de elicoptere și a unor funcții specifice din structurile de comandă ale Statului Major al Forțelor Navale. Sunt depășite, rând pe rând, toate obstacolele. Orice funcție nouă, înființată

11.04.2009. Primele apunări pe o navă străină, HNLMS Johan de Witt, Landing Platform Dock (LPD) în cadrul exercițiului româno-olandez „Cooperative Lion 09”



pentru elicoptere, trebuia radiată din statul de încadrare al unei nave și acest lucru nu era ușor de acceptat. Începem să completăm așa-zisul „nucleu dur” cu personal din Forțele Aeriene de diferite specialități⁷. Împreună am reușit, ca într-o perioadă scurtă, de timp să realizăm o structură care s-a dovedit capabilă să deruleze acest program de achiziție ce s-a întins pe mai mulți ani, să înceapă instrucția în zbor, concomitent cu activitățile de recepție a elicopterelor, de testare și evaluare operațională. Sunt elaborate, rând pe rând, actele normative care trebuiau să reglementeze desfășurarea activității de zbor în Forțele Navale. Sunt activități complexe cu particularități și constrângeri noi care trebuiau reglementate prin instrucțiuni, proceduri de operare, manuale de instrucție și de întrebuințare, atât de la aerodromul de bază, cât și de la bordul fregatelor, norme de securitate și proceduri de intervenție în caz de accident pe uscat, în deltă și pe fluviu sau pe mare. Este preluată cazarma de pe aerodromul Tuzla unde avea să-și desfășoare activitățile de bază Grupul de Elicoptere al Forțelor Navale. Încep lucrările de reabilitare a clădirilor și a infrastructurii de aerodrom. Se amenajează atelierele, punctele de comandă și meteo, sunt achiziționate și se instalează sistemele de comunicații, un balizaj nou, o stație meteorologică modernă și un radiofar. Totul se face conform standardelor NATO, iar o comisie condusă de actualul **general-maior Constantin DOBRE**

omologhează aerodromul militar Tuzla. A fost primul aerodrom militar din țară omologat după noile criterii impuse de Autoritatea Aeronautică Militară.

Iată cum s-au desfășurat, în timp, aceste activități. În perioada 2006, 2007 continuă, în



Zbor de noapte la fregata F 222 Regina Maria

cadru programului de dezvoltare a elicopterului Puma Naval, într-un ritm susținut, o serie de întâlniri cu reprezentanții fabricantului și furnizorii de echipamente în care sunt validate soluțiile tehnice de integrare a unor echipamente noi, specifice și necesare navalizării elicopterului. Sunt aduse îmbunătățiri permanente specificației tehnice cu cerințe și soluții noi ce aveau menirea să asigure îndeplinirea cerințelor operaționale, asta pe măsură ce căpătăm experiență sau ne confruntăm cu obstacole noi și probleme ce trebuiau rezolvate⁸. Sunt actualizate, negociate și contractate toate echipamentele și instalațiile ce vor fi integrate la bordul elicopterelor. Pentru asta sunt selecționate firme străine cu experiență și rezultate de vârf în domeniu⁹. În data de 30 ianuarie 2007, pe aerodromul Ghimbav, are loc prezentarea în zbor a primului elicopter IAR-330 Puma Naval cu numărul de coadă 140. În luna mai 2007 se desfășoară, conform contractului de achiziție, școlarizarea personalului navigant și tehnic în vederea recepției primului elicopter și începerea activității de zbor în Forțele Navale. Fac trecerea pe acest elicopter, executând câte 16 ore de zbor, piloții **comandor Tudorel DUȚĂ** și **locotenent-comandor Alexandru IONESCU**, inginerul de bord **căpitan-comandor Adrian MOCANU** și mecanicul de bord **maistru militar principal Corneliu SANDU**. Instructori de zbor au fost piloții de test ai fabricii, **Miron**



Operația Atalanta, 16.11.2012, Oceanul Indian. Apuntare pe nava comandant a grupării de nave EU NAVFOR, navă de desant ITS San Giusto

RÂNDETEAN și **Radu BÂRLEA**. De asemenea, personalul tehnic este școlarizat și atestat în vederea executării operațiunilor de mentenanță a elicopterelor atât la aerodrom, cât și la bordul fregatelor. În perioada 27-31 martie 2007 se

desfășoară o serie de teste cu elicopterul 140 la Fregatele Regele Ferdinand și Regina Maria, la cheu și pe mare, în urma cărora elicopterul este omologat oficial pentru operarea de la bordul fregatelor⁹ și pentru executarea misiunilor de supraveghere navală, căutare și

salvare, evacuare medicală, transport de materiale, personal și încărcătură acroșată.

„Activitatea de zbor în Forțele Navale începe la data executării primului zbor de recepție a primului elicopter Puma Naval, la sediul SC IAR SA, zbor executat cu echipaj complet, aparținând Forțelor Navale Române¹⁰. Acest moment istoric s-a petrecut în ziua de joi, 17 iulie, 2007. S-au executat 90 de minute de zbor, din care 30 în condiții meteorologice grele, cu 14 aterizări.



Elicoptere Puma Naval, zbor în formație, Portul Constanța

Echipajul a fost alcătuit din: comandor Tudorel Duță, pilot comandant; locotenent-comandor Alexandru Ionescu, co-pilot; căpitan-comandor ing. Adrian Mocanu, inginer de bord și maistru militar principal Corneliu Sandu, mecanic de bord. Au fost semnate documentele de recepție, iar în după-amiaza zilei de marți, 10 iulie, 2007, după un scurt zbor staționar de 10 minute, necesar verificării parametrilor de

funcționare ai motoarelor și instalațiilor de bord, elicopterul IAR-330 Puma Naval nr. 140 decolează și se îndreaptă, pe traiectul Buzău, Fetești, către Aerodromul Tuzla. Aici aterizează pentru descărcarea unor materiale, dispozitive

și piese de schimb ce constituiau o parte din lotul pentru mentenanță al elicopterului. La aterizare, după oprirea motoarelor, membrii echipajului se felicita și apoi primesc și urările de „bun-venit acasă” din partea comandantului Flotei 56 Fregate¹¹, **comandorul Alexandru MĂRȘU**. După puțin timp, elicopterul decolează de la Tuzla pentru a se deplasa pe Aerodromul Mihail Kogălniceanu unde avea să rămână până la definitivarea lucrărilor de modernizare a cazarmii și infrastructurii de aerodrom, la Tuzla.

Așa cum pe 21 iulie 1920 primul zbor executat cu un hidroavion românesc, în Portul Constanța, marca nașterea aviației maritime, arc peste timp, pe 13 iulie 2007, tot în Portul Constanța, avea loc, în prezența șefului Statului Major General, **amiral Gheorghe MARIN**, a șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, **general-locotenent Constantin CROITORU**, a șefului Statului Major al Forțelor Navale, **contraamiral Dorin DĂNILĂ** și a altor oficialități militare și civile, festivitatea ce marca intrarea în serviciul Forțelor Navale a primului elicopter și implicit nașterea Aviației Îmbarcate în România. După desfășurarea ceremonialului militar și religios a fost prezentat elicopterul IAR-330 Puma Naval nr. 140, aflat în expoziție statică pe molul fregatei din Portul Militar Constanța – Dana 0. După o scurtă pregătire, elicopterul decolează și, împreună cu militarii Grupului Naval al Forțelor pentru Operații

Speciale, prezintă publicului un exercițiu de zbor pentru inserția și extracția din apă a unor militari și un exercițiu de salvare a unui rănit din apă. Cei doi piloți instructori, cđor Tudorel Duță și lt.cdor Alexandru Ionescu, au demonstrat în zbor că Forțele Navale au deja un echipaj capabil să execute misiuni complexe deasupra mării. Însă un amplu program de instrucție în vederea operaționalizării întregii structuri avea să înceapă. Astfel, pe data de 26 iulie 2007, se execută primele zboruri de instrucție cu piloții ofițeri de marină care finalizaseră modulul de instrucție în zbor desfășurat în cadrul Forțelor Aeriene. Se zboară într-un ritm alert, iar la festivitățile desfășurate cu prilejul Zilei Marinei Române, pe 15 august 2007, participă pentru prima dată și elicopterul Puma Naval care execută câteva exerciții spectaculoase, inclusiv apunarea pe fregata 221 „Regele Ferdinand”.

În decembrie 2007 este recepționat și cel de-al doilea elicopter Puma Naval cu numărul de coadă 141. Este adus pe data de 17 ianuarie 2008, în zbor, la Mihail Kogălniceanu, în condiții meteorologice foarte dificile, cu ceață, zburând în plafon, la limita condițiilor de givraj. Cel de-al treilea elicopter, 142, este recepționat pe data de 5 decembrie 2008.

Anul 2009 începe în forță. Cu trei elicoptere la zbor și prin mutarea pe aerodromul propriu, Tuzla, ritmul instrucției în zbor crește și rezultatele încep să se vadă tot mai mult. Crește ponderea instrucției în zbor deasupra mării, iar piloții aflați în pregătire încep instrucția la nave. Tot în această perioadă se execută primele apunări pe nave străine¹². Pe 30 octombrie 2009, pentru prima dată, zboară un echipaj constituit numai din piloți, ofițeri de marină¹³. Totodată, începând din acest an, elicopterele Puma Naval și echipajele lor participă, independent sau îmbarcate la bordul fregatelor, la toate exercițiile naționale și multinaționale desfășurate în Marea Neagră¹⁴. În afară de asta, practic n-a fost navă străină care să fi vizitat portul Constanța și cu care s-au executat exerciții în comun pe mare și cu care elicopterele Puma Naval să nu lucreze, inclusiv cu apunări, trolieri și alte manevre specifice. Acest lucru a reprezentat de fiecare dată oportunitatea de a crește nivelul de pregătire și gradul de interoperabilitate cu forțe similare aliate. Astăzi, în cadrul alianței și nu numai, în comunitatea aceasta a elicopterelor îmbarcate, despre elicopterele Puma Naval și echipajele lor se vorbește cu respect. Însă, participarea Fregatei 221 „Regele Ferdinand” la operația anti-piraterie a Uniunii Europene, Atalanta 2012, poate fi considerată ca fiind examenul de



Operația Atalanta, 16.11.2012, Oceanul Indian. Apunare pe nava comandant a grupării de nave EU NAVFOR, navă de desant ITS San Giusto

maturitate al Aviației Îmbarcate Române. În aproape trei luni de operație, inclusiv pe timpul marșului către Golful Aden, s-au executat 113 ore de zbor, ziua și noaptea în toate condițiile meteorologice. S-a zburat în Marea Mediterană, în Marea Roșie, în Golful Aden și în Oceanul Indian, la nord și la sud de ecuator. S-au executat misiuni de supraveghere a culoarului obligatoriu de tranzit al navelor comerciale din Golful Aden, de cercetare a zonelor de litoral și a localităților somaleze cunoscute ca fiind fiefuri ale piraților, de supraveghere a ambarcațiunilor suspecte. A fost sprijinită din aer capturarea unui grup de pirați, distrugerea ambarcațiunii acestora și, ulterior, supravegherea din aer a eliberării piraților pe țărm. S-a executat un transport logistic în folosul fregatei cu aterizare pe aeroportul Djibouti și o evacuare medicală de la bordul fregatei, aflată în larg la 200 de mile marine, pe aeroportul Mogadiscio, capitala Somaliei.

Aceste reușite determină conducerea Statului Major al Forțelor Navale să aprobe ca, în anul următor, la operația NATO antiteroristă ACTIVE ENDEAVOUR desfășurată în baza Articolului 5 din tratat în Marea Mediterană, să fie constituit din nou Serviciul de Luptă Aviație la bordul Fregatei 222 „Regina Maria”, având

Puma naval pe timpul unui exercițiu cu ocazia Zilei Marinei; elicopterul acționează împreună cu avionul anti-submarin aparținând US Navy, Boeing P-8A Poseidon



în componere, de data asta, patru piloți, toți ofițeri de marină¹⁵. Încă o bornă importantă fusese atinsă!

O altă misiune importantă ce marchează această scurtă dar bogată perioadă este intervenția din noaptea de 7 spre 8 octombrie 2014 pentru salvarea echipajului navei Fortuna S eșuată la intrarea pe canalul Sulina¹⁶. Intervenția a început în jurul orei două dimineață și s-a terminat la ora șapte. S-a zburat cu aparatul de vedere pe timp de noapte, în condiții de vizibilitate redusă și plafon scăzut, cu vânt puternic ce bătea dinspre larg. Au fost ridicați la bord cu ajutorul trolului și transportați în siguranță la țărm cei doisprezece marinari,

doi români și zece sirieni. Misiunea s-a executat la solicitarea Inspectoratului pentru Situații de Urgență care a apelat direct la Statul Major al Forțelor Navale cunoscându-se faptul că, la acea dată, la Tuzla se aflau singurele echipaje instruite și elicoptere dotate corespunzător pentru astfel de intervenții.

Odată cu toate activități importante, în planul realizării elicopterului navalizat multirol se derulează cu succes toate etapele prevăzute în programul de dezvoltare. O primă etapă, derulată în perioada 2006-2008 s-a

finalizată odată cu recepția celor trei elicoptere într-o configurație inițială stabilită ce permitea, în primul rând, zborul deasupra mării și operarea în siguranță de la bordul fregatelor, dar și executarea misiunilor de cercetare pe mare, transport personal și materiale, căutare-salvare și sprijin forțe speciale. Ulterior, pe cele trei elicoptere este instalat și un radar de supraveghere navală ce permite supravegherea raionului maritim, descoperirea și urmărirea țintelor de suprafață. Este integrat radarul în sistemul de avionică, este instalată și integrată consola tactică care permite crearea situației tactice navale, clasificarea și monitorizarea țintelor de suprafață, schimbul de date cu alte nave și aeronave prin sistemul NATO de legături de date criptate, într-o rețea de tip LINK 11. Această etapă s-a finalizat în anul 2011. Pentru participarea la operația antipiraterie a fost realizat un sistem de transmitere în timp real, la bordul fregatei, a imaginilor captate cu sistemul de observare și a fost realizată instalația mitralieră cu tragere prin ușa laterală. Pentru această instalație au fost testate și omologate trei arme, una calibru 12,7 mm, alta calibru 7,62 și o mitralieră cu 6 țevi, calibru 7,62 x 51 mm, de tipul Dillon Aero M134 DH, o armă cu o cadență de 3.000 de lovituri pe minut. Ultima etapă, cea de luptă antisubmarin, menită să asigure capabilitățile necesare pentru îndeplinirea misiunii de bază, s-a finalizat în anul 2015 odată cu testarea și omologarea instalației de lansare balize hidro-acustice și instalației de lansare torpile. Pentru ducerea luptei antisubmarin, misiune principală, s-a creat la bordul elicopterului un nou post de luptă cu o consolă tactică antisubmarin de unde un operator acționează pentru descoperirea și clasificarea țintelor submarine, realizarea situației tactice submarine, transmiterea acesteia altor nave sau aeronave

Puma naval pe timpul unui exercițiu cu ocazia Zilei Marinei; elicopterul acționează împreună cu avionul anti-submarin aparținând US Navy, Boeing P-8A Poseidon





prin același sistem de date, lansarea geamandurilor hidro-acustice, lansarea torpilor fiind în sarcina pilotului. În această configurație, cea mai complexă, echipajul elicopterului Puma Naval este alcătuit dintr-un pilot, un ofițer tactic și co-pilot, un mecanic de bord, un operator consolă tactică și un operator consolă antisubmarin.

Toate aceste echipamente, integrarea lor, constituie argumente ce ne îndreptătesc să afirmăm că elicopterul IAR-330 Puma Naval este un elicopter naval, multirol, având ca misiuni principale lupta antisubmarin și lupta împotriva navelor de suprafață, dar care, printr-o reconfigurare ce se poate efectua la bordul fregatei, poate executa și misiuni de transport, sprijin logistic al navei, sprijinul forțelor speciale cu foc, inserție și extracție prin diferite metode, căutare și salvare, evacuare medicală, adică întreaga gamă

de misiuni specifice elicopterelor multirol imbarcate.

Elicopterul Puma Naval, singurul din familia elicopterelor Puma realizat pentru operare de la bordul fregatelor, în regim imbarcat, aceasta constituind cu adevărat o premieră mondială, este și ultima realizare de vârf a industriei aeronautice din România din cauza complexității transformărilor, adaptărilor și soluțiilor de integrare a echipamentelor și instalațiilor moderne cu care a fost echipat. Este cel mai complex aparat Puma construit vreodată. Este totodată și unul din cele mai reușite programe de dotare cu tehnică militară modernă, compatibilă cu cea din dotarea aliaților, derulate în Ministerul Apărării Naționale, care nu s-a poticnit, în ciuda unor momente dificile apărute pe parcurs, care nu s-a bucurat de fonduri generoase alocate, mai ales pentru instruirea personalului în străinătate. Este programul care

a adus Forțelor Navale Române o capabilitate importantă ce contribuie la ridicarea capacității de descurajare și de reacție, iar în cadrul alianței, aduce numai aprecieri elogioase la adresa aviatorilor din marina română. Este o bază temeinic construită care permite, în viitor, dezvoltarea aviației navale prin creșterea numărului de aparate de zbor cu aripă fixă și rotativă, cu și fără pilot, imbarcate sau care să opereze de la țărm, pentru îndeplinirea tuturor misiunilor specifice mediului aero-maritim. Istoria, provocările actuale și viitoare, ne îndreptătesc să sperăm că, în viitorul apropiat, Aviația Navală va atinge din nou valoarea unei flote îmbogățind astfel, și mai mult, zestrea Aeromauticii Militare Române.

Fotografii:
arhiva personală a autorului,
Cătălin OVREIU, Adrian SULTĂNOIU

YOUR LIFE IS OUR BUSINESS!

Sub această deviză instructorii cu parașutajul și mijloacele de salvare din Forțele Aeriene, beneficiind de sprijinul profesionist al scafandrilor militari și al altor structuri din Forțele Navale, au organizat și condus cea de-a XIV-a ediție a Cursului de inițiere pentru supraviețuirea pe apă (Water Survivor Initial Course – WSIC).

Cursul face parte din planul de școlarizare al Școlii de Aplicație pentru Forțele Aeriene Boboc și s-a desfășurat în perioada 7-18.09.2020 în localitățile Tuzla și Mangalia.

Cei șapte cursanți, piloți și personal de însoțire din Forțele Aeriene, au făcut față tuturor provocărilor, în ciuda solicitărilor fizice și psihice la care au fost supuși. Aceștia s-au antrenat progresiv, mai întâi în bazin și apoi pe mare, în utilizarea mijloacelor de salvare de la bordul aeronavelor militare, precum și în aplicarea tehnicilor și procedurilor de salvare, supraviețuire și recuperare pe apă. De asemenea, cursanții au parcurs și modulul de salvare din aeronave scufundate (Helicopter Underwater Escape Training - HUET) organizat de către Regional Air Services Tuzla.

Ultimele antrenamente din cadrul cursului au fost și cele mai solicitante. Acestea au cuprins exerciții de supraviețuire în condiții de izolare pe mare, ziua și noaptea, și de recuperare cu ajutorul troliului de la bordul unui elicopter de căutare-salvare aparținând Bazei 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu.

Bogdan PANTILIMON

NOTE ȘI REFERINTE BIBLIOGRAFICE

1 Prin Hotărârea nr.1423 din 12 decembrie 2002, Guvernul României a aprobat achiziția de către M.Ap.N. a două fregate tip 22, disponibilizate de către Marina Regală Britanică și a etapei I de regenerare și modernizare a acestora, prin negociere cu o singură sursă, de la Ministerul Apărării din Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord. - <https://www.navy.ro/despre/organizare/istoricF221.php>

2 Companie britanică privată de armament și tehnică militară prin care s-a derulat procesul de achiziție și repunere în stare de disponibilitate sau ceea ce a fost denumită „etapa întâi de regenerare și modernizare” a celor două fregate, inclusiv școlarizarea echipajelor românești.

3 Structură specializată a Ministerului Apărării Naționale pentru încheierea și derularea contractelor majore de achiziție de echipamente militare.

4 Inițial, urmare a studiilor elaborate și a unui punct de vedere solicitat Amiralității britanice, documentele de achiziție și specificațiile tehnice întocmite și aprobate prevedeau un număr de patru elicoptere remotorizate cu Makila 1A1, turbine ce echipează elicopterele Super Puma și care ar fi adus un surplus de putere disponibilă și un consum de combustibil mai mic, lucruri esențiale pentru o operare în siguranță de la bordul fregatelor. Tot din cauza constrângerilor bugetare contractul a fost semnat pentru trei elicoptere cu motoarele clasice Turmo IV C.

5 A fost primul document important la care am lucrat imediat după mutarea mea din Statul Major al Forțelor Aeriene în Statul Major al Forțelor Navale, pe funcția de șef al Centrului de Conducere Aviație, prima funcție nou-înființată în cadrul a ceea ce avea să devină, în fapt, Componenta Aeriană a Forțelor Navale Române sau Aviația Navală.

6 Cei opt ofițeri de marină, Asp. Emil BĂNCILĂ, Asp. Cătălin-Marcel CĂRNU, Lt. Bogdan CURCĂ, Asp. Radu-Mihai LIȚĂ, Asp. Petre PAVLOV, Asp. Mircea-Lucian PITICAR, Asp. Tiberiu-Iulian ROTARU, Lt. Ionuț URSESCU, au primit brevetele de „pilot militar de elicoptere” la data de 6 iulie 2006, acumulând câte 100 de ore de zbor executate pe elicopterul mono-motor IAR-316 B în doar 4 luni, un adevărat record și pentru Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene Boboc.

7 Sosesc, pe rând, cpt.cdor. av. Adrian MOCANU, inginer, specialitatea celula și motoare de aviație; cpt.cdor. av. Sergiu DIVOIU, navigator, specialist în controlul și dirijarea zborurilor; lt.cdor. av. Alexandru IONESCU, pilot, instructor de zbor, va fi numit comandantul Grupului de Elicoptere Tuzla; cpt. av. Marius CONSTANTINESCU, meteorolog; lt.cdor. Daniel POPOACĂ, inginer, specialitatea celula și motoare de aviație, va fi numit inginer șef al Grupului de Elicoptere Tuzla; cpt. Florin BĂLAN,

navigator, va fi numit șeful Punctului de Comandă din Grupul de Elicoptere Tuzla; cpt.cdor ing. în rezervă Alexandru GROPARU, specialist instalații electrice și automatizări de bord. Mai târziu, se alătură acestui grup și cel de-al treilea instructor de zbor, cpt.cdor. Puiu VLAD. După trecerea în rezervă a lt.cdor Alexandru IONESCU vine, în locul lui, lt.cdor. Marius MITRIC.

8 Trebuie amintit aici întregul sprijin pe care l-au acordat pe timpul discuțiilor și acceptării unor modificări ale specificației tehnice, comandorul ing. Constantin APOSTOL, directorul de program din partea Departamentului pentru Armamente, precum și colectivul de specialiști ai IAR S.A. conduși de ing. Andrei LORINCZ, directorul executiv dezvoltare-producție.

9 Au fost validate procedurile de apropiere și apunare, pe timp de zi și de noapte. Pentru că piloții fabricii care au executat aceste zboruri nu aveau experiență navală, iar insuficiența fondurilor, atât pentru elicopter, cât și pentru fregate, nu a permis lungirea perioadei de testare astfel încât să fie prinse și condiții de mare mai rele ca să poată fi testate valorile maxim admise de tangaj și ruluu, precum și de vânt relativ la care elicopterul poate apunare. Aceste proceduri și limitările stabilite au fost introduse în manualul de zbor și urmau să fie validate practic de noi, în timp.

10. Ordinul șefului Statului Major General nr. SMG 64 din 2007.

11 În baza Ordinului ministrului apărării naționale cu nr. MS 28 din 20.02.2006 și a Dispoziției șefului SMG cu nr. B5/S/966 din 26.04.2006, se înființează Grupul de Elicoptere Tuzla ce intră în structura organică a Flotei 56 Fregate. https://www.navy.ro/despre/organizare/istoric_elicopter.php

12 HNMLS Rotterdam și Johan de Witt, Landing Platform Dock (LPD), nave olandeze de desant forțe amfibii, pe timpul exercițiului bilateral Cooperative Lion – 2009.

13 Locotenent Bogdan Eugen Curcă, pilot comandant și locotenent Marcel Cătălin Cărnău.

14 COOPERATIVE LION–2009; ROUSOFEX–2009,2015; JACKAL STONE – 2011; BALCK SEA ROTATIONAL FORCE – 2013; SEA SHIELD – 2015, 2016, 2017, 2018, 2019; SUMMER STORM PHIBLEX – 2011; RAMSTEIN GUARD – 2014, 2015, 2017.

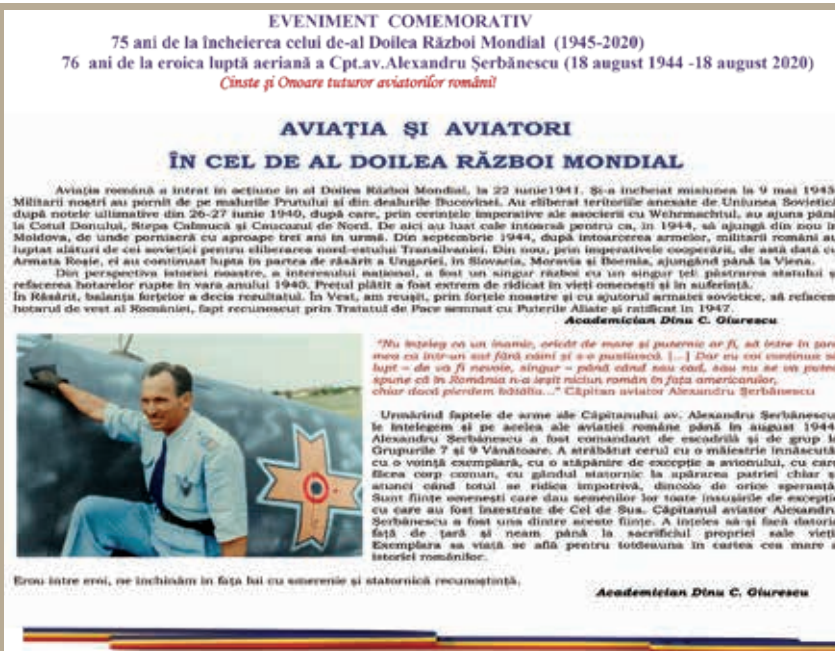
15 Căpitanii Bogdan Eugen Curcă, Cătălin Cărnău, Petre Pavlov și Iulian Rotaru.

16. Echipajul de intervenție a fost compus din: comandor Tudorel Duță, pilot comandant; comandor Puiu Vlad, co-pilot; maistru militar Cătălin Huchitu, mecanic de bord și operator troliu; maistru militar Daniel Stan, salvator; maistru militar Cristian Boiangiu, salvator.



18 AUGUST O DATĂ DE REFERINȚĂ ÎN PAGINA DE ISTORIE A AVIAȚIEI

Eleonora ARBĂNAȘ
Președinte Fundației
„Erou Căpitan Aviator
Alexandru Șerbănescu”



Anul acesta s-au împlinit 76 ani de la dramatica luptă aeriană din 18 august 1944 în care a căzut la datorie comandantul Grupului 9 Vânătoare, căpitanul aviator Alexandru Șerbănescu. Evenimentul comemorativ care se desfășoară anual în data de 18 august la mormântul eroului căpitan Alexandru Șerbănescu din Cimitirul Ghencea Militar este printre cele mai emoționante tradiții militare românești, este un eveniment unic care datează din anii '50, comemorarea fiind generată de un număr restrâns de aviatori din Grupurile 7 și 9 Vânătoare care veneau an de an să-și salute comandantul, un prilej de a se întâlni și a mai afla unii despre ceilalți în acele vremuri tulburi. „În anii aceia erau restricții drastice, aveam voie doar în grupuri de maximum trei persoane”, spunea generalul Ion DOBRAN. Vremurile s-au schimbat, comemorarea a continuat să se desfășoare an de an în condiții nerestricțive, iar după 1993 au avut loc și comemorări cu ceremonial militar susținut de Forțele Aeriene Române. Evenimentul comemorativ din 18 august a devenit astfel o tradiție pe care Fundația o duce mai departe în memoria eroului și aviatorilor de vânătoare, este omagiuul nostru pentru toți zburătorii care au luptat în cel de-al Doilea Război Mondial!

În istoriografia națională anii de război și ce a urmat între 1945-1950 reprezintă o etapă aparte a istoriei noastre. Instaurarea regimului bolșevic, comunist și totalitar sub ocupația armatei roșii și trâmbițarea „marilor succese” raportate de Uniunea Sovietică a presupus eliminarea elitelor românești și eliminarea înalților ofițeri din Armata Română educați și formați, „în vechiul regim”, adică exact pe cei care luptaseră cu eroism pe front, mai ales pe Frontul de Est. Încă din martie 1945 în Decretul 887 se publica numele a 18 generali și ulterior o altă listă cu alți ofițeri superiori care trebuiau eliminați, „deblocați” din armata „veche” română. În iulie 1946 au fost trecuți în rezervă, adică „eliminați” peste 8000 de ofițeri. Mulți au fost condamnați și închiși pentru vina că își serviseră patria, aveau principii și nu și-au manifestat atașamentul față de noul regim. După anii 1960, în plan politic, cam tot așa au funcționat unele lucruri. Așa se face că de-a lungul timpului și în funcție de vremuri s-a tot scris și rescris istoria. După 1990 s-au deschis porțile universului pentru cei care au vrut, vor să se știe și să scrie istoria aripilor frânte, „așa cum a fost”. Controverse în scrierea adevărului istoric au fost și încă mai sunt între specialiști, dar noi ca români, cel puțin moral, nu avem voie să uităm.

Fundația „Erou Căpitan Aviator Alexandru Șerbănescu”, prin numele pe care-l poartă cu onoare, activează în domeniul istoriei aviației militare, cultului pentru eroii aviatori cărora le cinstim memoria, promovarea aripilor românești. Nu ne-a fost și nu ne este chiar ușor să aducem în prim-plan numele zburătorilor români care au servit țara mai ales în cel de-al Doilea Război Mondial! Poate vă întrebați de ce? Pot fi diferite

rașpunsuri, depinde din ce perspectivă privești! Cert este că trebuie să vrei cu adevărat să faci asta, să crezi în ceea ce faci, să ai viziune, să porți respect, să îți asumi responsabilitatea, să te implici în mod concret, să ai capacitatea de a trece toate obstacolele, apoi, mai trebuie spus că este o muncă fără remunerație!

Din fericire mai sunt pe ici, pe colo, oameni idealști ca noi, care sunt motivați de crezul lor interior, dar și de aprecierea celor care la rândul lor își fac datoria pe segmentul asumat. Poate că mai și deranjăm pe alocuri, dar noi ne-am trezit, din somnul cel de moarte.”

Fundația Căpitan Aviator Alexandru Șerbănescu încă de la înființare a avut „cuvânt de ordine” promovarea cu orice preț a aviației și aviatorilor eroi de vânătoare (și nu numai) în cel de-al Doilea Război Mondial.

Ne manifestăm obiectiv și cu bună credință prin toate activitățile, evocările, aniversările veteranilor aviatori, cu precădere a **generalilor Ion DOBRAN și Dan STOIAN**, organizate de fundație an de an spre cunoaștere și promovare, programele expoziționale și multe altele susținute sub emblema Fundației pe parcursul a peste 20 ani. Nu este ca o laudă, este devoțiune, ne-am asumat obiectivele și asta este o realitate. Credibilitatea este susținută prin ceea ce faci, prin rigoare, seriozitate și demnitate. Toate acestea pentru aripile românești și în memoria acelor mari zburători eroi ai aviației militare mulți rămași necunoscuți prea multă vreme.

Fundația nu este finanțată de nicio instituție militară sau civilă, nu îi sunt direcționați 2% din spectrul aviației militare, cu câteva excepții personale și sporadic de câte un distins aviator de la Bacău, este ONG apolitică, nesubordonată nimănui, nu a făcut și nu va face rabat de la scopul și obiectivele ei! Fundația Cpt. av. Alexandru Șerbănescu face parte din Organizațiile Neguvernamentale care își desfășoară activitatea în domeniile de responsabilitate ale Ministerului Apărării Naționale, participă constant la activitățile organizate de Direcția pentru relația cu Parlamentul a Ministerului Apărării Naționale și în cadrul Forumului Structurilor Asociative ale Militarilor din Sistemul Național de Apărare, Ordine Publică și Securitate Națională.

Spre neuitare - Istoria așa cum a fost!

Evenimentul comemorativ desfășurat în data de 18 august la mormântul eroului căpitan aviator Alexandru Șerbănescu din Cimitirul Ghencea Militar



Inaugurarea Centrului Muzeal „Aviator Alexandru Șerbănescu” de Ziua Drapelului Național

Alex BĂLĂNESCU

În data de 26.06.2020, de Ziua Drapelului Național, în comuna Colonești, județul Olt, a avut loc un ceremonial militar și religios pentru inaugurarea Centrului Muzeal „Aviator Alexandru Șerbănescu”, în localitatea de naștere a eroului nostru, acesta fiind originar din satul Vlaici, comuna Colonești.

La acest moment festiv au participat oficialități militare și civile, oameni de cultură, istorici, militari activi, în rezervă și în retragere și cetățeni ai comunei. Această realizare deosebită, a devenit realitate datorită eforturilor susținute ale Fundației „Erou Căpitan Aviator Alexandru Șerbănescu”, condusă de președintele **Eleonora ARBĂNAȘ**, și Primăriei comunei Colonești, reprezentată de edilul **Nicolae STAN**.

Dintr-o scurtă prezentare făcută de către principala inițiatoare a acestui proiect, dna Eleonora Arbănaș, aflăm faptul că: „Centrul Muzeal Aviator Alexandru Șerbănescu este alcătuit din trei săli amenajate astfel încât să respecte rigorile unui muzeu, elementele muzeale fiind într-o dispoziție modernă combinată cu vitrine muzeale și panouri în care sunt prezentate figuri emblematice și pagini de istorie «așa cum au fost». Imaginile fotografice «fac cât o mie de cuvinte» iar panourile, exponatele muzeale și documentele originale ne relevă cine au fost cei care au servit patria în momentele dramatice ale războiului. Astfel a apărut o construcție impunătoare, compusă din **Sala numărul 1 – «Căpitan Alexandru Șerbănescu», Sala numărul 2 – «Aviație și aviatori» și Sala numărul 3 – «Tradiții și documentare»**. Aici, cei interesați pot vedea numeroase obiecte muzeale specifice domeniului aviat, printre care machete ale avioanelor de luptă, insigne, cărți poștale, panouri muzeale, arme, uniforme de aviație, documente și informații prețioase despre aviație și aviatori din perioada celui de-al Doilea Război Mondial, iar în sala de documentare se pot admira și costume tradiționale specifice zonei oltenesti. Veți fi cu siguranță încântați să admirați câteva machete realizate întocmai, adică așa cum au fost tipurile de avioane zburate de eroii noștri în acea vreme. De asemenea, veți admira o dioramă «Aerodrom» realizată cu pasiune, știință și mult suflet de **ing. Sorin ARBĂNAȘ**, o casetă inestimabilă de patrimoniu național cu fragmente ale avionului căpitanului aviator **Alexandru ȘERBĂNESCU**, donată de **Dan MELINETE**, și bineînțeles macheta



Înainte de a fi ridicat, Drapelul României a fost binecuvântat de un preot din comună și sărutat de către oficialitățile prezente

Me-ului 109 G9 nr. 1, realizată de domnul **Emanuel IACOB**.

Centrul muzeal a fost conceput și ca un loc în care se pot documenta cei interesați, pot avea loc activități cultural-istorice, împreună cu alte asociații de profil, se pot ține colocvii și se pot proiecta filme documentare în sala nr. 3 care are toate dotările necesare. Muzeul este perfectibil, poate fi îmbogățit în continuare cu exponate dacă familiile zburătorilor grupurilor de vânătoare vor considera a fi onorant să doneze măcar câteva obiecte care amintesc de părintele sau bunicul lor, sau unii dintre colecționari ar restitui ceva din ceea ce au luat «cu împrumut» de la veteranii de război sau familiile acestora, dar au uitat să le restituie”.



CEREMONIALUL MILITAR

Festivitatea a început cu ceremonialul de înălțare a Drapelului României, binecuvântat de către unul dintre preoții din comună și sărutat de către oficialitățile prezente. A urmat momentul simbolic al tăierii panglicii pentru inaugurarea Centrului Muzeal „Aviator Alexandru Șerbănescu”, de către **general de flotilă aeriană Leonard-Gabriel BARABOI**, comandantul Bazei 95 Aeriană „Erou Căpitan Aviator Alexandru Șerbănescu”, reprezentantul oficialităților



Principalii artizani ai realizării muzeului

Generalul de flotilă aeriană Leonard-Gabriel BARABOI, Marius OPRESCU, Nicolae STAN și Eleonora ARBĂNAȘ au tăiat panglica pentru inaugurarea Centrului Muzeal „Aviator Alexandru Șerbănescu”



Momentul inaugural a fost marcat prin efectuarea survolurilor omagiale executate cu aeronave F-16 Fighting Falcon și de lacării Acrobați



La Monumentul Eroilor Aviatori în cel de-al Doilea Război Mondial s-a depus o coroană de flori din partea Primăriei și a Fundației



militare din cadrul Forțelor Aeriene Române, **Marius OPRESCU**, președintele Consiliului Județean Olt, **Nicolae STAN**, primarul localității, reprezentanți ai oficialităților județene și locale, și doamna **Eleonora ARBĂNAȘ**, președinta Fundației „Erou Căpitan Aviator Alexandru Șerbănescu”. Momentul inaugural a fost marcat prin efectuarea survolurilor omagiale executate cu aeronave F-16 Fighting Falcon, aparținând Bazei 86 Aeriană Borcea, dar și de către **Dan ȘTEFĂNESCU** și **Daniel ȘTEFĂNESCU** de la lacării Acrobați. Următorul moment a constat în depunerea unei coroane de flori la Monumentul Eroilor Aviatori în cel de-al Doilea Război Mondial din partea Fundației „Erou Căpitan Aviator Alexandru Șerbănescu” și a Primăriei comunei Colonești.

MESAJE TRANSMISE LA INAUGURARE

Seria de alocuțiuni a început cu citirea mesajului șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, **general-maior Viorel PANĂ**, de către comandantul Bazei 95 Aeriană „Erou Căpitan Aviator Alexandru Șerbănescu”, **general de flotilă aeriană Leonard-Gabriel BARABOI**, personalul prezent asistând la o adevărată lecție de istorie, la 75 de ani de la sfârșitul celui de-al Doilea Război Mondial, conflagrație în care a luptat și **căpitanul aviator Alexandru ȘERBĂNESCU**, as și erou al aviației române de vânătoare.

Mesajul șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, **general-maior Viorel PANĂ**, la inaugurarea Centrului Muzeal „Aviator Alexandru Șerbănescu”:

„Sărbătorim, în această zi, Drapelul Național, simbol național care i-a însușit pe români în momente grele de luptă, dar și de bucurie, ca în

definitiv în istoria Armatei și a Aviației Române, un erou devenit legendar – căpitanul Alexandru Șerbănescu. Puțini aviatori au avut o evoluție atât de surprinzătoare, de fulgerătoare și în același timp teribil de spectaculoasă ca acest fiu al Olteniei.

Absolvent de liceu militar – vestitul Liceu „Nicolae Filipescu” de la Mănăstirea Dealu – și apoi al Școlii Militare de Ofițeri de Infanterie de la Sibiu, devenit ofițer de vânători de munte, Alexandru Șerbănescu avea să adopte-o ulterior – AVIAȚIA – dintr-o dragoste și o pasiune formidabile, spre care îl mânau harul său cu care Dumnezeu îl binecuvântase.

În scurt timp, datorită calităților fizice și intelectuale, ca și dorinței și ambiției de perfecționare, a ajuns să stăpânească, cu o artă de invidiat, avioanele de luptă pe care le-a pilotat. Pentru a se putea înrola cât mai rapid în rândul combatanților, a zburat în vara anului 1941 zi de zi, ore în șir. Unul din foștii săi instructori de zbor îl descria ca fiind foarte ager, ambițios și serios în tot ce făcea, învăța ușor și, mai ales, executa bine acrobația aeriană, era un foarte bun manevrier – calități pe care avea să le probeze în lupta directă cu inamicul.

Încă de la primele confruntări, locotenentul Alexandru Șerbănescu s-a afirmat ca un vânător iscusit, tenace, de un curaj nemaipomenit, asumându-și adesea cele mai grele angajări, de multe ori în dispute inegale.

Alexandru Șerbănescu, alături de foștii săi camarazi și coechipieri, încercații și bravi vânători aerieni **Constantin CANTACUZINO-BĂZU**, **Gheorghe POPESCU Ciocănel**, **Teodor GRECEANU**, **Ion MILU**, **Costică LUNGULESCU**, **MUCENICA**, **ȘENCHEA**, dar și de venerabilul **general Ion DOBRAN**, reprezintă pentru aviatorii de azi tot atâtea simboluri ale devotamentului, spiritului de sacrificiu și onoare.

Fie că s-a aflat în fruntea celebrei Escadrile de Vânătoare 57 sau a Grupului 9 Vânătoare, căpitanul Șerbănescu s-a dovedit nu numai un comandant de excepție, puternic, sigur pe el și pe subordonați, ci și un camarad excelent, agreabil, prietenos. Atunci când viața lor era pusă în pericol în primejdie, Șerbănescu n-a pregetat să le ia apărarea, să intervină curajos, cu demnitate, la marii de atunci ai aviației, ai armatei, inclusiv la ministrul de război.

Activitatea sa în Aviația Militară, deși relativ scurtă, desfășurată numai în condiții de război, înnoțită de fapte impresionante, este binecunoscută în Forțele Aeriene Române.

As între ași, Șerbănescu și-a condus cu măiestrie formațiile în luptă, iar atunci când situația a impus, când inamicul era superior în forțe, pentru a-și proteja subalternii mai puțin experimentați, angaja singur lupta cu mai multe avioane deodată sau le atrăgea după el, cum s-au petrecut lucrurile și cu peste 75 de ani în urmă, pe 18 august 1944, deasupra zonei muntoase a județului Buzău, când soarta nu i-a mai surâs și aripile sale s-au frânt pentru totdeauna.

Căpitanul aviator Șerbănescu a căzut la datorie ca un erou, fiind înmormântat cu onoruri militare la data de 22 august 1944, la înmormântare participând atât un detașament român, cât și unul german. **Generalul de escadră Emanoil IONESCU** remarca: „Caracter integru, perfect, loial, un distins patriot, în luptă a dat dovadă de

mult curaj, calm și sânge rece, disprețuind moartea, însușind și altora spiritul de sacrificiu, precum și încrederea în material, în știință și arta de a-l întrebuiți. A avut cea mai frumoasă activitate de război, totalizând 590 de misiuni de luptă, 237 de lupte aeriene, 47 de avioane doborâte. A știut să-și conducă Grupul cu cele mai mici pierderi».

Cinstirea pe care i-au dat-o generațiile trecute, pe care i-o datorăm noi, cei de azi, precum și cei de mâine, este un act de onoare, de demnitate pentru toți aviatorii, pentru întreaga națiune. Să ne plecăm încă o dată, aici și acum, în memoria marelui aviator. Aduc mulțumirile mele comunității locale, membrilor Fundației Erou Căpitan Aviator Alexandru Șerbănescu și doamnei Eleonora Arbănaș în particular pentru această frumoasă inițiativă.

Să nu uităm niciodată că astăzi aducem un omagiu prin inaugurarea acestui centru muzeal celui care a fost, în fapte și spirit, un adevărat ostaș, aviator și comandant.

Și o spun cu mândrie, Forțele Aeriene Române au o istorie de peste un secol, dar această istorie este bogată în eroi și fapte de arme. Statul Major al Forțelor Aeriene i-a cinstit și îi va cinsti cu smerenie, dar și cu mândrie, totodată, pe eroi, iar prezența noastră astăzi aici, chiar dacă în număr restrâns, datorită măsurilor de siguranță sanitară impuse de lupta împotriva unui inamic nevăzut, stă mărturie în acest sens.

În țara lui Vlaicu, Vuia și Coandă, dar și a lui Alexandru Șerbănescu, Forțele Aeriene Române vor fi mereu de strajă cerului senin al patriei!”

A urmat discursul comandantului Bazei 95 Aeriană „Erou Căpitan Aviator Alexandru Șerbănescu”, **general de flotilă aeriană Leonard-Gabriel BARABOI**, la deschiderea Centrului Muzeal „Aviator Alexandru Șerbănescu”:

„Se spune că un muzeu reprezintă arsenalul cel mai puternic prin care un popor își apără originea, identitatea și tot ce a moștenit de la străbuni, oglinda în care acesta se recunoaște pe sine însuși.

Vă împărtășesc în acest context o mare satisfacție sufletească datorată prezenței mele la un moment extrem de important: locul în care s-a născut Alexandru Șerbănescu redevine un loc în care oamenii vin să regăsească istoria și momente din viața eroului nostru.

Este o deosebită onoare ca în anul aniversării Centenarului Aviației din Moldova să particip la inaugurarea Centrului Muzeal Aviator Alexandru Șerbănescu, activitate menită să evidențieze profunzimea semnificației a filelor de istorie pe care împreună le-am creionat pe parcursul timpului. Este o încununare a activităților închinare celorbrării unității noastre, singura din regiunea Moldovei și prima din țară asupra căreia, pe 16 iunie, s-a pus pecetea unui secol de existență.

Încă din anul 2006, purtăm cu cinste și mândrie, numele asului aviației de vânătoare din cel de-al Doilea Război Mondial cu cel mai mare număr de victorii aeriene, simbol și model de onoare militară, Alexandru Șerbănescu reprezintă pentru noi toți o legendă a Aviației Române.

Nu este întâmplător faptul că destinul ne-a adus astăzi în localitatea în care s-a născut cavalerul Ordinului Mihai Viteazul, cel care a trăit profunzimea artei zborului ca un adevărat as al cerului.

Cu 590 de misiuni de luptă, 237 de lupte aeriene și 55 de victorii, „Alecui”, olteanul din



Nicolae Stan, primarul comunei Colonești, a susținut realizarea acestui proiect

Colonești a construit un postament de nezdruccinat care l-a situat în vârful piramidei zburătorilor români. Onorăm memoria unui erou în faptă și spirit, aducându-ne aminte de cuvintele **generalului Ion DOBRAN** prin care a surprins una din cele mai grele pierderi pentru aviația românească de vânătoare: «Sunt dezorientat și am sufletul greu. A căzut o stea. A căzut din înălțimi un titan fulgerat. A fost de ajuns străfulgerarea unei clipe pentru a se scrie un destin».

Mă înclin în fața inițiativei dumneavoastră, îmi exprim aprecierea și susținerea și îmi doresc ca acest muzeu născut din sufletul poporului să ofere românilor un loc în care să întâlnească istoria și să reprezinte o oportunitate de perpetuare a adevăratelor valori.

În încheiere, conform dictonului «Nihil Sine Deo!» (Nimic fără Dumnezeu!) nu-mi rămâne decât să mă rog Bunului Dumnezeu să primească sub ocrotirea sa această casă românească!”

A urmat alocuțiunea domnului Nicolae Stan, primarul comunei Colonești, din care am reținut: „Sunt deosebit de onorat pentru că în această zi de mare importanță națională, Ziua Drapelului Național, Primăria Colonești, autoritate publică locală, împreună cu Fundația Erou Căpitan Aviator Alexandru Șerbănescu și Forțele Aeriene Române, prin laudabila organizare, coordonare și susținere a ceremoniei militare, inaugurăm Centrul Muzeal Aviator Alexandru Șerbănescu.

Astăzi, aici și acum, împreună cu dumneavoastră – personalități din spectrul militar, oficialități județene, deputați și senatori, cu dumneavoastră reprezentanți fundației și toți invitații noștri comuni alături de concetățenii mei, scriem o importantă și o nouă pagină de istorie în cartea de onoare a comunei, a județului și, de ce nu, a țării, prin acest centru muzeal cu statut public consacrat istoriei, aviației și eroilor aviatori avându-l ca simbol și model pe căpitanul aviator Alexandru Șerbănescu care a plecat spre sublimul lui zbor de aici din Colonești-Vlaicu... Doresc să mulțumesc domnului general de flotilă aeriană Leonard Baraboi, comandantul Bazei 95 Aeriană „Erou Căpitan Aviator Alexandru Șerbănescu», pentru onoarea ce ne-o face. Totodată îl felicit pentru sărbătoarea istorică a Centenarului Aviației din Moldova (16 iunie 1920 - 16 iunie 2020) și urez din toată inima la mulți ani unității de la Bacău, sănătate, cer senin și succes în nobilele dumneavoastră profesii!

Alexandru Șerbănescu își are rădăcinile natale aici, a învățat primele clase primare, apoi la Iași

pentru că tatăl lui a fost trimis cu serviciul la Cetatea Albă, a urmat Liceul Militar de la Mănăstirea Dealu, Școala Militară de Ofițeri de Infanterie de la Sibiu urmând cariera militară de vânător de munte și chemarea nativă către înaltul cerului devenind cel mai mare as al aviației de vânătoare în cel de-al Doilea Război Mondial, apărând țara și cerul Moldovei. Ce vreau să spun prin această scurtă prezentare este că aviatorul Alexandru Șerbănescu a servit țara în cel mai aprig război apărându-și patria și cerul Moldovei. În Istoria Aviației din Moldova îl găsim pe căpitanul aviator Alexandru Șerbănescu împreună cu vestitul său Grup 9 Vânătoare la Tecuci, Bacău, Roman, Focșani, Buzău apărând țara cu prețel vieții. Alexandru Șerbănescu este acasă și la Bacău și aici. Așadar, domnule general, comandant al unității de elită de la Bacău, este un arc peste timp care ne leagă în chip frumos prin aviatorul erou, patriot și As al cerului în zborul său spre nemurire!”

Din alocuțiunea domnului Marius Oprescu, președintele Consiliului Județean Olt, am reținut: „Este un eveniment de excepție, organizat astăzi, la Colonești, de Ziua Drapelului Național. Îl felicit pe Nicolae Stan, primarul acestei comune pentru ambiția domniei-sale, și o felicit, în egală măsură, și pe doamna Eleonora Arbănaș, președintele fundației „Erou Căpitan Aviator Alexandru Șerbănescu», pentru implementarea cu succes a acestui proiect (...).”

A venit rândul doamnei **Eleonora ARBĂNAȘ**, președinta Fundației „Erou Căpitan Aviator Alexandru Șerbănescu” să ne vorbească despre importanța acestui moment: „Astăzi, scriem împreună o filă de istorie în cartea de



Eleonora ARBĂNAȘ, președinta Fundației „Erou Căpitan Aviator Alexandru Șerbănescu”



Generalul-maior (rtr.) Radu THEODORU, veteran de război, unul dintre cei care, în urmă cu 76 ani a avut onoarea de a purta pe umăr sicriul cu corpul neînsuflețit al căpitanului aviator Alexandru Șerbănescu



General de flotilă aeriană Leonard-Gabriel BARABOI a înmănat Emblema de Onoare a Forțelor Aeriene comandorului (rtr.) Ion-Nelu BREAZU, istoricului Emanuel IACOB și documentaristului Dan Alexandru MELINTE



Primarul Nicolae STAN a acordat Titlul de Cetățean de Onoare al comunei Colonești, județul Olt, doamnei Eleonora Arbănaș

onoare a aripilor românești pe care o datorăm chiar făuritorilor care au zidit temelia acesteia cu faptele lor de arme, dăruire, curaj și patriotism lăsând generațiilor de peste timp, dincolo de ei și dincolo de noi, adevărate modele de urmat.

Centrul Muzeal Aviator Alexandru Șerbănescu la a cărui deschidere oficială participăm astăzi de Ziua Drapelului Național, reprezintă mai mult decât o clădire și exponate muzeale, deși sunt esențiale, este realmente un edificiu destinat aviației și aviatorilor, pe care doar privindu-l fie și în viteză mașinii, gândul te poartă prin istorie, iar dacă vrei să găsești răspuns cu siguranță te vei opri. (...)

La 75 de ani de la încheierea celui de-al Doilea Război Mondial și 80 de ani de la înființarea Escadrilei Albe ne exprimăm recunoștința pentru aviația română, pentru eroii aviatori și femeile aviatoare care, în condiții extrem de vitrege au contribuit la salvarea multor piloți răniți în luptele aeriene de pe Frontul de Est. Ceea ce vedeți aici în această frumoasă comună în care s-a născut Alexandru Șerbănescu, reprezintă stindardul care poartă alături o parte a zburătorilor aviației române. Spun o parte deoarece nu-i putem cuprinde pe toți, dar ei toți sunt aici prin tot acest ansamblu compus din monument, avion și centrul muzeal.

Istoria aviației și eroii aviatori sunt și vor rămâne în conștiința publică și datorită faptului că există câte ceva, idealist sau poate nu, care promovează acea pagină a aripilor românești și îi extrage pe acei magnifici zburători din registrul ilustrațiilor anonimi. Sunt legende adevărate menite să rămână în conștiința poporului român și datorită nouă – reprezentanții primăriei Colonești și ai Fundației pe care o coordonez, a dumneavoastră – reprezentanții structurilor militare din cadrul Forțelor Aeriene și tuturor comandanților de unități de aviație de la Bacău, dar și de la Câmpia Turzii și Borcea. Se datorează profesorilor și elevilor școlii din comună,



Invitații au fost impresionați de exponatele muzeale, documentele și datele relevante despre aviație și aviatori



consiliului local, bisericii și comunității. Raportat la Fundație, doresc să vă spun că am fost susținut permanent de soțul meu **Sorin ARBĂNAȘ**, de fiica mea, **Ana Patricia ARBĂNAȘ**, și un număr de oameni cu valori morale, sinceri în atitudinea lor și cu mult respect pentru înaintașii noștri.

Aduc mulțumiri domnului **general de flotilă aeriană Leonard-Gabriel BARABOI**, aproape că a străbătut țara venind cu mașina de Bacău la Colonești, în Olt, să ne fie alături la acest unic și deosebit eveniment. De asemenea, mulțumesc domnului colonel medic **Marin VASILE**, comandorului (rtr.) **Ion BREAZU**, fiicei aviatorului **Laurențiu MANU**, doamnei **Anca MANU** care nu a admis să degajeze nicodată de lângă fundația noastră, și fiicelor aviatorilor de bombardament **Dan STOIAN** și **Constantin SCĂRLĂTESCU** prezente aici.

Apreciez public contribuția și implicarea deosebită a istoricului **Emanuel IACOB** specialist în Muzeologie și Arhivistică, a documentaristului **Dan MELINTE**, a doamnei conferențiar univ. **Rodica URSU**, a doamnei prof. **Mirela CELMARE**, directorul școlii și președintele filialei Colonești a Fundației, personalului Primăriei care ne-au fost mereu alături și, nu în ultimul rând, domnului primar Nicolae Stan un om deosebit fără de care nu am fi putut realiza atâtea câte le vedeți aici.

Mă gândesc cu drag și pioșenie la regretații profesor **Lilian CELMARE**, primul președinte al filialei din Colonești a fundației, despre care se pot spune numai lucruri frumoase, și istoricul de aviație **Vasile TUDOR**, autorul primei cărți dedicate căpitanului aviator Alexandru Șerbănescu și Grupului său de vânătoare.

Cu toții avem nevoie de modele. Noi ca țară nu trebuie să le căutăm cu asiduitate, este necesar doar să privim în adâncul istoriei și tradiției românești și vom găsi nu numai modelele care ne pot călăuzi pașii, vom găsi corpul ilustrațiilor eroi anonimi, ignorați multă vreme cu sau fără voie. Avem datoria, la fel de sacră, precum jurământul de credință, să le aducem recunoștința noastră așa cum avem și mândria că aceștia au existat.

Dincolo de noi rămâne ceea ce am creat în numele respectului pentru valori! Așa cum aviatorii de astăzi și fiecare dintre dumneavoastră sădiți zi de zi prin performanță – valoarea, noi sădăm în conștiința publică principiul că: Istoria trebuie cunoscută și ne privește pe toți! Oștirea este „sprijinul cel dintâi și cel din urmă al unui

neam» – așa o definea **academicianul prof. Simion MEHEDIȚI**.

Vă mulțumesc!

O alocuțiune a susținut și istoricul **Emanuel IACOB** care a subliniat importanța istorică și unicitatea Centrului Muzeal Aviator Alexandru Șerbănescu în comuna în care s-a născut asul incontestabil al aviației de vânătoare române, comandantul Grupului 9 Vânătoare, la 75 ani de la încheierea celui de-al Doilea Război Mondial și 76 de ani de la eroica luptă aeriană a căpitanului aviator Alexandru Șerbănescu, din 18 august 1944: „Dincolo de performanța marelui aviator, integritate, verticalitate și curaj, căpitanul aviator Alexandru Șerbănescu a fost un ofițer de carieră, un aviator patriot cu dragoste nemărginită pentru aviație și țara sa.

În dimineața datei de 18 august 1944, în cel mai teribil asalt de foc vărsat de aviația americană asupra României, căpitanul Șerbănescu a spus: «Nu înțeleg ca un inamic, oricât de mare și puternic ar fi, să intre în țara mea ca într-un sat fără câini și s-o pustiască... Dar, eu voi continua să lupt, de va fi nevoie singur... până când sau cad, sau nu se va putea spune că în România n-a ieșit nici un aviator în fața americanilor, chiar dacă pierdem bătălia». O frază cu un conținut profund care a rămas de-a pururi etalon pentru români”.

Cel care a încheiat partea din program alocată discursurilor a fost **generalul-maior (rtr.) Radu THEODORU**, veteran de război, unul dintre cei care, în urmă cu 76 ani, a avut onoarea de a purta pe umăr sicriul cu corpul neînsuflețit al căpitanului aviator Alexandru Șerbănescu, ce a precizat, printre altele: „Pentru mine, care l-am cunoscut pe Alexandru Șerbănescu, un cavaler al aerului, un cavaler al aviației românești, acest eveniment organizat aici, la Colonești, este unul cu totul și cu totul deosebit. Sunt impresionat de acest act de recunoștință pe care oamenii locului îl fac față de memoria unui aviator de excepție. Ca un veteran de război, camarad al căpitanului Alexandru Șerbănescu, eu vă mulțumesc din inimă pentru tot ceea ce ați realizat aici. Asta demonstrează că românii rămân români, că nu își uită istoria, indiferent de valorile care trec peste noi”.

ACORDARE DE DISTINCȚII

Înainte de încheierea festivităților, au fost acordate distincții, plachete și diplome. Pentru început, **locotenentul Adrian MAXIM** a dat citire Ordinului șefului Statului Major al Forțelor

Aeriene privind conferirea Emblemei de Onoare a Forțelor Aeriene domnilor: **comandor (rtr.) Ion-Nelu BREAZU**, istoric **Emanuel IACOB** și documentarist **Dan Alexandru MELINTE**. Propunerile pentru acordarea acestor înalte distincții au fost înaintate de către Fundația „Erou Căpitan Aviator Alexandru Șerbănescu”.

De asemenea, doamna Eleonora Arbănaș a oferit, din partea fundației, placheta de onoare a Centrului Muzeal „Aviator Alexandru Șerbănescu” și diploma de onoare reprezentanților unităților militare de la Bacău și Borcea, lacărilor Acrobați, Trustului de Presă al Armatei și altor personalități militare și civile, iar domnul primar Nicolae Stan a dat citire Hotărârii Consiliului Local, avizată de Instituția Prefectului, privind conferirea unor titluri. Astfel, pentru contribuția deosebită la înființarea, dotarea și amenajarea centrului muzeal, Consiliul Local Colonești a hotărât acordarea Titlului de Cetățean de Onoare al comunei Colonești, județul Olt, doamnei Eleonora Arbănaș.

PRIMELE IMPRESII

După încheierea ceremoniei militare prilejuită de inaugurarea Centrului Muzeal Aviator Alexandru Șerbănescu, oficialitățile militare și civile, reprezentanții presei militare și civile și participanții la eveniment au vizitat muzeul, cu mare interes. Impresiile „la cald” au fost scrise în cartea muzeului de către personalitățile militare și civile, care și-au exprimat aprecierea pentru făuritorii muzeului „un edificiu pentru generații”, cu toții fiind realmente surprinși și impresionați de exponatele muzeale, de documentele și datele relevante despre aviație și aviatori, dar și de modul generos, atractiv și rigoarea muzeală de expunere și prezentare a acestora.

De apreciat și prezența numeroasă a reprezentanților militari și civili ai presei scrise și audio, centrale și regionale, care au promovat evenimentul și aviația militară română prin intermediul articolelor și emisiunilor radio.

Centrul Muzeal „Aviator Alexandru Șerbănescu” din comuna Colonești, județul Olt, vă așteaptă să îi treceți pragul pentru a descoperi o frântură din istoria aviației militare românești!

Un salut între generații: generalul-maior (rtr.) Radu THEODORU, pilot de avion cu elice și generalul de flotilă aeriană Leonard-Gabriel BARABOI, pilot de avion cu reacție



Impresiile „la cald” au fost scrise în Cartea de Onoare a muzeului de către personalitățile militare și civile care au apreciat atractivitatea și rigoarea muzeală de expunere



NOUTĂȚI F-16

Primele două aeronave F-16 Fighting Falcon din noul lot de cinci care vor intra în dotarea Forțelor Aeriene Române au sosit vineri, 14 august, din Portugalia, în Baza 86 Aeriană „Locotenent aviator Gheorghe Mociorniță”, de la Borcea. Următoarele două aeronave vor fi livrate până la sfârșitul acestui an, iar ultima, în primul trimestru al anului 2021.

La 29 septembrie 2020 s-au împlinit patru ani de la intrarea primelor șase aeronave F-16 Fighting Falcon în dotarea Forțelor Aeriene Române, (cinci în simplă comandă și una în dublă).

ESCADRILA 53 WARHAWKS SE ÎNTREGEȘTE



EXERCİȚIU NATO

Miercuri, 22 iulie, trei aeronave F-16 Fighting Falcon din componerea Escadrilei 53 Vânătoare a Forțelor Aeriene Române au participat, în spațiul aerian național, alături de două aeronave KC-130J Tanker și patru aeronave F-16 Fighting Falcon din dotarea USAFE, la un exercițiu planificat de NATO, în scopul descurajării potențialelor acțiuni agresive în zona Mării Negre.

Exercițiul este o oportunitate de dezvoltare, testare și evaluare a capacității de luptă, activitățile de instruire în comun cu partenerul american reprezentând un element-cheie în creșterea nivelului de interoperabilitate dintre cele două părți.

Sursa foto: USAFE



AERONAVE ROMÂNEȘTI ȘI UN BOMBARDIER STRATEGIC AMERICAN DE TIP B-52, LA EXERCİȚIUL SOUTH PAW

Cinci aeronave de tip F-16 Fighting Falcon ale Forțelor Aeriene Române, alături de un bombardier strategic american de tip B-52 Stratofortress, au participat luni, 14 septembrie, la exercițiul aerian South Paw.

Exercițiul a avut drept scop întărirea măsurilor de reasigurare ale Alianței Nord-Atlantice în zona de Sud-Est a Europei contribuind de asemenea la sporirea încrederii României privind implicarea Statelor Unite ale Americii în asigurarea securității regionale.

În spațiul aerian românesc, exercițiul a fost coordonat de Componenta Operațională Aeriană din Statul Major al Forțelor Aeriene

și de Forțele Aeriene Americane dislocate în Europa (USAFE) și a inclus misiuni de interceptare și escortă executate cu cinci aeronave de tip F-16 Fighting Falcon din dotarea Bazei 86 Aeriană de la Borcea, alături de o aeronavă americană B-52 Stratofortress.

Participarea aeronavelor românești la acest tip de activități permite antrenarea personalului în executarea unor astfel de misiuni și contribuie la dezvoltarea cooperării multinaționale în domeniul aerian prin aplicarea unor proceduri comune.

Sursa: mapn.ro



