

C
E
R
S
E
N
I
N

F-16

ESCADRILA 53 VÂNĂTOARE
ÎN FORMAȚIE COMPLETĂ
PAG. 4-11



BOBOC PAG.34-38
primăvara perpetuă a aviației

COVID-19 PAG.26-27
ROMÂNIA e puternică!

Revista Forțelor Aeriene Române
Nr. 1 (164) ♦ 2021



www.roaf.ro



REVISTĂ EDITATĂ DE STATUL MAJOR
AL FORTELOR AERIE

CONSILIUL EDITORIAL AL REVISTEI CER SENIN

PRESEDINTE:

**General-maior
VIOREL PANĂ**

MEMBRI:

**General de flotilă aeriană
IULIAN PAȚILEA**

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

**Colonel
VASILE IONESCU**

MEMBRI ONORIFICI

**DUMITRU AMARIEI
PETRE BĂNĂ
NICOLAE RADU**

REDACȚIA

SECRETAR GENERAL DE REDACȚIE:
căpitan MIRELA VÎȚĂ
e-mail: mvita@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: AVIONUL F-16 CU NUMĂRUL 1615, IMEDIAT
DUPĂ DECOLAREA DIN PORTUGALIA, FOTO: JORGE
RUIVO**

**COPERTA IV: IAK-52, ZBOR DE INTRUCȚIE, FOTO:
ADRIAN SULTĂNOIU**

SUMAR

AGENDA	3
ESCADRILA 53 VÂNĂTOARE, COMPLETĂ	4-11
ENHANCED AIR POLICING	12-13
NATO	14-17
FORȚELE AERIE ÎN LUME	17-18
AGENDA	19-21
EXERCIȚII	22-24
SIGURANȚA AERONAUTICĂ	25
COVID-19 — ROMÂNIA E PUTERNICĂ!	26-27
FILE DE ISTORIE	29
INTERVIU	30-31
INSTRUCȚIE	32-33
REPORTAJ	34-38
PASTILA DE PSIHOLOGIE	39-41
ALMA MATER	42-43
INTERVIU	44-46
PRIMĂVARA DIN SUFLET	47
SPORT MILITAR	48-49
RECURS LA MEMORIE	50-51
PORTRET DE PROFESIONIST	52
FILE DE ISTORIE	53
ÎN SLUJBA SEMENILOR	54-56
REPERE ALE UNEI GENERAȚII ISTORICE	57
RECUNOAȘTERE INTERNAȚIONALĂ	58

PAGINILE 4-11



PAGINA 20



PAGINILE 26-27



PAGINILE 34-38

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. 1067/2021**

**Responsabilitatea privind tehnoredactarea
revine în totalitate redacției**

**Prezenta ediție s-a încheiat la data de:
31.03.2021**

AGENDA



ANUL 2020 LA BILANȚ

Deși pandemia de COVID-19 a produs efecte în numeroase domenii, activitățile de instruire au fost adaptate contextului sanitar, iar Forțele Aeriene Române au reușit să îndeplinească obiectivele chiar și într-un an plin de provocări.

Ședința anuală de autoevaluare a activității Statului Major al Forțelor Aeriene pe anul 2020, desfășurată la sediul SMFA la sfârșitul lunii ianuarie 2021, a fost un prilej pentru trecerea în revistă a tuturor obiectivelor stabilite și a modului de îndeplinire a acestora.

Șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, **general-maior Viorel PANĂ**, a raportat atingerea obiectivelor asumate pentru anul 2020, cele mai importante fiind accelerarea procesului de consolidare a capacității de luptă pentru asigurarea supravegherii și avertizării timpurii, descurajării și respingerii acțiunilor aeriene agresive la adresa României. Șeful SMFA a prezentat principalele activități ale Forțelor Aeriene Române, în anul 2020, astfel:

- finalizarea participării României la misiunea ONU de menținere a păcii din Republica Mali;
- continuarea procesului de operaționalizare a primei escadrile F-16 Fighting Falcon;

- continuarea programului esențial de înzestrare, „Sistem de rachete sol-aer cu bătaie mare (HSAM)” prin recepția primului sistem de apărare antiaeriană PATRIOT, concomitent cu realizarea infrastructurii necesare acestor capabilități.

Totodată, Forțele Aeriene Române au sprijinit autoritățile centrale și locale în gestionarea crizei provocate de pandemie, prin transportul în țară și străinătate, atât al pacienților infectați cu virusul SARS-CoV-2, cât și al materialelor sanitare necesare sistemului medical național.

Prezent la activitate, șeful Statului Major al Apărării, **general-locotenent Daniel PETRESCU**, a ținut să transmită mulțumiri personalului Forțelor Aeriene pentru că, în anul 2020, progresul pe linia înzestrării a fost evident.

„Reprezentanții acestei categorii de forțe au dat dovadă de maturitate în modul în care și-au îndeplinit misiunile, mai multe și mai complexe decât în anii anteriori. Participarea Forțelor Aeriene la operații și exerciții alături de aliați a contribuit la asigurarea securității spațiului aerian al NATO, precum și la creșterea interoperabilității în cadrul Alianței”, a mai precizat generalul-locotenent Daniel PETRESCU.

SCHIMBARE LA NIVELUL ECHIBEI DE COMANDĂ A FORTELOR AERIE



**Șeful SMFA,
general-maior
Viorel PANĂ l-a
felicitat pe
generalul-
maior
Constantin
DOBRE, pentru
întreaga
activitate
desfășurată în
Forțele Aeriene**



**Generalul-
maior Viorel
PANĂ predă
Drapelul de
luptă noului
comandant al
Componentei
Operaționale
Aeriene,
general de
flotilă aeriană
Iulian PAȚILEA**

În data de 18 februarie 2021, generalul-maior Constantin DOBRE a predat comanda Componentei Operaționale Aeriene „General comandant-aviator Ermil Gheorghiu” către generalul de flotilă aeriană Iulian PAȚILEA, locțiitor pentru operații și instrucție al șefului Statului Major al Forțelor Aeriene.

Activitatea s-a desfășurat într-un cadru emoționant și restrâns, la sediul unității, în prezența șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, **general-maior Viorel PANĂ**.

Generalul-maior Constantin DOBRE, care a îndeplinit din 2012 funcția de comandant al Componentei Operaționale Aeriene, fiind totodată și locțiitorul șefului Statului Major al

Forțelor Aeriene, părăsește această poziție pentru a-și folosi experiența într-un context multinațional, prin preluarea funcției de Reprezentant al Statului Major al Apărării la Comandamentul Suprem al Forțelor Aliate din Europa (SHAPE), cu sediul la Mons, în Belgia.

Șeful Statului Major al Forțelor Aeriene a adresat câteva cuvinte de apreciere și mulțumire

celui care a îndeplinit timp de aproape nouă ani funcția de comandant al Componentei Operaționale Aeriene și locțiitor al șefului Statului Major al Forțelor Aeriene:

„Domnule general, vă mulțumesc pentru contribuția deosebită la realizarea obiectivelor Statului Major al Forțelor Aeriene. De altfel, sunt convins că selecționarea dumneavoastră pentru a reprezenta Statul Major al Apărării la SHAPE a fost ca urmare a performanței dovedite, atât în funcțiile actuale, cât și în cele anterioare. Mult succes!”



Mirela VÎȚĂ, Adrian SULTĂNOIU

ESCADRILA 53 VÂNĂTOARE — ÎN FORMAȚIE COMPLETĂ

Ceremonie de recepție

Ziua de 29 martie 2021 va avea un loc aparte în calendarul iubitorilor de aviație: la sediul Bazei 86 Aeriană de la Borcea a avut loc ceremonia de recepție și intrare în dotarea Forțelor Aeriene Române a ultimei aeronave F-16 Fighting Falcon din lotul de cinci care completează Escadrila 53 Vânătoare.

⇒ Aeronava, cea de-a 17-a de acest tip achiziționată de România, a sosit în țara noastră în data de 25 martie, din Portugalia.

Achiziția noului lot de avioane F-16 Fighting Falcon și a pachetului de bunuri și servicii aferent asigură creșterea securității României prin executarea permanentă a apărării spațiului aerian național/NATO, pe timp de pace și în situații de criză, prin Serviciul de Luptă Permanent – Poliție Aeriană (SLP-PA), sub comanda NATO, în conformitate cu angajamentele asumate.

⇒ Programul de înzestrare cu aceste aeronave multirol reprezintă și o oportunitate importantă de angrenare a industriei naționale de apărare, întreaga flotă de 17 aeronave urmând a fi modernizată la standardul M6.XR de către Aerostar Bacău, operator economic desemnat drept Centru de mentenanță pentru aeronavele F-16 din dotarea Armatei României, care va asigura, pe lângă modernizare, și mentenanța aeronavelor.

Sosirea în România a celei de-a 17-a aeronavă F-16 Fighting Falcon reprezintă momentul în care se încheie etapa de achiziție și începe o nouă etapă, cel puțin la fel de importantă, de operaționalizare și modernizare a primei escadrile de avioane multirol de generația a patra.

Nicolae-Ionel CIUCĂ, ministrul apărării naționale

Este un moment important de care trebuie să ne bucurăm, vreau să le mulțumesc, atât celor care au contribuit la definirea cerințelor și realizarea contractului, cât și celor care au lucrat la implementarea acestuia.

Am încredere în ceea ce se desfășoară la nivelul Statului Major al Forțelor Aeriene privind sprijinul și implicarea în realizarea capacității operaționale finale. Apreciez efortul pe care îl depuneți, efort observat și în misiunile de poliție aeriană, precum și în exercițiile desfășurate. Aveți un avion bun, puteți să fiți mândri de dotarea pe care o are Escadrila 53 Vânătoare.

General-locotenent Daniel PETRESCU, șeful Statului Major al Apărării



Activitatea de astăzi marchează un moment deosebit de important: prin intrarea în dotarea Forțelor Aeriene Române a celei de-a 17-a aeronavă F-16 se realizează atingerea Capabilității Operaționale Aeriene Critice (inițiale) a Escadrilei 53 din cadrul Bazei 86 Aeriană, iar prin aceasta se întărește contribuția la asigurarea securității spațiului aerian al României, integrat în spațiul aerian al Alianței Nord Atlantice.

General-maior Viorel PANĂ, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene



Comandantul Escadrilei 53 Vânătoare, comandor Cătălin MICLOȘ, vorbește despre trecerea la un alt nivel de performanță, odată cu întregirea escadrilei



Aeronava F-16 Fighting Falcon care completează Escadrila 53 Vânătoare a ajuns în data de 25 martie 2021 în România!

După un zbor de mai mult de 3500 de kilometri din Portugalia, cu o oprire de realimentare în Italia, cel de-al 17-lea avion F-16 a aterizat, în siguranță, în data de 25 martie 2021, la Baza 86 Aeriană, finalizând astfel etapa întâi de achiziție a aeronavelor de vânătoare pentru Forțelor Aeriene Române.

TRECERE ÎN REVISTĂ A PROIECTULUI F-16:

Programul avion multirol a debutat în anul 2014 din necesitatea de a augmenta sistemul național de apărare prin dezvoltarea puterii aeriene și a condus la un schimb de generații din toate punctele de vedere la nivelul Forțelor Aeriene: tehnologic, infrastructură, dezvoltarea resursei umane și mentalitate.

Tehnologic, trecerea de la generația a 3-a la generația a 4-a aduce România în clubul țărilor cu o capacitate aeriană credibilă și cu perspectiva de a putea realiza trecerea la generația a 5-a de avioane de luptă. Pentru Forțele Aeriene Române a fost un pas important și obligatoriu, inovațiile tehnice din ultima perioadă conducând la evoluții și schimbări rapide în cadrul sistemului de apărare aeriană. Revoluția digitală, evoluția sistemelor de comunicații și dezvoltarea avioanelor de luptă au generat transformări în privința interoperabilității forțelor aeriene, în scopul mutării centrului de greutate al Puterii Aeriene de la obținerea și menținerea superiorității aeriene, către superioritatea informației și exploatarea ei.

arhiva **CER SENIN**



30 septembrie 2014



Propulsată de forța de tracțiune de peste 10.000 daN a motorului F100-PW-220E, aeronava F-16B MLU accelerează rapid pe pista aerodromului Monte Real, iar după 20 de secunde de la eliberarea frânelor se desprinde de sol. La bordul ei se află cpt. cdor Cătălin MICLOȘ și lt. col. Afonso GAIOLAS, aceasta fiind prima misiune de zbor de instrucție din cadrul programului de trecere al piloților români pe aeronava F-16 MLU



În septembrie 2014, primii militari aparținând Forțelor Aeriene au început, la Baza Aeriană de la Monte Real, Portugalia, un proces de învățare lung, intens, dar cu multe promisiuni de satisfacție profesională.

În anul 2016, pe data de 29 septembrie, de la Baza Aeriană 5 Monte Real, au decolat spre România primele șase avioane F-16.

În data de 14 martie 2019, la Baza 86 Aeriană „Locotenent aviator Gheorghe Mociorniță” a avut loc evenimentul oficial de începere a misiunilor de Poliție Aeriană executate de aeronava multirol F-16 Fighting Falcon.

Achiziția unui nou lot de cinci avioane F-16 Fighting Falcon și a pachetului de bunuri și servicii aferent va asigura creșterea securității României prin executarea permanentă a apărării spațiului aerian național/NATO, pe timp de pace și în situații de criză, prin Serviciul de Luptă Permanent – Poliție Aeriană (SLP-PA), sub comanda NATO. Achiziția celor cinci aeronave a fost făcută conform Legii 237/2019 pentru continuarea dezvoltării capacității operaționale aeriene cuprinse în Etapa de tranziție inițială a Concepției de realizare graduală a capacității de apărare aeriană în cadrul programului „Avion multirol al Forțelor Aeriene”, care a fost publicată în Monitorul Oficial pe data de 19.12.2019.

2014

Primii militari ai Forțelor Aeriene Române, care au urmat un curs de pregătire pentru trecerea pe aeronave F-16, au plecat marți, 30 septembrie 2014, spre Portugalia, cu o aeronavă militară. Detașamentul a fost format din 23 de ofițeri și maiștri militari din Forțele Aeriene: piloți, personal tehnico-ingineresc și specialiști în planificare. Cursul s-a desfășurat la Baza 5 Aeriană din Monte Real, Portugalia, a fost organizat pe module de pregătire și s-a executat în mai multe serii la care au participat peste 80 de militari români, pe o durată de aproximativ doi ani



Tehnici și ingineri români urmează Cursul de întreținere a avioanelor



Cel de-al doilea detașament de militari ai Forțelor Aeriene Române, care a urmat cursul de pregătire pentru trecerea pe aeronave F-16, a plecat marți, 30 iunie 2015, spre Portugalia, cu o aeronavă militară



Aeronavele F-16 românești, în stadiul de asamblare, prilej pentru echipele tehnice de a se familiariza cu noua platformă



„Fiind deja piloți, tindem să avem sentimentul că stăpânim avionul, însă am descoperit că F-16 reprezintă o provocare continuă. Trebuie să înveți să pui în practică cât mai mult. De la misiuni de luptă aeriană, de interceptare, de atac la sol, bombardament, până la trageri inclusiv asupra țărilor maritime; F-16 fiind un avion multirol, execută toată gama de misiuni aer-aer și aer-sol” – căpitan-comandorul Constantin ANDREI, primul pilot român care a zburat în simplă comandă pe avionul F-16



2015

Anul 2015 a fost un an al acumulărilor de cunoștințe noi și integrare într-un mediu internațional pentru planificatorii de misiune și echipele tehnice



2016

La ceremonia de predare-primire a avioanelor de la Baza Aeriană 5 din Monte Real au participat, din partea română, ministrul apărării naționale, **Mihnea MOTOC**, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, **generalul-maior Laurian ANASTASOF**, locțiitorul șefului Departamentului pentru Armamente, **generalul-maior Cătălin MORARU**, ambasadorul României în Portugalia, **Ioana BIVOLARU**, alți membri ai delegației, precum și militari români aflați la pregătire. Din partea Portugaliei, au participat prim-ministrul **António COSTA**, ministrul apărării, **Jose Alberto de AZEREDO LOPES**, șeful Statului Major General al Forțelor Armate, **general Artur Pina MONTEIRO**, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, **general Manuel ROLO**, însoțiți de alte înalte oficialități portugheze.

Au fost clipe de emoție, atât din partea portugheză, cât și din cea română, inclusiv prin prezentarea unui film ce a avut ca subiect instruirea militarilor români în Portugalia. Programul de pregătire derulat de cele două forțe aeriene a fost unul complex, cu multă implicare și responsabilitate de ambele părți.

„Intrarea României în clubul F-16 nu este o simplă formulă retorică. Este un act politic și strategic, cu reverberații la nivelul regiunii din care facem parte. Intrarea Forțelor Aeriene Române în selectul grup al aviațiilor militare care operează redutabilele F-16 Fighting Falcon asigură și eligibilitatea pentru accederea într-un alt club, al viitorului, cel al țărilor care vor beneficia de F-35. Prin materializarea următoarelor etape de achiziție a aeronavelor multirol, vom edifica o capacitate de apărare aeriană durabilă și redutabilă, care va cântări greu în contextul de securitate la Marea Neagră”, a declarat ministrul Mihnea Motoc.

Predarea-primirea avioanelor a fost marcată, simbolic, prin predarea unei căști de zbor de către partea portugheză ministrului Mihnea Motoc, ce a înmănat-o comandantului escadrilei de avioane F-16, **comandorului Cătălin MICLOȘ**, în aplauzele întregii asistențe.

Joi dimineața, 29 septembrie, cele șase avioane românești au plecat către țară, cu o escală la Baza Aeriană de la Aviano, aterizând cu bine pe noua pistă a Bazei 86 Aeriană de la Borcea.

În dimineața zilei de joi, 29 septembrie 2016, de la Baza Aeriană 5 din Monte Real, au decolat spre România primele șase avioane F-16. Conform programului, dubla cu numărul 1610, care l-a avut în cabina a doua pe șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, **generalul-maior Laurian ANASTASOF** și în prima cabină pe pilotul brăilean, **căpitan-comandorul Cătălin „Miki” MICLOȘ**, primul dintre cei șase piloți care au aterizat în siguranță aeronavele pe solul românesc, și-a desprins de solul portughez roțile la ora 8:00 (7:00 UTC), marcând astfel intrarea în posesia noului multirol, cu drepturi depline, conform contractului de achiziție.

Predarea-primirea avioanelor a fost marcată, simbolic, prin predarea unei căști de zbor de către partea portugheză ministrului Mihnea Motoc, ce a înmănat-o comandantului escadrilei de avioane F-16, comandorului Cătălin MICLOȘ, în aplauzele întregii asistențe



O clipă pentru istorie! — 29 septembrie 2016

contactul cu pista Bazei 86 Aeriană a primei aeronave F-16 din dotarea Forțelor Aeriene Române



Vineri, 7 octombrie 2016, în hangarul Bazei 86 Aeriană, „Locotenent Aviator Gheorghe Mociorniță” a avut loc „Ceremonia de intrare în serviciul Forțelor Aeriene Române a avioanelor F-16 Fighting Falcon”. Au participat: prim-ministrul **Dacian CIOLOȘ**, ministrul apărării naționale **Mihnea MOTOC**, șeful Statului Major General, **generalul Nicolae-Ionel CIUCĂ**, ministrul portughez al apărării **Jose Alberto de AZEREDO LOPES** și alți oficiali militari și civili.

7 OCTOMBRIE 2016





15 decembrie 2016

A doua tranșă de avioane F-16 Fighting Falcon a ajuns în România



28 februarie 2017

Piloții Escadrilei 53 Vânătoare au executat prima realimentare în zbor a avioanelor F-16 în spațiul aerian național



16 septembrie 2017

Finalizarea etapei inițiale de introducere în serviciul Forțelor Aeriene Române a avioanelor F-16

2017



2018

În perioada 20-22 noiembrie 2018, forțele și mijloacele Escadrilei 53 Vânătoare, din cadrul Bazei 86 Aeriene, au fost evaluate în vederea certificării, pentru executarea Serviciului de Luptă Permanent Poliție Aeriană (SLP-PA) sub comandă națională



2019

14 martie 2019 începând cu ora 9⁰⁰, avioanele cu numerele 1602 și 1609, pilotate de căpitan-comandor Dragoș MATEI și locotenent-comandor Lucian TATULEA, au efectuat prima misiune în Serviciul de Luptă Poliție Aeriană sub comandă NATO



2020

În cursul lunii ianuarie 2020, o delegație română condusă de ministrul apărării naționale, Nicolae-Ionel CIUCĂ, a efectuat o vizită oficială în Republica Portugalia, la invitația omologului său, João Gomes CRANVINHO. Delegația a participat la un briefing de informare, susținut de specialiștii Forțelor Aeriene Portugheze, la Baza Militară Monte Real. În luna decembrie 2019, România și Portugalia au semnat contractul pentru achiziția unui nou lot de 5 aeronave F-16 Fighting, care vin în completarea celor 12 achiziționate în perioada 2014-2017 și fac parte din programul major de înzestrare „Avion multirol al Forțelor Aeriene Române”

Primele două aeronave F-16 Fighting Falcon din noul lot de cinci care au intrat în dotarea Forțelor Aeriene Române au sosit vineri, 14 august 2020, din Portugalia, în Baza 86 Aeriană „Locotenent aviator Gheorghe Mociorniță”, Borcea



Cea de-a treia și cea de-a patra aeronavă F-16 Fighting Falcon, din noul lot de cinci care au intrat în dotarea Forțelor Aeriene Române, au sosit vineri, 30 octombrie 2020, din Portugalia, în Baza 86 Aeriană „Locotenent aviator Gheorghe Mociorniță”, Borcea

Instruirea personalului navigant și ingineresc necesar pentru exploatarea aeronavelor F-16 se execută atât prin efortul specialiștilor Forțelor Aeriene Române, cât și prin intermediul contractelor și a acordurilor semnate cu parteneri externi, respectiv Portugalia și SUA.

Infrastructura operațională dezvoltată la standarde NATO permite operarea și mentenanța avioanelor F-16 într-o manieră modernă, asigurând succesul misiunilor primite și totodată creând premisele dezvoltării și implementării unor noi concepte prin care se vor asigura interoperabilitatea deplină cu partenerii NATO și implicit dezvoltarea regională. Succesul acestor demersuri, deja inițiate, va putea fundamenta o decizie privind realizarea capacității operaționale aeriene critice precum și a capabilității operaționale aeriene de tranziție, respectiv finalizarea perioadei de tranziție, cu o soluție care, în același timp, poate fi și o oportunitate pentru realizarea transferului tehnologic către industria națională de apărare.

General-maior Viorel PANĂ, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene

25 martie 2021, ora 16³¹ — Baza 86 Aeriană „Locotenent aviator Gheorghe Mociorniță”, Borcea

ESCADRILA 53 VÂNĂTOARE
ESTE ÎN FORMAȚIE COMPLETĂ

2021





PAZNIC

THE SPANISH EAP OPERATION IN ROMANIA

A detachment of Spanish Air Force (Ejército del Aire Español) Eurofighter combat aircraft and support staff arrived at Mihail Kogalniceanu Air Base on 25 January, marking the service's first operational deployment to Romania in support of NATO.

The Spanish Detachment, composed of 130 soldiers (pilots and technicians) and six Eurofighter Typhoon aircraft, is conducting NATO-led enhanced Air Policing missions **until the end of March 2021**, together with Romanian Air Force soldiers and F-16 Fighting Falcon and MiG-21 LanceR aircraft.

Controlled by Headquarters Air Command (HQ AIRCOM), located in Ramstein, Germany, the EAP missions are directed by one of two Combined Air Operation Centres (CAOCs). Those missions based north of an imaginary line that transects Europe along the Alps are directed by the CAOC at Uedem in Germany, while those located south of this line (including the Black Sea and the Mediterranean Sea) are directed by the CAOC at Torrejon in Spain.

The NATO certification ceremony of the Spanish Air Forces detachment has taken place a few days later, on the 2nd February, at 57th Mihail Kogalniceanu Air Base.

A few weeks before their end of term, the commander and other Spanish airmen talked to military media about their deployment to Romania.

Regarding the preparation for the PAZNIC operation, as their mission is, lieutenant colonel José Enrique MEDEL, detachment commander, said that even though they are used to deploy far from home, the preparation was a very complex process, which required months of planning prior to departure, especially taking into consideration that the purpose was a live Air Policing operation,

not a training mission or a multinational exercise (although the Spanish detachment also participated in such exercises during their mission in Romania).

Tons of necessary materials and equipments were sent to Romania either via plane (A-400), some items were transported by sea to Constanta Port or even by trucks, covering the 3800 km distance between the airbases.

Bureaucracy was one of the challenges in the early preparation stage, starting with the agreement that had to be done accurately and in due time: "Only think that we brought the missiles, so imagine the paperwork", Lt.col. Medel adds with a smile.

Here in Romania the Eurofighter detachment is organized as a normal base, with all required structures, that they call "Sections". So, there is the Flying Section, the Maintenance one (also with the Weapon technicians),

Medical Section and Support (Force Protection and Cargo) and not least, the CIS, so they can have secure communication channels with the chain of command.

For most of the Spanish airmen and women at MK the deployment process is not something new, as they are accustomed to perform AP in the Baltic region (usually 4 months long missions) or travel often to Canary Islands, doing air to air exercises. They had even participated in a few editions of the famous **Red Flag** exercise, on American soil (or air, in this case). "It is an essential part of the Air Force to be able to operate from bases other than your normal home base. We learn a lot with each deployment, we gather lessons learnt, as it is a normal procedure to permanently improve our TTPs." The pilots trained in the simulator before coming to MK, so they developed all scenarios



Lieutenant colonel José Enrique MEDEL, detachment commander

and got familiar with the airbase and terrain.

I need to emphasize again: the big challenge is that this is a real operation and we need to be sure that the training is well done. The good part here is that Air Policing rules are standardized across NATO (60 years of AP), so even if we are talking about the Southern area of operation or the Northern one, the procedures are identical.

eAP

The scramble alerts don't seem to be a novelty for the Spanish airmen either, as they are used to perform this type of mission. "The scrambles... there were some. NATO is just taking care of the boundaries and the sovereignty of the air space. We are just the last part of the QRA (Quick reaction Alert) system. The aircraft is taking off to the indicated spot to verify

different situations, like "what is that aircraft, why is it here, why doesn't have a flight plan or why isn't it reporting by radio". First decision point is the AIRCOM, then the CAOC, followed by the CRC in Bucharest, so the aircraft is just the arm of the system, the last link of the chain of decision. The pilot goes there immediately after the alert sounds and then he receives following action orders, depending on the reported situation.

Captain Manuel ALVAREZ is one of the Spanish Eurofighter pilots, with 9 years experience of flying this type of aircraft. From the pilot's point of view, being on duty for Air Policing always follows the same timeline, starting with the daily briefing, where, unlike their home base of Moron, situated in the sunny city of Sevilla, the weather conditions in these Spring months often have a big influence on their flight schedule. **When the alert sounds, we rush to the plane, coordinate with the mechanics and the maintenance colleagues, so everybody has to be up in the air within 15 minutes.**

Lt. col. Medel continues: *Let me be understood: in AP, we are not looking for a specific threat or a specific type of aircraft. We are here trying to take care of the NATO boundaries. The organization is based on two principles: comprehensive deterrence and collective defence. We must understand Deterrence as based on three pillars: credibility, capacity and communications. We, as allies, are working together, depending on our capabilities, doesn't matter the base country: we are now here, maybe Romanians will be called to operate*

in Spain, maybe the Belgians will go to the Baltics... and while doing that we enhance our interoperability, so we can show how strong the alliance is.

TRAINING

Beside from the main eAP activity, an auxiliary stated objective of the Spanish operation in Romania was to conduct training exercises alongside RoAF fighter jets, in order to increase interoperability.

Being sent here with six aircraft, we can also benefit in training, not only for the pilots, but for all the airmen on the ground involved in operations. (Lt.col. Medel)

We flew a couple of missions with the F-16, some air to air missions, also in the Poseidon exercise we did some combat with them and the French Rafale, and next days we are looking forward to practice with the Romanian detachment from Fetesti in the Sea Shield exercise. F-16 is a great modern platform, and the MiGs-21 are performing well, with the help of the modernized avionics, even if it's not the youngest aircraft, captain Alvarez added.

MAINTENANCE

For the proper functioning of the six Typhoon aircraft, the responsibility lies on lieutenant Tamara SANDAZA, maintenance engineer, and her team. The most important challenge seems to be the cold weather: *In Sevilla we only have two seasons, similar to spring and summer here, so the winter climate was challenging.*

The first day when we had snow was difficult, our equipment wasn't enough to fight the ice, but now we



Lieutenant Tamara SANDAZA, maintenance engineer



Captain Manuel ALVAREZ is one of the Spanish Eurofighter pilots

are in control. We are in contact with the civil airport and they help us every time to perform air craft de-icing. We met with the Romanian engineers from Fetesti, for open talks regarding the two types of aircraft, as it is always nice to share and to learn something new. The Typhoon is really demanding, and the maintenance procedures are different in comparison to the F-16, but after all, the basic principles are the same.

HANDLING WITH THE COVID
Being away from home during the pandemic is not easy; unfortunately this wasn't like their normal deployment: the Spanish airmen haven't got the chance to interact very much with the local community or to visit Romania during their free time.

We have very strict rules because we don't want to get sick or to spread the illness. Before deployment we stayed in quarantine and we got

tested, so we have the responsibility to stay healthy until the end. People have been disciplined and understood the gravity of the situation, I've been impressed by the attitude of my team, stated lieutenant colonel Enrique Medel. So it seems that the pilots are the only ones who got the chance to visit Romania, from the air! But a big part of the personnel is talking about coming here for a real vacation sometime in the future.

At the end of the activity, the Spanish commander underlined again the good cooperation with the Romanian Air Force personnel: *I was anticipating for a well trained air force, and that is exactly what I found here in Romania. AP is a standardized procedure, so we are all doing it the same. Also, the ROAF had been willing to support us with any request we had, regarding administrative or operative issues. We are happy to be here, many thanks to Romanian Air Force!*





Considering the North Atlantic Alliance's goals and tasks, Romania, in its capacity as a plenary NATO member, declared its availability to provide the necessary forces and assets for Air Policing within the Baltic States' airspace. In recognition of its level of readiness, NATO accepted Romania's proposal and consequently four MiG-21 LanceR aircraft belonging to the Romanian Air Force provided Air Policing in Lithuania, Estonia and Latvia for three months, between 1st August and 1st November 2007.

NATO- 60 YEARS of safeguarding the European Skies

The year 2021 marks this anniversary of the Allies conducting the enduring collective defence mission of NATO Air Policing as a core task preserving the integrity of the airspace and keeping Allied skies safe.

"Since 1961, NATO Allies have worked together to protect our citizens and safeguard airspace above our nations. Starting with 13 Allies in the early days, the participation in the Air Policing mission has now more than doubled, involving all 30 Allied nations", said General Jeff Harrigan, Commander Allied Air Command.

The term Air Policing describes the Allies' joint and collective use of fighter aircraft to preserve the integrity of NATO airspace. Soon the Allies realized that individual air defence systems operating independently could not effectively protect NATO and national airspace. They started working together organising an integrated air defence structure and system by combining national assets and transferring them to NATO Command and Control. The resulting NATO Integrated Air and Missile Defence System (NATINAMDS) comprises sensors, command and control facilities and weapon systems such as ground based air defence and fighter aircraft. The interconnecting data-link systems enable the free and open exchange of the Recognised Air Picture all over NATO Europe from North Norway to South Eastern Turkey.

The Allies "chopped" their air defence assets to the Supreme Allied Commander's operational command to fulfill the NATO Air Policing task. Interconnected Control and Reporting Centres (CRCs) and Control and Reporting Points (CRPs) conduct the day-to-day tactical surveillance and control of the airspace utilising remote radars and sensors. In 1961, they reported to a network of more than 20 Combined Air Operations Centres (CAOCs) distributed throughout the region that in turn came under three Allied Air Commands. Due to technical progress and not least digitalization, in 2021, this task is accomplished by one Air Command at Ramstein, Germany, two CAOCs in Uedem (Germany) and Torrejón (Spain), and CRCs and CRPs in each member country.

NATO members without the necessary national assets to conduct Air Policing are assisted by other NATO members to ensure air sovereignty is maintained. Such special Air Policing arrangements exist for Albania, Estonia, Iceland, Latvia, Lithuania, Luxembourg, Slovenia, Montenegro and soon North Macedonia.

The collective Air Policing posture enables the Alliance to detect, track and identify to the greatest extent possible all aerial objects approaching NATO airspace so that violations can be recognized early, and appropriate action taken.

Story by Allied Air Command Public Affairs Office

Romanian Air Policing

"The Romanian Air Force operates two fighter types – the MiG-21 and the F-16 to defend our airspace under national arrangements and in cooperation with Combined Air Operation Centre at Torrejón, Spain, in a NATO context. We conduct the full spectrum of missions and cooperate with all Allies, especially with neighbouring Bulgaria and deployed fighter detachments", said colonel (AF) Daniel MOISE stated during a virtual press tour on Nov 2020.

2021: enhanced Air Policing in the Black Sea Airspace

NATO introduced this defensive mission in 2014 to demonstrate the collective resolve of Allies, underline the defensive nature of NATO and deter any aggression or the threat of aggression against NATO Allies.

This year, Spain joined Canada, Italy, Portugal and the United Kingdom as the fifth NATO Ally to conduct enhanced Air Policing missions in Romania. The Allies are collectively contributing to deterrence and defence on the Black Sea shores alongside Host Nation Romania. On February 2, 2021, the Combined Air Operations Centre (CAOC) certified a 130-strong Spanish Air Force team as fully operationally ready for the mission. "The enhanced Air Policing mission is a continuation of NATO's defence policy aimed at deterrence through presence and transparency of its operations", said Lieutenant Colonel José Enrique Hernández Medel, Commander of the Spanish Detachment. "Under the Tactical Control of the CAOC at Torrejón, Spanish Eurofighters will contribute for the next two months to the surveillance and protection of Europe's southeastern border, working closely with their Romanian allies," he added.

After conducting some familiarisation flights, the Spanish Eurofighter detachment in Romania was soon ready to conduct training & alert scrambles.

Showcasing NATO's vigilance and readiness, **Ejército del Aire Eurofighters scrambled on March 4 to intercept Russian fighters flying in international airspace in the vicinity of Alliance territory over the Black Sea.**

Over the last years Allied fighter detachments from Canada, Italy, Portugal and the United Kingdom deployed their jets to Romania in support of NATO's Assurance Measures in the South. Spain has contributed to the enhanced Air Policing mission in the north since 2006; this being the first Spanish deployment in support of the southern region.

The Secretary General's Annual Report

2020

NATO 2030: FUTURE-PROOFING THE ALLIANCE

In 2020, the Alliance – like the rest of the world – was impacted by the COVID-19 pandemic. Not only did the virus threaten our societies and economies, it also magnified existing security trends and tensions. But it did not prevent NATO from doing its job: our ability to defend the Euro-Atlantic area remains undiminished, and throughout the year, the Alliance worked to help save lives and keep our people safe.

Across NATO, almost half a million troops supported the civilian response to the pandemic. We delivered much-needed medical equipment and supplies, transported patients and medical personnel, secured borders and built field hospitals to treat many thousands of patients. We established a pandemic response plan, a stockpile of medical supplies and a trust fund for the purchase of urgently needed items. Ventilators and other equipment from the

stockpile have been delivered to Allies and partners.

We have a unique opportunity to open a new chapter in transatlantic relations. And we all have a responsibility to seize it.

Jens Stoltenberg
NATO Secretary General

FOR ALL WHO SERVE

NATO's mission is to ensure that the Alliance's territory and populations remain safe in a world where peace and security cannot be taken for granted. Our free societies and the rules-based international order need to be backed by credible transatlantic defence. NATO continues to rely on the personnel of Allied and partner countries' armed forces to fulfil this mission.

Throughout 2020 and despite the COVID-19 pandemic, men and women in uniform from Europe and North America stepped up to the mark.

They played an essential part to help fight the pandemic and save lives, including by transporting much-needed medical supplies and equipment, and building military field hospitals.

In addition to supporting civilian efforts to combat the pandemic, they also continued to provide security for NATO's nearly one billion people with strong deterrence and defence – on land, at sea, in the air, in space and cyberspace.

Our soldiers, sailors, aircrew and marines served in NATO military commands, exercises, missions and operations to keep us all safe.

We know that, should the need arise, they will stand together to defend and protect each other, keep our nations safe and our Alliance strong. We owe them and their families deep gratitude for their service and sacrifice.

NATO 2030

At the December 2019 Leaders Meeting, NATO Heads of State and Government asked Secretary General Jens Stoltenberg to lead a forward-looking reflection on NATO's future. This is why he launched 'NATO 2030,' his initiative to further strengthen the Alliance in an increasingly more unpredictable and competitive world.

NATO faces the most complex security environment since the end of the Cold War. Existing threats have not gone away. Russia's behaviour remains assertive and destabilising, and terrorism continues to represent a global security challenge and a threat to stability. At the same time, the rise of China is shifting the global balance of power, with

implications for the Alliance's security, values and way of life. It is a world of growing global uncertainty, more sophisticated and disruptive cyber and hybrid threats, and exponential technological change rapidly transforming the way wars are fought. An environment where climate change will continue to exacerbate existing security challenges and generate new ones.

DETERRENCE, DEFENCE AND DIALOGUE

NATO's main responsibility during the COVID-19 pandemic has been to fulfil its core tasks, while ensuring that the health crisis does not become a security crisis. The Alliance maintained its operational readiness, protected its forces and sustained its

missions and operations, from the battlegroups in the east of the Alliance, to Kosovo, Afghanistan and Iraq.

In 2020, NATO further strengthened its collective deterrence and defence posture, on land, at sea, in the air, in space and in cyberspace. It continued to increase the responsiveness and readiness of its forces, to enhance the Alliance's ability to rapidly reinforce any Ally that may come under threat, and to invest in its hybrid and cyber defences to remain at the forefront of technological change.

Substantial progress was achieved over the year to further strengthen Allied resilience, essential to NATO's overall ability to deter and defend against both conventional and hybrid threats.

Work also advanced to address the security implications



of Russia's growing arsenal of nuclear-capable missiles. The Alliance is responding by strengthening its advanced conventional capabilities, investing in new platforms – including fifth-generation fighter aircraft – and adapting its exercises, intelligence, and air and missile defence posture. It is doing so while ensuring its nuclear deterrent remains safe, secure and effective. At the same time, NATO remains strongly committed to effective arms control, disarmament and non-proliferation, and continues to call for all actors, including Russia and China, to engage constructively.

ENGAGING WITH NATO CITIZENS

Ensuring that citizens in Allied countries understand and support NATO's mission is an important aspect of the Alliance's work. NATO actively engages with people around the world to explain and promote the Alliance's efforts and activities in Allied countries and beyond. At the same time, it works hard to counter disinformation with fact-based, credible public communications.

FIGHTING THE COVID-19 PANDEMIC

"NATO Allies and our militaries have been supporting each other and our partners throughout this pandemic – transporting critical medical supplies, patients and experts; setting up military field hospitals and securing borders; supporting civilian efforts and helping to save lives. At the same time, we remain vigilant and ready, because NATO's main responsibility is to make sure this health crisis does not become a security crisis."

NATO Secretary General Jens Stoltenberg Riga Conference 2020, 13 November 2020.

In addition to fulfilling its main responsibility to prevent the public health crisis from becoming a security crisis, NATO drew on its experience in crisis management and disaster relief to both adapt to the crisis and support Allies' and partners' efforts, helping to fight the pandemic and save lives.

From the beginning of the crisis, NATO and Allied military personnel have been supporting civilian efforts: providing military airlift, organising flights to deliver critical supplies, setting up field hospitals, sharing medical expertise, and helping to develop innovative responses. Over half a million military personnel supported civilian authorities during the first wave of the COVID-19 crisis.

INVESTING IN DEFENCE

The security threats and challenges that led to the adoption of the Defence Investment Pledge have not

subsided with the pandemic. On the contrary, COVID-19 has exacerbated existing threats and made the security environment more unpredictable. The need to keep investing in defence remains essential.

2020 marked the sixth consecutive year of growth in defence spending by European Allies and Canada, with an increase in real terms of 3.9% from 2019 to 2020. Moreover, 11 Allies met the guideline of spending 2% of their Gross Domestic Product on defence, up from just three Allies in 2014.

PROJECTING STABILITY

To guarantee the security of its almost one billion citizens, the Alliance must effectively tackle global challenges to the security of Allies, including terrorism, and be able to manage crises and contribute to peace and security beyond its borders. NATO projects stability through political engagement and practical cooperation with a wide network of partners and international organisations, both in its neighbourhood and globally. In 2020, the Alliance continued to assist its partners in building stronger defence institutions, improving governance, enhancing resilience and more effectively contributing to the fight against terrorism.

PROMOTING EQUALITY

2020 marked the 20th anniversary of United Nations Security Council Resolution 1325

on Women, Peace and Security. The anniversary provided an opportunity to reflect on NATO's achievements and to define the future focus and priorities of NATO's work on Women, Peace and Security.

ORGANISATION

The NATO Headquarters in Brussels houses the Alliance's International Staff and International Military Staff, along with 30 Allied delegations and military representations, 19 partner missions and staff from several NATO Agencies. It is the main forum for the discussions and consultations that shape NATO policy and practice.⁴⁴

RESOLUTE SUPPORT MISSION

The Resolute Support Mission is a NATO-led mission to train, advise and assist the Afghan security forces and institutions. The mission was launched on 1 January 2015, immediately following the stand-down of the International Security Assistance Force.

KOSOVO FORCE

The NATO-led Kosovo Force (KFOR) mission contributes to maintaining a safe and secure environment and freedom of movement for all communities in Kosovo, as mandated by United Nations Security Council Resolution 1244 of 1999.

DEFENCE EXPENDITURE OF NATO COUNTRIES (2013 – 2020)

NATO collects defence expenditure data from Allies on a regular basis and presents aggregates and subsets of this information. Each Ally's Ministry of Defence reports current and estimated future defence expenditure according to an agreed definition of defence expenditure. The amounts represent payments by a national government actually made, or to be made, during the course of the fiscal year to meet the needs of its armed forces, those of Allies or of the Alliance. In the figures and tables that follow, NATO also uses economic and demographic information available from the Directorate-General for Economic and Financial Affairs of the European Commission (DG-ECFIN), and the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD).

DEFIANT X – ELICOPTERUL AVANSAT DE ASALT CONCEPUT PENTRU A REVOLUȚIONA CAPACITĂȚILE ARMATEI SUA



La începutul lunii ianuarie, Sikorsky (o companie aparținând Lockheed Martin) și Boeing au făcut publice detalii despre proiectul **Future Long-Range Assault Aircraft** (FLRAA) cerut de armata Statelor Unite. Aeronava, numită **DEFIANT X**, va fi cel mai rapid și mai manevrabil elicopter de asalt din istorie. DEFIANT X este un sistem complex de arme care se bazează pe calitățile dovedite de demonstratorul tehnologic al echipei, SB>1 DEFIANT. Cu autonomie și capabilități de supraviețuire de neegalat, DEFIANT X va schimba modul în care luptă armata - permițând echipajelor să zboare jos și repede în teren variat, să aterizeze rapid, să debarce soldații și echipamentele în zona obiectivului (denumită „X”) și să iasă din acea zonă în siguranță. DEFIANT X zboară de două ori mai departe și mai repede decât

venerabilul elicopter Black Hawk pe care este conceput să îl înlocuiască. În prezent, în curs de testare într-un mediu de luptă digital, aeronava continuă să se dovedească a fi platforma cu cea mai evoluată capacitate de supraviețuire pentru îndeplinirea cerințelor misiunii.

„Suntem pregătiți să oferim capabilități de neegalat, susținute de tehnologii dovedite, care vor transforma cu adevărat misiunea armatei astăzi, cu spațiu pentru creștere și adaptare la misiunile de mâine”, a declarat **Andy Adams**, vicepreședinte Sikorsky. Cu sistemul său rotor rigid coaxial și elice împingătoare, DEFIANT X încorporează tehnologia Sikorsky X2 pentru a funcționa la viteze mari, menținând în același timp calitățile de manevră la viteză redusă. Această capacitate critică oferă manevrabilitate și capabilități de supraviețuire

sporite în medii de apărare aeriană cu amenințări ridicate, permițându-le să pătrundă în zonele puternic apărate ale inamicului, reducând în același timp expunerea la focul inamic. Comparativ cu SB>1 DEFIANT, cadrul DEFIANT X are capacitatea de a îmbunătăți aerodinamica și a reduce semnătura termică.

„DEFIANT X este un concept special pentru o armată modernizată care necesită o acoperire extinsă, va oferi soldaților un avantaj tehnologic și o conectivitate inegalabilă față de adversari într-un spațiu de luptă extrem de complex”, a declarat **Steve Parker**, vicepreședinte și director general Boeing Vertical Lift.

DEFIANT X va revoluționa capacitatea de asalt aerian a US Army cu modificări limitate în tactici, tehnici, proceduri, antrenament și infrastructură, menținând în același timp amprenta elicopterului Black Hawk și capacitatea de a zbura în formație strânsă pe care acest elicopter o are în prezent.

Armata SUA este așteptată să lanseze o cerere de propunere pentru FLRAA la sfârșitul acestui an, cu o atribuire a contractului în 2022.

Sursa:

www.lockheedmartin.com

30 DE MILIOANE DE LIRE STERLINE PENTRU PRIMUL AVION DE VÂNĂTOARE FĂRĂ ECHIPAJ DIN MAREA BRITANIE

Prima flotă de avioane de vânătoare fără echipaj din Marea Britanie este cu un pas mai aproape de realitate, în urma unui contract de 30 de milioane de lire sterline pentru proiectarea și fabricarea unui prototip.

Aeronavele de luptă fără echipaj vor fi proiectate să zboare cu viteză mare alături de avioane de luptă, înarmate cu rachete, echipamente de supraveghere și tehnologie de război electronic, pentru a conferi un avantaj hotărâtor în fața forțelor ostile. Cunoscută ca un „coechipier loial”, aceste aeronave vor fi primele platforme fără echipaj din Marea Britanie capabile să țintească și să doboare avioanele inamice și să supraviețuiască împotriva rachetelor aeriene.

Dând un impuls pentru industria de apărare a Irlandei de Nord, Spirit AeroSystems, Belfast, au fost selectați pentru a conduce echipa MOSQUITO în următoarea fază a proiectului. Folosind tehnici de ultimă generație, echipa va dezvolta în continuare conceptul **RAF Lightweight Affordable Novel Combat Aircraft (LANCA)**, cu un program de testare a zborului pe scară largă a vehiculului, așteptat până la sfârșitul anului 2023. Echipa MOSQUITO, care include și Northrop Grumman



UK, va integra proiectele și va produce un demonstrator de tehnologie pentru a genera dovezi pentru un program LANCA. Dacă va avea succes, descoperirile făcute în cadrul proiectului Mosquito ar putea duce la dezvoltarea acestei capacități revoluționare alături de avioanele Typhoon și F-35 Lightning până la sfârșitul deceniului.

Lucrând cu parteneri inovatori din toată Marea Britanie, Project Mosquito transformă abordările tradiționale de combatere a amenințărilor aeriene pentru a permite dezvoltarea rapidă a tehnologiei. Prin utilizarea celor mai noi tehnici de dezvoltare software și a experienței civile în inginerie și producție aerospațială, proiectul promite reduceri drastice ale costurilor și a termenelor de dezvoltare, astfel încât inovațiile lor să poată ajunge în prima linie mai repede ca oricând.

www.gov.uk

FIT FOR PURPOSE: MODERNISING NATO

"Technological dominance has always been key to NATO's success. But that dominance is now being challenged by those who do not share our values. So we must redouble our efforts."

NATO Secretary General Jens Stoltenberg, GlobSec 2020, 7 October 2020.

One of NATO's greatest strengths is its ability to adapt to the changing security environment – something it has done again and again since its creation in 1949.

In 2020, NATO adapted to meet the challenges of a more complex security environment. The Alliance continued to modernise its structures and capabilities and redoubled its efforts with respect to emerging and disruptive technologies.

AVIATION CAPABILITIES

2020 saw continued modernisation of NATO's air capabilities. Significant milestones were achieved in the areas of rapid air mobility, standardization and setting of future requirements, all underpinned by robust civil-military cooperation.

With the outbreak of COVID-19, the North Atlantic Council activated the NATO Rapid Air Mobility process for the first time in March. Originally conceived for crisis deployment, NATO staff adapted the Rapid Air Mobility process to support Allies and partners with the unimpeded air transportation of medical supplies across Europe.



NATO PHOENIX DEVINE OPERAȚIONAL

MONS, Belgia – comandantul Comandamentului Suprem al Forțelor Aliate din Europa (SHAPE) a declarat că aeronavele pilotate de la distanță AGS RQ-4D NATO sunt pregătite operațional pentru a efectua misiuni. Aceasta este o etapă majoră pentru program, care va spori substanțial capacitatea de conștientizare, indicare și avertizare a Alianței cu privire la ceea ce se întâmplă în jurul granițelor sale.

„În noiembrie, am anunțat sosirea aeronavelor de supraveghere ale Alianței NATO la Sigonella, în Italia, o etapă semnificativă în sensul detectării îmbunătățite a activităților din mediul înconjurător”, a declarat comandantul SHAPE, **generalul WOLTERS**, în timpul interviului media Bruxelles-Hub pe 3 februarie 2021.

Sistemul AGS al NATO promite o capacitate unică, de ultimă generație, pentru toți cei 30 de membri ai Alianței, cu o platformă adaptată pentru a îndeplini cerințele NATO de supraveghere și recunoaștere. Aceasta va oferi factorilor de decizie NATO informații valoroase bazate pe o imagine cuprinzătoare a condițiilor de pe teren, în orice moment.

„Declararea capacității operaționale inițiale este o etapă importantă pentru Forța NATO de supraveghere la sol și pentru Alianță în ansamblu. Avionul pilotat de la distanță RQ-4D „Phoenix” este un sistem extrem de capabil. Această capacitate multinațională unică, asociată cu o echipă de specialiști aliați care procesează, evaluează și distribuie informații, oferă factorilor de decizie NATO informații în timp util și relevante. AGS este un câștig pentru capacitatea noastră de a înțelege mai bine mediul de securitate și eforturile noastre de a susține pacea”, a declarat comandantul Direcției strategice de întrebuintare a forței SHAPE, **general-maior Phillip STEWART**.

Capacitatea AGS deținută și operată de NATO



permite Alianței să efectueze o supraveghere constantă pe zone largi, având duranță la mare altitudine și operează la distanțe considerabile în orice condiții meteorologice. Folosind senzori radar avansați, aceste sisteme vor detecta și urmări continuu obiecte în mișcare și vor oferi imagini radar ale zonelor de interes și ale obiectelor staționare. Toți cei 30 de aliați NATO vor avea acces la informațiile pe care le generează.

„Capacitatea Operațională Inițială reprezintă un punct culminant al eforturilor colective între mai multe organizații internaționale. Încă de la înființare, fiecare grup a jucat un rol crucial pentru a duce NATO AGS de la concept la realitate. Aceasta demonstrează, de asemenea,

angajamentul NATO față de apărarea noastră colectivă și angajamentul nostru de a dezvolta tehnologii de vârf și dominația informației asupra adversarilor noștri”, a spus anterior comandantul forței NATO AGS, **generalul de brigadă Houston CANTWELL**.

Aeronava va fi pilotată de la distanță de la Sigonella în Sicilia și va zbura mai ales în spațiul aerian NATO, dar și în spațiul aerian internațional. La 4 iunie 2020, NATO efectua primul său zbor de formare și familiarizare cu un avion RQ-4D Phoenix, iar de atunci au avut loc numeroase ieșiri care au dus la colectarea cu succes a datelor de supraveghere aeriană care dovedesc capacitatea platformei pentru NATO.

Sursa: www.shape.nato.int

LOYAL WINGMAN PENTRU ROYAL AUSTRALIAN AIR FORCE (RAAF)

AUSTRALIA, 1 martie 2021 – Boeing Australia și Royal Australian Air Force (RAAF) au finalizat cu succes primul zbor de test al avionului fără echipaj Loyal Wingman.

Zborul primului avion militar care a fost proiectat și fabricat în Australia în ultimii 50 de ani, a avut loc sub supravegherea unui pilot de testare Boeing care a monitorizat aeronava dintr-o stație de control la sol din complexul Woomera Range.

„Primul zbor al Loyal Wingman este un pas major în acest proiect semnificativ pe termen lung pentru Forțele Aeriene și Boeing Australia și suntem încântați să facem parte din testul încheiat cu succes. Proiectul Loyal Wingman este o cale de urmărire pentru integrarea sistemelor autonome și a inteligenței artificiale pentru a crea echipe inteligente om-mașină. Prin acest proiect învățăm cum să integrăm aceste noi capacități pentru a completa și extinde lupta aeriană și alte misiuni”, a declarat **vicemareșalul aerian Catherine ROBERTS**, oficial din cadrul RAAF.



După o serie de teste de rulare care au validat manevrarea la sol, navigația, control și interfața cu pilotul, aeronava a finalizat o decolare reușită cu mijloace proprii înainte de a parcurge un traseu prestabilit la viteze și altitudini diferite pentru a verifica funcționalitatea în timpul zborului și a demonstra performanța echipei de proiectare.

„Boeing și Australia sunt pionierii operațiunilor de luptă complet integrate cu avioane cu echipaj și fără echipaj. Suntem onorați să deschidem această parte a viitorului aviației cu Royal Australian Air Force și așteptăm cu nerăbdare să le arătăm și altora cum ar putea beneficia, de asemenea, de capacitățile noastre”, a declarat **Leanne CARET**, oficial în cadrul companiei Boeing.

Cu sprijinul a peste 35 de echipe din industria australiană și folosind procesele inovatoare ale Boeing, inclusiv tehnici de inginerie bazate pe modelare, cum ar fi testarea digitală de zbor, echipa a reușit să fabrice aeronava de la proiectare la zbor în trei ani.

Această primă aeronavă Loyal Wingman servește ca bază pentru sistemul Boeing Airpower Teaming, dezvoltat pentru diverși clienți globali din sfera apărării. Aeronava va zbura alături de alte platforme, folosind inteligența artificială pentru a face echipă cu activele existente cu echipaj și fără echipaj pentru a completa capacitățile de îndeplinire a misiunii.

Sursa: www.boeing.com



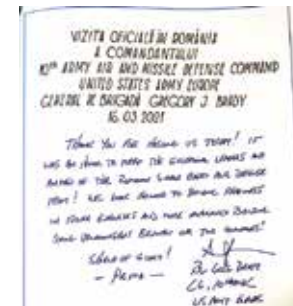
Adrian SULTĂNOIU



PATRIOT - UN PILON AL COOPERĂRII

În data de 16 martie 2021, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, **general-maior Viorel PANĂ**, a primit vizita delegației americane, condusă de **general de brigadă Gregory BRADY**, comandantul 10th AAMDC (Air Army Missile Defense Command)/EUCOM.

Activitatea a avut ca scop dezvoltarea relațiilor de cooperare între cele două instituții, prin prisma intrării în înzestrarea Forțelor Aeriene Române a sistemului PATRIOT, pe care 10th AAMDC îl are în exploatare.



Aflat la prima vizită în România, generalul de brigadă Gregory BRADY a fost invitat să scrie în Cartea de Onoare



Generalul-maior Viorel PANĂ și generalul de brigadă Gregory BRADY au făcut schimb de cadouri



Absolvirea rachetiștilor români la FIRES



Căpitan Alexandru DUMITRU

La sfârșitul anului trecut, la United States Army Air Defense Artillery School, FIRES Center

of Excellence din Fort Sill, Oklahoma, a avut loc festivitatea de absolvire a cursului, PATRIOT FIRE

CONTROL ENHANCED OPERATOR/MAINTAINER 14E” de către 4 militari români din cadrul Regimentului 74 PATRIOT. Pentru mulți artileriști și rachetiști români, FIRES Center of Excellence este o locație deja cunoscută și îndrăgită, aici realizându-se o mare parte din instruirea instituționalizată în cadrul programelor PATRIOT și HIMARS.

Maiștri militari au urmat un program de instruire cu o durată de 19 săptămâni, rezultatele obținute fiind apreciate de instructorii americani cu o medie a grupului de 97 de puncte din 100. Instruirea s-a desfășurat în condiții speciale, adaptate situației de pandemie, cu respectarea restricțiilor locale, astfel încât să se limiteze răspândirea infecției cu SARS-CoV-2.

Cursurile de carieră și specializare vor continua în următorii ani pentru pregătirea militarilor români în utilizarea echipamentelor nou intrate în înzestrare.

REPREZENTANȚI SUA, ÎN VIZITĂ OFICIALĂ LA SEDIUL BAZEI 71 AERIANĂ



Bogdan PANTILIMON

Militarii Bazei 71 Aeriană „General Emanoil Ionescu” din Câmpia Turzii au fost vizitați joi, 4 februarie, de însărcinatul cu afaceri al Statelor Unite ale Americii la București, David MUNIZ și de comandantul Escadrilei 31 Aviano, general de brigadă Jason E. BAILEY. La activitate a fost prezent și șeful SMFA, general-maior Viorel PANĂ.

În cadrul vizitei au fost discutate subiecte de interes comun în domeniul forțelor aeriene referitoare la contribuția și rolul Forțelor Aeriene Române și Forțelor Aeriene ale SUA în cadrul măsurilor NATO de reasigurare a flancului estic al Alianței Nord-Atlantice, precum și la cooperarea bilaterală în cadrul parteneriatului strategic România – SUA.

Vizita s-a desfășurat și în contextul în care un detașament alcătuit din aeronave MQ-9 Reaper și circa 90 de militari aparținând Forțelor Aeriene ale Statelor Unite ale Americii este dislocat, pentru următoarele luni, în Baza 71 Aeriană „General Emanoil Ionescu” din Câmpia Turzii. Militarii americani execută misiuni de culegere de informații, supraveghere și cercetare în sprijinul operațiilor NATO, iar Forțele Aeriene Române, prin intermediul Bazei 71 Aeriană „General Emanoil Ionescu”, asigură sprijinul tehnic, operațional și logistic necesar desfășurării misiunilor pe toată perioada dislocării acestora în România. În cadrul evenimentului a fost prezentată, în expoziție statică, o aeronavă MQ-9 Reaper.

Sursa: Biroul de presă MAPN



Aeronava MQ-9 Reaper este un vehicul aerian fără pilot (UAV) capabil să efectueze operații de zbor comandate de la distanță sau autonome, fiind dezvoltată de General Atomics Aeronautical Systems (GA-ASI), în principal pentru Forțele Aeriene ale Statelor Unite ale Americii (USAF).

Personalul care operează aeronava este dispus, de regulă, în facilități militare staționare și poate să angajeze obiective și să observe terenul folosind mai mulți senzori, inclusiv o cameră termografică. Comanda operatorului durează 1,2 secunde pentru a ajunge la dronă printr-o legătură prin satelit. MQ-9 Reaper este echipat cu șase rampe de acroșaj, rampele de acroșaj interioare pot transporta maxim 680 kg fiecare și permit transportul rezervoarelor de combustibil externe. Rampele de acroșaj de la mijlocul aripilor pot transporta câte 600 kg (270 kg) fiecare, în timp ce rampele de acroșaj din exterior pot transporta maximum 200 de kilograme (91 kg) fiecare.

CERTIFICARE



În data de 31 martie 2021, la sediul Statului Major al Forțelor Aeriene, șeful SMFA, **general-maior Viorel PANĂ**, în calitate de șef al Autorității Aeronautice Militare Naționale, a înmănat **domnului Grigore FILIP**, președintele Consiliului de Administrație și Director General al Aerostar S.A. certificatul privind autorizarea proiectării modificărilor și reparațiilor pentru aeronavele de stat din România conform cerințelor RMAR 21J.

Certificatul de aprobare militară a Organizației de Proiectare emis de către AAMN are ca domeniu proiectarea reparațiilor și modificărilor la avioanele mici și mari, precum și proiectarea reparațiilor și modificărilor la sistemele hidraulice și pneumatice și tren de aterizare pentru elicoptere, în baza experienței și expertizei dovedite pentru platforme și sisteme de tip MiG-21 LancerR, IAK-52, echipamente hidropneumatice și trenuri de aterizare pentru avioanele IAR-99 ȘOIM și elicopterele IAR-316 și IAR-330 din dotarea Forțelor Aeriene Române.

Sursa: BIRP SMFA



Bogdan PANTILIMON

VIZITA ȘEFULUI STATULUI MAJOR AL APĂRĂRII DIN SPANIA



Amiralul Teodoro Esteban Lopez CALDERON, șeful Statului Major al Apărării din Spania, a efectuat, în perioada 24-26 martie, o vizită în România, la invitația omologului său român, **general-locotenent Daniel PETRESCU**.

Agenda oficială a vizitei amiralului Calderon în România a inclus o întrevedere cu șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, **general-maior Viorel PANĂ**, precum și o întâlnire cu militarii detașamentului spaniol dislocat la Baza 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu, pentru a executa misiuni de Poliție Aeriană Întărită (enhanced Air Policing) sub comandă NATO, în data de 25.03.2021. Întrevederea cu distinsul oaspete a reprezentat o oportunitate de a discuta subiecte de interes comun în domeniul forțelor aeriene referitoare la contribuția și rolul Forțelor Aeriene Române și Forțelor Aeriene Spaniole, în cadrul măsurilor NATO de reasigurare a flancului estic al Alianței Nord-Atlantice și de a dezvolta și întări relațiile de cooperare bilaterală România-Spania.

Sursa: BIRP SMFA

Detașamentul Forțelor Aeriene Spaniole și-a încheiat misiunea în România. Miercuri, 31 martie, detașamentul Forțelor Aeriene Spaniole, dislocat în România, de la începutul lunii februarie, în Baza 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu, și-a încheiat misiunea de Poliție Aeriană Întărită.

Detașamentul spaniol, format din 130 de militari (piloți și personal tehnic) cu șase aeronave Eurofighter Typhoon, a executat misiuni de Poliție Aeriană Întărită (enhanced Air Policing) sub comandă NATO timp de două luni, alături de militarii ai Forțelor Aeriene Române, care au acționat cu aeronave F-16 Fighting Falcon și MiG-21 LancerR.

Forțele Aeriene Spaniole vor preda stafeta Forțelor Aeriene Regale ale Marii Britanii, care sunt în curs de dislocare în țara noastră.



În prezența distinșilor oaspeți, la Baza 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu, s-a desfășurat și o ceremonie de conferire a unor distincții militarilor spanioli



EXERCIȚIUL „POSEIDON 21“

Forțele Aeriene au participat, în perioada 26 februarie – 6 martie, cu aeronave F-16 și MiG-21 LanceR, aparținând Bazei 86 Aeriană și un elicopter IAR-330 echipat MEDEVAC de la Baza 57 Aeriană, la exercițiul multinațional „Poseidon 21” organizat de Forțele Navale. Exercițiul s-a desfășurat în Marea Neagră și au participat peste 700 de militari români și străini, care au utilizat 13 nave militare, nouă aparate de zbor, o autospecială de intervenție pirotehnică și un robot subacvatic telecomandat.

În componenta aeriană a exercițiului au fost integrate avioane de luptă Rafale, operate de pe portavionul francez Charles de Gaulle, aflat în Marea Mediterană, și Eurofighter Typhoon aparținând Ejército del Aire (Forțele Aeriene ale Spaniei), elicoptere IAR-330 NAVAL aparținând Forțelor Navale Române.

În cadrul exercițiilor din Marea Neagră, avioanele de luptă franceze și spaniole au provocat apărarea antiaeriană a Grupării navale permanente a NATO-2 (SNMG-2) care se află în prezent în Marea Neagră. Flota de vânătoare de mine a NATO, sprijinită de trei avioane de luptă F-16 ale Forțelor Aeriene Române, s-a confruntat cu atacuri simulate ale avioanelor franceze și spaniole, care au exersat inclusiv folosirea rachetelor antinavă.

Activitățile aeriene au fost sprijinite electronic și logistic de o aeronavă AWACS a NATO care a decolat din Konya (Turcia), respectiv de o aeronavă de realimentare în aer italiană KC-767.

Scenariul exercițiului a cuprins secvențe înrulate de luptă împotriva amenințărilor subacvatice, în care au fost aplicate proceduri operaționale NATO de cercetare hidrografică, de identificare și neutralizare a minelor marine și a dispozitivelor explozive improvizate, secvențe combinate de luptă împotriva aviației inamice, a navelor de suprafață și a submarinelor, precum și manevre de remorcare a unei nave avariate, de reprovizionare pe mare și de acordare a primului ajutor. În zona terestră, s-a desfășurat o secvență interdepartamentală, prin aplicarea unei proceduri operaționale de acțiune, comună MAPN-MAI, pentru situația producerii unei explozii la o construcție hidrotehnică din zona litoralului românesc.

Exerciții simultane ale NATO au avut loc atât în Marea Baltică, cât și în Marea Neagră. Decolând din Norvegia, două bombardiere B-1 aparținând Forțelor Aeriene ale SUA au desfășurat activități aeriene comune cu avioane de vânătoare din Polonia, Italia și Germania, deasupra Mării Baltice și au zburat peste capitalele Estoniei, Letoniei și Lituaniei.



INSTRUIRE ÎN COMUN

Aeronave de tip IAR 330 Puma-SOCAT aparținând Bazei 95 Aeriană au executat, la jumătatea lunii februarie, antrenamente alături de militari participanți la Programul de calificare Operatori Forțe pentru Operații Speciale. Activitatea s-a desfășurat la Baza 95 Aeriană, iar obiectivele atinse prin acest modul de instruire sunt cunoașterea aeronavelor militare utilizate pentru executarea procedurilor de infiltrare, familiarizarea cu echipamentele folosite, identificarea și marcarea zonei de aterizare, asigurarea elicopterului la aterizare/decolare, executarea procedurilor de rapel fast-rope și inserție/extracție din aeronava militară.

Cursanții trebuie să își însușească atât cunoștințe teoretice, cât și deprinderi practice, iar scopul instruirii a fost atins cu sprijinul instructorilor de la Batalionul 53 Comando „Smaranda Brăescu” din Bacău.

„Plăcerea muncii aduce perfecțiunea acesteia” (Aristotel)



SALTURI DE BREVETARE

La Baza 95 Aeriană a avut loc, la jumătatea lunii martie, brevetarea ca parașutiști a militarilor din cadrul programului întrunit de calificare în domeniul Forțelor pentru Operații Speciale sub îndrumarea instructorilor de la Batalionul 53 Comando „Smaranda Brăescu”.

Participanții au realizat salturi folosind parașute rotunde sau tip aripă, acestea fiind executate din aeronava C-27J Spartan aparținând Bazei 90 Transport Aerian „Comandor aviator Gheorghe Bănciulescu”.

Munca în echipă este cea care îi face pe oamenii obișnuiți capabili de rezultate neobișnuite.

Le dorim mult succes în continuare!

Sursa: Baza 95 Aeriană



PRIME ACCORD

F-16 LA PRIMUL EXERCIIU AL ANULUI

Mirela VÎȚĂ
Dan ȘTEFAN



La jumătatea lunii ianuarie, patru aeronave F-16 Fighting Falcon românești, alături de aeronave din dotarea Forțelor Aeriene ale SUA dislocate în Europa – USAFE (două F-16, o aeronavă fără pilot și două aeronave de realimentare în aer) au participat la exercițiul aerian multinațional *Prime Accord*. Exercițiul a fost unul complex din punct de vedere al numărului și tipurilor de tehnică

implicate, cu accent pe misiuni de escortă și patrulare aeriană de luptă. Coordonarea s-a făcut de către Componenta Operațională Aeriană a Statului Major al Forțelor Aeriene, cu sprijinul mijloacelor radiotehnice aparținând Brigăzii 76 Cercetare, Supraveghere și Recunoaștere „Dacia”.

Asemenea activități contribuie la întărirea măsurilor de reasigurare ale

Alianței Nord-Atlantice în zona de Sud-Est a Europei, precum și la verificarea capacității de integrare a sistemelor de comandă și control – C2 ale României și NATO. Participarea aeronavelor românești la acest tip de exerciții permite antrenarea personalului în executarea unor astfel de misiuni și contribuie la dezvoltarea cooperării multinaționale în domeniul aerian prin aplicarea unor proceduri comune.



EXERCIIU ROMÂNNO-AMERICAN ÎN LARGUL MĂRII NEGRE



Militari din Forțele Navale și din Forțele Aeriene ale României au executat în data de 5 februarie, în bazinul Mării Negre, o misiune de instruire în comun cu militari din Forțele Navale ale SUA.

Fregata „Mărășești” din dotarea Statului Major al Forțelor Navale și cinci mijloace aeriene ale Statului Major al Forțelor Aeriene, respectiv patru aeronave F-16 Fighting Falcon din dotarea Bazei 86 Aeriană „Locotenent aviator Gheorghe Mociorniță” și un elicopter IAR-330 Puma L-RM al Bazei 57 Aeriană „Mihail Kogălniceanu”, au acționat alături de distrugătorul USS Porter și tancul petrolier USNS „Laramie” aparținând marinei militare americane, în scopul demonstrării interoperabilității dintre militarii români și americani.

Secvența aeriană a exercițiului a fost coordonată de Componenta Operațională Aeriană din Statul Major al Forțelor Aeriene și a inclus misiuni de tip ADEX (exerciții de apărare antiaeriană), executate cu aeronave F-16 Fighting Falcon din dotarea Bazei 86 Aeriană de la Borcea.

CODUL AERIAN AL ROMÂNIEI

modificări pe linie de siguranță aeronautică

Locotenent-comandor ing. Marius MILEA

Dan ȘTEFAN



De la data aderării României la UE, la nivelul aviației au avut loc o serie de transformări, atât la nivel instituțional, cât și în domeniul reglementărilor aeronautice.

Implementarea proiectului Cer European Unic și a conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, necesită atât aplicarea unor măsuri de colaborare civil-militară în domeniul managementului spațiului aerian național, dar și armonizarea și integrarea cadrului legislativ în domeniul aviației printr-un cod aerian unic, atât a domeniului aeronautic civil, cât și militar.

Prevederile Legii 21/2020 privind Codul aerian se aplică activităților aeronautice civile și militare, precum și persoanelor fizice, juridice sau entităților fără personalitate juridică care desfășoară în spațiul aerian național și pe teritoriul României activități aeronautice sau alte activități care, prin natura lor, pot pune în pericol siguranța și securitatea aviației. Aceste prevederi creează cadrul legal necesar cooperării civil-militare la nivel instituțional și **stabilește un limbaj și o conduită comună** în domeniul aeronautic pentru toți utilizatorii spațiului aerian național, fără a fi afectate atribuțiile specifice ale acestora.

Se asigură astfel creșterea nivelului de siguranță aeronautică prin aplicarea unor standarde comune în cadrul activităților aeronautice.

Principalele modificări privind siguranța aeronautică, prevăzute prin noul Cod aerian, pot fi sintetizate după cum urmează:

- Actualizarea/introducerea unor termeni specifici, actualizarea unor definiții, ținând cont de reglementările europene, astfel încât să permită utilizarea acestora și în cazul activităților aeronautice militare (*accident, incident grav, siguranță, investigare privind siguranța etc.*);

- Redefinirea conceptului de supervizare a siguranței, cu accent pe activitățile de supraveghere și de prevenire, prin măsuri de siguranță;
- Stabilirea competențelor MAPN și exercitarea atribuțiilor specifice prin AAMN;
- Completarea cu cerințe privind certificarea și înregistrarea aerodromurilor militare, astfel încât să respecte cerințele de siguranță și securitate aplicabile;
- Nominalizarea AAMN ca organism care îndeplinește funcția de supervizare a siguranței în aviația militară;
- Desemnarea MAPN ca autoritatea aeronautică de stat pentru reglementarea, organizarea și desfășurarea activităților privind investigația evenimentelor de aviație produse cu aeronave de stat;
- Desemnarea MAPN și MT prin AAMN, respectiv AIAS, în vederea stabilirii unei proceduri comune de investigare a evenimentelor în care sunt implicate aeronave și/sau unități de control al traficului aerian civile și militare.

În încheiere...

În momentul de față, a fost aprobat prin ordin al ministrului apărării - Regulamentul pentru zbor al aviației militare, care stabilește cadrul normativ și regulile generale care se aplică activităților aeronautice militare.

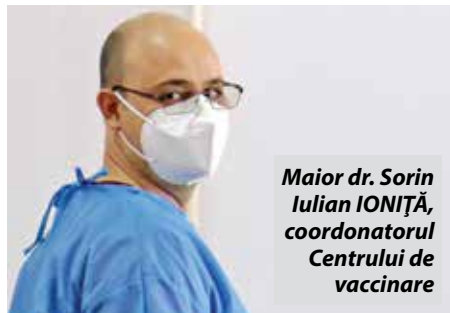
Pe linie de siguranță aeronautică, sunt în lucru o serie de acte normative specifice printre care se regăsesc instrucțiunile pentru raportarea și investigarea evenimentelor de aviație produse cu aeronave de stat, instrucțiunile privind siguranța aeronautică, procedurile aeronautice militare specifice, toate acestea urmând a se aplica tuturor agenților aeronautici care desfășoară activități aeronautice militare.



Mirela VÎȚĂ

ÎN LUPTĂ CU VIRUSUL

Centrul de vaccinare din cadrul Grupului 210 Sprijin



Maior dr. Sorin Iulian IONIȚĂ, coordonatorul Centrului de vaccinare

Într-un an plin de provocări cum a fost cel anterior, personalul medical militar s-a aflat în prima linie prin participarea la misiunile umanitare de transport pacienți către centre medicale din țară sau din străinătate, implicarea în tratarea bolnavilor din centrele medicale din țară, iar mai apoi, odată cu apariția mult așteptatului vaccin, prin munca lor în centrele de vaccinare.

Din luna decembrie, sub coordonarea Grupului 210 Sprijin, la sediul Statului Major al Forțelor Aeriene este operațional unul dintre centrele de vaccinare de la nivelul Ministerului Apărării Naționale, iar prima doză de vaccin s-a administrat aici în data de 25 ianuarie.

Pentru mai multe detalii, am vorbit cu maiorul dr. Sorin Iulian IONIȚĂ, coordonatorul Centrului de vaccinare organizat la sediul SMFA: „Noul coronavirus este mult mai contagios decât virusurile care au cauzat SARS sau MERS (cu care este înrudit), dar provoacă boli mai puțin severe. Astfel, ținând cont că este vorba de un ARN virus cu o capacitate rapidă de răspândire în cadrul populației generale sunt surprins că nu există mai multe tulpini. Aceste modificări, numite mutații, ajută virusul să se adapteze și să infecteze mai eficient.

Următorul pas logic ar fi dezvoltarea unui vaccin bivalent, care să protejeze simultan împotriva mai multor tulpini. Pe măsură ce situația evoluează, vaccinarea ar putea deveni o procedură de rutină, făcută la cabinet, la medicul de familie, așa cum se desfășoară acum vaccinarea împotriva gripei sezoniere.”

De acest centru aparțin câteva mii de persoane: personal civil și militar din Statul Major al

Forțelor Aeriene și din alte unități militare din zona apropiată, membrii de familie pe care îi au în îngrijire, la care se adaugă personalul arondat Centrului Militar al Sectorului 1. Dar o estimare clară este greu de făcut, întrucât unele dintre aceste persoane încă nu și-au exprimat opțiunea de vaccinare. Fiecare unitate are reprezentanți legali pentru programarea pe platforma online, iar centrului de vaccinare i se alocă un număr de doze strict corespunzător numărului de programări. „Aprovizionarea depinde de tipul de vaccin disponibil la un anumit moment: AstraZeneca primim săptămânal, iar Pfizer de două ori pe săptămână, cel de-al doilea având nevoie de condiții mai deosebite de depozitare.”

Fluxul inițial de vaccinare este de 60 de persoane pe zi cu AstraZeneca, iar din data de 6 martie au început să se vaccineze 18 doze pe zi din Pfizer, din care 10 sunt destinate persoanelor arondate la Centrul Militar al Sectorului 1, majoritatea fiind persoane în vârstă.

„În ceea ce privește organizarea și punerea în funcțiune a Centrului de vaccinare la sediul Statului Major al Forțelor Aeriene, consider că ne-am adaptat rapid cerințelor. Din fericire, în primul rând, am avut la dispoziție un spațiu adecvat, apoi am avut nevoie doar de echipamente pe care deja le aveam la cabinetul medical al unității. Din exterior ne-au fost furnizate doar tabletele de la STS pentru gestionarea pe platforma securizată a datelor pacienților.”

Centrul este organizat, conform fluxului de vaccinare, pe următoarele puncte:

- Registratură (personal non-medical), pentru verificarea programării, a datelor și luarea în evidență a pacientului;
- Punct de triaj medical (medic și asistent), unde se verifică starea curentă de sănătate și se discută despre eventuale probleme;
- Punct de vaccinare (cu doi asistenți medicali);
- Punct post vaccinare (medic și asistent), în care pacientul este monitorizat 15 minute pentru eventuale reacții adverse imediate și este sfătuit privind conduita post vaccinare;
- Registratura de final (pentru eliberarea certificatului de vaccinare).

Pentru optimizare, s-au constituit două puncte de triaj, pentru că triajul este o etapă care consumă mai mult timp decât injectarea

propriu-zisă a vaccinului. Personalul care lucrează acum în cadrul centrului aparține de Statul Major al Forțelor Aeriene și Statul Major al Forțelor Navale. Fluxul permite vaccinarea fără probleme a numărului de persoane alocate zilnic pentru prima doză, cât și pe cei programați pentru rapel.

Provocările apărute au ținut de adaptarea permanentă la actualizările legislative și de organizare, cât și de nevoia de sincronizare între administrarea militară și instrucțiunile DSP-ului. În plus, pentru a asigura transparența completă a activității, sunt solicitate numeroase raportări justificative.

„Ca personal medical militar responsabil de coordonarea centrului, în permanență trebuie să armonizăm procedurile specifice DSP-ului cu ordinele și organizarea militară. Pentru evitarea oricăror sincope în procesul de distribuție a dozelor, DSP are nevoie de predictibilitate, de programări clare pe un orizont de câteva zile sau, ideal, chiar mai mare. Eu personal îmi doresc ca tot mai multe persoane să se vaccineze. Din fericire, efectele adverse au fost mici și ușor de gestionat, am vaccinat fără efecte adverse chiar și persoane care aveau alergii sau chiar suferiseră un șoc anafilactic în trecut.”

Precizări ale Ministerului Apărării Naționale cu privire la campania de vaccinare (10 martie 2021)

Atribuțiile MAPN în cadrul campaniei naționale de vaccinare a populației împotriva infectării cu virusul SARS-CoV-2 au fost stabilite prin Strategia de vaccinare împotriva COVID-19 în România – document avizat de Consiliul Suprem de Apărare a Țării, prin HG 1031 din 2020, cu modificările și completările ulterioare, adoptată de Guvernul României inclusiv cu avizul Ministerului Sănătății, și a altor documente care reglementează activități pentru gestionarea efectelor pandemiei.

Înființarea centrelor de vaccinare de către MAPN a avut ca scop reducerea presiunii pe centrele de vaccinare coordonate de Ministerul Sănătății, prin extinderea capabilităților de administrare a vaccinului la nivel național, aceste centre fiind destinate nu doar personalului MAPN ci și celui din alte instituții ale sistemului național de apărare și, în anumite situații, chiar pentru persoane civile, în

conformitate cu procedurile derulate prin platforma unică de programare.

În plus, MAPN poate contribui și la asigurarea echipelor mobile de vaccinare, la solicitarea autorităților locale, cu precădere în zonele izolate și greu accesibile.

Până în data de 10 martie, au fost vaccinate aproximativ 19.000 de cadre militare și personal civil în activitate în cadrul ministerului.

În primele săptămâni ale derulării procesului de vaccinare, în condițiile reducerii temporare a fluxului de aprovizionare cu doze de vaccin de la acea vreme, numărul de doze repartizate pentru centrele de vaccinare ale MAPN a fost limitat la 1.000 pe zi (pentru totalul centrelor). Din acest motiv, cadrele militare în activitate au acordat prioritate la vaccinare categoriilor aflate la risc - persoane cu vârsta de peste 65 de ani, persoane cu comorbidități etc.

În prezent, această limitare a fost ridicată, vaccinarea asigurându-se în funcție de numărul de solicitări exprimate voluntar și de capacitatea centrelor de vaccinare.

Înscrierea personalului MAPN pentru vaccinare se realizează, în concordanță cu prevederile Strategiei naționale de vaccinare, în Platforma națională de programare pentru vaccinarea împotriva COVID-19 de structurile în care acesta activează, prin operatori speciali desemnați.

Începând de luni, 15 martie, centrele de vaccinare organizate de MAPN sunt deschise accesului public prin Platforma națională de programare pentru vaccinarea împotriva COVID-19 și prin apelarea call-center-urilor gestionate de MAPN. Capacitatea maximă de vaccinare în centrele MAPN, în condițiile asigurării numărului complet de doze pentru fiecare flux era, la 19 martie, de 7.020 de doze pe zi, cu toate cele trei tipuri de vaccin autorizate până la acest moment – Pfizer, Moderna și AstraZeneca. Centrele organizate de MAPN continuă vaccinarea persoanelor eligibile pentru etapa a doua și vor începe și vaccinarea populației generale, pentru care se asigură minimum 15 locuri pe zi, în fiecare centru. În urma măsurilor decise de conducerea ministerului pentru eficientizarea activităților și suplimentarea personalului medical, centrele de vaccinare ale MAPN vor fi în măsură, începând cu 5 aprilie, să crească numărul maxim de persoane vaccinate zilnic la aproape 12.000 în total.

Odată cu finalizarea vaccinării persoanelor din primele două etape prevăzute în strategia de vaccinare, centrele de vaccinare ale ministerului va continua activitatea de vaccinare a populației generale și se va putea crește capacitatea totală de vaccinare până la aproape 14.000

Vaccinarea, o speranță pentru revenirea la normalitate



de doze administrate zilnic, într-un volum de maximum 90 de persoane/zi/flux de vaccinare.

Sursa: Comunicate presă MAPN din 10,15 și 19 martie 2021

ADAPTARE PERMANENTĂ

De precizat că personalul medical implicat în această activitate își îndeplinește în paralel și atribuțiile de dinainte de pandemie, cele specifice medicilor de unitate/medicilor de familie, deci lucrează permanent sub presiunea timpului și a unei organizări minuțioase. Sistemul de vaccinare trebuie să se mențină dinamic și să se ajusteze conform realității din teren.

La nivel local, cum este centrul de la nivelul SMFA, schimbările și dinamica în procedura de vaccinare se transpun într-o nevoie de adaptare continuă și de comunicare permanentă cu DSP-ul și cu persoanele programate.

Maiorul dr. Iulian Ioniță ne-a prezentat situația de la nivelul centrului pe care îl coordonează: „Marți 23 martie a fost prima zi când am vaccinat persoane civile din populația generală, fiind programate câte 15 pe zi. Am trimis o sesizare pentru ajustarea numărului la 12 sau 18, întrucât dozele de Pfizer sunt 6 într-un flacon și ar fi eficient să lucrăm cu multipli acestui număr. În caz contrar trebuie să sunăm persoane din lista de așteptare să se programeze de pe o zi pe alta, pentru a nu irosi dozele. Deocamdată situația este relativ ușor de gestionat, accesul persoanelor civile în unitate se face între 09-12.00, deci în timpul orelor de program. Fluxul de vaccinare se va aglomera atunci când, concomitent cu mărirea numărului acestora, vom demara și rapelurile pentru cei vaccinați deja cu prima doză, care întotdeauna sunt asigurate din platformă în cadrul aceluiași centru. Ținând cont că perioadele de rapel pentru Pfizer și AstraZeneca au termene diferite, deja știm că vom avea date din luna viitoare când se suprapun până și rapelurile. O atenție deosebită o dăm și gestionării dozelor, pentru a avea o evidență clară a loturilor de vaccin. Practic, deși este un singur centru fizic de vaccinare, gestionăm aici patru centre virtuale, cu baze de date diferite, în funcție de tipul vaccinului (AstraZeneca sau Pfizer) și de categoria de personal (militar sau populație generală).”

Un lucru e cert: personalul militar, atât cel medical, cât și ceilalți colegi care participă la buna desfășurare a activității centrului, depune toate eforturile pentru menținerea unui flux de vaccinare eficient și fără sincope, înțelegând rolul important pe care munca lor o are în atingerea unui nivel de imunizare care să stopeze pandemia. Activitatea va lua amploare în următoarele luni, astfel încât efortul cerut va fi unul de durată.

Echipă medicală din cadrul Grupului 210 Sprijin, la Centrul de vaccinare de la sediul SMFA



SALVATORUL

„Ajutor! la foc blocul!” Acestea au fost strigătele disperate care l-au trezit, în dimineața zilei de 21 februarie, pe colegul nostru, **soldatul Laurențiu IANCU** din Batalionul 1 Rachete Sol-Aer din Boteni.

În acea dimineață, un incendiu a avut loc într-un bloc din Târgoviște. Soldatul Iancu a fost trezit de strigăte disperate după ajutor. Apartamentul vecinei sale, o femeie în vârstă și în imposibilitatea de a se deplasa, era în flăcări.

Fără să stea pe gânduri, militarul a intervenit, reușind să-i salveze viața bătrânei, înainte de sosirea echipajelor de pompieri.

„Eu nu am făcut altceva decât să îmi urmez instinctul uman de a da o mână de ajutor unui om căzut. Într-adevăr, pentru a salva viața acelei persoane, mi-am riscat viața mea, dar pentru asta sunt pregătit. Satisfacția de a salva un om de la moarte este inimaginabilă! Dacă puteți să ajutați, nu ezitați, însă fiți raționali!”, a precizat soldatul Laurențiu Iancu.

Din cauza fumului inhalat, și Laurențiu a ajuns la spital unde a primit îngrijiri medicale de specialitate, iar acum se află în afara oricărui pericol.

Prin modul său prompt și curajos de a reacționa în fața pericolului, Laurențiu Iancu a dat tuturor un exemplu demn de urmat.

Fapta sa nu a putut trece neapreciată, astfel încât în data de 3 martie, în cadrul unei ceremonii organizate la sediul SMFA, soldatul Iancu Laurențiu, a primit, din partea șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, **general-maior Viorel PANĂ, Emblema de merit „Acțiuni Umanitare” clasa a III-a**, în semn de recunoaștere a curajului, spiritului civic și de sacrificiu de care a dat dovadă.



NOI MISIUNI UMANITARE ALE FORTELOR AERIENE ROMÂNE

O aeronavă C-27J Spartan a Forțelor Aeriene Române, configurată pentru misiuni medicale, a efectuat în data de 29 ianuarie, o misiune umanitară pe ruta Otopeni – Bruxelles - Otopeni, pentru transportul, în regim de urgență, a unui pacient care a suferit arsuri.

Echipa medicală care a monitorizat pacientul pe timpul zborului a fost formată din specialiști din cadrul SMURD și Ministerul Apărării Naționale.

Misiunea a fost aprobată de ministrul apărării naționale, **Nicolae-Ionel CIUCĂ**, în urma solicitării Departamentului pentru Situații de Urgență din cadrul Ministerului Afacerilor Interne.

Același timp de misiune s-a desfășurat și la începutul lunii martie, de data aceasta cu două aeronave C-27J Spartan, pe rutele Otopeni – Viena – Bruxelles - retur și Otopeni – Târgu Mureș - Graz - retur, pentru transportul, în regim de urgență, a trei pacienți care au suferit arsuri în urma unor incendii, către unități spitalicești din Belgia (Spitalul Militar Regina Astrid), respectiv Viena (AKH).

O altă misiune s-a executat în data de 29 martie, de asistență umanitară internațională în sprijinul Republicii Moldova, cu o aeronavă C-27J Spartan.

În contextul pandemiei de COVID-19, la solicitarea Comandamentului Suprem al Forțelor Aliate din Europa, s-a organizat transportul a 1,5 tone de echipamente de protecție sanitară, acestea reprezentând cea de-a doua tranșă a pachetului de asistență umanitară în lupta cu COVID-19 din partea NATO pentru Moldova.

Aeronava C-27J Spartan a Forțelor Aeriene Române a decolat de la Baza 90 Transport Aerian din Otopeni, cu destinația Luxemburg, pentru încărcarea echipamentelor și transportul acestora la Chișinău.

Sursa: BIRP

CÂND PASIUNEA ȘI DRAGOSTEA DE ȚARĂ UNESC DESTINE



Povești frumoase de dragoste există și în viața militară, iar una dintre acestea este a unui cuplu de tineri elevi din anul II ai Școlii Militare de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene „Traian Vuia”, pe nume **Lavinia ANDRIEȘ** și **Ionuț Alexandru ZĂRNOIANU**.

Lavinia are vârsta de 25 de ani, este din satul Jirov, județul Mehedinți, iar Alexandru are 26 de ani și este din comuna Ștefan cel Mare, județul Argeș. S-au întâlnit pentru prima dată în școala generală, în Orșova, iar din 2014 au hotărât să formeze un cuplu. De atunci sunt, așa cum ambilor le place să spună, „de nedespărțit”.

Pasiunea pentru sport, mai exact pentru ramura caiac-canoe, i-a unit și i-a provocat pe amândoi la performanțe uimitoare. Un an de zile au făcut parte din lotul național al Federației Române de Caiac-Canoe și amândoi sunt multipli campioni naționali la diferite categorii și au reprezentat țara la campionatul european de caiac-canoe organizat în Franța în 2014.

După finalizarea liceului, drumul lor nu a fost întrerupt de opțiuni diferite ale studiilor universitare. „Am hotărât să ne continuăm studiile la Universitatea din Pitești, specializarea

„Educație fizică și sport”. În primul an de facultate, **Alexandru s-a decis să se înscrie la cursul de formare a soldaților/gradaților profesioniști. În următorul an, l-am urmat și eu. În ziua depunerii Jurământului Militar, în 2016, ceva s-a născut în sufletul meu, am simțit că sunt pe drumul pe care voi merge tot restul vieții. Am fost detașată la unitatea unde era și prietenul meu, la Baza 57 Aeriană «Mihail Kogălniceanu» din Constanța”, ne-a povestit Lavinia.**

Fiind obișnuiți să accedă întotdeauna la mai mult, mânăți de sentimentul pe care îl aveau de fiecare dată atunci când se aflau într-o competiție sportivă, anume acela că trebuie să dea tot ce este mai bun, s-au hotărât să se pregătească pentru admiterea din anul 2019 la Școala Militară de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene. Eforturile le-au fost răsplătite când au fost declarați admiși amândoi la aceeași specializare, Electromecanică și Automatizare de bord de aviație. În prezent sunt elevi sergenți în anul II.

Performanțele lor sportive au continuat și în cadrul școlii militare: fac parte din lotul sportiv al acesteia și, în puținul timp avut la dispoziție până-n pandemie, au avut rezultate

notabile. „La școală a fost ușor să mă integrez în lotul sportiv, pentru că aici mă simt în largul meu. Am participat la diferite competiții sportive militare. În 2019, la Cupa 25 Octombrie, la proba de atletism, Lavinia a obținut locul 1 la Pistă CISM (Consiliul Internațional al Sportului Militar), iar eu m-am clasat pe locul 2. La Concursul militar de schi de la Vatra Dornei, între instituțiile militare de învățământ, eu am condus echipa și împreună am reușit să obținem locul 2, iar Lavinia împreună cu echipa ei, locul 3. Ne-am pregătit cu sprijinul instructorilor militari să participăm și la alte concursuri, dar, din cauza pandemiei, acestea au fost anulate”, ne-a declarat Alexandru.

Parcursul celor aproape doi ani a fost ușor, deoarece au fost împreună. Acum, pe ultima sută de metri, se pregătesc în continuare asiduu pentru examene, deoarece de efortul depus în perioada anilor de studiu depinde viitorul lor. Vor să dea iarăși, așa cum sunt obișnuiți deja, tot ce pot ei mai bun, pentru a obține rezultatele dorite la examenul final. Astfel, cresc șansele de a fi repartizați la aceeași unitate.

Le dorim mult succes în tot ce și-au propus, atât în cariera militară, cât și pe plan personal!



Sublocotenent Laura BAȘTUREA
Arhivă personală elevi

ROMBAC 1-11

TEZAUUR CULTURAL

Sorin TURTURICĂ



Aceste aparate, înmatriculate YR-BRE (an de fabricație: 1986) și YR-BRI (an de fabricație: 1989) au aparținut Societății ROMAVIA, o companie aeriană de stat înființată în 1991 prin transformarea Flotilei 50 Aviație. În ultimele două decenii de comunism, Flotila 50 Aviație, care avea sediul în baza aeriană militară de la Otopeni, a deservit conducerea statului, asigurând deplasarea pe calea aerului pe teritoriul național sau în exterior. Pentru aceasta, a avut la dispoziție mai multe tipuri de avioane și elicoptere.

După înființarea Societății ROMAVIA s-a păstrat atributul de a transporta președinții României și membrii guvernului, dar au fost organizate și zboruri comerciale. Din păcate, în anul 2014 societatea a fost lovită de faliment, mai multe bunuri ale acesteia intrând sub sechestrul unor creditori.

**

Povestea proiectului ROMBAC

Nu cunoaștem toate detaliile legate de decizia luată la București ca în Republica Socialistă România să se fabrice aeronave cu reacție pentru transportul pasagerilor, pentru că fondul arhivistic al Ministerului Industriei Construcțiilor de Mașini nu a fost pus încă la dispoziția cercetătorilor. Totuși, se știe că decizia a fost luată la nivelul conducerii politice la începutul anilor '70. Inițial, s-a încercat realizarea avionului Fokker VFW 614, în comun cu o societate vest-germană, dar proiectul a fost abandonat în momentul în care s-a constatat că aparatul nu avea cerere pe piață.

În a doua jumătate a anilor '70, guvernul R.S.R. a purtat discuții cu mai mulți parteneri din Occident pentru a achiziționa o licență. În cele din urmă, la 15 iunie 1978, în Anglia, în prezența cuplului **Nicolae și Elena CEAUȘESCU**, s-a semnat licența pentru fabricarea a 82 de aparate

BAC 1-11 sub denumirea ROMBAC 1-11. Până la acea dată, englezii fabricaseră în jur de 230 de aparate. Până în 1980, vor mai fabrica cinci, ultimele trei fiind cumpărate de România pentru TAROM. Apoi, producția va înceta definitiv în Anglia. De ce? Simplu: avionul BAC 1-11 nu mai avea căutare pe piață, chiar și companiile britanice preferând Boeing-737, concurentul direct al BAC-ului 1-11. Minusurile acestor aparate erau motoarele mult prea zgomotoase, dar și costurile ridicate de întreținere, comparativ cu tipurile mai noi, fabricate peste Atlantic.

În mod nerealist, guvernul de la București a sperat că va reuși să vândă acest avion în cadrul blocului comunist, unde pretențiile tehnice nu erau așa de mari. Calculul a fost greșit, companiile aeriene din statele comuniste cumpărând, în continuare, din U.R.S.S.

Pentru a achiziționa licența avionului BAC 1-11 și a motoarelor Rolls-Royce 512 Spey, România s-a împrumutat de la două bănci din Londra cu suma de 170 de milioane de lire sterline, bani pe care i-a returnat, cu dobânzile aferente, până în primăvara anului 1989.

În total, au fost returnate aproximativ 300 de milioane de lire, bani cu care se puteau cumpăra 43-45 de aeronave BAC 1-11. În realitate, cu acești bani au fost construite numai nouă aparate, care au ieșit pe poarta fabricii de la Băneasa între anii 1982-1989. Șase au fost cumpărate de TAROM, iar trei de Ministerul Apărării Naționale.

Dincolo de costurile falimentare ale acestui proiect, trebuie spus că inginerii, maiștrii și muncitorii români au făcut o muncă admirabilă, aeronavele fiind realizate conform standardelor britanice. Prin urmare, acestea au fost certificate de autoritatea de profil din Marea Britanie. De aceea, ele rămân un vârf al tehnicii aeronautice din țara noastră și acesta este motivul pentru care două dintre ele au fost clasate în patrimoniul național cultural.



Interior al aeronavei YR-BRI



INSTRUIRE PERMANENTĂ ȘI ADAPTABILĂ

Interviu cu generalul de
flotilă aeriană Iulian PAȚILEA,
loctiitor pentru operații și
instrucție al șefului SMFA

Lucian IRIMIA
Adrian SULTĂNOIU

– Domnule general de flotilă aeriană, ați lucrat mult timp, atât la nivel de bază aeriană, cât și la Statul Major al Forțelor Aeriene. Ce înseamnă pregătirea unui militar din Forțele Aeriene Române, având în vedere multitudinea de specialități, cât și provocările mediului de securitate actual?

– Pentru a face față provocărilor mediului de securitate actual, militarul din Forțele Aeriene Române începe pregătirea încă de pe băncile școlilor militare, o continuă prin urmarea cursurilor de specializare și de carieră, o dezvoltă prin participarea activă în cadrul instrucției individuale și colective și o desăvârșește atunci când trece în rezervă. Instruirea militarului din forțele aeriene este un continuum, care ține cont de realitatea și de evoluția acesteia. Încercăm să ne antrenăm în condiții cât mai reale și folosim orice prilej de a participa la exercițiile multinaționale alături de partenerii NATO. Pe scurt, încercăm să ne antrenăm ca și cum am lupta cu adevărat. Specialitățile din Forțele Aeriene sunt într-adevăr multiple, toate sunt necesare pentru îndeplinirea misiunilor asumate, iar numărul lor va crește cu siguranță în anii următori. Mă refer la viitorii operatori de sol pentru avioane fără pilot la bord sau la cei care vor acționa în spațiu.

– Sunteți un pilot cu multă experiență. Ați executat mult timp Serviciul de Luptă Permanent – Poliție Aeriană, iar spiritul Celulei de Alarmă este ceva deosebit în lumea aviatorilor. Ce capacități și aptitudini trebuie să îndeplinească un pilot pentru a apăra cerul senin al țării?

– În primul rând, Serviciul de Luptă Permanent – Poliție Aeriană nu trebuie să fie confundat cu Celula de Alarmă. Serviciul de luptă s-a executat în primă fază cu un singur pilot aflat la celula de alarmă și cu un altul aflat acasă, pregătit să vină în caz de alarmare în cel mai scurt timp.

Serviciul de Luptă Permanent – Poliție Aeriană se execută în formatul actual de către piloți aflați la Celula de Alarmă, capabili să zboare în orice condiții meteorologice, atât ziua, cât și noaptea, începând cu 1 aprilie 2004, după aderarea României la NATO, cu aeronave MiG-21 LanceR. Din anul 2019 au intrat în SLPA și avioane F-16. Celula de Alarmă reprezintă

pentru noi, piloții, dar și pentru personalul tehnic a doua noastră casă. De multe ori timpul petrecut aici depășește cu mult timpul petrecut cu familia. Practic, aici te pregătești pentru misiune, de aici pleci și aici te întorci. Pilotul de vânătoare repartizat într-o bază aeriană vine pregătit și motivat pentru ce urmează și anume apt fizic și psihic și cu cunoștințe de bază dobândite în urma absolvirii cursurilor specifice de aviație. După sosirea în unitate începe adevărata instruire pentru formarea lui ca pilot pregătit să execute serviciul de luptă. Prin efort personal și sub atenta supraveghere a instructorilor de zbor i se vor dezvolta: puterea de concentrare, de analiză și de reacție în situații critice, capacitatea de autodisciplină, capacitatea de a lucra în echipă, atenția distributivă, încrederea în sine și în coechipieri, astfel încât după un număr suficient de misiuni să poată intra în celula de alarmă, pregătit să decoleze la ordin. Pilotul de vânătoare, în viziunea mea, trebuie să fie integru, loial, tenace și agresiv. Este o profesie grea, unde trebuie să pui multă pasiune. Să nu uităm că motto-ul Forțelor Aeriene Române care este *Integritate – Devotament – Tenacitate*, a fost stabilit tot de un pilot de vânătoare.

– Ați crescut la Baza 86 Aeriană de la Borcea. Ce înseamnă această unitate pentru dumneavoastră personal și ce înseamnă să fii printre urmașii lui Doru Davidovici?

– Am fost un pilot repartizat pe un regiment de aviație. Mi-am dorit să ajung la Borcea. Îmi aduc aminte cu mare drag de o lucrare de control la limba română din Liceul Militar „Dimitrie Cantemir” de la Breaza în anul doi. Trebuia să răspundem la câteva întrebări în urma lecturii cărții *Patul lui Procust*. La unul din răspunsuri am folosit sintagma *a murit din cauza pasiunii pentru aviație*. Profesorul Constantin GIURGINCĂ, o personalitate puternică în lumea cantemiristă, a scris cu roșu pe marginea lucrării: *părerea unui viitor specialist*. Tot domnia sa a venit la repartitia de la sfârșitul anului patru, a așteptat să aleg arma aviație-naviganți, s-a ridicat mi-a pus protector o mână pe umăr și a plecat. Astăzi am lucrările sale la loc de cinste și din când în când mă uit pe furis la dedicațiile lui: *Icarului meu Iulian*.

Au urmat patru ani de școală militară la Boboc. Aici l-am găsit pe Doru DAVIDOVICI.

Am citit, la fel ca și ceilalți colegi, cu multă curiozitate din cărțile sale. Doru nu are grade sau funcții, vârstă sau sfârșit. A fost doliu când a decolat și nu s-a mai întors, dar el rămâne printre noi. Mai păstrez legătura cu fiul lui Doru, Ștefan DAVIDOVICI, și mai conversăm din când în când pe teme de aviație. L-am întrebat de curând ce-și mai amintește de spiritul coloniei Borcea. Răspunsurile sunt dureros de simple: salcâmi, linia de avioane, camaraderia din colonie (noi nici măcar nu închideam ușile locuințelor, rugam vecinii să ne ducă rufe de pe sârmă în casă dacă ploua, să aibă grijă de copii...), celula de alarmă, turnul de control, mirosul de petrol ars sau de semințe prăjite în ajutorul avionului, bănuțele de la bloc unde se făcea analiza după zbor și, nu în ultimul rând, zgomotul inconfundabil al MiG-ului.

Am fost decis să mă duc la Borcea și am ajuns în 1991. Pentru mine, Borcea înseamnă locul unde am crescut ca pilot. Am rămas aici 21 de ani și am zburat MiG-ul 21 aproape 2000 de ore. Celula de Alarmă, care este și titlul cărții lui Doru Davidovici, mi-a fost cea de-a doua casă. Am participat la misiuni, atât în țară, cât și în afara ei. Am încercat să fur meserie de la toți instructorii de zbor cu care am avut onoarea să zbor de-a lungul carierei mele, fie ei români sau străini. Am încercat să ofer celor mai tineri decât mine lucruri pe care eu le stăpâneam și le-am cerut să le execute numai după ce le stăpânesc. Am pierdut colegi în accidente, am suferit și i-am plăns. Am întâlnit oameni minunați din toate specialitățile și sunt mândru că i-am cunoscut. Practic, se zbura non-stop de luni până vineri, pentru că eram la un moment dat trei escadrile de aviație de vânătoare și una de bombardament.

Mi-am întâlnit la Borcea jumătatea, fiică de pilot. Suntem un întreg de peste 25 de ani cu acte în regulă. Socrul meu a fost prieten cu Doru. O coincidență bizară este faptul că au fost trei colegi de promoție: Davidovici, Truță și Fabian, care au pierit cu avioane de dublă comandă, risipiți pe câmpurile din jurul pistei de decolare-aterizare. Borcea înseamnă, pe scurt pentru mine, familie și carieră.

– La ora actuală se realizează în Forțele Aeriene Române un schimb important de tehnică. Vorbim, printre altele, de avioane, sisteme antiaeriene, radare. Acest lucru



aduce după sine și o schimbare importantă de mentalitate la toate nivelurile. Cum planificați, organizați și desfășurați acum instruirea, atât în învățământul militar, cât și la nivel de unitate?

– La nivelul Forțelor Aeriene se produc schimbări profunde, fără precedent în ultimii 30 de ani, generate de inițierea și derularea programelor de înzestrare, amintindu-le aici pe cele mai importante: avioanele F-16, sistemele de rachete sol-aer cu bătaie mare PATRIOT, radarele de cercetare de mare putere TPS-77. Forțele Aeriene sunt caracterizate de aspectul de înaltă tehnologie, de unde derivă și cerința ca militarii să fie foarte bine pregătiți din punct de vedere tehnic. Gestionarea noilor echipamente implică provocări importante din domenii diverse, unele dintre ele fiind dificil de anticipat, presupunând soluții inteligente, adaptate noilor condiții operaționale. Dincolo de provocarea exploatarea unor sisteme extrem de moderne, net superioare din punct de vedere tehnologic oricărui sistem pe care îl puteam regăsi în dotarea Forțelor Aeriene, o altă realitate care trebuie evidențiată este reprezentată de schimbarea filosofiei de instruire și de întrebuintare în luptă.

Impusă de evoluția fără precedent a sistemelor de comandă-control a sistemelor de comunicații și a sistemelor de armă, adaptarea instruirii a reprezentat o necesitate realistă, care nu putea fi ignorată. O abordare modernă în care simulatorul și exercițiile reprezintă pilonii de bază ai instruirii a constituit punctul de plecare în dezvoltarea concepțiilor de instruire, atât la nivelul instituțiilor de învățământ, cât și la nivelul unităților militare.

Platforma F-16 și sistemul PATRIOT dispun de simulatoare performante, capabile să asigure condiții de antrenament foarte apropiate de condițiile operaționale. Beneficiile întrebuintării simulatoarelor în procesul de instruire sunt cuantificabile și relevante prin evaluarea nivelului standardelor atinse și gestionarea resursei sistemelor de armă. Organizarea etapizată a instruirii, prin parcurgerea graduală a fazelor de acumulare a cunoștințelor, consolidate prin experimentarea la simulator, creează premisele unei exploatare corecte și eficiente a sistemelor de armă. Validarea tacticilor, tehnicilor și procedurilor

învățate și aprofundate în sălile de clasă, simulatoare, hangare sau hale de mentenanță, capătă relevanță pe timpul desfășurării exercițiilor. Caracterizate de niveluri de complexitate diferite, în funcție de obiectivele propuse, exercițiile sunt desfășurate într-un mediu operațional întrunit, apropiat de mediul de luptă real, implicând sisteme de arme variate și complexe și în cele mai multe situații în cooperare cu partenerii din NATO.

Un alt aspect extrem de important al instruirii vizează participarea unui număr important de militari la programe de instruire în facilități specifice din SUA și Portugalia. Parcurgerea unor astfel de programe de instruire nu poate să aducă decât un plus de valoare resursei umane care exploatează sau va exploata echipamentele.

În ceea ce privește instruirea în învățământul militar, acesta ține pasul cu avansul tehnologic și schimbarea modului de întrebuintare a Forțelor Aeriene în conflictele militare. Astfel, la momentul actual gândim o nouă concepție, prin intermediul căreia viitorii luptători vor putea fi mai pregătiți și instruiți din punct de vedere mental și profesional pentru a acționa într-un mediu mai complex, caracterizat de dinamism, înaltă tehnologie și acțiuni hibride. Spre exemplu, la nivelul Academiei Forțelor Aeriene am schimbat ponderea pregătirii de specialitate, ne-am axat pe pregătire practică, ceea ce permite ca la finalizarea studiilor, tinerii ofițeri să poată fi integrați mult mai repede în partea operativă a unităților militare. Prin intermediul învățământului liceal ne creem o pepinieră de viitoare cadre militare care să aibă formate, încă de la vârsta adolescenței, trăsături și valori specifice armii.

– Lucrați cu mulți tineri. Cum reușiți să-i motivați, să le insuflați această nouă mentalitate, astfel încât să-și dezvolte o carieră de succes în Forțele Aeriene Române?

– Cred cu tărie că cea mai bună formă de motivare este exemplul personal și deschiderea spre dialog. Tinerii pe care îi conduc știu că mă pot aborda pe orice subiect profesional sau personal. La nivelul modulului pe care îl conduc și-l reprezint momentan am încercat și încerc să nu tai aripile tinerilor, să nu reduc la tăcere ideile lor despre profesie și de multe ori m-am

adaptat modului lor de a gândi, pentru că și eu am fost în locul lor. Cred că prin flexibilitate și comportament putem avea noi generații cu care să putem face față oricărei provocări.

– Forțele Aeriene Române participă la multe exerciții naționale, mai ales împreună cu celelalte categorii de forțe, precum și internaționale, mai ales în cadrul NATO. Cum e să lucrezi în mediul întrunit și ce pregătire este necesară pentru astfel de activități?

– Pe lângă faptul că exercițiile întrunite reprezintă punerea în valoare a suportului teoretic, faptul că suntem membri NATO ne obligă să ne pregătim și să acționăm în mediul întrunit. Din momentul în care România a devenit membru NATO, aproape toate formele de pregătire au ca finalitate dezvoltarea capacității de acțiune în mediul întrunit. Există și provocări evidente, datorate fie antrenamentului în comun cu unii parteneri cu care nu am mai colaborat în trecut, fie datorate unui scenariu nou de antrenament, dar acestea sunt încununate de satisfacția reușitei de la final și de faptul că acționăm după reguli comune, înțelese și puse în practică de toți partenerii.



SĂGETI DE FOC LANSATE PE MARE DIN POLIGONUL CAPU MIDIA



Locotenent Anca MEDREA



La sfârșitul anului trecut, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, **generalul-maior Viorel PANĂ**, a decorat Drapelul de luptă al Centrului Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană „General de brigadă Ion Bungescu” cu ordinul „Virtutea Aeronautică” în grad de Cavaler cu însemn de pace pentru militari.

Anul 2021, pentru Centrul Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană „General de brigadă Ion Bungescu”, a început cu o adevărată desfășurare de forțe în Poligonul Complex de Trageri de la Capu Midia, unde unitățile de top ale Statului Major al Forțelor Terestre au demonstrat priceperea, îndemânarea și forța de reacție în cadrul unor exerciții de trageri reale cu sistemele LAROM și complexe GEPARD care le-au pus la încercare abilitățile.

Sistemele de artilerie reactivă LAROM au fost primele care s-au dezlănțuit la malul mării. Militarii Batalionului 83 LAROM „Bogdan I” au primit de la comandantul lor misiunea de a respinge un desant maritim al inamicului. „Situția tactică a presupus desfășurarea unui marș pe roți din garnizoana de dislocare la pace Bârlad, în zona de manevră a artileriei din Poligonul Capu Midia pentru a asigura sprijinul cu foc al forțelor proprii pentru apărarea alinamentului în scopul respingerii forțelor inamicului”, a declarat, la finalul operațiunii, **căpitanul**



Maiorul Mircea ZEMTEV, comandantul Detașamentului „Sky Guardians”

Oana-Marilena OLINICI, șef operații și instrucție în cadrul Batalionului 83 LAROM „Bogdan I”. Concret, militarii au tras cu rachete LAR MK-4 pe ținte aflate la 16.000 de metri de țărm, lansate de operatorii poligonului. La finalul misiunii, comandantul Batalionului 83 LAROM, **locotenent-colonelul Adeline-Cristinel ARGHIRE** a declarat că militarii din subordinea sa sunt pregătiți să execute trageri în orice condiții, indiferent de starea vremii sau de anotimp. În cadrul exercițiului, specialiștii poligonului au asigurat siguranța perimetrului în care a fost desfășurată misiunea. „În primul rând asigurăm siguranța navală, pentru că suntem răspunzători să nu avem ambarcațiuni în sectorul de tragere și, în al doilea rând, siguranța terestră. În funcție de bătaia fiecărei categorii de tehnică noi asigurăm măsurile de siguranță. Dacă sunt cu bătaie mare, peste 20, peste 30 de kilometri, apelăm la Statul Major al Forțelor Navale, care ne sprijină cu nave maritime”, a declarat **colonelul Viorel-Eugen BITAN**, comandantul Centrului Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană „General de brigadă Ion Bungescu”.

La începutul lunii martie a fost rândul trupelor care vor fi dislocate în Polonia să dea examenul final înaintea misiunii externe. Cei 100 de militari care vor face parte din Detașamentul de Apărare Antiaeriană rotația a IX-a au combătut cu succes țintele aeriene și terestre în cadrul tragerilor care au avut loc pe parcursul a două săptămâni, atât pe timp de zi, cât și pe timp de noapte.

Unul dintre militarii care a participat la trageri este **plutonierul major Bogdan PINTILIE**, mecanic-conducător la una dintre secțiile



Colonelul Viorel-Eugen BITAN, comandantul Centrului Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană, a asigurat sprijinul pentru instrucția Batalionului 83 LAROM condus de locotenent-colonelul Adeline-Cristinel ARGHIRE



Sistemul LAROM reprezintă sistemul de artilerie cu cea mai mare putere de foc din dotarea Armatei Române

complexului GEPARD. Va fi prima misiune în Polonia la care va merge, iar din cariera sa a treia, celelalte două fiind în Afganistan. „Gepardul, deși pare un colos de 47 de tone, pentru mine este ușor de condus, de stăpânit. Îl cunosc, am fost cu el în toate poligoanele din țară, dar acum va fi ceva nou pentru că va trebui să mergem cu el și peste hotare și vrem să îl facem cunoscut partenerilor noștri din Alianța Nord-Atlantică”, a spus militarul la finalul exercițiului din Poligonul Capu Midia.

La comanda Detașamentului se află **maiorul Mircea ZEMTEV**, aflat la prima sa misiune externă. „Consider că această experiență este unică pentru mine și am convingerea că perioada de pregătire ne-a ajutat să formăm o echipă puternică, o echipă capabilă în orice moment să se ridice la nivelul standardelor de interoperabilitate ale partenerilor din cadrul Alianței”, a spus ofițerul.

Detașamentul „Sky Guardians” din cadrul Batalionului 288 Apărare Antiaeriană „Milcov” Focșani pleacă în luna aprilie la Baza Militară Bemowo Piskie din Polonia unde participă la misiunea de asigurare a prezenței înaintate consolidate pe flancul nord-estic al NATO.



Gepardul, cel mai impunător complex de artilerie antiaeriană al Forțelor Terestre, poate executa misiuni de luptă în orice condiții meteorologice



TRAGERI AER-NAVĂ, ÎN PREMIERĂ, ÎN POLIGONUL CAPU MIDIA, CU RACHETE SPIKE

Locotenent Anca MEDREA

Poligonul de la Capu Midia a fost omologat, în perioada 18-19 martie 2021, pentru tragerile aer-navă.

În premieră, în cadrul acestei activități, un elicopter IAR-330 Puma SOCAT aparținând Bazei 95 Aeriană „Erou căpitan aviator Alexandru Șerbănescu” a executat foc cu o rachetă de tip Spike din dotarea Forțelor Aeriene Române, asupra unei ținte navale instabile aflată la aproape 7 kilometri în largul mării.

Piloții au efectuat trageri și cu proiectile reactive nedirijate, dar și cu tunul de bord asupra unor ținte terestre și navale.

Elicopterul IAR-330 Puma SOCAT a executat trageri cu rachete de tip Spike asupra unei ținte navale instabile



Echipa implicată în sesiunile de trageri



Pentru **locotenent-comandorul Alin IANACHIUC**, instructor securitate zbor în cadrul Escadrilei 952 din Baza 95 Aeriană Bacău, misiunea din Poligonul Capu Midia a reprezentat „vârful de gamă al tragerilor pe care le putem executa pentru că în aceste două zile am tras cu tot armamentul pe care îl putem monta pe elicopterul IAR-330 Puma SOCAT”. El a mai declarat că a avut emoții, pentru că „urma să tragem pentru prima dată cu rachetele Spike și, de asemenea, era prima tragere din Capu Midia aer-navă”.

Și pentru cel de-al doilea pilot, **căpitan-comandorul Marian VIERU**, comandant de patrulă la aceeași escadrilă, tragerile au fost diferite față de cele de rutină. „Până acum am tras doar cu PRN-ul (proiectile reactive nedirijate) și cu tunul de bord și pentru prima dată cu racheta Spike. Au fost trageri cu o încărcătură emoțională aparte. Nu se compară o tragere reală cu cea de antrenament sau cu simulatorul. Când vezi că îți pleacă acel proiectil de pe elicopter ai mândria să nimeriști ținta și astăzi am reușit să îndeplinim acest obiectiv”, a spus pilotul.

Manevrele elicopterului au fost urmărite din Centrul Comandă Raport și supervizate de la sol de specialiștii poligonului care au asigurat și siguranța pe apă și pe uscat în perimetrul în care au avut loc tragerile.

Aceste sesiuni de trageri aer-navă au reprezentat și o oportunitate de exersare a unor noi tehnici de zbor și de antrenament, prin intermediul cărora au fost îndeplinite cu profesionalism și devotament misiunile încredințate.



BOBOC

primăvara perpetuă a aviației

Mirela VIȚĂ
Adrian SULTĂNOIU



Interviu cu generalul de flotilă aeriană Ovidiu BĂLAN, comandantul Bazei Aeriene de Instruire și Formare a Personalului Aeronautic

– La Boboc mi-am petrecut mare parte din carieră. După absolvirea Școlii de Ofițeri de Aviație „Aurel Vlaicu”, așa cum se numea atunci, am urmat cursul de trecere pe MiG-21 la Bacău, apoi am mers la Fetești, la zbor. Consider că am făcut parte dintr-o promoție norocoasă.

Noi, cei din promoția '88, am avut șansa ca în cei 4 ani de școală, la Boboc, să atingem pragul de 100 de ore de zbor pe avioane reactive, iar la 23-24 de ani eram deja la supersonic. Îmi amintesc că aveam colegi mai mari, care la 25-26 de ani executau deja Serviciul de Luptă Poliție Aeriană, la Fetești și Câmpia Turzii.

La Fetești am activat relativ puțin, doar 2 ani, apoi am ales să încadrez o funcție aici, în Baza Aeriană Boboc. Dacă MiG-ul 21 a fost prima dorință, cum era de fapt pentru majoritatea tinerilor piloți, următorul vis a fost „instructoria”, ceea ce am reușit destul de repede. În '92-'93 eram deja instructor de zbor.

A trecut timpul, iar elevii mei au ajuns comandori acum, unii sunt chiar aici la Boboc. Spre exemplu, **comandorul Luminel BULFAN**, acum instructor-șef la simulator, a fost unul dintre primii mei elevi pe avioane reactive. Și **comandorul Dănuț SAVA**, instructor-șef siguranță zbor, face parte din aceeași generație despre care îmi amintesc cu drag.

– Ce înseamnă conducerea unei asemenea baze aeriene, care îmbină partea operațională cu partea de învățământ?

– Baza Aeriană Boboc are un caracter unic în țară. Fiecare bază are specificul ei, dar fără a fi lipsit de modestie, consider că activitatea

din BAIFPA are un caracter deosebit, pentru că aici regăsim o platformă multiplă: o bază aeriană cu trei tipuri de aeronave (exploatare diferită, număr mare de personal) și platforma de învățământ. Aceasta cuprinde și Școala de Instruire Interarme a Forțelor Aeriene, cu trei centre specifice celor trei arme (aviație, radiolocație, artilerie și rachete antiaeriene), în care se desfășoară cursuri de carieră pentru ofițeri și subofițeri, cursuri de specialitate și multe alte cursuri.

În același perimetru se află și Școala Militară de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene (SMMMMSFA), care, deși nu este subordonată BAIFPA, are legături strânse, de dependență administrativă cu noi.

Să nu uităm, de asemenea, de Centrul de Instruire prin Simulare al Forțelor Aeriene și de compania de radiolocație, aflate în același obiectiv.

– Faptul că sunteți ancorat de atâta vreme în realitatea bazei a devenit cu siguranță un atu în actul de comandă. Ce stil de conducere aplicați?

– Nu consider că sunt autoritar, dar direcțiile pe care le trasez împreună cu echipa de comandă sunt înțelese și aplicate întocmai.

Mă bazez foarte mult pe echipa de comandă, formată din oameni care au autoritatea funcției și competențele necesare pentru găsirea celor mai eficiente soluții. De asemenea, ca în fiecare organizație, există lideri formali și lideri informali, iar părerea specialiștilor din diferite domenii, bine pregătiți și cu ani vechime, indiferent de funcție, este mereu respectată.

Așa cum povestește, cariera domnului general de flotilă aeriană este, în mare parte, legată de cuibul aviației militare de la Boboc, unitate la a cărei comandă se află din 2019, după ce din anul 2015, a ocupat funcția de locțiitor al comandantului unității.

– Care este dinamica pe linie de personal? Cum se face acest schimb de experiență, când tot mai mulți profesioniști cu vechime se pensionează?

– E un proces firesc acesta al intrărilor și ieșirilor din sistem. La fiecare ceremonie de ieșire la pensie mi se pare că pleacă mereu cei mai buni. E clar că nu poate fi chiar așa de fiecare dată, dar se întâmplă uneori să plece oameni cheie din anumite domenii, cu o experiență de peste 30 de ani și atunci chiar se resimte ca o pierdere la nivel instituțional. Dar timpul își urmează cursul, iar după ceva vreme dintre cei tineri apare cineva care să le preia atribuțiile cu aceeași perseverență.

– Se păstrează tradiția ca tinerii să se întoarcă să lucreze la Boboc după absolvire?

– Da, din acest punct de vedere stăm excelent și ne mândrim cu tinerii noștri, mai ales cu cei care au ales „instructoria” în zbor.

În ultimii ani avem locotenenti încadrați ca instructori de zbor la toate categoriile de aeronave: IAK-52, IAR-99 Std, IAR-316 B.

Tinerii piloți aleg Baza Aeriană Boboc pentru că aici au șansa de a zbura mult, de a se perfecționa, pentru ca la rândul lor să îi poată învăța pe cei și mai tineri.

Alături de ei, colegii lor la fel de tineri, controlori de trafic aerian, meteorologi, ofițeri de stat major, radiolocațiști și rachetiști contribuie la planificarea și buna desfășurare a misiunilor.

– În ce fel s-au resimțit consecințele pandemiei de COVID asupra bazei?



– Pentru a asigura măsurile de protecție necesare impuse de pandemie, ne-am supus restricțiilor în vigoare, am adaptat programul și spațiile de lucru, astfel încât rezultatele procesului de instruire să nu aibă de suferit.

Activitatea noastră de bază e dedicată dezvoltării aptitudinilor și competențelor practic-aplicative ale cursanților - absolvenți ai Academiei Forțelor Aeriene.

Paradoxal, anul 2020 a fost cel mai bun an, în ceea ce privește numărul orelor de zbor din ultimul deceniu.

Pe de altă parte, programul mai solicitant de zbor a fost asigurat de același număr de militari, deci a fost nevoie de un efort suplimentar din partea tuturor, în special din partea personalului tehnic. Am ocazia de a mulțumi acum Statului Major al Forțelor Aeriene și marilor unități care au sprijinit substanțial procesul de instruire cu specialiști, cazare și hrănire în perioada de pandemie.

– Ce priorități aveți pentru dezvoltarea BAIFPA pe viitor?

– La nivelul BAIFPA avem multe proiecte complexe pentru dezvoltarea întregului proces de instruire, de îmbunătățire și renovare a infrastructurii, care se vor derula de-a lungul mai multor ani. În momentul de față, la nivelul Forțelor Aeriene, sunt pe agendă numeroase proiecte de amploare, unele cu un grad mai mare de prioritate pentru alte unități, altele dedicate nouă. În paralel cu acestea, realizăm cu forțe proprii asigurarea condițiilor optime de instruire și confort ale personalului și cursanților.

Din fericire, în ultimii ani am primit tehnica necesară care ne-a permis să facem lucrări de întreținere și modernizare în cazarmă. Punctual, pot spune că suntem în atenția Forțelor Aeriene pentru noi clădiri destinate cazării, desfășurării lucrărilor de mentenanță, modernizării pistei de decolare/aterizare, de securitate perimetrală și altele.

Condițiile de cazare sunt mult îmbunătățite în ultima vreme, dar fluxul de cursanți este foarte mare și trebuie să acordăm permanent atenție mării spațiilor destinate.

Obiectivul nostru este să trimitem personalul cât mai repede și cât mai bine pregătit în bazele aeriene și în celelalte mari unități din Sistemul Național de Apărare.

Acest lucru presupune o adaptare permanentă, pentru că procesul de pregătire din domeniile specifice Forțelor Aeriene trebuie să fie actualizat cu informații și tehnică noi, modern. Nivelul de pregătire are un impact direct în siguranța în exploatare, în starea tehnicii și a aeronavelor, sau chiar asupra vieții personalului.

Modificăm permanent programele de învățământ, programele cadru de instruire în zbor, adaptăm nivelul și numărul de misiuni pentru a asigura progresul permanent. În ceea ce privește cursanții de la radiolocație și rachete, încercăm să îi trimitem în unități, pe teren, în practică, pentru că aici nu dispunem de toată tehnica cu care au fost dotate unitățile Forțelor Aeriene. La fel procedăm și cu studenții de la specialitatea controlor de trafic, ne dorim să ia contact cât mai devreme cu realitatea din bazele aeriene.

– Pe lângă activitățile interne ale bazei, nu de puține ori auzim că Boboc e locul de desfășurare al misiunilor și activităților altor structuri din Armata României. Ne dați mai multe detalii?

– Da, pe lângă activitățile noastre de zi cu zi se întâmplă frecvent să fim gazde pentru alte evenimente de instruire din aviație. Spațiul generos de care dispunem, cele două piste și posibilitățile tehnice ne fac locația preferată pentru misiunile și antrenamentele colegilor parașutiști, avioanelor de transport care execută multe zboruri de instrucție la noi, în condiții de siguranță. Anul trecut am găzduit timp de câteva luni colegii de la Baza 95 Aeriană cu aeronavele IAR-99 Șoim, care au desfășurat intensiv activități de zbor. Suntem gazde și pentru exerciții, atât naționale, cât și în context multinațional.

– Care sunt cele mai mari satisfacții date de specificul locului?

– Împlinirile pentru echipa de comandă și pentru instructori, vin odată cu fiecare ieșire simplă a unui pilot, cu fiecare reușită a studenților, cursanților noștri. În fiecare an la festivitățile de absolvire, ne bucurăm de noile promoții, rezultat al muncii colegilor din Baza Aeriană Boboc.

– Va avea publicul ocazia să se bucure de BOBAS anul acesta?

– Noi așa ne dorim, dar totul depinde de măsurile de protecție COVID în vigoare la momentul acela.

– Vă mulțumim, domnule general!

Misiune de suflet: instructoria

„Mi-am dorit mereu să fiu instructor”. O propoziție simplă, care cuprinde, însă, ani de muncă și dedicare, dar și satisfacția împlinirii unui vis: un șir nenumărat de tineri transformați în piloți.

Boboc i-a devenit casă comandorului Daniel RADU din 2001, cu o pauză bine motivată între 2007 și 2013, când a urmat cursul de comandă la UNAP,

apoi a fost la comanda escadrilei de elicoptere de la Baza 90 Transport Aerial și mai apoi șef de birou în Statul Major al Forțelor Aeriene. „Am revenit în 2013 la Boboc, întâi ca locțiitor, apoi din 2017 am preluat comanda Grupului Instrucție Aviație, care cuprinde escadrila de IAK-52 și IAR-316B și cea de IAR-99 Standard”.

Este instructor de peste 20 de ani și unul dintre lucrurile care îi

aduc satisfacție este că nu a avut niciodată vreun student care să nu fie evaluat cu calificativ maxim.

Printre alte momente de împlinire din carieră, își amintește cum în 2006 a sosit în școală prima promoție de piloți militari de marină: „Am avut patru la mine în patrulă, luați de la zero. A contat că aveau noțiuni teoretice de termodinamică, de navigație, cunoșteau principiile de funcționare ale motorului, dar nu se mai urcaseră niciodată într-o aeronavă. Trei dintre aceștia au fost primii clasați”.

Pentru orice instructor provocările sunt mari, țin de cunoașterea omului, de crearea unei legături cu studentul. „Viitorii piloți vin cu o dorință imensă, dar rolul nostru este să le transformăm dorința în motivație, iar pentru asta nu văd altă modalitate decât înțelegându-i și încurajându-i să pună întrebări

pentru a avea cât mai puțin stres în cabină. Sunt caractere diferite, iar flerul instructorului este să găsească motivația fiecăruia”.

În calitatea de comandant grup aviație, are o responsabilitate nu doar față de studenții cu care lucrează în mod direct, ci și față de tot procesul de instruire al viitorilor piloți, și, implicit, față de ceilalți instructori. „75% din piloții de aici sunt instructori, e firesc să fie așa. În ultimii ani am încurajat formarea piloților tineri ca instructori, motivându-i prin alocarea unui număr de ore de zbor suficient pentru a avea un ritm constant în pregătire. Scopul nostru este să îi formăm așa cum am fost și noi formați, într-un mediu de seriozitate și standarde înalte”.

Despre elicopterul IAR-316B Alouette povestește cu drag: „Acesta este exploatat, în Forțele Aeriene Române, doar la Boboc, iar

în țară îl mai utilizează Ministerul Afacerilor Interne. Este un elicopter relativ simplu ca principiu de funcționare și aparatură de bord, dar care și-a demonstrat fiabilitatea în timp. Anul acesta vom sărbători jumătate de secol de la primul zbor.

Este versatil și poate executa o gamă medie de misiuni, iar după ce e învățat și stăpânit bine deschide calea pentru a pilota orice alt elicopter. Circa 200 de ore îi sunt necesare unui pilot pentru a stăpâni bine elicopterul, iar din acel punct încep celelalte calificări. În funcție de disponibilitate și ritm de instruire, această cifră se atinge în aproximativ doi ani.

Am trecut prin trei baze aeriene, am executat tot felul de misiuni, dar tot instructoria rămâne de suflet. Ce-i mai frumos decât să vezi un tânăr intrând pe porțile unității, apoi să îl urmărești cum crește și devine pilot?”

În cadrul Grupului Instrucție Aviație, pandemia nu a afectat foarte mult ritmul activităților, apărând doar mici întârzieri în procesul de instruire. De exemplu, anul trecut le-au trecut pragul mai mult de 50 de elevi și cursanți, din care peste 40 la elicoptere. S-au luat toate măsurile de protecție și din fericire spațiile de lucru sunt suficiente încât să se evite aglomerația. Iar briefingul zilnic ținut acum în format online este tot o formă de adaptare la situație.

Ca specialist, care ar fi următoarea etapă care v-ar aduce satisfacție în carieră? – L-am întrebat pe comandorul Radu. „Mi-aș dori să se înceapă demersurile pentru achiziția unui nou model de elicopter, pentru școală și antrenament”.

Este o aspirație clară, obiectivă, care indică deschidere într-un viitor în continuă dezvoltare.

timpurile, e altă generație”, spune cu nostalgie, dar și cu mulțumire, deoarece știe că viața pe aerodrom nu e una ușoară.

Perioada când lucra la MiG-29, la Mihail Kogălniceanu îi va rămâne mereu printre cele mai frumoase amintiri de carieră. „În aviația militară se formează familii, lucrând zi de zi împreună. Petreceam după amiezile și weekend-urile împreună cu colegii, ajungi să știi problemele, să le vezi copiii crescând. Ținem legătura și după ani de zile și cu colegii de promoție, și cu cei mai mari”.

Din '96 lucrează la Boboc, și locuiește în Buzău, unde i s-au născut și copiii.

E greu să-ți povestești decenii de carieră câteva minute, dar maestrul Iordache se oprește cu gândul la cele mai importante învățăminte și experiențe. „Fierul nu contează, important e omul, în asta stă valoarea aviației. Iar piloții se formează greu, depind mult de orele de zbor.

În echipa noastră de personal tehnic-ingineresc mai vin și colegi tineri, dar durează până se formează ca specialiști, mai ales când nu au studiat chiar același tip de aeronavă. Dar cel puțin cunosc principiile de bază.

Eu sunt cel cu vechimea cea mai mare din colectivul de lucru, mai sunt câțiva colegi puțin mai mici și apoi cei foarte tineri. Sunt diferențe mari în procesul de pregătire. Tinerii au avut mai multe surse de învățare, noi am învățat cu creion, cu desen de mână, nu aveam calculatoare, imprimante... mai păstrez și acum unele dintre caietele vechi. Dar le și învățăm mai repede și mai precis, făcând totul de mână erai obligat să le gândești și să le analizezi în detaliu.

Eu abia în anul '98 am avut tangența cu un calculator. La Boboc și la MK am avut mentori bătrâni, din generațiile dinaintea noastră, erau colegi cu experiență. Nu te lua nimeni de mână să îți zică tot, dar te duceai, stăteai cu ei până învățați.

Îți arătau lucrurile mici, în aviație când se întâmplă ceva e o înșurire de evenimente, un agregat nu îți cade din prima, îți dă simptome dinainte. Le remediezi la sol și totul e bine.

Maistrul militar Daniel IORDACHE



Pe maestrul Daniel IORDACHE l-am cunoscut în ianuarie, când pentru el era ultima săptămână de dinainte de pensionare. Prin cazarmă toți colegii îl salutau și își luau la revedere cu o glumă sau o amintire comună, conștienți că vor pierde un camarad de încredere, cu o experiență de lucru de nemăsurat.

Discret și modest, ne-a povestit că provine dintr-o familie care a dat armatei trei generații de militari, el fiind ultimul reprezentant. „Bunicul și tatăl meu au fost tehnici de aviație, eu practic am crescut printre aviatori, așa că mi se părea ceva normal să fac asta în continuare”. Are doi băieți mari, care s-au orientat către alte domenii. „S-au schimbat

Piloți din cadrul escadrilei de IAK-52



La data de 15 aprilie 2021, aeronava IAK-52 a aniversat 35 de ani de la executarea primului zbor

Antrenament la simulator IAR-99 Standard



Cele mai mari satisfacții? Momentul când coboară elevii din cabină după primul lor zbor, cu emoții și ochii strălucind.

Frumoase sunt și momentele când te duci într-o misiune, un exercițiu, un show aerian, și te întâlnești cu foști elevi și colegi. Am avut deplasări peste tot, când eram la MK mergeam la Timișoara, Boboc sau Bacău. Când eram la Boboc mergeam la Craiova, ne dislocam pe lanca, Bacău sau Câmpia Turzii. În afara țării am fost la o misiune în Germania (2006) și una în Turcia (show aerian, 2010).

Sfaturi pentru generațiile noi? Să își dea seama că este greu, dar frumos. Și învățatul, și munca, și programul. Responsabilitatea e mare: nu ține doar de costul avionului, ci de viața pilotului.

Bineînțeles că vin în vizită și după pensionare!"

În momentul publicării acestui text, maistrul Iordache e deja trecut în rândul pensionarilor militari, dar cu siguranță va fi prezent la următorul show aerian de la Boboc, revăzându-și familia din aviație.



Punte între generații

Sublocotenentul Ștefan Butincu este cel mai tânăr pilot încadrat la escadrilă de IAR-99 Standard

A știut că vrea să devină pilot încă de când s-a înscris la Liceul Militar din Câmpulung.

– Ce făceai dacă nu ai fi fost admis la aviație?

– Nu știu, nici nu am luat în calcul, nu am avut un plan B.

În timpul academiei, în anul I și II a luat contact cu zborul la Strejnic, pe aeronava Cessna 172 S, urmând ca în anul III să piloteze IAK-ul 52 la Boboc, după care a făcut trecere pe IAR-99 Standard, aeronavă pe care a și brevetat, în vara anului 2020.

Momentan își continuă pregătirea o perioadă la Strejnic (Cessna și apoi simulator pentru zbor instrumental), după care va reveni la Boboc: „Eu vreau să devin instructor, să îi formez pe cei mici. Aș vrea să fiu înțelegător, dar și ferm, să le cer, dar să le și ofer, să îi pot ajuta din toate punctele de vedere. Vreau să formez caractere!”

Pentru a-și atinge visul trebuie să se pregătească încă 3-4 ani, dar știe că totul depinde de ambiția și capacitatea lui de a munci pentru a-și îndeplini obiectivele.



STAREA DE BINE În timpul pandemiei de SARS-CoV-2



Drd. Psiholog Maria Ioana TELECAN

Adrian SULTĂNOIU

În timp ce pandemia de COVID-19 continuă să devasteze viețile a milioane de oameni, cercetările în desfășurare încearcă să înțeleagă impactul acesteia și modul în care posibilele consecințe negative rezultante pot fi reduse. De la debutul pandemiei în 2020, cercetările au constatat o varietate de consecințe asupra sănătății mintale ale indivizilor, precum consecințe psihologice (ex.: depresie, anxietate, stres, sentimente de panică, disperare, lupte cu idei și comportamente suicidare, insomnie, epuizare emoțională și suferință), relaționale, fiziologice și spirituale (Serafini, 2020; Gloster, 2020). Însă puține cercetări din această perioadă s-au axat pe starea de bine psihologică la locul de muncă, a climatului de siguranță, productivității angajaților cât și a organizațiilor; care după părerea cercetătorilor este unul dintre cei mai importanți indicatori ai nivelului de fericire la locul de muncă, alături de implicare și angajament (Harter, Schmidt & Hayes, 2002).

Unul dintre cele mai importante obiective ale psihologiei este înțelegerea bunăstării umane, și, este de la sine înțeles de ce majoritatea indivizilor vor să se simtă bine, să evite a se simți rău, și să nu sufere de boli. Organizația Mondială a Sănătății descrie starea de bine ca fiind o resursă pentru o viață sănătoasă și o stare de sănătate pozitivă, care este mai mult decât absența bolii și care ne permite să funcționăm bine din punct de vedere psihologic, fizic, emoțional și social. Starea de bine este alcătuită din mai multe componente: mentale, psihologice, sociale, emoționale și spirituale; însă bunăstarea emoțională a indivizilor se rezumă la a te simți bine, la experimentarea și cultivarea emoțiilor pozitive și la a te simți în general satisfăcut de viață. Fiecare dintre noi avem un set de opinii despre starea de bine, opinii care sunt dezvoltate în urma experiențelor și valorilor personale, și din contextul social. Starea de bine apare în gândurile, acțiunile și experiențele noastre – majoritatea aflându-se sub controlul nostru. De exemplu, când gândim pozitiv, tindem către o bunăstare emoțională mai ridicată. Când urmărim să avem relații pozitive, de durată cu ceilalți, tindem spre o bunăstare socială mai înaltă; iar când ne pierdem slujba, sau pur și simplu o urăm, tindem spre o bunăstare mai scăzută. Aceste exemple emerg în a dezvoltă cât de vastă este aria acoperită de starea de bine și de câte tipuri este.

Starea de bine la locul de muncă se referă la toate aspectele vieții profesionale, de la calitatea și siguranța mediului fizic, până la modul în care angajații se simt în strânsă legătură cu munca lor și cu organizarea muncii. Starea de bine este vitală pentru succesul operațiunilor militare și pentru sănătatea și condiția fizică a personalului din organizația militară (Bowles, 2017). Starea de bine a angajaților are un impact semnificativ asupra performanței și supraviețuirii organizațiilor, influențând astfel costurile legate de îngrijirea sănătății, absenteismului de la locul de muncă, cifra de afaceri, a comportamentului cetățenesc

organizațional și performanța de la locul de muncă (Grant, Christianson, & Price, 2007). În timp ce mulți angajați din sectorul civil au beneficiat de opțiunea de a lucra de acasă, militarii, chiar și în timp de pandemie, își petrec o mare parte din viața lor la locul de muncă, iar liderii au potențialul de a avea un impact semnificativ asupra stării lor de bine. Literatura empirică privind starea de bine în medii profesionale evidențiază mai mulți factori care leagă starea de bine de mediul de muncă pozitiv și de suportul pozitiv din partea liderului sau a conducătorului de muncă. Prin comportamentul lor în situațiile dificile și vulnerabile, aceștia sunt cei care creează contexte despre cum e bine să se procedeze atunci când un subordonat se află într-o astfel de situație; stabilește așteptări în interiorul echipei privind modul de comportare în situații similare cu care aceștia se pot confrunta în viitor și întăresc normele care în timp definesc cultura și identitatea echipei (Quick, Bennett, & Hargrove, 2014). Totodată, leadership-ul transformațional poate fi un element-cheie pentru ca liderii să crească starea de bine a angajaților. Acest tip de leadership poate influența starea de bine a angajaților prin crearea unui mediu de lucru pozitiv și favorabil prin existența unei atitudini de sprijin din partea liderilor (Munir & Nieldon, 2009). În sprijinul acestei idei, Hans Selye (1956, 1976) consideră că nu evenimentele de viață conduc la producerea emoțiilor, fie ele pozitive sau negative, ci gândurile, convingerile, percepțiile pe care indivizii le au asupra unui eveniment.

În această perioadă viața noastră de zi cu zi arată altfel: au apărut noi provocări, obstacole și momente grele cărora trebuie să le facem față, atât pe plan profesional, cât și social, să gândim într-un mod adaptativ și să ne adaptăm la schimbare, și nu în ultimul rând să ne menținem starea de bine!

Bibliografie selectivă:

Bowles, V., S., Bartone, T., P., Ross, D., Berman, M., Rabinowitz, Y., Hawley, S., Zona, M., D., Talbot, M., Bates, J., M. (2017). *Well-Being in the Military. Handbook of Military Psychology*; DOI 10.1007/978-3-319-66192-6_14;

Quick, J.C., Bennett, J.B., & Hargrove, M. B. (2014). *Stress, Health and Wellbeing in Practice: Workplace Leadership and Leveraging Stress for Positive Outcome*. In P. Chen and C.L. Cooper (Eds.), *Wellbeing in the Workplace: From Stress to Happiness*. Wiley-Blackwell: Oxford and New York; DOI: 10.1002/9781118539415.wbwell026;

Serafini, G., Parmigian, B., Amerio, A., Aguglia, A., Sher, L., & Amore, M. (2020). *The psychological impact of COVID-19 on the mental health in the general population*. QJM: An International Journal of Medicine, 529-535, doi: 10.1093/qjmed/hcaa201.



CEA MAI BUNĂ DECIZIE?

Colonel drd. Constantin ROANGHEȘI

Extras din lucrarea „Efectul euristiciilor și al biasurilor cognitive în luarea deciziilor de către militari”

Misiunile în care sunt angrenați militarii români sunt din ce în ce mai complexe și mai dificil de executat. Mare parte din dificultatea acestora se datorează mediului de operare caracterizat de faptul că majoritatea deciziilor se iau în condiții de stres și incertitudine, când oamenii pot fi predispuși la erori de judecată din cauza *bias-urilor cognitive* (erorilor cognitive). Din acest motiv este esențial pentru specialiștii din armată să înțeleagă modul în care acționează aceste *bias-uri* și să identifice metodele prin care personalul poate fi educat și antrenat să facă față acestora.

Studiile de psihologie cognitivă și economie comportamentală au scos în evidență faptul că existența unei cantități din ce în ce mai mari de informații care trebuie analizată, a timpului din ce în ce mai scurt avut la dispoziție pentru a lua o decizie și a dinamicii neobișnuite cu care se desfășoară unele acțiuni în teren pot determina luarea unor decizii greșite cauzate de erori cognitive (*bias-uri cognitive*). În acest sens este nevoie să înțelegem mai bine cum se iau deciziile la nivel individual și care sunt factorii cei mai importanți care intervin și influențează acest proces.

CE SUNT EURISTICILE ȘI CARE SUNT ERORILE COGNITIVE DERIVATE DIN ACESTEA?

Laureatul Nobel, Daniel KAHNEMAN și profesorul Amos TVERSKY au fost primii care au analizat temeinic efectele euristicii și a erorilor

cognitive în luarea deciziilor. Nemulțumiți de discrepanțele economiei clasice în explicarea procesului decizional uman, Kahneman și Tversky au dezvoltat principiile inițiale ale unei discipline acum cunoscută sub numele de economie comportamentală. Spre deosebire de modelele clasice preexistente (cum ar fi teoria utilității așteptate) care descriau comportamentul uman prin paradigma maximizării raționale a deciziilor cost-beneficiu, Kahneman și Tversky au oferit un cadru simplu de analiză a comportamentului uman observat pe baza alegerilor făcute în condiții de incertitudine, risc și ambiguitate. Ei au sugerat că atunci când se confruntă cu numeroase intrări senzoriale, ființele umane reduc complexitatea prin utilizarea euristicii. În cursul acestor procese mentale de simplificare a unei cantități de informații copleșitoare, în mod obișnuit, apar *erorile cognitive* (*cognitive bias*). Este important de reținut că folosirea unei euristici nu generează de fiecare dată o eroare, însă în aceste condiții suntem pur și simplu mai predispuși să facem erori.

În psihologie, euristica este un concept care se referă la operații mentale intuitive și rapide, în anumite contexte personale sau sociale, în luarea deciziilor, în estimarea probabilității și predicția valorii.

Cele mai comune și utilizate euristici sunt: *disponibilitate* (*availability*); *representativitatea* (*representativeness*); *ancorarea* (*anchoring*).

Disponibilitatea (availability heuristic) este o euristică care apare atunci când confruntându-se cu situații noi, oamenii le compară în mod natural cu situații similare stocate în memorie. Aceste procese de comparare se întâmplă în mod automat, „în minte”. Aceste situații din trecut sunt disponibile pentru utilizare și, de cele mai multe ori, ele sunt adecvate pentru a da sens noilor situații întâlnite în viața de zi cu zi. Cu toate acestea, comparațiile care se fac sunt rareori produse în urma unui proces intens de deliberare, mai ales când se acționează într-un mediu aflat sub presiunea timpului. Aceste amintiri disponibile au fost predeterminate inconștient de circumstanțele pe care le-am experimentat în trecutul nostru. Aceste amintiri din trecut, care ne apar ca circumstanțe similare, ne afectează judecata atunci când evaluăm riscul și/sau probabilitatea evenimentelor viitoare. În cele din urmă, patru erori cognitive pot decurge din utilizarea euristicii disponibilității: *erori de reamintire* (*retrievability bias*), *erori din cauza setului de căutări* (*search set bias*), *erori de imaginație* (*imaginability bias*) și *erorile din cauza corelației iluzorii* (*illusory correlation bias*).

Representativitatea (representativeness heuristic) este o euristică pe care oamenii o utilizează pentru a evalua probabilitatea ca un eveniment, o persoană sau un obiect să se încadreze într-o categorie mai mare de evenimente, oameni sau lucruri. Pentru a clasifica rapid o nouă situație, o examinăm mental după caracteristicile categoriei de evenimente cu cele



Lucrarea completă „Efectul euristiciilor și al biasurilor cognitive în luarea deciziilor de către militari” a câștigat Premiul special „Gândirea militară românească”, ediția 22, pentru articole publicate în anul 2019

mai multe apariții, dacă găsim că aceasta este conformă cu trăsăturile categoriei mai largi, o plasăm mental în această clasă de evenimente, sau categorie de persoane sau obiecte. Această euristică este o parte normală a prelucrării mentale obișnuite, dar este, de asemenea, predispusă la erori.

Representativitatea conduce la cinci erori cognitive potențiale: *insensibilitatea față de probabilitatea anterioară a rezultatelor* – (*insensitivity to prior probability of outcomes*), *neglijarea ratei de bază* – (*base-rate neglect*), *insensibilitatea față de mărimea eșantionului* – (*insensitivity to sample size*), *neînțelegerea șansei* – (*misconception of chance*) și *insuficiența identificării regresiei la medie* – (*failure to identify regression to the mean*).

Ancorarea este o euristică psihologică care descrie tendința de a se baza, în luarea deciziilor, pe prima informație pe care subiecții o primesc/obțin în legătură cu problema cu care se confruntă. Conform acestei euristici, indivizii încep de la un punct de referință sugerat implicit („*ancora*”) și fac ajustări pentru a ajunge la estimarea inițială. De exemplu, prețul inițial oferit pentru o mașină folosită stabilește standardul pentru restul negocierilor, astfel încât prețurile mai mici decât prețul inițial să pară mai rezonabile, chiar dacă acestea rămân și ele mai ridicate decât ceea ce merită mașina.

Depășirea acestui fenomen de ancorare este dificilă. Chiar și atunci când subiecții aflați într-o sarcină de testare sunt informați despre existența acestei erori, cercetările au arătat că ancorarea persistă. În ceea ce privește mediile extrem de volatile, nesigure, complexe și ambigue în care acționează profesioniștii militari, aceștia trebuie să improvizeze și să experimenteze o varietate de metode noi pentru a putea avea succesul dorit. Pentru a evita ancorarea, ar putea fi necesar ca problemele apărute să fie reîncadrate din nou, totuși, aceasta ar putea fi o soluție dificilă într-un mediu aflat sub presiunea timpului.

Demersurile inițiate de structurile de specialitate din Armata României pentru a preveni sau a diminua efectele erorilor cognitive

În mediul militar național, măsurile pentru a preveni sau diminua efectele pe care le pot provoca erorile cognitive în timpul procesului de luare a deciziilor sunt elaborate de Centrul

de investigații socio-comportamentale și puse în practică împreună cu specialiștii psihologi încadrați în unitățile militare din subordinea Statului Major al Apărării.

Demersurile specialiștilor militari se desfășoară pe două planuri, unul al elaborării de manuale, broșuri, ghiduri care abordează astfel de subiecte și un alt plan, cel al intervențiilor de specialitate, unde psihologii din unități desfășoară acțiuni concrete de pregătire a militarilor care participă la misiuni în teatre de operații în afara teritoriului național sau la exerciții internaționale complexe de a diminua efectul erorilor cognitive.

Pe primul palier, cel al lucrărilor de specialitate, Centrul de investigații socio-comportamentale a elaborat, în decursul celor 4 ani de la înființare, un număr de cinci lucrări de specialitate care sunt folosite de psihologii militari pe timpul procesului de pregătire pentru luptă. Acestea sunt:

- *Manualul pentru pregătirea psihologică și controlul stresului operațional* – acest manual se adresează tuturor militarilor, dar mai ales comandanților de grupă, pluton și companie, care participă la misiuni în teatrele de operații, precum și structurilor constituite pentru sprijinul familiilor acestor militari;

- *Dezvoltarea competențelor interculturale: ghid pentru militarii români participanți la misiuni în afara teritoriului statului român* – acest ghid oferă atât militarilor care participă la misiuni în afara teritoriului statului român, cât și persoanelor implicate în instruirea acestora pentru misiune câteva repere importante pentru însușirea unor competențe de factură culturală, care să faciliteze contactul și buna cooperare cu toți actorii implicați în derularea acestui gen de misiuni;

- *Cunoașterea și sprijinul subordonaților, în contextul misiunilor cu grad ridicat de risc. Ghid practic pentru comandanți* – această lucrare pune

la dispoziție, într-o manieră sistematizată și inteligibilă, informații, recomandări și exerciții, special concepute în scopul înțelegerii mai bine de către comandanți a subordonaților, a felului în care aceștia ar putea reacționa în contextele solicitante pe care le presupune o misiune cu grad ridicat de risc și a modalităților cele mai adecvate în care aceștia pot acționa pentru a reduce aceste efecte;

- *Intervenția în criză și primul ajutor psihologic: ghid operațional* – prezentul ghid oferă psihologilor din sistemul militar, dar și altor persoane interesate de acordarea suportului psihologic necesar celor afectați de evenimente traumatiche, principalele repere teoretice care fundamentează acest gen de intervenție de factură psihologică, precum și modele concrete de realizare a acestora, însoțite de exemple de documente ce pot fi utilizate (fișe de lucru, planșe) în aceste intervenții.

Incertitudinea, complexitatea și ambiguitatea mediului militar de operare impun ca profesioniștii militari să ia decizii rapide în situațiile în care procedurile militare standard de luare a deciziilor sunt fie prea specializate, fie ineficiente. Rapiditatea cu care se iau deciziile operaționale ar putea face imposibilă o abordare elaborată și de multe ori militarii se pot găsi în situația în care vor lua decizii cu preponderență în mod intuitiv.

Militarii ar putea îmbunătăți procesul de luare a deciziilor prin încorporarea rezultatelor cercetărilor din domeniul psihologiei aplicate. Aceste rezultate se pot regăsi nu numai în zona cercetării, a educației și instrucției, dar și în zona operațională, prin acceptarea unor schimbări procedurale și organizaționale.

Acesta este un extras din lucrarea cu același titlu, publicată inițial în Revista Gândirea Militară /2020, unde găsiți textul integral și bibliografia.



ÎNAPOI LA ȘCOALĂ

De luni, 8 februarie, elevii Școlii Militare de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene „Traian Vuia” au revenit în mod eşalonat, pe ani de studiu, la școală. La sosirea în unitate, au trecut prin deja cunoscutul triaj epidemiologic, apoi au pășit spre dormitoare, unde au stat în izolare.

Reluarea activităților și a procesului educațional în formatul față în față, a început după ce toți elevii au fost testați pentru depistarea virusului SARS-CoV-2, conform procedurilor în vigoare.

Această activitate a fost planificată pentru data de 16 februarie și a fost sprijinită de Institutul Național de Cercetare-Dezvoltare Medico-Militară „Cantacuzino” și Direcția Medicală a Ministerului Apărării Naționale, iar testele au fost prelevate de personalul medical al Spitalului Militar de Urgență din Focșani cu ajutorul personalului medical al Școlii Militare de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene „Traian Vuia”.

Elevii s-au bucurat de reîntoarcerea în școală și s-au obișnuit cu măsurile de distanțare impuse încă de la începutul pandemiei. Au înțeles și și-au asumat faptul că toate măsurile sunt adoptate pentru binele lor.



„În momentul actual, mă bucur de reîntoarcerea în școala militară, pentru că am revenit în cea de-a doua casă, în colectivul excepțional care mi-a devenit ca o familie. În ciuda restricțiilor, care încă există pentru o bună desfășurare a activităților în siguranță, nu pot să descriu cât este de frumos să vezi în fiecare zi zâmbetele subtile (chiar și de sub mască) ale oamenilor ce îți sunt camarazi și fără de care zilele în armată nu ar mai fi la fel”, ne-a transmis elevul sergent Andra-Mihaela MOLDOVEANU.

Activitățile din cadrul școlii se desfășoară cu aplicarea și respectarea măsurilor de

prevenire și limitare a răspândirii virusului SARS-CoV-2.

Dintre acestea amintim distanțarea socială, purtarea măștii de protecție, dezinfectarea permanentă a spațiilor de cazare și a sălilor de clasă, asigurarea soluțiilor dezinfectante și a săpunului lichid.

De asemenea, școala deține rețea de internet wireless în spațiile de cazare, toți elevii și profesorii dispun de laptopuri, existând astfel posibilitatea abordării procesului de învățământ, atât în format clasic, cât și în cel hibrid sau on-line din dormitoare.

OFERTA EDUCAȚIONALĂ ACTUALĂ

A ȘCOLII MILITARE DE MAIȘTRI MILITARI ȘI SUBOFIȚERI A FORȚELOR AERIENE



Școala Militară de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene „Traian Vuia” este unitatea militară de învățământ postliceal, subordonată Statului Major al Forțelor Aeriene, care are ca misiune formarea profesională, specializarea și perfecționarea maiștrilor militari și subofițerilor necesari Forțelor Aeriene Române, precum și altor beneficiari, în vederea exploatării, întreținerii și reparării tehnicii și armamentului din dotare, asigurând totodată competențele de lideri ai structurilor de la baza carierei militare, echipă, grupă, echipaj.

Viziune

Viziunea școlii, ca instituție militară de învățământ, constă în asigurarea unui cadru instituțional optim, necesar formării unei gândiri dinamice și critice și a unei solide pregătiri tehnice, teoretice și practice a elevilor, atribute care vor permite atingerea standardelor de competență și de performanță.

Valori

Valorile pe care sunt bazate viziunea și misiunea școlii sunt:

1. ȘTIINȚĂ – cultivarea minții în spiritul gândirii exigente, al respectului pentru excelența umană și profesională, astfel încât atribuțiile să fie îndeplinite cu responsabilitate și profesionalism;

2. ONOARE – inspirăm elevilor respectul față de valorile reale și permanente, față de legile universale ale lui Dumnezeu și ale omeniei: integritate morală, probitate, corectitudine, demnitate, cinste;

3. CURAJ – trăsătura de caracter care implică voința de a apăra, cu orice preț, suveranitatea, independența și unitatea statului, integritatea teritorială a țării și democrația constituțională.

Oferta educațională pentru anul școlar 2021-2022, pe programe de formare, arme și specialități este următoarea:

1) Pentru programul de formare a maiștrilor militari (durata de doi ani) – **137 de locuri:**

Arma Aviație:

- aeronave și motoare de aviație – 41 de locuri;

- armament, rachete, muniții de aviație și sisteme de lansare – 14 locuri;

- electromecanică și automatizare de bord de aviație – 21 de locuri;

- radioelectronică de bord de aviație – 18 locuri.

Arma Rachete și Artilerie Antiaeriană – 14 locuri.

Arma Radiolocație – 29 de locuri.

2) Pentru programul de formare a subofițerilor (durata de un an) – 68 de locuri:

Arma Aviație:

- aviație – 9 locuri;

- controlori trafic aerian – 17 locuri.

Arma Rachete și Artilerie Antiaeriană – 37 de locuri.

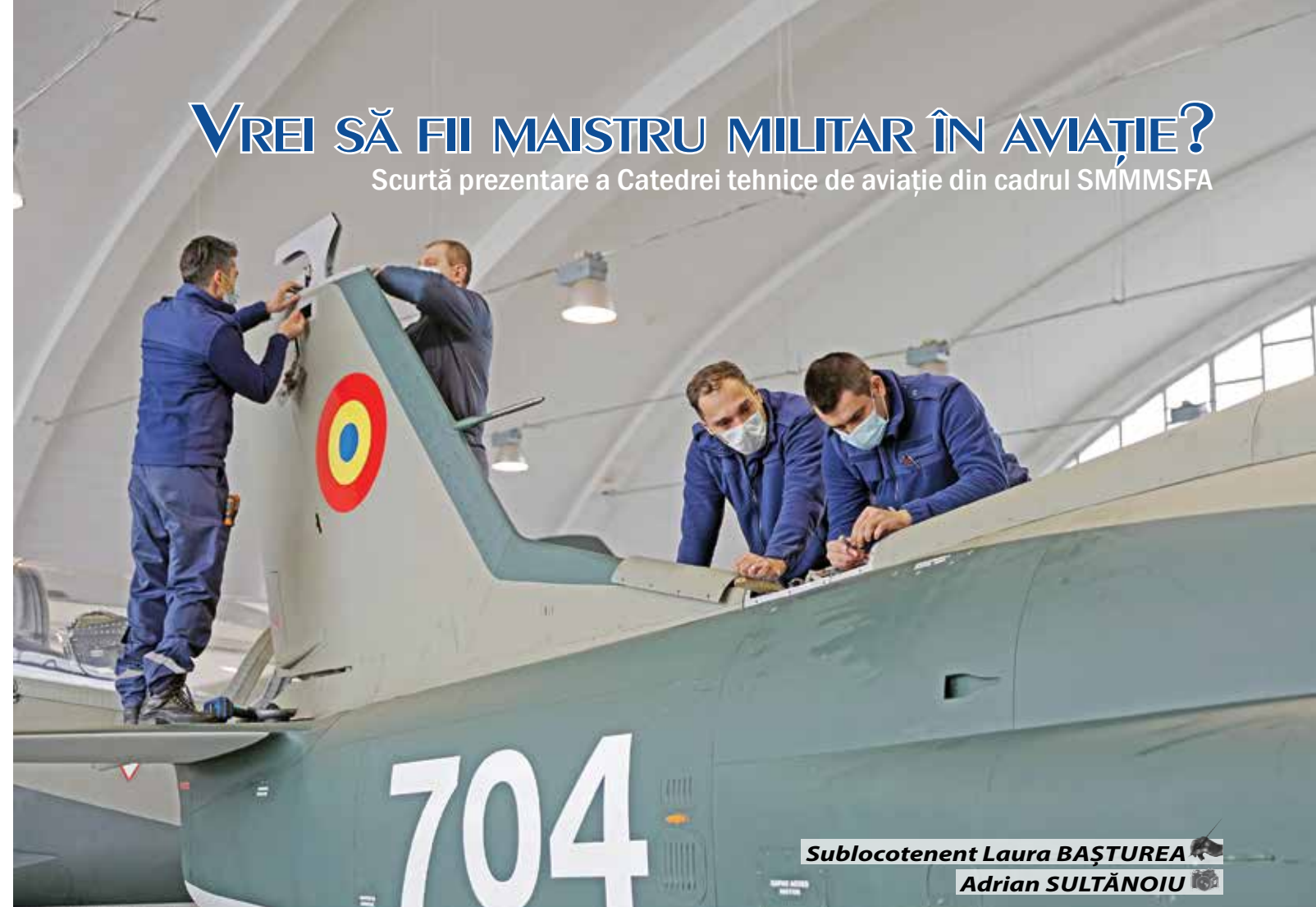
Arma Radiolocație – 5 locuri.

Termen limită pentru înscrierea candidaților: 29.04.2021.

Cele trei catedre principale care asigură îndeplinirea obiectivelor stabilite prin planurile și programele de învățământ sunt: Catedra de aviație, Catedra de rachete și artilerie antiaeriană și Catedra de radiolocație.

VREI SĂ FII MAISTRU MILITAR ÎN AVIAȚIE?

Scurtă prezentare a Catedrei tehnice de aviație din cadrul SMIMMSFA



Sublocotenent Laura BAȘTUREA
Adrian SULTĂNOIU

Din punct de vedere al nivelului de învățământ sau al calificărilor profesionale, catedra tehnică de aviație derulează două programe de formare a maiștrilor militari prin studii postliceale, acreditate de Ministerul Educației Naționale, structurate pe două domenii astfel:

1. Domeniul mecanic, specializarea maistru mecanic pentru specialitățile militare Aeronave și motoare de aviație și Armament, rachete, muniții de aviație și sisteme de lansare;

2. Domeniul electric, specializarea maistru electronist, pentru specialitățile Electromecanică și automatizare de bord de aviație și Radioelectronică de bord de aviație.

Personalul didactic care încadrează această catedră are un nivel înalt de calificare și experiență în unități operaționale, cu pregătire psihopedagogică prin cursuri și convocări metodice de specialitate, completat cu instructori asociați din personalul tehnico-ingineresc din structurile Forțelor Aeriene Române.

Pentru a îndeplini obiectivele didactice încredințate, catedra este structurată pe patru comisii didactice corespunzătoare specialităților studiate:

1. Aeronave și motoare de aviație – în cadrul acestei specialități sunt formați tehnici în întreținerea și exploatarea structurii aeronavelor (fuzelaj, structura de rezistență, învelișul aeronavei), sistemelor funcționale ale aeronavelor (sisteme de combustibil, sisteme hidraulice, sisteme de ungere și sisteme pneumatice), sistemelor de tracțiune (motoare cu piston, motoare turboreactoare și motoare turbopropulsore), precum și a instalațiilor aferente acestora (instalații de combustibil, instalații de ungere și sisteme adiționale);

2. Armament, muniții de aviație, rachete și sisteme de lansare – în cadrul acestei specialități sunt formați tehnici în întreținerea și exploatarea armamentului ce poate fi acroșat la bordul aeronavelor (bombe, rachete, lansatoare, tunuri, mitraliere de bord și a muniției aferente), a sistemelor de salvare prin catapultare, a sistemelor de bruij pasiv (CHAFF/FLARE), precum și a sistemelor pirotehnice din construcția unor instalații funcționale de la bordul aeronavelor;

3. Radioelectronică de bord de aviație – în cadrul acestei specialități sunt formați tehnici în întreținerea și exploatarea sistemelor de radiocomunicație, radionavigație și radiolocație de la bordul aeronavelor, precum și a sistemelor de război electronic;

4. Electromecanică și automatizare de bord de aviație – această specializare formează tehnici în întreținerea și exploatarea sistemelor electrice și electronice de la bordul aeronavelor (surse de tensiune, sisteme de reglare a tensiunii de bord, sisteme de distribuție și comutație, sisteme de protecție a rețelelor electrice de bord), sistemelor de cabină (indicatoare analogice, afișaje digitale, head – up display-uri, panouri de comandă), sistemelor computerizate și a rețelelor de legătură (computere de bord, magistrale de date), sisteme automate de zbor (pilot automat, fly by wire), precum și circuitele electrice aferente sistemelor funcționale ale aeronavei.

Managementul promovat la nivelul instituțional vizează constant îndeplinirea obiectivelor propuse în sfera îmbunătățirii și modernizării logisticii didactice, avându-se în permanență în vedere adaptarea bazei logistice la conținutul

programelor analitice, care sunt în continuu schimbare, datorită procesului de înzestrare cu tehnică nouă.

După parcurgerea pregătirii instituționalizate, elevii dobândesc competențe profesionale generale ca cetățean, educator, lider și luptător, dar și specifice specialității militare pentru care s-au pregătit, cum ar fi:

– Cunoașterea caracteristicilor tehnico-tactice ale aeronavelor din înzestrarea Forțelor Aeriene Române;

– Dobândirea deprinderilor practice de lucru la tehnica de aviație, conform manualelor tehnice și de mentenanță a aeronavelor din dotare, fiind în măsură să execute lucrări de mentenanță după standardele implementate în acest domeniu;

– Analizarea și interpretarea schemelor bloc de funcționare ale aparaturii și instalațiilor de pe aeronavă, fiind în măsură să intervină și să organizeze locul de muncă pentru desfășurarea unei activități de mentenanță;

– Utilizarea aplicațiilor din pachetul Microsoft Office pentru elaborarea documentelor specifice și dobândirea de cunoștințe privind evidența, păstrarea, depozitarea, gestionarea și mișcarea bunurilor materiale;

– Dobândirea de competențe lingvistice atât în domeniul general, cât și specific Forțelor Aeriene.

Pentru punerea în practică și verificarea nivelului de pregătire, anual, elevii fac stagii de practică în baze aeriene, îndrumați de instructorii și personalul tehnico-ingineresc, aceștia au un prim contact cu tehnica operațională văzând „pe viu” activitățile unui specialist în Forțele Aeriene Române.



ELE - OFITERI, PILOȚI

INTERVIU DESCHIS CU PERSONALUL FEMININ AL ESCADRILEI 903 ELICOPTERE



Mirela VÎȚĂ

Fără o verificare precisă, dar cu aceeași idee susținută și de noul comandant de escadrilă, comandorul Ciprian MARIN, înclin să cred că în nicio altă structură a Forțelor Aeriene nu găsim opt femei pilot, cum este cazul Escadrilei de elicoptere de la Baza 90 Transport Aerian. Profitând de pretextul zilei de 8 Martie, am făcut o vizită la Baza 90 Transport Aerian pentru a vedea cum arată o structură de ofiteri-pilot cu mai mult de o treime personal feminin, cu grade de la locotenent la locotenent-comandor. Majoritatea sunt absolvente de liceu militar și au ales aviația fie dintr-o pasiune din copilărie pentru zbor, fie pentru că au considerat-o cea mai bună opțiune dintre cele existente:

Aviația nu se regăsește nicicând în visele copilăriei mele, ci a venit ca o sumă de decizii și circumstanțe. Cu timpul am creat o legătură puternică cu această meserie și am dezvoltat un respect profund pentru tot ce înseamnă aviație. (căpitan Cătălina IORDAN)

Dintre toate opțiunile pe care le aveam și le cunoșteam în acel moment, absolventă de liceu militar fiind, aviația a fost singura care m-a atras prin natura domeniului său de activitate, caracterizată de inedit, de senzații tari, prin faptul că este pur și simplu altceva și pentru că îți dă ocazia să îmbini utilul cu plăcutul, ceea ce, știm cu toții, este un mare avantaj atunci când vine vorba de job. (locotenent Irina Marina ACATRINEI)

DESPRE PROVOCĂRILE PERIOADEI DE PREGĂTIRE:

Prin comparație, cred că liceul militar mi-a ridicat mult mai multe provocări decât academia, fără să iau zborul în considerare.

La Boboc, deși au fost și momente dificile, mi-am păstrat motivația și m-am ambiționat să trec peste ele și să găsesc satisfacția și plăcerea de a pilota o aeronavă. Nimic nu a fost așa cum m-am așteptat să fie, recunosc că ritmul de învățare a fost alert și m-a surprins pe alocuri. Dar a meritat. (căpitan Magdalena ALDEA)

Consider că există anumite neconcordanțe între pregătirea teoretică desfășurată în academie și perioada practică de zbor și totul a depins în mare parte de capacitatea noastră de a ne

adapta și a ne dezvolta, în funcție de valorile pe care le-am dobândit până în acel moment și reperele la care alegem să ne raportăm. (căpitan Cătălina IORDAN)

Nu a fost conform așteptărilor pe care le aveam. Pe latura de învățământ teoretic m-am lovit de un mediu rigid, încă având reminiscențe de prejudecăți, încât nu mi-am găsit modele de urmat. Este adevărat că au existat și excepții. Întotdeauna există. (locotenent Irina Marina ACATRINEI)

Privind în urmă la perioada academiei, constat că gândul îmi zboară spre Boboc, pentru că așteptam să trecă anul și sesiunile ca să ajungem la zbor. Acolo simțeam că într-adevăr făceam ceea ce ne place. Și nu era un program lejer sau de voie, din contră ziua începea dimineața foarte devreme și uneori ajungeam în cameră seara, rupți de oboseală... dar împliniți! (locotenent-comandor Georgiana TIMOFTICIUC)

PERCEPȚIA CELOR DIN JUR

Când află că tână doamnă din fața lor este pilot militar, oamenii au o reacție inițială de uimire, reacție urmată apoi de cea mai diversă gamă de comentarii, pozitivă sau cu nuanță negativă. Până la urmă, reacțiile oamenilor subliniază, încă o dată, stereotipurile de gen care există în societatea românească la momentul actual.

Sunt surprinși de faptul că există persoane de gen feminin care practică o astfel de meserie, iar unele chiar încearcă niște glume stupide și necorespunzătoare. Personal, de cele mai multe ori m-a încercat un sentiment neplăcut, însă au fost și persoane care m-au emoționat profund prin atitudinea pe care au afișat-o. (căpitan Cătălina IORDAN)

De cele mai multe ori reacțiile sunt de admirație și entuziasm. Dar la asta contribuie și faptul că sunt femei, desigur. (locotenent Irina Marina ACATRINEI)

CARIERA

Pentru ele, o zi de lucru arată ca la orice escadrilă de aviație:

O zi normală de zbor începe cu o oră înainte de briefingul general, perioadă în care se



Locotenent-comandor Georgiana TIMOFTICIUC



Căpitan Cătălina IORDAN

întocmesc documentele necesare desfășurării zborului, apoi la briefing se prezintă informațiile generale despre misiunile din ziua respectivă (meteo, comunicații, restricții, logistică), după care se continuă cu pregătirea în cadrul echipajului în care se stabilește în detaliu fiecare etapă din misiunea de zbor. Urmează apoi zborul în sine, în care pui în aplicare tot ce ai stabilit în



Căpitan Magdalena ALDEA



Locotenent Irina Marina ACATRINEI



Locotenent Patricia PĂUN

cadru pregătirii. După aterizare urmează un debriefing unde analizăm fiecare etapă din zborul executat. Astfel, realizăm care au fost plusurile și minusurile, discutăm lecțiile învățate.

Pe lângă aceste activități, bazându-ne pe o planificare săptămânală, sunt realizate o serie de documente de planificare, de centralizare și analiză a zborului.

Activitatea de zbor poate fi executată zilnic, însă este în strânsă dependență de disponibilitatea aeronavelor, condițiile meteorologice și alte situații apărute. Sunt perioade când executăm zbor zilnic, dar și perioade în care se zboară o dată pe săptămână. Nu există o constantă, totul fiind caracterizat de o dinamică extraordinară, ceea ce ne impune un anumit grad de adaptabilitate și deschidere.

Atunci când sunt la sol, piloții alocă timp pregătirii teoretice, aceasta depinzând de misiunile pe care le au de executat. Unele sunt mai complexe și au nevoie de o pregătire mai îndelungată, altele sunt de antrenament, iar pentru acestea se revăd cazurile speciale, zborurile în condiții mai deosebite.

Căpitanul IORDAN subliniază o altă particularitate a acestei escadrile, pe lângă personalul feminin numeros, care ține de vârsta personalului component: Suntem, probabil, **escadrila cu media de vârstă cea mai scăzută**, iar de aici apar provocările: ne întâlnim cu multe situații noi, pentru a căror rezolvare avem nevoie de îndrumare, ceea ce presupune mai mult timp de lucru și un nivel de încărcare superior, însă vârsta și perioada vieții în care ne aflăm vine cu un suflu de energie ridicat și cu mai multă motivație.

Toți sunt piloți, dar în funcție de grad și experiența de zbor trec succesiv prin programe de pregătire specifice, pentru obținerea diferitelor calificări. Pentru un pilot militar practic învățarea nu se oprește niciodată, deoarece chiar și după parcurgerea tuturor etapelor trebuie să își mențină exercițiul la zbor, prin zborurile de instrucție de zi și de noapte.

În ceea ce privește nivelul actual de instruire al celor intervievați, majoritatea sunt piloți comandanți la zbor de zi, și copiloți la zbor de noapte (cu sistemele NVD). Practic, în mare parte a timpului, membrii unei escadrile nu vor avea niciodată aceleași calificări, în primul rând

pornind de la diferența de vârstă (care în mod normal dictează și gradul, dacă se parcurg toate cursurile de carieră) care mai departe e corelată în mod normal cu experiența de zbor. În al doilea rând, ritmul de pregătire specific fiecărui pilot în parte sau disponibilitatea aeronavelor și a condițiilor de zbor poate cauza în final mici diferențe.

PILOȚI ȘI MAME

Dar tocmai capitolul parcursului în carieră este influențat cel mai mult de diferențele de biologie, atunci când piloții-femei devin mame și beneficiază de perioadele de concediu prenatal și de creștere a copilului. Iar uneori sunt oprite de la zbor din motive de siguranță cu mult înainte de apropierea de termen a sarcinii, ducând la o perioadă și mai mare de întrerupere a carierei.

Deși tații au, de asemenea, dreptul de a beneficia de concediul de creștere până la împlinirea vârstei de doi ani a copilului, cazurile când își folosesc acest drept sunt rare, așa că de cele mai multe ori această perioadă îi revine mamei.

Pe lângă obiectivele stabilite pentru acest an, de a obține certificarea de pilot comandant pe timp de noapte, pentru mine va urma o pauză de cel puțin 2 ani de la activitatea de zbor. Nu reușesc să vizualizez revenirea și reintegrarea în același mediu pentru că există multe elemente necunoscute, lucru care mă descurajează profund. (căpitan Cătălina IORDAN)

Pentru persoanele care și-au propus să aibă copii în viitorul apropiat există multe temeri, întrucât nu au o imagine foarte clară a modului în care se va desfășura revenirea după concediul de creștere a copilului și reintegrarea în cadrul escadrilei. Cel mai mult le-ar fi de folos o comunicare deschisă și transparentă cu personalul medical, care să le informeze și să le însoțească în tot acest proces. În momentul de față, viitoarele mame se informează mai mult de la colegile care au trecut deja prin această experiență.

REVENIREA LA SERVICIU

Momentan sunt în program de recalificare, după o absență de aproape 3 ani de la zbor, perioadă în care am rămas însărcinată

și am devenit mamă. Anul acesta este în plan obținerea clasei I și următoarea calificare de copilot MR și NVIS. (locotenent Irina Marina ACATRINEI)

Revenirea la muncă a fost ciudată și bineînțeles un element de noutate pentru mine. Cunoșteam mediul, colectivul, știam la ce mă întorc, dar deprinderile și abilitățile mele erau afectate și diminuate. Am parcurs un program de revalidare a calificărilor, însă continui pregătirea astfel încât să ajung la nivelul la care eram înainte de întrerupere. (locotenent-comandor Georgiana TIMOFTICIUC)

Revenirea mea la serviciu a fost marcată de o ușoară stângăcie, timiditate, ceva ce a semănat foarte mult cu ceea ce am întâmpinat la repartitie și prezentarea pentru prima dată în escadrilă. Dar asta a fost mai mult interior mie, nu am simțit neapărat asta din partea colectivului, ei s-au comportat mai degrabă normal. Cred totuși că un aport semnificativ asupra felului în care m-am reintegrat a fost reprezentat de înnoirea escadrilei (aparitia de noi membri, noi proceduri și un nou mod de lucru). (locotenent Irina Marina ACATRINEI)

Așadar, perspectiva lor în privința obstacolelor pe care le au de depășit ca femei variază, dar pe o gamă relativ moderată. Principalul moment când faptul că sunt femei face notă discordantă cu ritmul de carieră al colegilor de gen masculin apare atunci când vor să devină mame. Această perioadă asumată vine la pachet și cu anumite temeri legate de carieră, din perspectiva pilotului care își încetează vreme îndelungată activitatea de zbor și care știe că va avea nevoie de o perioadă de recalificare, de muncă suplimentară pentru redobândirea abilităților pe care le avea înainte de această etapă. Dar oricum, toată cariera lor e bazată pe studiu asiduu, așa că știu deja cum să își dozeze efortul și cum să parcurgă cu atenție toate etapele pentru o bună revenire la serviciu. În plus, ajutorul colegilor, comunicarea deschisă cu personalul medical și instructorii contribuie la o reintegrare ușoară în fluxul de lucru.

CUVÂNTUL-CHEIE: ECHIPĂ

Colectivul este cea mai importantă parte din toată această ecuație: suntem o echipă de oameni tineri, apropiați, așa cum trebuie să fie o echipă și care din punctul meu de vedere vor schimba în anii ce urmează vechile cutume și vor implementa viziuni mai fresh, mai actuale activității care ne reprezintă. Lucrul acesta a început deja să prindă contur în ultimii ani. (locotenent Irina Marina ACATRINEI)

ÎN LOC DE CONCLUZII

Existența femeilor în sistem nu mai este de mult un aspect cu caracter de noutate. Cu toate acestea, capacitatea sistemului de a le asimila și integra este redusă, întrucât există structuri care nici la momentul actual nu reușesc să gestioneze eficient diversitatea subordonaților. De aici se nasc situațiile tensionate, care pot crea divergențe între persoanele de sex opus. (căpitan Cătălina IORDAN)

Demersurile pentru egalitatea de șanse și integrarea personalului feminin există și sunt binevenite, dar sistemul încă nu reușește să se adapteze complet și să ofere întotdeauna cele necesare conform cererii. Cel mai elementar exemplu poate fi cel al uniformelor croite pe tiparul feminin: pare că nu există niciodată uniforme și bocanci pe măsurile pe care unele dintre noi le purtăm, chiar dacă facem nenumărate documente ce țin de solicitări de echipament care să corespundă mărimilor. Încă există hibe în ceea ce privește accesul femeilor în mediul militar, dar sistemul încearcă să se adapteze. În fond, este vorba de schimbarea atitudinilor și mentalităților, lucru care se întâmplă în timp.

Nu este nevoie să fim prea incisive cu pretinderea egalității de șanse, nu trebuie să radicalizăm și să trecem în cealaltă extremă. Atâta timp cât ne facem treaba bine, și demonstrăm ceea ce pretendem, atunci nimeni nu o să ne refuze șansa/șansele. (locotenent Irina Marina ACATRINEI)

Eu nu vreau să mai aud chestia asta cu „mediul militar - o lume a bărbatilor”! Femeile sunt de ceva timp în acest sistem și s-au integrat foarte bine. Consider că ar fi timpul să nu mai privim domeniul acesta ca fiind specific bărbătesc, în primul rând pentru că nu este o meserie de forță fizică, așa că femeile îi pot face față cu brio. E adevărat, societatea în care trăim încă are preconcepții. Dar noi ne

raportăm la vremurile actuale, așa că nu suntem *bărbați* sau *femei*, ci **oameni**. Bineînțeles că au existat situații de discriminare, prejudecăți și momente în care am fost nevoită să demonstrez că îmi merit locul în aviație. Dar eu cred că e vina societății și nu neapărat a sistemului. (căpitan Magdalena ALDEA)

Locotenent-comandor Georgiana Timofticiuc consideră că lucrurile s-au mai schimbat față de cum erau de la primul contact cu mediul militar, schimbările reflectându-se în special în atitudinea unor comandanți față de personalul feminin: „între timp, a avut loc și un schimb de generații, inclusiv la nivel de comandă și acum ni se recunoaște mai mult rolul.

Chiar dacă uneori am avut impresia că trebuie să demonstrez că pot, am încercat să depășesc această situație, pentru că era o chestiune de noutate, atât pentru mine, cât și pentru cei cu care mă pregăteam”.

Trebuie înțeles un lucru: nu există egalitate între sexe. Și asta ar trebui să ne bucure. Fiecare este creat într-un anumit fel, astfel încât împreună să ne completăm și să avem o perspectivă completă și complexă față de orice ne înconjoară. Există structuri în care personalul, indiferent de gen, își poate desfășura activitatea la standarde înalte, așa cum este cazul personalului navigant. Dar trebuie să fim realiști și să acceptăm că în alte structuri acest lucru este mai dificil, mai ales atunci când principala activitate presupune un efort fizic ridicat și continuu. Asta nu înseamnă că nu există femei care să reușească acest lucru. Ci înseamnă că în acea structură nu vom avea niciodată un număr egal de bărbăți și de femei. (căpitan Cătălina IORDAN)

Cred că, atât femeile, cât și bărbății, au farmecul lor, suntem diferiți (și slavă Domnului că suntem!) și asta ne conferă un mare avantaj - acela de a putea lucra împreună la un nivel care să acopere toate cerințele, care să fie COMPLET! Pentru că de fapt asta facem, ne completăm foarte bine unii pe alții. (locotenent Irina Marina ACATRINEI)

Momentan, mi se pare că directivele oficiale nu ajută la integrare și la echilibrare, ci mai degrabă scot în evidență că am fi diferite și că ar trebui să beneficiem de un alt tratament. Însă nu asta ar trebui să ne definească

activitatea, ci modul în care ne facem treaba. **A devenit ușor agresivă evidențierea incluziunii și integrării femeilor în organizația militară încât permanent este o noutate și o știre, când, de fapt, totul ar trebui să fie firesc.** (locotenent-comandor Georgiana TIMOFTICIUC)

Pentru tinerele interesate de o carieră în acest domeniu, una dintre recomandări este să ia în calcul toate valențele implicate: Noi nu suntem doar piloți, suntem ofițeri și piloți militari. Sunt cazuri de persoane pasionate de zbor care ajung în sistem și, deoarece nu reușesc să asimileze viața militară cu tot ce presupune ea, fie demisionează, fie nu reușesc să se adapteze niciodată, motiv pentru care nu se pot dezvolta și nu evoluează în carieră așa cum și-ar dori. **A fi pilot militar nu este doar despre zbor; este un melanj între un caracter onest, o viață disciplinată și responsabilă și o atitudine pe măsură față de meserie.** (căpitan Cătălina IORDAN)

Orice alegere ar face, trebuie să fie una asumată și luată în cunoștință de cauză.

Iar dacă își doresc cu adevărat, să nu lase pe nimeni să le zică că nu sunt făcute pentru asta. Cu muncă, ambiție, perseverență pot ajunge acolo unde își doresc, completează căpitanul Magdalena ALDEA.

Subiectele pe care le-am abordat în această conversație onestă sunt diverse, de la accesarea în sistemul militar, parcursul de învățământ și de carieră, la provocările meseriei de pilot, percepția lor asupra capacității sistemului militar de a asimila personalul feminin. Cele câteva puncte de vedere nu pot constitui nici pe departe date statistice, dar concluziile lor sunt valoroase prin faptul că prezintă experiențele și impresiile personale ale reprezentanților feminine dintr-o categorie profesională de elită, opinii transmise în încercarea de a construi un tablou realist al situației actuale. Nu sunt în niciun caz opinii supuse dezbaterii, dar pot servi ca punct de plecare al altor conversații constructive pe diverse teme care să contribuie la bunăstarea climatului organizațional. Iar strict în ceea ce privește escadrila vizitată, concluzia căpitanului Aldea îmi pare că reflectă cel mai bine situația:

Fete, băieți, suntem oameni faini care cooperează pentru un scop comun. Pasiunea pentru zbor este un alt criteriu care ne unește.



Fiecare dintre noi, cu mici excepții, am avut sau avem buni, unchi, mătuși la țară, prin satele României. Toți cunoaștem vecini mai avuți sau mai nevoiași, cu povești de viață mai grele sau mai surprinzătoare, pe care îi vedem, în vizitele noastre, din ce în ce mai rare, devenind din ce în ce mai bătrâni.



Mirela VÎȚĂ



Un Mărțișor pentru bunicile de pretutindeni

Cu ocazia zilei de 8 Martie, militarii Grupului 210 Sprijin „General de divizie Ioan Macri”, printr-o delegație restrânsă, au continuat tradiția activităților umanitare, făcându-le o bucurie femeilor în vârstă și singure din comunele Bălănoaia și Slobozia (județul Giurgiu). Pe lângă flori, felicitări și mărțișoare, aceștia le-au dăruit bătrânelor produse alimentare și de îngrijire.

Acesta a fost al treilea an de când colegii noștri organizează, la venirea primăverii, activități umanitare în zone defavorizate, venind în sprijinul bătrânelor singure și cu reale nevoi de ajutor. Vizitele de anul acesta s-au desfășurat în cooperare cu reprezentanții Bisericii, preoți din zonă, inimoși, foarte implicați în viața comunității pe care o păstoresc și care cunosc cel mai bine situația enoriașilor.

Spre sfârșitul lunii februarie i-am întrebat pe colegii de la Grupul 210 Sprijin dacă au vreun proiect umanitar pentru început de martie. Din experiență, știam că pentru ei asemenea activități fac parte din planificarea de rutină, de câțiva ani încoace.

Pe lângă proiectele menite să aducă zâmbetul pe fețele copiilor din familii cu venituri mici, sincronizate de obicei cu venirea lui Moș Crăciun, Sfintele Paște sau începerea școlii, al doilea grup țintă îl constituie bătrânele singure, cu nevoi de ajutor, din zonele defavorizate. Și aceste cazuri sunt mai multe decât ne putem imagina. Dacă anul trecut au dăruit mărțișoare, alimente și produse de îngrijire unor doamne din comunele județului Iași, în acest an acest s-au orientat către comunele defavorizate, Slobozia și Bălănoaia, din județul Giurgiu.

Maiorul Laura ANTIHE, coordonator al echipei faptelor bune, a povestit despre cum a început totul:

*„Preoții cu care ne-am coordonat anul trecut pentru îngrijirea Mausoleului Eroilor din Giurgiu, **Arhimandritul Teodor ȘERBAN**, stareț al Mănăstirii „Sf. Ioan Rus” din comuna Slobozia și părintele **Ștefan ALEXANDRU**, paroh al Bisericii Înălțarea Domnului, parte a ansamblului mausoleului din Giurgiu ne-au sprijinit în identificarea celor mai grele cazuri sociale din zonele pe care le păstoresc. Alături, pentru cazurile din comuna Slobozia, sprijin în identificarea cazurilor, ne-a fost și **părintele Avram ALEXANDRU**, iar pentru comuna Bălănoaia, real ajutor și îndrumări, părintele paroh din această comună, **preotul Cristian Nicolae PIȚU**.*

De asemenea, am vizitat și Așezământul Social „Sf. Mihail și Gavril”, din comuna Slobozia, care ne-a devenit extrem de apropiat sufleteste și pe care l-am descoperit tot anul trecut, prin Arhimandritul Teodor Șerban și unde am organizat de Crăciun, activitatea dedicată copilașilor găzduiți de acest centru. Așezământul este loc de sprijin fizic și afectiv pentru femeile victime ale violenței în familie și pentru copilașii acestora. Gândurile noastre nu aveau cum să



ocolească acest loc binecuvântat de Dumnezeu și ne-am dorit din tot sufletul să le transmitem tuturor femeilor și fetițelor ce se regăsesc în acest moment în centru, dragostea noastră sinceră, energia pozitivă cu care le-am înconjurat de când le-am cunoscut, precum și realul nostru sprijin uman.

În acest context, în dimineața zilei de 8 Martie, un microbuz plin de flori, mărțișoare și produse utile pentru gospodărie poposea pe ulițele micului sat de câmpie. Pentru a respecta măsurile de protecție COVID, dar și pentru a le scuti pe bătrâne de un drum anevoios, nu s-a organizat o adunare, ci militarii au ales să meargă, îndrumați de preot, la fiecare gospodărie în parte.

Bună ziua, bunică, ți-am adus un Mărțișor!”

Femeile ne-au primit cu bucurie în ogradă, unele ne invitau chiar și în case. Curțile, mai îngrijite sau mai uitate de timp reflectau de cele mai multe ori vârsta și starea de sănătate a proprietarei. Peste tot dădeau târcoale câinii sau se întindeau la soare pisicile, singurii companioni ai bătrâneții.

Unele aveau sănătatea mai șubredă, altele erau mulțumite că sunt încă în putere și se pot ocupa de gospodărie. „Ce ai aici, bunică, ceapă sau usturoi?”, întrebam privind vârfurile verzi din pământul săpat cu grijă, iar bătrânele ne arătau cu mândrie munca lor.

Unele erau văduve de o viață, în timp ce altele învățau de curând să trăiască cu singurătatea, după ce își pierduseră soții sau chiar și copiii. Altele aveau copii mari departe, la oraș: „și-au făcut rostul lor acum, mamă, doar n-o să mai vină toată ziua pe aici. Iar acum, de când cu COVIDUL, e și mai greu”.

Darurile noastre le-au fost utile, dar mai degrabă s-au bucurat de vizită și de faptul că, pentru câteva minute, cineva s-a oprit să le asculte povestea.

Activitatea noastră nu s-ar fi putut desfășura fără sprijinul unor oameni cu suflet, care rezonează la nevoile de ajutor ale semenilor și oferă acest ajutor atunci când este reală și urgentă nevoie: doi sponsori care au dorit să rămână anonimi, precum și **colonelul Laurențiu HODOROGEA**, comandantul Bazei 91 Logistică împreună cu câțiva colegi din cadrul unității conduse de acesta.



CISM DAY PRIETENIE PRIN SPORT!

Anual, la data de 18 februarie, se sărbătorește Ziua Internațională a Sportului Militar, eveniment care are ca referință aceeași dată din anul 1948, când a fost înființat Consiliul Internațional al Sportului Militar (CISM), organizație sportivă internațională care promovează educația fizică și activitățile sportive în forțele armate, ca mijloc de susținere a păcii în lume.

Beneficii ale sportului în viața noastră:

- ◆ crește coeficientul de inteligență;
- ◆ lungeste durata de viață și îmbunătățește calitatea ei;
- ◆ aduce pozitivitate;
- ◆ întărește inima și ritmul cardiac;
- ◆ pune sângele în mișcare;
- ◆ ne ajută să ne depășim limitele;
- ◆ ne dinamizează viața.

Mai mult decât atât, cercetătorii explică faptul că sportul ajută la creșterea respectului de sine și încrederii în forțele proprii și consolidează calitățile de lider.

Sportul e bun și pentru a crește imunitatea, dar și pentru reglarea metabolismului organismului uman; pentru eliminarea, cu ajutorul procesului de transpirație, a grăsimilor, toxinelor și impurităților din organism.

Deși vremea bună a primăverii încă nu își intrase în drepturi, în data de 18 februarie, militarii din toate unitățile Forțelor Aeriene au acceptat provocarea de a ieși la mișcare, sub motto-ul „Prietenie prin sport”.

Sportivii de la Capu Midia:

Militarii din cadrul Centrului Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană „General de brigadă Ion Bungescu” au îmbrăcat echipament sport adecvat, au făcut încălzirea și au dat starul unui cros pe malul mării.

Locotenent-colonelul Cătălin BUTNARIU a fost toată viața o persoană activă. În liceu și în facultate a făcut parte din loturile de baschet ale unităților de învățământ, iar după absolvire a continuat să facă sport și a participat la diferite competiții începând cu anul 2005. Dintre acestea amintim cursele semimaraton din Constanța, Tulcea și București, în anii 2015 și 2016. În anul 2017 a făcut pasul spre maraton și a alergat pentru cei 42 de km la *Maratonul Internațional București* unde a scos timpul de 3 ore și 27 de minute. În anii 2018 și 2019 a participat în echipa „Carpini” la



Locotenent-colonelul Cătălin BUTNARIU



Căpitanul Marian TĂLPIGĂ



Echipă de sport la SMMMSFA

cursa *Alerg 24h Autism Marea Neagră*. În anul 2019 a participat și la *Ștafeta Invictus* organizată cu ocazia Zilei Armatei României pe traseul București-Carei, eveniment în care a parcurs 26 de km, din parcul Carol I până în localitatea Otopeni.

Un alt militar care face sport este **căpitanul Marian TĂLPIGĂ**. Înainte de pandemie, prefera să joace fotbal. Acum aleargă câte 7-8 km de trei sau patru ori pe săptămână pentru că, spune el, sportul ar trebui să fie o parte importantă a vieții noastre cotidiene. „Oricât de aglomerate ne-ar fi zilele, oricât de multe lucruri avem de făcut, inclusiv la serviciu, 30-40 de minute pentru mișcare este important să reușim să le găsim. Faptul că și Armata României marchează importanța sportului printr-o zi special dedicată denotă faptul că sportul ar trebui să fie un element important în viața noastră”, spune militarul, care a participat la mai multe concursuri printre care și *Alerg 24h Autism Marea Neagră*.

Sergentul Gabriela BOGZIOU aleargă zilnic 2 km. Îi place să joace și fotbal și o face încă din școala generală, așa că, atunci când are ocazia nu o ratează.

Sportiv este și **fruntașul Cătălin STOICA**. Spune că în afară de alergare este pasionat de ciclism pe care îl practică de aproape 5 ani. „În primul rând trebuie să îmi aleg un itinerariu pe care să îl parcurg, apoi pornesc în cursă. În medie circa 40-60 de km parcurg pe bicicletă, de două ori pe săptămână”, afirmă militarul.



Fruntașul Cătălin STOICA

Sportivii de la Capu Midia s-au antrenat la malul mării



6 x 6 x 48! – ALEARGĂ PENTRU SĂNĂTATE!

Căpitan Mirela VÎȚĂ, Sublocotenent Laura BAȘTUREA, Marius BĂLAN



În această perioadă solicitantă, în care atât sănătatea fizică, cât și cea psihică, ne poate fi periclitată, plecând de la provocarea 4 x 4 x 48 a lui **David GOGGINS** și de la inițiativa **elevului sergent Andrei BĂNESCU**, Școala Militară de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene a lansat o nouă provocare sportivă: 6 x 6 x 48! ALEARGĂ PENTRU SĂNĂTATE!

Inițiativa lor a avut succes, la alergare alăturându-se câteva sute de participanți, atât cu echipe din cadrul instituțiilor militare de învățământ, cât și alergători individuali, militari sau civili.

Cine a participat?

Oricine a dorit, în mod deosebit elevii și studenții instituțiilor militare de învățământ. Am ales această categorie deoarece inițiativa pleacă din cadrul unei școli, elevii sunt testați și nu se expun niciunui risc, deoarece nu părăsesc siguranța cazarmii. Pe deasupra, fiind în weekend, activitatea nu s-a suprapus cu alte activități didactice și procesul educațional nu a fost întrerupt.

A fost o competiție? Au existat câștigători?

Singura competiție a fost cu tine însuși! A fost o provocare la sănătate, un îndemn pentru fiecare persoană la o viață în echilibru și armonie. Aici nu există învinși. Fiecare este un exemplu că se poate să depășim orice provocare dacă suntem dispuși să ieșim din zona de confort. Toți participanții au fost câștigători.

La provocarea lor au răspuns echipe din cadrul Academiei Forțelor Terestre din Sibiu, Colegiul Național Militar „Dimitrie Cantemir” din Breaza, Școala Militară de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Navale și Colegiul Național Militar „Alexandru Ioan Cuza” din Constanța, alergând simultan și înregistrând rezultate deosebite.

Regulile activității

Evenimentul s-a desfășurat în perioada 26-28 martie, începând cu orele 18:00. La un interval de 6 ore, s-a alergat câte 6 kilometri, adăugând unul în plus în tura a patra, sâmbătă, 27 martie, pentru a cumula un total de 55 de kilometri.

Mesajul elevilor: Suntem cu toții învingători!

Am alergat 55 de kilometri în 48 de ore pentru a transmite următorul mesaj: prin sport ne menținem sănătatea. În perioada aceasta și în orice altă situație, sănătatea noastră fizică și psihică este cea mai importantă. Mulțumim tuturor colegilor noștri care au dat curs provocării și au demonstrat, alături de noi, elevii Școlii Militare de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene, că împreună suntem mai puternici și putem să ne depășim limitele.

„Nu întâmplător deviza olimpică oficială este «Citius, Altius, Fortius» (Mai repede, mai înalt, mai puternic).

Provocarea noastră a fost adresată tuturor, nu am căutat câștigători, ci am vrut să transmitem că toți putem fi învingători, dacă ne implicăm, dacă participăm și ne bucurăm de moment. Doar acționând am demonstrat că performanța nu există decât ca rezultat al «competiției» cu tine însuși.

Pentru că viața este un șir de competiții, am confirmat încă o dată că avem mentalitatea necesară pentru a reuși să fim învingători și în cariera pe care am ales-o, CARIERA MILITARĂ, ne-a mărturisit elevul sergent Andrei Bănescu.

Cine este elevul care a avut inițiativa „6 x 6 x 48 - PROVOCARE MILITARĂ! 55 KM ÎN 48 ORE! ALEARGĂ PENTRU SĂNĂTATE!”?

Acesta se numește Andrei Bănescu și este elev sergent al Școlii Militare de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene „Traian Vuia” în anul II, la specializarea Armament, rachete, muniții de aviație și sisteme de lansare. Andrei este din localitatea Lerești, Câmpulung Muscel și este un pasionat al sportului, care prin disciplină și perseverență a reușit să aibă performanțe în diferite ramuri ale acestuia.

Absolvent al Liceului național cu program de atletism a practicat atletismul, apoi, începând cu anul 2009, timp de 3 ani, a fost membru al echipei de ciclism de șosea Olympic Cycling Team și a participat atât la concursuri naționale, cât și la concursuri europene.

Odată cu terminarea liceului a reușit să fie parte componentă a formației Salvamont Câmpulung Muscel. „Alergarea montană este sportul meu de suflet, de plăcere și pentru sănătate, acesta fiind motivul pentru care am ales să mă alătur echipei de salvamont, fără a participa inițial la competiții”.

Timp de patru ani a participat la numeroase concursuri. „În toți acești ani de ciclism, am concurat la aproximativ

80 de competiții și am reușit să urc pe podium la majoritatea dintre acestea”.

Aflând că poate să își îndeplinească un alt vis din copilărie, acela de a deveni militar al Armatei României, a început să se pregătească pentru admiterea la Școala Militară de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene. În 2019 a fost declarat admis în școală. Nu a zăbovit în a se remarca drept un bun atlet, făcând parte din lotul sportiv al școlii. Cu prima ocazie ivită a alergat voluntar pentru militarii noștri răniți, la maratonul organizat de echipa Invictus România!

„Sunt de părere că această lume este o mare sală de sport în care noi venim pentru a ne antrena și a deveni mai puternici”.



Elevul sergent Andrei BĂNESCU a avut inițiativa proiectului sportiv ALEARGĂ PENTRU SĂNĂTATE

MANUSCRISE UITATE, MANUSCRISE REȚĂSITE...

Muzeograf Micuța JIANU

Fondat în anul 1990, Muzeul Național al Aviației Române s-a dezvoltat permanent, transformându-se treptat într-o instituție de cultură cu o personalitate bine individualizată, astăzi având un rol important în promovarea aeronauticii române.

În momentul de față muzeul deține un patrimoniu bogat, de la documentație tehnică originală, la mii de obiecte culturale de patrimoniu muzeal, uniforme, decorații, drapele de luptă, fotografii de epocă, brevete de invenții obținute de români care au scris istoria aviației, fiecare obiect din patrimoniul muzeal având propria lui poveste.

Sarcina muzeografului este de a cerceta aceste obiecte încărcate de mister pentru a aduce la lumină poveștile celebre, dar și cele mai puțin știute din istoria aeronauticii.

În această ediție vă aducem în atenție cercetările legate de un nume de multe ori necunoscut pentru majoritatea iubitorilor aviației române: **Nicolae VĂIDEANU** (1911-1981), despre care se spune că ar fi inventat sistemele de propulsie, aplicate imediat după război de sovietici, așa-numitele rachete SL-IV SEMIORCA.

DATE BIOGRAFICE ȘI CARIERA

De pe site-ul primăriei municipiului Orăștie aflăm că Nicolae Văideanu s-a născut la 3 martie 1911, în localitatea Pricaz, județul Hunedoara într-o familie de țărani cu șase copii. Își începe studiile la școala primară din satul natal, după care urmează Liceul „Decebal” din Deva, iar între anii 1930-1940 frecventează cursurile Universității București.

Întreaga sa viață și-a dedicat-o cercetărilor în domeniul rachetelor, având ca obiectiv conceperea și construirea unui vehicul aerian capabil să zboare cu viteze superioare celei a sunetului. În casa de la Orăștie, demolată în anii 1982-1986, se puteau vedea rachetele sale precum și dosare voluminoase de calcule, studii și cercetări în domeniu. Între 1942 și 1944 a reușit să breveteze rachetele sale.

Știința, noua religie a timpurilor moderne, este, fără niciun dubiu, un mijloc de explorare

a universului. Este indiscutabil că trecutul influențează viitorul, unul din exemple fiind avionul fără elice construit de Henri Coandă în 1910, de data aceasta Coandă sfidând regulile, aducând viitorul în prezent.

Texte antice descoperite descriu cu lux de amănunte aparate de zbor (adevărate obiecte neidentificate), similare cu cele din timpurile moderne.

Aplicația brevetelor lui Nicolae Văideanu era o incontestabilă descoperire prin ineditul ei, dar care a rămas însă la stadiul de brevet de invenție.

De notat că Muzeul Național al Aviației Române deține trei brevete de invenție înregistrate astfel:

♦ brevet nr. 33354, publicat în M.O. nr. 219 din 16.09.1942 cu titlul „*Rachetă*”. Brevetul de invenție are ca anexă cererea pentru brevet de invenție cu titlul „*Udovilul V*”;

♦ brevet nr. 37723, publicat în M.O. nr. 68 din 22 martie 1947, brevet de perfecționare cu titlul „*Perfecționare la brevetul No 33354*”;

♦ brevet nr. 38083 cu titlul „*Torpila-rachetă*” perfecționare la brevetul No. 37723.

CORRESPONDENȚĂ VĂIDEANU-COANDĂ

Studiind corespondența dintre Nicolae Văideanu și cunoscutul savant și om de știință **Henri COANDĂ**, aflăm amănunte interesante și inedite pentru noi despre începuturile timide ale unui necunoscut la acea vreme în domeniul aeronauticii.

Într-o scrisoare olografă din 6 decembrie 1964 adresată lui Henri Coandă, Văideanu îl informează pe Henri Coandă despre o lucrare scrisă de profesorul **Dinu MOROIANU** denumită „*Focul viu*”, „o pagină din istoria și descoperirile românești”. Rugămintea profesorului Moroianu pentru Coandă era de a scrie o introducere pentru ediția a doua a lucrării sale.

Dintr-o discuție cu profesorul Moroianu, anterioară scrisorii către Coandă, Văideanu a aflat că unul dintre obiectivele de cercetare ale marelui savant era „*Fluidul vital*”, Văideanu, subliniază faptul că a studiat și el acest proiect într-un cadru mai larg, „*privind mai mult partea*

lui filozofică, unde se atinge cu esența spiritualității, ducând către tainele naturii”. După toate elogiile de rigoare, Văideanu îndrăznește cu timiditate să îl mai deranjeze pe marele savant: „*Printr-o eventuală altă scrisoare, după un timp oarecare, îngăduiți-mi să revin în chestiunea unei concepții de moment care ar părea foarte originală unde se îmbină armonios toate prototipurile de avioane, aerodina etc., la scară redusă ale tuturor marilor constructori aeronautici români între care este așezat simetric și turbopropulsorul dumneavoastră, iar dacă cumva nu se va putea realiza cândva în viitor din motive obișnuite care sunt mai costisitoare, îl voi studia pentru a se putea realiza cu materiale mai accesibile. Și așa Orăștie, patria lui Aurel Vlaicu nu are în piețele publice sau parcuri absolut niciun monument*”, încheind în cele din urmă: „*Cu cele mai alese considerente de stimă și considerație ce vi le port, Văideanu Nicolae, Orăștie, Str. Eroilor nr. 32, Regiunea Hunedoara, România*”.

Aproape un an mai târziu, într-o altă scrisoare, de data aceasta redactată la 25 septembrie 1965 la Eforie Nord, Nicolae Văideanu copiază aproape integral prima scrisoare din 6 decembrie 1964. Cel mai probabil ilustrul său mentor încă nu-i răspunsese. Amintește marelui Coandă că domnul profesor Dinu Moroianu i-a trimis un extras din cartea „*Les Turbines a gaz*” de **Ventou DUCLAUX**, Paris, anul 1911. Cu această ocazie profesorul Moroianu îl roagă să scrie o autobiografie pentru ediția a II-a a cărții sale „*Focul Viu*”. În continuare dezbat despre proiectul lui Henri Coandă „*fluidul vital*”, un proiect științific care îl interesează și pe Văideanu întrucât împletește elemente filozofice cu cele biologice, ducând în final „*către tainele naturii, sfera nedestălenită, domeniu al filozofiei*”. Din dorința de a nu-l obosi pe marele Coandă pentru că a scris mult, semnează „*cu cele mai alese sentimente de stimă, N. Văideanu*”.

Aproape trei ani mai târziu, dintr-o scrisoare datată 10 septembrie 1968, aflăm că în sfârșit, **Henri Coandă i-a răspuns**. Pentru frumusețea scrisorii și bucuria nemărginită a unui necunoscut pasionat de știință, redăm aproape în întregime scrisoarea:

„Mult stimat Domnule inginer Coandă

M-a bucurat nespus de mult primirea scrisoarei d-voastră. Nu am cuvinte să exprim recunoștința mea pentru timpul prețios al Excelenței Voastre rupt pentru mine. Acest semn d-voastră, o rază de lumină, care m-a mișcat, care mi-a umplut sufletul de căldură mai mult decât soarele enorm, care apare la orizont și se rostogolește grandios, ziua, pe bolta cerească.

Acest semn pentru mine, e ca un far în noaptea întunecoasă, plină de abisuri.

Un semn, ca și zorile într-o zi de vară ca un izvor de apă răcoroasă în arșița lunii lui cupător, ca o adiere de vânt, în serile de mai, ca o sărbătoare mare, ca o primăvară în viața mea, care m-a vrăjtit, în fața căreia am rămas extaziat de admirație.

Nu voi uita nicodată acest semn, care apărui într-o zi de septembrie în cale, ca o lună plină într-o noapte întunecoasă, care-mi luminează calea plină de speranțe către culmile prea aride, prea înalte ale idealurilor, ca un lucegăr călăuzitor în pustie, dând noi îndăbolduri la drum.

Pentru toate rog pe, Excelența Voastră, a primi aceste slove stinghere, mici fărâme rupte din cugetul meu, din inima mea, ca un simbol prea umil al sentimentelor de admirație pentru Excelența Voastră, ce Vi le port ca și unei flori ce reprezintă afecțiunea cu viața celor mai pure sentimente.

Recunoștință eternă Excelenței Voastre,
N. Văideanu
Orăștie, Str. Eroilor 32
(România)”

Scrisoarea mult așteptată de la „Excelența Sa”, Henri Coandă ne surprinde chiar și pe noi. Este clar că Henri Coandă a apreciat valoarea științifică a studiului de proiect făcut de până atunci necunoscutul Nicolae Văideanu.

25 august '68

„Stimate Domnule Văideanu

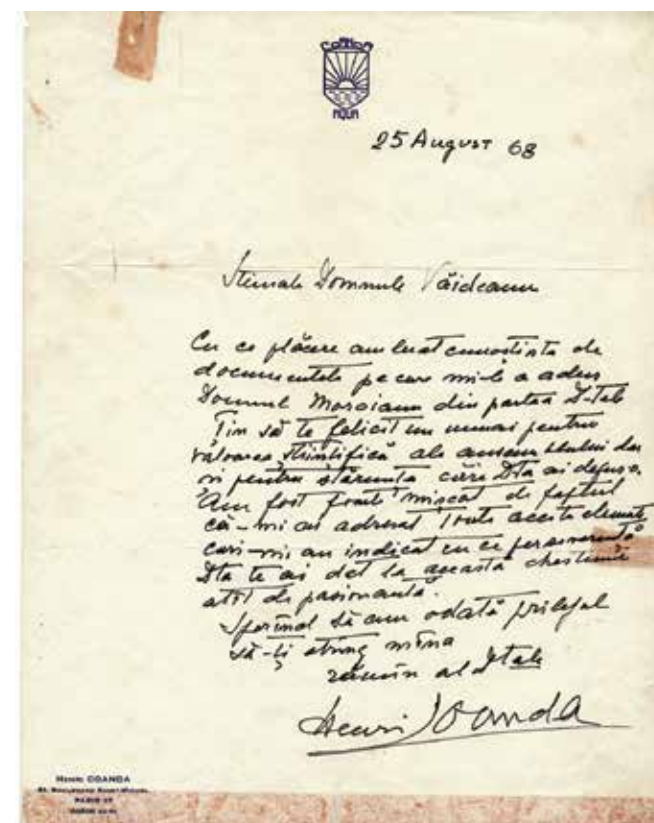
Cu ce plăcere am luat cunoștință de documentele pe care mi le-a adus Domnul Moroianu din partea D-tale.

În să te felicit nu numai pentru valoarea științifică a ansamblului, dar și pentru stăruința pe care D-ta ai depus-o.

Am fost foarte mișcat de faptul că mi-ai adresat toate aceste elemente care mi-au indicat cu ce perseverență D-ta te-ai dedicat la această chestiune atât de pasionantă.

Sperând să am odată prilejul să-ți strâng mâna,

rămân al D-tale
Henri Coandă”



Sediul administrativ al Muzeului Național al Aviației Române, clădire de patrimoniu, sediul primei Școli de Maștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene



„Cunoașterea
îți dă aripi,
iar imaginația
te înalță”

Henri Coandă
(1886 – 1972)

Peste ani, invențiile din brevetele lui Văideanu, îndeosebi cea numită **Udovil**, au aprins imaginația celor interesați de descoperirile tehnice ale românilor, fiind subiecte pentru diverse lucrări precum:

♦ **Zidul tăcerii** - incursiuni în știința secretă, vol.1, colectiv, Centrul Tehnic-Editorial al Armatei, coordonator Gl. bg. Profesor doctor univ. Costică Țenu;

♦ **Știința secretă**, Lucian Cozma, colecția Exploziv, anul apariției 2009 (p. 37 - În anii '40 România putea să fie o mare putere; Udovilul, destinat transportului rapid pe apă - p. 38; Submarinul-avion - o invenție românească, p. 39);

♦ **Almanahul Flacăra** 1985, articol, reportaj de Cornel Nistorescu despre Nicolae Văideanu;

♦ „**Un OZN pentru Hitler**”, autor Emil Străinu (arme secrete la care au lucrat savanți români precum Nicolae Văideanu și Henri Coandă);

♦ **Pagina municipiului Orăștie, personalități orăștience** - Nicolae Văideanu (1911-1981), inginer, proiectant de rachete.

Caporal Ciprian BURUIANĂ, UN MILITAR CU EXPERIENȚA TEATRULUI DE OPERAȚII

Am avut o presimțire că va fi un atac cu rachete. Trecuse ceva vreme de când pășisem în teatrul de operații, totul era liniștit și nu se întâmplase nimic.

Caporal Ciprian BURUIANĂ

Locotenent Anca MEDREA
Arhivă personală Ciprian BURUIANĂ

„Să fii radiotelefonist în țară și într-un teatru de operații presupune o mare responsabilitate, atenție sporită, implicare și devotament”, spune caporalul Ciprian Buruiană, actualmente administrator de sistem în cadrul compartimentului Comunicații și Informatică al Centrului Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană, „General de brigadă Ion Bungescu”. Militarul este un exemplu de onestitate și orice misiune pe care a primit-o în cei aproape 18 ani de când a început cariera militară a dus-o la bun sfârșit, fiind apreciat de superiori.

2002 a fost anul când a luat prima dată contact cu rigorile militare. Și-a dorit să facă parte din Armata României pentru că a simțit că are calitățile și cerințele specifice profesiei: încredere în sine, solidaritate, disciplină, respect, onestitate. „Mi-a plăcut sistemul de când eram militar în termen. Totul este în ordine, întocmai și la timp, lucru care m-a motivat pentru a alege cariera militară. M-am angajat în anul 2002 ca radiotelegrafist. În perioada 2003-2007 am deservit Brigada Multinațională SEEBRIG pe funcția de operator calculator”, spune caporalul. Acolo s-a perfecționat în domeniu și, în anul 2006, a fost selectat să participe la prima misiune externă, în Kabul, Afganistan. Această primă misiune i-a arătat și adevărata față a războiului de care doar auzise de la camarazii plecați pe front. Se înserase când a fost lansată o rachetă asupra bazei și atunci a văzut pe viu ce înseamnă un atac prin surprindere și care este reacția pe care trebuie să o ai în astfel de situații.

De mai multă adrenalină a avut parte însă în următoarea misiune externă, la 10 ani distanță, tot în Afganistan, atunci când a fost dislocat în Kandahar (cu Batalionul de Infanterie

„Rechinii Albi”, destinat protecției forței). Era o zi liniștită de septembrie. Sau cel puțin așa părea.

„La un moment dat stăteam de vorbă cu militarii din bază și, dacă pot spune așa, am avut o presimțire că va fi un atac cu rachete. Trecuse ceva vreme de când pășisem în teatrul de operații, totul era liniștit și nu se întâmplase nimic”, ne mărturisește caporalul. Spre seară s-a declanșat iadul: nouă rachete au țâșnit din „kașeile” insurgenților. Ținta era baza din Kandahar în care se afla la datorie și camaradul nostru. „O parte dintre ele au explodat, o parte nu. Nu au fost victime și nici pagube materiale, doar că una dintre rachete a căzut undeva la circa 300 de metri de zona în care îmi desfășuram activitatea și impactul a fost mai mult emoțional, știind că este atât de aproape. Dar noi, militarii, suntem pregătiți și pentru astfel de situații dinainte de a păși într-un teatru de operații și atunci când ești într-o astfel de postură adrenalina își spune cuvântul. Am acționat conform procedurilor și am așteptat încheierea atacului”.

Nu a fost singurul moment care i-a dat emoții în aceeași misiune. Nu de aceeași amplitudine. Lucra într-o zonă în care securitatea era foarte importantă, supravegheată inclusiv video. Într-o seară, spune caporalul, în câteva secunde nu a mai văzut nimic pe monitoare: „Am ieșit afară și mi-am dat seama că este o furtună de nisip, furtună care pentru o oră, o oră și jumătate nu mi-a mai asigurat vizibilitatea în zona respectivă”.

După a doua misiune, caporalul Ciprian Buruiană și-a continuat activitatea în cadrul Brigăzii 9 Mecanizate până în anul 2018, când a decis să facă o schimbare, inclusiv de armă. O schimbare pe care a considerat-o o



provocare, mai ales că trecea de la terestru la aviație, în cadrul Poligonului Complex de Trageri de la Capu Midia. Camarazii din unitate l-au primit foarte bine, l-au ajutat să se integreze repede în colectiv și să își îndeplinească atribuțiile cu aceeași rapiditate și responsabilitate cu care a făcut-o și până atunci în unitățile militare în care a mai lucrat. A fost angajat ca centralist formațiune comunicații, dar pentru că în anul 2019 a absolvit un curs pentru administrarea securității calculatoarelor, acum este administrator de sistem în cadrul Centrului Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană, „General de brigadă Ion Bungescu” și asigură legăturile de comunicații și informatică în cadrul Comandamentului și Poligonului Complex de Trageri pentru buna funcționare a echipamentelor.

Ciprian a fost apreciat de către superiori. Dovada stă în diplomele și distincțiile primite de-a lungul carierei. Din ambele misiuni externe s-a întors acasă cu **Medalia de Merit** oferită de NATO (OTAN article V) și a primit calificativele „Foarte bine” și „Excepțional”. În anul 2020 a primit emblema de merit „În Serviciul Armatei României clasa a III-a”, în semn de apreciere deosebită pentru activitatea desfășurată în serviciul militar.

De la viitor așteaptă și alte provocări profesionale și nu va ezita să urmeze orice curs de carieră care îi va putea îmbunătăți cunoștințele în domeniu.



Amintiri din misiune



Dan ANTONIU

DESTIN ÎN SLUJBA PATRIEI General aviator Gheorghe Jienescu

(16 septembrie 1894 - 3 aprilie 1971)

Din timpuri imemorabile, poporul nostru își comemorează eroii, individual, iar din anul 1920 la nivel național, într-o zi a eroilor fixată la praznicul Înălțării Domnului.

În acest greu an 2021 comemorăm 50 ani de când Aeronautica Militară Română a pierdut o mare personalitate, un excelent pilot de vânătoare, instructor, profesor, comandant de mari unități și ministru al aerului:

Gheorghe JIENESCU s-a născut la 16 septembrie 1894 în comuna Rast, județul Dolj. După absolvirea Școlii Pregătitoare de Ofițeri, și-a început cariera militară în anul 1916 ca sublocotenent de infanterie, când a fost mobilizat și trimis direct în marele conflict mondial. A fost comandant de pluton și nu a ezitat să înfrunte inamicul cu un curaj ieșit din comun. La un moment dat, a atacat cu oamenii din subordine o unitate germană, reușind să o respingă, schimbând în avantaj misiunea marii unități căreia îi aparținea. Pentru această acțiune a fost recompensat de Regele Ferdinand I cu Ordinul „Coroana României”.

Nu s-a mulțumit cu activitatea de ofițer de infanterie, care avea limitele sale, dar nici cu gândul de a fi demobilizat și trecut în rezervă după încheierea conflictului, fiind pasionat de aviație și având anumite abilități tehnice, a dorit să încerce altceva. În anul 1917, a depus o cerere în urma căreia a fost detașat în Serviciul Aviației.

La începutul anului 1918, locotenentul de rezervă Gheorghe Jienescu a fost selecționat și trimis în Anglia și Franța, unde în perioada 1918-1919 a urmat șoli cu profil aeronautic, o școală tehnică, una de pilotaj și una de acrobație aeriană.

După reîntoarcerea în țară, a fost încadrat ca pilot de vânătoare într-o unitate aeronautică, a fost profesor în școlile de pilotaj și la Școala Superioară de Război, a fost numit președintele tuturor comisiilor de evaluare a unor avioane străine, nominalizate pentru o eventuală achiziție de către Armata Română, dar și a prototipurilor fabricate în țară.

În perioada în care a fost numit șef al Școlii de Perfecționare, a insistat și a reușit să introducă Acrobația Aeriană ca obiect de studiu.

În ianuarie 1935, a primit o importantă funcție de comandă, fiind numit comandant al Flotei de Luptă Pipera, care, în urma reorganizării

Aeronauticii Militare, începând cu luna iunie 1937, a devenit Flotila 1 Vânătoare, cea mai mare și importantă unitate de vânătoare din Aeronautica Militară Română.

În activitatea de ofițer al Armatei Române, a fost apreciat de șefi ierarhici superiori, ceea ce a făcut ca, începând cu a doua jumătate a anului 1940, când avea doar gradul de comandor aviator, să fie numit în funcția de ministru subsecretar de stat al aerului succesiv, până la 23 august 1944, în cele trei guverne conduse de **Ion Antonescu**. În perioada Războiului din Est, pentru o informare corectă, s-a deplasat frecvent pe front singur, la bordul unui Messerschmitt 108 Taifun.

Această funcție avea să îi afecteze în final cariera și viața, când, la 23 august 1944, a fost arestat și plasat în arest la domiciliu sub pază, iar în anul 1946 închis și condamnat la 20 de ani de închisoare pentru motivul de a fi făcut parte din Guvernul Ion Antonescu, sentința Tribunalului Poporului, înființat de autoritățile comuniste, a fost „criminal de război”.

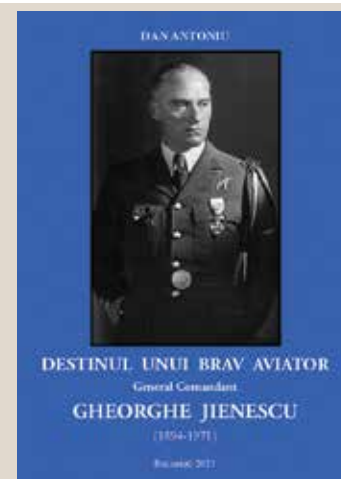
A fost eliberat în anul 1964, cu moralul și sănătatea distruse. S-a mai bucurat de libertate și viață numai șapte ani, căci în ziua de 3 aprilie 1971 avea să decoleze spre Escadrila din Ceruri.

În semn de înaltă prețuire pentru personalitatea generalului comandant aviator Gheorghe Jienescu, în anul 1990, Consiliul Local al comunei natale, Rast, județul Dolj, a hotărât ca o stradă și școala din localitatea unde a învățat și a profesat ca învățător să-i poarte numele.

La începutul anului 1995, Ministerul Apărării Naționale a hotărât restructurarea organizatorică a unităților de aviație, respectiv revenirea la vechile denumiri prin reînființarea Flotelor și Grupurilor aeronautice. Cu această ocazie, unitățile au primit nume onorifice ale unor aviatori considerați importanți.

Aviatorii militari, apreciind la justa valoare viața și activitatea Generalului aviator Gheorghe Jienescu, au propus cu această ocazie ca o unitate militară de aviație, respectiv Grupul 67 Aviație Vânătoare și Vânătoare-Bombardament Craiova să poarte numele onorific „General de Escadră Aviator Gheorghe Jienescu”.

În acest an, la 3 aprilie 2021, comemorăm 50 ani de la deces. Dumnezeu să-l odihnească în pace!



„Îngerii salvatori au sosit din cer”, titra un cotidian central despre intervenția militarilor din Forțele Aeriene Române la inundațiile catastrofale din Moldova, iulie 2005



Adrian SULTĂNOIU

Elicoptere pe frontul solidarității

Amintirile comandorului (rtr.) Vasile Iurașcu, elicopterist militar despre inundațiile din 1970

Istoric muzeograf dr. Sorin TURTURICĂ

Implicarea Forțelor Aeriene Române în sprijinirea populației în situații de criză nu este o noutate, de la recuperarea celor sinistrați în mijlocul unor calamități naturale, la evacuări medicale de urgență în țară sau peste hotare, până la transporturi de echipamente medicale în pandemie. Pentru echipajele implicate, satisfacția îndeplinirii unor astfel de zboruri cu scop umanitar nu se poate compara cu nimic, iar astfel de misiuni rămân bine întipărite în memoria celor care le execută.



Intervenție umanitară la inundațiile din zona Moldovei, în iulie 2005



În mai-iunie 1970, în urma unor ploi abundente, mai multe râuri din România s-au revărsat și au acoperit cu apă suprafețe întinse. Prima zonă inundată a fost Transilvania, iar Moldova și Muntenia au urmat în scurtă vreme. A fost o situație gravă, care a pus la încercare atât administrația locală, dar și structurile Ministerului de Interne și cele ale Ministerului Forțelor Armate, care au fost alertate și trimise să salveze populația.

La București a fost creat un comandament central de criză, iar în zonele afectate s-au înființat mai multe comandamente regionale, care coordonau activitatea forțelor de salvare în teritoriul repartizat. Așadar, se întâlnea o situație asemănătoare celei de război, când unități diferite se subordonau operativ unei singure persoane, chiar dacă proveneau din structuri diverse. De exemplu, un comandant regional putea avea în subordine mai multe batalioane de infanterie, o companie sau două de genști, subunități de transport auto, câteva elicoptere, personal medical militar sau civil, cadre de Securitate și miliție, gărzi patriotice.

Militarii angajați în lupta cu furia apelor depindeau numai sub aspect administrativ de comandanții lor de regimente și divizii, pe care îi informau în legătură cu activitatea zilnică și de la care primeau resurse suplimentare (oameni sau tehnică).

Alături de celelalte structuri ale armatei române, forțele aeriene au participat la salvarea oamenilor și a bunurilor din zonele afectate cu 1.350 de cadre și militari în termen. Un rol de cea mai mare importanță i-a revenit Regimentului 94 Elicoptere de la Alexeni, aflat sub comanda colonelului Ion GHINEA. Acest regiment era singura unitate a armatei care deținea elicoptere,

dar mai existau astfel de aparate de zbor la Ministerul de Interne și la aviația utilitară.

Regimentul 94 de la Alexeni era organizat pe trei escadrile, toate înzestrate cu aparate importate din URSS sau din Polonia. Cea de-a treia escadrilă avea elicoptere noi, de tip Mil Mi-8, care erau puternice și spațioase, dotate cu motoare reactive. Șeful escadrilei de Mi-8 era locotenent-colonelul Vasile IURAȘCU, în vârstă de 38 de ani.

Efectivele escadrilei erau reduse la o treime. Adică, în loc de 12 aparate, sosiseră în țară numai patru, celelalte nefiind încă recepționate. Elicopterele Mi-8 erau însă un vârf al tehnicii, rivalizând cu orice produs de pe piața occidentală. Au fost fabricate în peste 17.000 de exemplare, fiind, până astăzi, pe locul întâi în lume ca număr de aparate construite (celebrul Bell UH-1 Huey, devenit simbol al Războiului din Vietnam, a fost fabricat în 16.000 de exemplare, ocupând locul 2 al topului).

În conformitate cu documentele Regimentului 94 de la Alexeni, în timpul inundațiilor din mai-iunie 1970, piloții acestuia au executat 102 misiuni, în 402 ore de zbor și 11 minute. Elicopterele unității au asigurat evacuarea a 2090 de persoane surprinse de ape, dintre care 450 au fost copii. Tot în cadrul acestor misiuni au asigurat transportul a cca 50 de tone de alimente și alte materiale în locurile sinistrate, dar și al unor jurnaliști români și străini pentru a se documenta la fața locului despre dimensiunile dezastrului. De asemenea, au asigurat transportul persoanelor oficiale implicate direct în gestionarea crizei, inclusiv pentru șeful statului.

În cele ce urmează, vă prezentăm amintirile unuia dintre elicopteristii militari implicați în

acțiunile de salvare din 1970. Intervievat asupra acestor evenimente, domnia sa a remarcat: „Anul 1970 ne-a adus inundațiile catastrofale din Transilvania, Moldova și sudul țării. Pe 10 mai – când inundațiile se declanșaseră deja – a sosit la Alexeni **generalul [Gheorghe] Gherghina**, care la acel moment era adjunct al **generalului TÎU**, șeful aviației militare. A adunat tot regimentul să stea de vorbă cu noi. După ce i s-a dat onorul, ne-a prezentat planul de acțiune al unității. Regimentul avea trei escadrile: una de Mi-4, cu opt aparate, una de Mi-1 și S.M.-2 cu cinci elicoptere, și cea pe care o comandam, cu patru elicoptere Mi-8. Eu aveam un elicopter cu două echipaje la Bălea, pentru a lucra la Transfăgărășan. Mie mi-a zis: **pentru tine mai am o misiune, înainte de a pleca în Transilvania**. Eram introdus cu două elicoptere în programul vizitei președintelui Zambiei, [Kenneth] Kaunda, care se afla în România. Pe atunci nu exista flotila specială (Flotila 50 Aviație, cu sediul la Otopeni – n.S.T.), așa că noi răspundeam la toate solicitările de elicoptere, pentru întreg teritoriul țării. Din carnetul meu de zbor rezultă că pe 14 mai am zburat cu delegația din Zambia, iar pe 15 mai am plecat în Transilvania.

Elicopterele regimentului au fost împrăștiate pe la diferite comandamente locale. Eu am acționat cu elicopterul meu pe cursul Mureșului, pe al Someșului și în zona Crișurilor. Toată Transilvania este trecută în carnetul meu de zbor! Am acționat și pe Oltul Superior, că și acolo a fost rău. Chiar îmi amintesc că la Hoghiz am salvat multă lume... Am avut baza la Târgu Mureș, unde era înființat un comandament condus de **generalul Marin DRAGNEA**, pe aeroportul Vidrasău. De acolo acționam la comandă, în funcție de cum eram solicitați. Un alt comandament era la Cluj, unde era **generalul [Sterian] ȚÂRCĂ**.

În punctul de comandă al aviației de la București era **colonelul Gheorghe ZĂRNEȘCU**, viitor general și comandant al aviației militare. Decolam și, pe un anumit canal, aveam legătura cu el. Noi, la Târgu Mureș, aveam și telefoane puse la dispoziție de regimentul de transmisiuni al **colonelului OLĂRAȘU**, nici nu știu cum or fi ajuns acolo... Erau T.O.-uri, fără numere. Ridicam receptorul și ceream indicativul 50. Răspundea Zărnescu: **ia spune, Vasile!** Îmi zicea pe nume, nu-mi mai spunea gradul, ca să câștige timp. Pe el îl informam despre activitatea și nevoile noastre. Tot el coordona activitatea Regimentului 99 Transport de la Otopeni, ale cărui avioane aduceau ajutoare din străinătate sau din țară și le repartiza pe câteva aeroporturi funcționale din zonele inundate – Sibiu, Cluj, Târgu Mureș, Baia Mare, Oradea – de unde le preluam noi, cei cu elicopterele, și le căram acolo unde erau solicitate.

Pe toți pe care i-am găsit în viață i-am salvat!
Comandorul (rtr.) Vasile Iurașcu

Când zburam, vedeam Transilvania plină de apă. Parcă eram deasupra Deltei Dunării. Cursul apei ducea animale, acoperișuri de case, obiecte gospodărești... chiar și televizoare am văzut. Principala misiune era să salvăm oamenii. Făceam cercetare în anumite zone și, când vedeam supraviețuitori, acționam. Îi găseam pe case, prin pomi... Pe mulți i-am salvat de

acoperișurile duse de ape la vale. Pe toți pe care i-am găsit în viață, i-am salvat...

Am zburat cu elicopterul nr. 03, care a făcut minuni. Acum, 03 este la Muzeul Aviației... Procedam în felul următor: fixam elicopterul deasupra lor, iar tehnicul [de bord] lăsa cablul de la macara. Tehnicul era în legătură radio cu noi, pilotul și copilotul, și ne dirija: **mai în față, mai în spate, la stânga, la dreapta...** Noi lăsam cablul, iar cel de jos se prindea de centura din capăt. Nu era ca acum, cum face astăzi SMURD-ul, care are oameni pregătiți să coboare și să salveze. Acum sunt lucrurile mult mai bine puse la punct, noi nu aveam experiență pe atunci...

Am mai transportat și specialiști, care mergeau să evalueze pagubele, să repare podurile. Chiar și elicopterul de la Bălea a fost prins în misiunile acestea. La Transfăgărășan nu s-au întrerupt lucrările, dar când elicopterul nu avea de lucru, era chemat să ajute la acțiunile noastre. Sistemul de alimentare pentru elicopterele cu motoare reactive era bine pus la punct. Luam kerosen de pe aerodromurile militare, de la gurile de alimentare ale MiG-urilor. Zburam mult, eram tânăr și nu simțeam oboseala. De multe ori nu mai reveneam la bază peste noapte. Rămâneam prin diferite cazărmi, unde primeam hrană caldă, sau dormeam în elicopter, la marginea localităților. Pentru astfel de situații plecasem cu hrană rece la noi, în pachete sigilate. Am plecat de la Alexeni cu hrană pentru zece zile: pâine de război, conserve, ciocolată...

Apoi, cei din delegații mereu ne întrebau dacă avem nevoie de mâncare. Aveam suficientă hrană să ajutăm și populația, dacă era cazul. Mi se spunea uneori să aterizez într-un anumit loc. Aterizam și mă trezeam cu **Nicolae CEAUȘESCU** lângă mine. Odată l-am luat de pe o șosea, la Satu Mare, că nu era practicabil aerodromul. Venise în localitate, probabil, cu vreo autoamfibie, ceva... Când îl vedeam, luam poziția dreaptă și îi dădeam raportul. El urca la bord și îmi spunea

În anii Republicii Populare Române, elicopterele au fost întrebuințate și în economia națională. În imagini, elicoptere Mi-8 folosite pentru montarea unor stâlpi de înaltă tensiune în teren muntos și pentru construcția coșului de fum al unei termocentrale



unde să mergem. Zburam într-o zonă și, de multe ori, dacă vedea populație, îmi cerea să aterizez acolo fără vreo planificare anterioară. Cobora din elicopter și stătea de vorbă cu oamenii.

Din Transilvania am trecut în Moldova, pe Siret, Bârlad, Bahlui, Jijia... Și acolo am găsit prăpăd. Țin minte că în Moldova am salvat niște oameni care erau pe o casă. Când am ridicat ultima persoană, s-a prăbușit casa. Poate și de la curentul provocat de rotor... Am ajuns până sus, la Bucecea, unde era o fabrică de zahăr inundată. Acolo, la Bucecea, l-am văzut pe șeful statului cum a pupat mâna unei bătrâne.

Ultimele misiuni le-am îndeplinit în sud, pe la Călărași. Se revărsase Dunărea... Am urmărit viitura până a ajuns în Delta și la Marea Neagră.

Tot în perioada aceea s-a făcut apel la donații pentru sinistrați. Noi, cei din regiment, ne-am dat solda pe o lună. Ce m-a bucurat foarte mult este că – deși am zburat în condiții periculoase – nu s-a întâmplat niciun incident, la nicio escadrilă. La sfârșitul lui iunie și la începutul lui iulie 1970 ne-am întors toți la Alexeni. Iar la unitate am găsit vrafuri de scrisori de mulțumire de la populația pe care am ajutat-o. Erau foarte multe scrisori, a durat luni până le-am citit pe toate...

În concluzie, s-a văzut atunci, pe timp de criză, ce pot să facă elicopterele și în următorii ani s-au mai înființat douăsprezece escadrițe. Pentru asta, s-a stabilit la Ghimbav-Brașov fabrica unde au fost construite, sub licență, două tipuri de elicoptere: **Alouette** și **Puma**.



Comandorul (rtr.) Vasile IURAȘCU, alături de elicopterul său de suflet, Mi-8, la Muzeul Național al Aviației din București, februarie 2011

LEGENDARUL EROU AL AERULUI 102 ani de istorie vie

Mirela VÎȚĂ **Adrian SULTĂNOIU**



Echipa SMFA, în vizită la veteran

Ultimul as al aviației române de vânătoare în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, generalul-locotenent (rtr.) aviator Ion DOBRAN

Ultimul as al aviației române de vânătoare în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, istorie vie și model de onoare și demnitate militară, sursă de admirație și respect pentru tinerele generații, **generalul-locotenent (rtr.) aviator Ion DOBRAN** a împlinit în data de 5 februarie venerabila vârstă de 102 ani.

Dacă aniversarea de 100 de ani a fost un prilej de fericire generală, când toată lumea se bucura că acest erou al aerului a atins, oficial, o cifră atât de rotundă și rară, pe măsura meritelor sale, acum fiecare an care a trecut e motiv și mai mare de sărbătoare, întâmpinat cu încântare.

Vizitele, cu diferite ocazii deosebite, la generalul Dobran au devenit deja un obicei în rândul cadrelor militare din Statul Major al Forțelor Aeriene, așa încât aniversarea domniei sale era un reper bine stabilit în calendarul nostru și în anul 2021.

Delegația din partea Statului Major al Forțelor Aeriene a fost, însă, restrânsă în acest an încercat de pandemie. Generalul ne-a primit cu același zâmbet fermecător, dar s-au depănat mai puține povești: timpul pe care ne-am propus să-l petrecem alături de veteranul erou a fost extrem de scurt din cauza restricțiilor sanitare impuse de pandemia de COVID-19, iar fiecare minut petrecut în casa dumnealui rămâne unul memorabil.

– La mulți ani, domnule general! 102? Să vă vedem așa și la 120!

– 102, 103... merge. Dar 120 e pedeapsă, răspunde șagălnic.

Prezența sa aduce omagii bătrâneții, de ani încoace ne dă speranța că deceniile înaintate pot avea frumusețea lor.

„Am vizitat F-ul 16 la Borcea, acum un an, ne spune depănând amintiri recente, e elegant, manevrabil. E incredibil cum de fiecare dată când pronunță numele unui avion deja mâna pare să i se încordeze pe manșă. Pentru câteva momente, toate mișcările, reacțiile dumnealui par să nu țină cont de vârstă, pare că se așază ca un munte de voință pe locul lui din cabină.

Dacă Dobran-pilotul te face să amuțești de respect, ca în fața unui monument grandios al trecutului, Dobran-omul la 102 ani te uimește la fiecare întâlnire.

Are o agilitate în mișcări nu în ciuda timpului, ci tocmai pentru că acest trup sănătos de pilot a refuzat să cedeze în lupta cu anii.

Momentul de maximă încărcătură s-a petrecut atunci când domnului general i-a fost dat să vizioneze un scurt film în care era transmis mesajul de aniversare din partea elevilor de la Colegiul Național Militar „Mihai Viteazul” de la Alba Iulia, instituție de învățământ la care domnia sa a fost elev înainte de cel de-al Doilea Război Mondial. A luat telefonul, a privit serios ecranul și a ascultat cu atenție, răspunzând cu un **Mulțumesc!** puternic la final. Apoi glisa cumva cu degetele pe ecran, așa cum a văzut probabil la cei din jur. S-ar adapta și la tehnologia nouă, dacă timpul ar avea răbdare cu el. Cât am stat acolo am avut mereu strania senzație că de fapt nu avem în față un bătrân. E un om din alte timpuri, fără a fi bătrân: dacă auzul îi mai dă de furcă, are totuși curiozitatea intactă. Te privește clar și răspunde limpede cu amintiri, sau se scuză când nu își mai amintește tot, fără să încerce să creeze povești pentru a umple golurile.

Ați construit un adevărat muzeu de amintiri aici, i-am zis, privind uimiți prin camera plină de fotografii, machete și decupaje din reviste vechi și noi. Deodată, istoria ne pare mai recentă decât o percepeam noi. *Vei exista*

atâta timp cât își amintește cineva de tine, sună un dicton implacabil. Șerbănescu, Băzu, Vizanty nu rămân numai nume respectate de eroi, ci, în memoria domniei sale, sunt oameni vii, cu povești, cu zămbete și vorbe de duh. Acesta este darul pe care ni-l face an după an, generalul Dobran. Prezentul nostru limitat se întâlnește, în trupul său, cu un trecut impunător și apăsător.

A fost un pilot excepțional și rămâne un om de excepție. Ne uimește și ne dă lecția unei bătrâneți lucide și nobile.

– Așteptați mulți oaspeți astăzi?

– Nu știu, eu așa sper!

Noi sperăm să vă revedem cu bine și anul viitor, domnule general.

Ion-Stratulat Dobran s-a născut la 5 februarie 1919, ca fiu al lui Constantin Dobran, jandarm rural la Vrănnești și al soției sale, Maria. Este absolvent al Liceului Militar „Mihai Viteazul” din Târgu-Mureș și al Școlii de Ofițeri de Aviație din București. Sublocotenentul Ion Dobran a fost brevetat pilot de vânătoare la Centrul de Perfecționare a Zborului de la Ghimbav, Brașov, încadrat apoi la Flotila 1 Vânătoare de la Pipera și la Grupul 9 Vânătoare, de unde a fost trimis pe front în Uniunea Sovietică din anul 1943 și până în 1945. A participat la 340 de misiuni, 74 de lupte aeriene și a avut 10 victorii aeriene confirmate, 3 probabile și un avion distrus la sol. A fost doborât de trei ori, scăpând cu viață fără răni grave.

A fost decorat cu Ordinul „Steaua României” cu spade și panglică de Virtute Militară, în rang de Ofițer, Ordinul „Virtutea Aeronautică” cu spade, în rang de Ofițer, Ordinul Virtutea Aeronautică cu spade, în rang de Cavalier, Ordinul „Coroana României” cu spade și panglică de Virtute Militară, în rang de Cavalier, Ordinul „Leul Alb”, Medalia „Victoria”, Medalia „Eliberarea de sub jugul fascist”, Medalia „Crucea comemorativă a celui de-al Doilea Război Mondial”.

Talentul de aviator a fost dublat de cel de scriitor, publicând după anul 1990 jurnalul pe care l-a ținut în timpul celor trei campanii la care a luat parte: Frontul de Est, Apărarea Teritoriului Național și Frontul de Vest. Sunt rânduri care i-au permis să țină vie memoria perioadei dintre 18.08.1943 și 05.12.1946, cu zile grele și pline de pericole, cu experiența condensată cât pentru o viață. A notat faptele și impresiile în mod realist, onest și vulnerabil în fața istoriei din care a ajuns în final să facă parte.

Este un privilegiu să putem pătrunde, prin paginile jurnalului, în mintea sa și în spiritul acelor vremuri:

„Dacă nu ai grijă să pornești hotărât un lucru, niciodată nu vei putea face mare lucru în viață, chiar dacă înfăptuirea la care vrei să ajungi pare peste puterile tale. Nu se poate prin voință și chiar printr-un fel de îndârjire încăpățănată să nu poți ieși la capăt. Mă gândesc mereu la Șerbănescu care se zbătea din plin și reușea întotdeauna”, 29.08.1944.

„Cred că am trecut de zeci de ori pe lângă moarte, dar probabil că încă nu mă vreau” – (11.09.1944, după o zi în care a fost atacat de mai multe ori).

„Oare ce va fi în viitor? Ce se va alege de noi și de țara asta? Nu sunt descurajat. Din contră, o ambiție nouă se ridică în mine. Vreau să lupt și să pot da totul celor care așteaptă ceva de la mine. Mă simt străbătut de fluvii de energie. Voi lupta din pasiunea de a lupta... din temperament!” – octombrie 1944.

CARPATHIAN PUMAS - A GREAT CONTRIBUTION OF ROMANIAN HELICOPTER

The mission of the ROU Helicopter Detachment consisted of medical and casualty evacuations with the helicopters. In one year of deployment, ROU HELI DET performed 18 MEDEVAC missions, and hundreds of general utility transport missions. Also, Romanian helicopters provided reconnaissance and aerial surveillance to ensure the freedom of movement of UN troops on the ground, of great importance for assuring the security of MINUSMA logistical convoys.

„When Romania accepted the UN call to be part of MINUSMA, we knew that we are going to be professionally and personally challenged by this incredibly important mission that we had ahead of us. But we embraced the gravity of our task and begun to prepare for it.”-Col (AF) Ioan Mischie, detachment commander, 1st rotation.

The participation of the Romanian soldiers in MINUSMA was an outstanding accomplishment of the Romanian Air Force, as it was a considerable effort for the modernization of the helicopters, followed by the deployment of equipment at more than 4000 kilometers and rotation of two contingents.

The helicopters IAR-330 Puma L-RM have been upgraded in order to adapt both to UN requirements as well as the local malian environment. Protection on the blades against the dust and sand, night vision and anti-sand filters were absolute requirements to face the challenges of the subsaharian area, extremely different from the homeland climate and terrain. That, along with the intense training of the military personell, gave them the capability to

accomplish all required missions in accordance with UN principles.

„But nothing could have really prepared us for this extraordinary experience of flying over the African desert, and be 24/7 on duty in order to be a part of the common efforts of providing assistance for a stable environment in Mali. We got back home, and when our friends now ask us about the mission, we can proudly say that *It's was a serious and noble task to have the shared responsibility for providing Medical Evacuations and lifesaving support to over 14 000 UNITED NATIONS personnel.* For me, as a detachment commander, it's more than I could have asked.” Col (AF) Ciprian Marin

Despite the vulnerabilities and the challenging climatic conditions in Mali, also during the initial outbreak of COVID-19 pandemic, what drove them to continue with full energy was the responsibility they had for the other peacekeepers of MINUSMA and the brave soldiers of Mali fighting for peace in their country. Romanian pilots, medical personnel and engineers were 24/7 on duty, ready to ensure assistance (MEDEVAC) so that their MINUSMA colleagues could do dangerous work in an increasingly unstable country, as they were exposed to far greater risks on the ground. They knew that they felt some comfort knowing that the Romanian peacekeepers would do everything in their power to answer the call. Over the 1 year deployment, 18 times the Helicopter Detachment answered the call for MEDEVAC, and over 40 ill or wounded fellows peacekeepers were offered assistance in being evacuated and transported to the nearest medical facility. **In terms of missions, Romanian helicopters accomplished almost 400 transport missions, reconnaissance and aerial surveillance flights, with more than 1250 hours flown over the malian terrain.**

For an entire year while being deployed in Gao (oct 2019-oct 2020), with 120 military personnel and 4 helicopters, the Romanian detachment proved the ability to provide timely and flexible support across the area of operations of the entire Sector East and even in other sectors of Mali.

On another aspect, Romanian troops accomplished observer tasks and air patrol with well trained soldiers from the search&rescue group, conducting research and surveillance in areas with potential conflict, in order to report immediately to UN about threats in the field. Furthermore, ROU HeliDet provided reconnaissance and aerial surveillance to ensure the freedom of movement of UN troops on the ground, such as the MSR patrols and logistical convoys.

Also, the Romanian troops have periodically conducted training activities in support of the multinational contingents from their area of deployment, especially Forward Air Evacuation and MEDEVAC and Quick Reaction Exercises (embarkment/disembarkment, emergency evacuation procedures, shifting transportation configuration).

The commander of MINUSMA Mission, lieutenant-general Dennis Gyllensporre, stated during an official visit that Romanian soldiers really made the difference within this mission “because the helicopters represent one of its essential capacity”, and that they successfully replaced the Canadian troops.

“Thank you for everything you have accomplished this year, for the focus placed on the mission and the great number of flight hours. You demonstrated Romania's professionalism and dedication”, the MINUSMA commander concluded.

The commitment assumed by Romania within the United Nations Organization, by means of which the country contributed to the international peacekeeping efforts within the Multidimensional Integrated Stabilization Mission in Mali/MINUSMA officially ended on 15 October 2020.

- ELABORAREA PROIECTELOR DE REGLEMENTĂRI AERONAUTICE MILITARE NAȚIONALE, PUNEREA ÎN APLICARE ȘI ASIGURAREA RESPECTĂRII ACESTORA

- COORDONAREA UTILIZĂRII FLEXIBILE A SPAȚIULUI AERIAN ÎN FORȚELE AERIENE

- REGLEMENTAREA ȘI SUPRAVEGHEREA ÎN DOMENIUL MANAGEMENTULUI TRAFICULUI AERIAN

- CERTIFICAREA AERODROMURILOR MILITARE

- CERTIFICAREA PERSONALULUI AERONAUTIC MILITAR

- STANDARDIZAREA PROCEDURILOR ȘI ECHIPAMENTELOR DE ASIGURARE METEOROLOGICĂ

- CERTIFICAREA ȘI ÎNMATRICULAREA AERONAVELOR DE STAT



**AUTORITATEA AERONAUTICA
MILITARA NATIONALA**

edit by SanduF

MIL AIP
ROMÂNIA



aamn.ro

