

CER SENIN

Revista Forțelor Aeriene Române

Nr. 3 (166) ♦ 2021



www.roaf.ro

ani
5F-16
de



în Bărăgan

PAG. 21-23



PER ASPERA AD ASTRA



REVISTĂ EDITATĂ DE STATUL MAJOR
AL FORTELOR AERIENE

CONSILIUL EDITORIAL AL REVISTEI **CER SENIN**

PREȘEDINTE:

**General-maior
VIOREL PANĂ**

MEMBRI:

**General de flotilă aeriană
VALERICĂ VRĂJESCU**

**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: CINCI ANI DE F-16 ÎN BĂRĂGAN,
FOTO: CĂPITAN MIRELA VÎȚĂ
COPERTA III: 70 de ani de Serviciu de Luptă
Permanent cu avioane reactive
COPERTA IV: Aniversare la Capu Midia,
FOTO: CĂPITAN MIRELA VÎȚĂ

SUMAR

IN MEMORIAM	3-5
ZILE DE SĂRBĂTOARE	6-7
AGENDA	8-17
POLIȚIE AERIANĂ ÎNTĂRITĂ	18-19
RECUNOAȘTEREA MERITELOR	20
CINCI ANI DE F-16 ÎN BĂRĂGAN	21-23
ANIVERSARE	24-29
PROFESIONIȘTII DIN FORȚELE AERIENE	30-34
ALMA MATER	35-38
ONOR LA VETERAN	39
EROII NU MOR NICIODATĂ	40-41
CORESPONDENȚĂ EXTERNĂ	42-45
RAPORT DE ACTIVITATE	46-49
SHOW-URI AERIENE	50-53
INTERVIU	54-55
SPORT MILITAR	56-57
AERONAUTICA VIITORULUI	58
FORȚELE AERIENE ÎN LUME	59-62
SIGURANȚA AERONAUTICĂ	63
PASTILA DE PSIHLOGIE	64-65
INVITAȚIE LA LECTURĂ	65-66

PAGINILE 21-23



PAGINILE 24-29



PAGINILE 46-49



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. 1138 / 2021

Responsabilitatea privind tehnoredactarea
revine în totalitate redacției

Prezenta ediție s-a încheiat la data de:
30.09.2021



General-locotenent (rtr) Ion DOBRAN
1919-2021





Ion-Stratulat DOBRAN

05.02.1919 - 24.09.2021

Lumea aviației militare a rămas înmărmurită la primirea cutremurătoare vestii a încetării din viață a **generalului-locotenent (rtr) Ion DOBRAN**, cel care a fost ultimul pilot de vânătoare supraviețuitor al celui de-al Doilea Război Mondial.

Forțele Aeriene Române, pasionații de istorie și de aviație, toți cei care l-au cunoscut și iubit au pierdut un legendar erou al aerului, ultimul reprezentant al unei generații de militari în fața căreia suntem datori a ne pleca cu smerenie.

Venit pe lume acum mai bine de un secol, **ION-STRATULAT DOBRAN** s-a născut la 5 februarie 1919, la Văleni Podgoria, în Argeș, ca fiu al lui Constantin Dobran, jandarm rural, și al soției sale, Maria.

Urmează școala primară la București, apoi își leagă destinul de mediul cazon, înscriindu-se la Liceul Militar din Târgu Mureș. Absolvent al Școlii Militare de Ofițeri de Aviație, promoția 1941, sublocotenentul Ion Dobran a fost brevetat pilot de vânătoare la Centrul de Perfecționare a Zborului de la Ghimbav, încadrat apoi la Flotila 1 Vânătoare de la Pipera și la Grupul 9 Vânătoare.

De aici, firul vieții tânărului ofițer de 22 de ani se întrepătrunde cu istoria universală a celui de-al Doilea Război Mondial. Din august 1943, după ce a făcut trecerea pe avionul Messerschmitt 109G la Tiraspol, sublocotenentul Dobran a fost trimis în Uniunea Sovietică, unde Grupul 9 Vânătoare a înlocuit Grupul 7 Vânătoare, din aceeași flotilă. A luptat împotriva sovieticilor pe Frontul de Est, împotriva americanilor în timpul bombardamentelor din 1944 și împotriva germanilor după 23 august 1944, îndeplinind misiuni inclusiv în ultima zi a războiului, 9 mai 1945.

În acele vremuri crunte, cu excepția unor prea scurte și puține zile de permisie, s-a aflat permanent pe front, îndeplinind 340 de misiuni, în timpul cărora a susținut 74 de lupte aeriene și a doborât 10 avioane adverse. A fost doborât de trei ori, scăpând cu viață fără a fi rănit.

A fost avansat locotenent în martie 1944, căpitan în martie 1946 și maior în iunie 1950.

La 5 decembrie 1946, se căsătorește cu Angela Orășanu, având ca nași de cununie pe Nadia și Constantin (Băzu) Cantacuzino. Au avut doi copii.

După război, viața și-a urmat cursul, din păcate fără a răsplăti cum se cuvine faptele eroice ale unei generații de legendă: maiorul Dobran a rămas în cadrul aviației militare până în 1952, când a fost scos din armată pentru că era veteran al Frontului de Est. În noul context politic, a fost silit să-și predea sigiliul și casca de zbor pentru a trăi în anonimat, atât el, cât și regretata sa soție, alegând o carieră de strungar pentru a nu fi considerat dușman al regimului comunist. S-a angajat ca muncitor la Uzina Timpuri Noi, din București, unde s-a calificat ca strungar. După zece ani, în 1962, a devenit șef birou, în cadrul aceleiași uzine. În 1966, într-o perioadă de relaxare politică, a avut șansa să revină la mână, în aviația utilitară. După un an, a devenit pilot de linie la TAROM și a efectuat curse interne și internaționale, pilotând aeronava Il-14.

Pensionat la limită de vârstă, la 1 noiembrie 1973, a avut o scurtă revenire în activitate, în anii 1975-1976, ca inspector principal de navigație în cadrul Companiei TAROM.

Talentul său 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 august 1943 și decembrie 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. Ultimele decenii l-au readus în atenția publicului și i-au readat locul bine meritat în istoria României, o reparație morală la care ne dorim să credem că a avut un rol și modul în care Forțele Aeriene Române au păstrat o strânsă legătură cu dumnealui, bazată pe respect și pe recunoașterea meritelor.



Punte dintre actualitate și istorie, istorie a unui timp în care norii negri ai războiului întunecau cerul Europei, a fost un pilot excepțional și a rămas până în ultimele momente un om de excepție, oferindu-ne tuturor lecția unei bătrâneți lucide și nobile.

Generații întregi de tineri piloți militari i-au trecut pragul sau i-au dat onorul în cadrul diferitelor ceremonii militare, având șansa de a-i sorbi poveștile despre vremurile de bravură ale eroilor de vânătoare.

Nu putem încheia trecerea în revistă a vieții sale fără a aminti de un episod demn de o epopee: după 66 de ani de la momentul în care românul a luptat singur împotriva a patru Mustanguri, doborând unul dintre ele, a avut loc întâlnirea aproape incredibilă între cei doi foști inamici de război, respectiv pilotul român Ion Dobran și pilotul american **Barrie DAVIS**.

Americanul, un gentleman de manual, și-a asumat fără ezitare înfrângerea aeriană, numindu-l pe Dobran *un trăgător excelent*, mulțumindu-i că i-a cruțat viața. Oamenii și poate Dumnezeu au făcut ca această întâlnire să fie posibilă.

Prezența sa în viața Forțelor Aeriene Române a fost constantă, devenind un model pentru tinerele generații de militari.



În data de 5 februarie 2019, Statul Major al Forțelor Aeriene a organizat CEREMONIA PRILEJUITĂ DE ÎMPLINIREA A 100 DE ANI, ocazie în care domnului general i s-au conferit, de către reprezentantul Administrației Prezidențiale, două decrete semnate de președintele României: Decretul de înaintare în gradul de general-locotenent și Decretul de conferire a Ordinului Virtutea Aeronautică în grad de Cavaler cu însemn pentru militari.

În discursul ținut după citirea ordinului de avansare în gradul de general-locotenent în retragere, la Statul Major al Forțelor Aeriene, în februarie 2019, Ion Dobran, omul care a privit istoria în ochi, de aproape, fără să roșească, a povestit, ca mărturie pentru generațiile viitoare, cum și-a trăit viața de-odată cu aviația.

Cu toate vicisitudinile împrejurărilor, a reușit să devină singurul pilot român de vânătoare supraviețuitor al celui de-al Doilea Război Mondial, pentru a ne fi, până la tragica dispariție, contemporan.

Dacă majoritatea camarazilor pilotului Ion Dobran încheiau socotelile cu lumea aceasta înainte de a împlini vârsta de 30 de ani, el și-a dedicat viața de după război pentru a-i omagia pe cei care, lângă el, unul câte unul și-au dat viața în mod eroic. Ne-a transmis atunci că își dorește ca exemplul celor care nu mai sunt acum să rămână viu pentru cei ce trăiesc, iar acestia să ducă aripile românești, pe tehnică modernă, încă mult mai departe.

Câteva luni mai târziu, sprijinit în baston, nu bastonul de mareșal pe care l-a purtat în raniță ca tânăr militar, ci bastonul care i-a înobilat vârsta ca un semn al trecerii prin timp



și vremuri, îmbrăcat în combinezon de zbor, cu cele trei stele de general-locotenent pe epoleți, pilotului Dobran i s-a împlinit dorința de a vizita Baza 86 Aeriană, cuibul aeronavei F-16 Fighting Falcon. A urcat treptele platformei de lângă avion și, cu ritualul pe care un pilot de vânătoare nu îl uită niciodată, a urcat în cabină. Ascultându-i poveștile, era incredibil cum de fiecare dată când pronunța numele unui avion deja mâna părea să i se încordeze pe manșă. Pentru câteva momente, toate mișcările, reacțiile veteranului Dobran păreau să nu țină cont de vârstă, și ni-l imaginăm cum decolează, ca un munte de voință, spre alte fapte de glorie.

Domnia sa a trăit parcă mai multe vieți, ceea ce face ca pierderea noastră de astăzi să fie și mai mare. Dacă faptele sale ca tânăr pilot ne fac să amuțim de respect, ca în fața unui monument grandios al trecutului, Dobran-omul, ajuns la vârsta senectuții, a păstrat până în ultimele momente agilitatea și vitalitatea pilotului care a refuzat să cedeze în lupta cu anii, ne-a uimit la fiecare întâlnire prin modestia, luciditatea și demnitatea sa.

Care este secretul longevității sale? ne-am întrebat deseori. Pasiunea pentru zbor, o viață plină, trăită frumos, în care a primit mereu iubirea față de țară, indiferent de vremurile pe care le-a trăit și pe care le-a înfrumusețat cu vitejia și noblețea sa. Și câte amintiri poți strânge într-o viață atât de plină. El le-a prețuit pe toate, pe colegii săi, pe care i-a urmat în escadrila din ceruri, și despre care le-a povestit tuturor celor dornici să-l asculte. S-ar fi auzit un ac picând pe podea înainte de primele cuvinte ale generalului Dobran. Nu a avut



An după an, conducerea Statului Major al Forțelor Aeriene l-a sărbătorit pe ultimul reprezentant al unei generații eroice

nevoie de îndemn pentru a povesti. Se simțea confortabil înconjurat de oameni pentru care cerul și nesfârșitul aerodromului înseamnă acasă. Generalul Ion DOBRAN, cu o memorie de invidiat la anii săi, a evocat cu fiecare ocazie episoade de luptă, aducând în memoria participanților faptele strălucite de arme ale unor foști camarazi, eroi ai aviației noastre, în galeria cărora, în grupul așilor, s-a situat el însuși acum pentru eternitate.

Vei exista atâta timp cât își amintește cineva de tine, sună un dicton implacabil. Pierderea pe care lumea aviației și orice român patriot o suferă, prin dispariția acestui veteran aviator, este dublă: până mai ieri, memoria domniei sale era singura care păstra un Șerbănescu, Băzu, Vizanty ca oameni vii, cu povești, cu zămbete și vorbe de duh. Acesta este darul pe care ni l-a făcut an după an, generalul Dobran: prezentul nostru limitat s-a întâlnit, în trupul său și în poveștile sale, cu un trecut impunător și apăsător.

Aviația militară și toți cei care l-au cunoscut țin un moment de reculegere pentru cel pe care însuși **generalul Emanoil IONESCU** îl caracteriza că fiind „tenace, hotărât, cu sânge rece și spirit de sacrificiu, distins vânător aerian”, devenit acum model și inspirație pentru generații: pilotul, omul Ion Dobran.

Rememorându-i viața, vedem mai clar, atât imensa personalitate de la care ne luăm la revedere, cât și datoria sacră pe care o avem în fața memoriei sale: să nu lăsăm niciodată uitării zilele de epopee pe care le-a trăit alături de zeii care au căzut unul câte unul, și lângă care s-a alăturat acum, într-un trist final, și Domnia sa, completând Escadrila din Ceruri.

Prezentându-i în acest ceas de mare tristețe ultimul onor, făgăduim că amintirea pilotului Ion DOBRAN va dăinui mereu în inimile noastre, pe înălțimi definite de camaraderie, devotament și patriotism.

Am rămas, domnule general, mai singuri și mai triști!

Dumnezeu să vă aibă în paza și suprema Sa ocrotire!

20 IULIE ZIUA AVIATIEI ȘI A FORTELOR AERIENE



Maistru militar Bogdan PANTILIMON

REGIMENTUL 74 PATRIOT ȘI-A PRIMIT DRAPELUL DE LUPĂ

În cadrul ceremoniei desfășurată în data de 20 iulie 2021, la Monumentul Eroilor Aerului, în prezența președintelui Senatului României, doamna Anca DRAGU, ministrul apărării naționale, domnul Nicolae-Ionel CIUCĂ, a acordat Drapelul de luptă Regimentului 74 PATRIOT, unitate tactică de luptă, înființată la 1 decembrie 2018, a cărei misiune onorantă este de a operaționaliza prima tehnică militară capabilă să protejeze împotriva unui spectru larg de amenințări aeriene.

Acest moment cu profunde semnificații în viața unității are o încărcătură emoțională aparte pentru toți cei care servesc patria sub puterea legământului față de Drapelul de luptă, simbol al gloriei, vitejiei și onoarei militare.



La data de 20 iulie 1930 – imediat după urcarea lui Carol al II-lea pe tronul regal de la București – Ziua Sfântului Ilie a devenit sărbătoarea oficială a Aviației Militare și Civile. Cinci ani mai târziu, la 20 iulie 1935, pe Șoseaua Jianu a fost ridicat Monumentul Eroilor Aerului, dedicat tuturor aviatorilor care și-au pierdut viața în timpul zborului, pe timp de pace și război.

Din 1960, Ziua Aviației a fost sărbătorită la 17 iunie, cu trimitere la primul zbor al lui Aurel Vlaicu.

Sărbătoarea a fost păstrată – o vreme – și după prăbușirea comunismului, pentru că Aurel Vlaicu a fost unul dintre întemeietorii aviației române.

Revenirea la Sărbătoarea Sfântului Ilie s-a făcut la insistența aviatorilor veterani de război, care în anii '90 și la începutul anilor 2000 erau încă mulți (câteva zeci, de fapt). Una dintre cele mai vehemente voci a fost cea a lui Ioan Di CESARE (1916-2012), pilot de vânătoare și cavaler al Ordinului Mihai Viteazul. În 2004 a apărut Legea 328 prin care se reinstituia data de 20 iulie ca Zi a Aviației și a Forțelor Aeriene.



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

La ceas aniversar, cinstim memoria eroilor care, de-a lungul timpului, pe câmpurile de luptă sau în misiunile executate în teatrele de operații ori pe teritoriul național, au slujit cu devotament aripile patriei și s-au alăturat escadrilei din ceruri.



„La sărbătoarea de suflă a Forțelor Aeriene, vă asigur că de la conducerea Statului Major al Forțelor Aeriene, până la ultimul militar, vom acționa toți ca unul – aviatori, rachetiști, artileriști antiaerieni, radiolocatoriști, geniști și transmisioniști aero, pentru fi mereu la înălțime, indiferent de vremuri și vreme, pentru a asigura permanent securitatea națională și a apăra cerul senin al patriei. Cu ocazia Zilei Aviației și a Forțelor Aeriene vă urez multă sănătate, dar și noi împliniri, fericire și prosperitate alături de cei dragi! Așa să ne ajute Dumnezeu!”

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



Secretarul de stat, șef al Departamentului pentru Situații de Urgență (DSU), dr. Raed ARAFAT, în semn de apreciere pentru tot sprijinul acordat DSU, dar și pentru sprijinul acordat în combaterea pandemiei de COVID-19, a oferit distincția „Emblema de Onoare a Departamentului pentru Situații de Urgență”, Statului Major al Forțelor Aeriene.



15 AUGUST

ZIUA MARINEI ROMÂNE

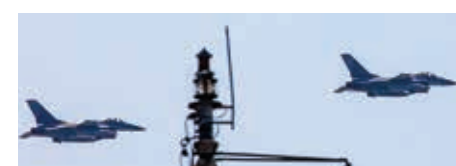
Adrian SULTĂNOIU



Sărbătorită din anul 1902, Ziua Marinei Române a ajuns la cea de-a 119-a ediție și, pentru al doilea an consecutiv, cel mai mare eveniment al marinarilor a fost marcat de contextul pandemiei de COVID-19.

Garda de Onoare, din care au făcut parte militari din Forțele Navale Române, militari din Marea Britanie și din Statele Unite ale Americii a prezentat onorul concomitent cu ridicarea marelui pavaz la bordul navelor militare la sosirea președintelui României, domnul Klaus Werner IOHANNIS.

În cadrul evenimentului s-a acordat Drapelul de luptă Flotei 56 Fregate „Contraamiral Horia Macellariu” și Direcției Hidrografice „Comandor Alexandru Cătuneanu”.



Coordonarea activității de zbor a fost efectuată de o echipă din Statul Major al Forțelor Aeriene compusă din comandorii Denis DIACONESCU – coordonatorul echipei RoAF și Florin SANDU – director de zbor, căpitan-comandorul Cristian POPESCU și căpitanul Eduard PĂNESCU – controlori de trafic aerian. Comunicațiile sol-aer au fost asigurate de o echipă de la Baza 57 Aeriană, compusă din plutonierul adjutant Sorin BALALIA – șef formațiune comunicații radio sol-aer și sergent Alexandru STOIAN – operator comunicații sol-aer. Onorul din aer a fost prezentat și în porturile militare Brăila și Tulcea de avioane de la Baza 95 Aeriană.



Încheierea misiunii Armatei României în Afganistan a fost sărbătorită în data de 21 iulie 2021, în Piața Arcul de Triumf din București. Cu această ocazie, au defilat pe sub Arc detașamente pedestre reprezentând structurile militare ale Armatei României care au îndeplinit misiuni în acest teatru de operații, începând din anul 2002 și până în luna iunie a acestui an. În acest fel, cei 19 ani de prezență a militarilor români în Afganistan s-au încheiat oficial.



Plutonier adjutant principal Sorin SĂFTOIU, maistru militar Bogdan PANTILIMON

ÎNCHIEIEREA CELOR 19 ANI DE MISIUNI ÎN AFGANISTAN

Președintele României, Klaus-Werner IOHANNIS, a susținut o alocuțiune în cadrul ceremoniei militare prilejuite de încheierea misiunii NATO Resolute Support din Teatrul de Operații din Afganistan, din care redăm fragmente în rândurile de mai jos:

Misiunea Forțelor Armate ale României în Afganistan va rămâne în cărțile de istorie drept cea mai lungă, complexă și importantă operație militară în afara teritoriului național de după cel de-al Doilea Război Mondial.

Pe parcursul a 19 ani, peste 32.000 de militari au participat la acțiunile desfășurate în Afganistan. Sunt mii de femei și bărbați care au lăsat în țară părinți, cărora nu au mai putut să le fie aproape când le-a fost greu, au lăsat în țară copii, pe care nu i-au mai putut vedea crescând, au lăsat oameni dragi, de care s-au despărțit o vreme pentru a lua parte la o misiune care le-a pus viața în pericol.

Participarea la această amplă operație militară a reprezentat și o poziționare strategică importantă a României, țara noastră așezându-se astfel alături de statele membre NATO în războiul global împotriva terorismului și demonstrând aderarea autentică la un set de valori euro-atlantice.

Prezența noastră în Afganistan ne-a adus respectul aliaților și al partenerilor de coaliție, al comunității internaționale, atât pentru decizia de a ne implica în această operație, cât și pentru felul în care militarii români și-au demonstrat profesionalismul, au cooperat cu militarii altor națiuni și au relaționat cu populația civilă din zonă.

În plan politic și în plan militar, România și-a respectat angajamentele asumate, rămânând în Afganistan până la îndeplinirea misiunii și retragerea forțelor NATO.

Toate acestea au fost posibile, în primul rând, datorită contribuției militarilor români, care nu doar că și-au dovedit abilitățile tehnice, rigoarea



și caracterul, dar au avut de câștigat și lupta cu o climă și o zonă geografică aspre, aceste condiții făcând și mai dificile misiunile.

Însă, cu tenacitate și hotărâre, militarii noștri s-au adaptat războiului asimetric și unor proceduri în permanentă schimbare. Este o performanță care merită din plin respectul nostru.

Totodată, a fost un efort uriaș și în țară, pentru a forma și pregăti contingentele, pentru a proiecta forța la mii de kilometri, pentru a susține logistic și financiar mai mult de 19 ani de participare în Teatrul din Afganistan.

Cu siguranță cel mai greu preț plătit de Armata României este prețul de sânge și lacrimi pentru această misiune: **27 de militari și-au pierdut viața în Afganistan, iar alți 227 au fost răniți, unii dintre ei cu urmări grave, care îi marchează pentru totdeauna.**

În cei peste 19 ani de operații, s-au adunat și multe lecții învățate și, dintre toate, una cred că este cea mai importantă: lecția solidarității - a solidarității și a camaraderiei militare, a solidarității națiunii noastre, precum și a solidarității internaționale.

DECORAREA DRAPELELOR DE LUPĂ

În cadrul ceremoniei, au fost decorate Drapelele de luptă ale unor comandamente, mari unități și unități ale armatei României care au condus sau au executat misiuni în Teatrul de Operații, printre care Baza 90 Transport Aerian și Componenta Operațională Aeriană, cu Ordinul „Virtutea aeronautică” în grad de Cavaler cu însemn de război pentru militari.

În semn de respect și recunoștință pentru efortul depus de cei 50 de militari din cadrul Componentei Operaționale Aeriene (COA) pe durata misiunilor desfășurate în Teatrul de Operații Afganistan, între 2004-2021, drapelul unității a fost decorat de către președintele României cu distincția „Virtutea Aeronautică în grad de Cavaler cu însemne de război”.

În detașamentul COA care a defilat pe sub Arc, s-au aflat militari participanți la misiuni variate în teatru, precum: „Enduring Freedom”, „National Support Element”, „Resolute Support Mission”, „ISAF”, misiuni în care au fost executate activități complexe, de la sprijin al raidurilor aeriene și incursiuni ale forțelor speciale aliate, transportul personalului, tehnicii și materialelor până la cele de instrucție, consiliere și asistență



a instituțiilor și forțelor naționale de apărare și securitate afgane și, în același timp, de protecție a forțelor proprii.

În fruntea detașamentului Bazei 90 Transport Aerian a fost generalul de flotilă aeriană Cezar STĂNCIULESCU, comandantul acestei bazei aeriene, ale cărei aeronave C-130 Hercules și C-27J Spartan au executat în mod constant transportul personalului și al echipamentelor în Teatrul de Operații Afganistan.

FORȚELE AERIENE ROMÂNE ÎN AFGANISTAN

KAIA LEAD NATION, 2006 ȘI 2011-2012

Timp de patru luni în 2006 și timp de 12 luni în perioada aprilie 2011- aprilie 2012, România a asigurat, în calitate de „lead nation”, conducerea activităților pe Aeroportul Internațional Kabul din Afganistan (KAIA) și securitatea în zona de apărare terestră aferentă, coordonarea operațiilor aeriene zilnice, analiza și prognoza condițiilor meteorologice pentru asigurarea securității zborurilor, aprovizionarea, menținerea și îmbunătățirea comunicațiilor, asigurarea sprijinului logistic al operațiilor de procesare cargo și pasageri de pe aeroport.

Misiunea, îndeplinită cu succes, a fost de o importanță deosebită pentru Statul Major al Forțelor Aeriene, prin prisma complexității acesteia, precum și a responsabilității ce a revenit detașamentului KAIA Lead Nation, de a coordona activitatea pe un aerodrom care deservea zilnic între 450 și 500 de zboruri diferite, într-o zonă aflată în permanență sub incidența unor posibile atacuri cu rachete din partea insurgenților.

Comandanții detașamentelor au fost comandorul Adrian MARINESCU (2006) și generalul de flotilă aeriană dr. Victor STRÎMBEANU (2011).

Pe durata participării la misiunile ordonate, nu s-au înregistrat evenimente în care să fie implicat personal din cadrul Forțelor Aeriene Române și care s-au soldat cu rănirea sau decesul militarilor.



KAIA 2006

KAIA LEAD NATION, 2011-2012 MILITARII DIN ROTAȚIA ÎNTÂI





NOUL COMANDANT AL COMPONENTEI OPERATIONALE AERIENE

Noul comandant al Componentei Operaționale Aeriene este generalul de flotilă aeriană Valerică VRĂJESCU, care a preluat comanda și Drapelul de luptă al unității în cadrul ceremoniei de investire din data de 2 august 2021, în prezența șefului Statului Major al Apărării, generalul-locotenent Daniel PETRESCU și a șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, generalul-maior Viorel PANĂ.

Militar cu experiență bogată în conducerea și managementul structurilor, doctor în domeniul Științe Militare și Informații, absolvent al Colegiului de Război-Aviație al SUA, generalul de flotilă aeriană Valerică Vărescu a subliniat, în discursul de investire, că „în perioada mandatului încredințat, vom face tot ce este posibil pentru a finaliza proiectele Componentei Operaționale Aeriene aflate în derulare, precum infrastructura, dotarea cu tehnică de ultimă generație și redimensionarea capacităților de resursă umană, concomitent cu executarea misiunilor de bază ale unității: supravegherea spațiului aerian, managementul traficului aerian, comanda și controlul misiunilor în spațiul aerian al României, sub comandă națională și NATO”.

Simpla enumerare a numeroaselor funcții din CV ar oferi un fundament indiscutabil al evoluției profesionale care îl recomandă pentru noua funcție, dar pentru a avea o imagine clară a experienței dobândite pe parcursul celor peste 30 de ani de carieră și a perspectivelor de dezvoltare pentru COA, l-am rugat pe generalul de flotilă aeriană Valerică VRĂJESCU să ne împărtășească câteva gânduri.

DEBUTUL CARIEREI

Prima întâlnire cu mediul cazon a avut loc acum 35 de ani, când intra pe poarta Liceului Militar „Ștefan cel Mare” din Câmpulung Moldovenesc, cu dorința de a ajunge ofițer al Armatei României. „Am pornit pe drumul acesta și nu m-am văzut niciodată făcând altceva”, ne-a spus acesta în deschiderea conversației. A urmat apoi, timp de 4 ani, la Boboc, cursurile Școlii Superioare de Ofițeri de Aviație „Aurel Vlaicu”, specialitatea naviganți, fiind repartizat în anul 1989 pentru



Alături de prima sa dragoste elicopterul IAR-330 SOCAT, pe timpul desfășurării exercițiului SWIFT RESPONSE 2021

prima funcție la lanca, de unde a început un lung periplu de dezvoltare a carierei în unitățile forțelor aeriene: Alexeni (1990), Tecuci (1991), Boteni (2002), Otopeni (2004).

„În septembrie '89, m-am prezentat, alături de ceilalți colegi, la lanca, unde am urmat cursul de avioane subsonice reactive, pe MiG-15. Bineînțeles, eram mândri că eram tineri piloți. Eram entuziaști, aveam o carieră frumoasă în față, așteptările erau mari, toți ne doream să zburăm. Astăzi, i-aș spune unui ofițer la început de drum să fie pregătit pentru orice. Să îi placă zborul în primul rând, și să își dorească să poată zbura cât mai mult. **Fiecare aeronavă are farmecul ei, plăcerea există pur și simplu în zbor, în faptul că te ridici de la sol și ești în aer, rupi legătura cu pământul!**”

În perioada 1991-2000 a îndeplinit funcțiile de pilot, pilot șef și comandant de patrulă în cadrul Escadrilei 183 Elicoptere Tecuci. Aici s-a format și perfecționat ca pilot de elicoptere, obținând titlul de pilot militar clasa I pe elicopterul IAR-316B, zburând peste 600 de ore.

În perioada 2000-2002 a urmat și a absolvit cursurile Academiei de Înalte Studii Militare din București.

Deși de la absolvire au trecut mai bine de trei decenii, legăturile între foștii colegi au fost

puternice de-a lungul anilor. Parcursul profesional a fost diferit pentru fiecare, acum în activitate au mai rămas 6 din totalul de 87. Dintre aceștia, 20 au fost primele femei pilot din Armata României. „Am ținut legătura cu toată promoția, am organizat întâlniri frecvente, chiar în anul 2019 am avut reuniunea de 30 ani”.

ALTHEA, O MISIUNE UNICĂ

După obținerea certificărilor de pilot comandant și instructor de zbor, anul 2004 l-a găsit în etapa de comandant de escadrilă de elicoptere la Otopeni, de unde și-a completat parcursul profesional cu participarea la o misiune externă.

Astfel, generalul de flotilă aeriană Valerică VRĂJESCU, pe atunci căpitan-comandor, a fost în anul 2005 comandantul detașamentului românesc participant la operația ALTHEA a Uniunii Europene din Bosnia și Herțegovina, unde au participat prin rotație două detașamente a câte 42 de militari și patru elicoptere IAR-330 SOCAT, fiind prima misiune a Forțelor Aeriene cu un detașament de elicoptere în afara țării, după cel de-al Doilea Război Mondial.

„Misiunea ALTHEA a fost încununarea instruirii și antrenării în calitate de pilot și comandant. Detașamentele ALFA și BRAVO au pus în practică ceea ce au învățat, misiunea a fost pentru toți testul suprem prin care am aplicat cunoștințele dezvoltate în urma instruirii cu piloți militari”.

Acum, după atâția ani, recunoaște că cele mai solicitante misiuni de-a lungul carierei au fost cele din Bosnia și Herțegovina: „Eram în altă țară, în teren necunoscut, condițiile de zbor erau diferite, iernile erau mult mai grele. Pentru mine, cea mai mare provocare a decurs din funcția de comandă; aveam responsabilitatea celor 41 de oameni, a celor 4 aeronave IAR-330 SOCAT și a executării eficiente și în siguranță a misiunilor”.

Pentru militarii care au participat la misiunea ALTHEA, în special pentru personalul navigant, experiența dobândită a jucat un rol important în dezvoltarea unei cariere de succes. Acest lucru s-a văzut mai târziu, când, după 15 ani, a venit momentul ca un detașament de elicoptere să îndeplinească o nouă misiune dificilă, sub egida ONU, în Mali. Astfel, ambii comandanți ai celor două rotații, comandorul Ioan MISCHIE și comandorul Ciprian MARIN au făcut parte din detașamentul participant la ALTHEA, în anul 2005, fiind pe atunci locotenenți. Cea mai lungă perioadă în cadrul unei baze aeriene a petrecut-o la Bacău (2011-2017), ca locțiitor și apoi comandant al bazei moldave: „Dacă misiunea ALTHEA a fost încununarea specialității de pilot, activitatea la Baza 95 Aeriană din Bacău a fost încununarea instruirii și pregătirii în calitate de lider. Acolo am pus în practică ceea ce acumulasem în funcțiile anterioare (comandant escadrilă, grup, flotilă) și în urma absolvirii cursurilor Colegiului de Război-Aviație din SUA”.

CRISTALIZAREA EXPERIENȚEI

Următoarea etapă marcantă a fost activitatea la Comandamentul Forțelor Întrunite, unde, timp de trei ani și jumătate, a îndeplinit funcția de locțiitor al comandantului.



2005, în timpul pregătirii pentru misiunea din Bosnia, foto arhiva Cer Senin

Comandamentul Forțelor Întrunite este o structură cu rol esențial, care coordonează toate misiunile ce se desfășoară în afara teritoriului național, fiind responsabilă de toți militarii care participă la misiuni în străinătate și are sarcini de nivel operativ, planificare, evaluare și gestionare a serviciului de luptă permanent. „Îndeplinirea unei funcții în echipa de comandă a fost o experiență deosebită, am avut ocazia să cunosc din interior un domeniu nou, pe care l-am înțeles și aprofundat în cei 3 ani și jumătate ca locțiitor al comandantului. Dacă la o bază aeriană înțelegi cum funcționează nivelul tactic, la CFI lucrând la nivel operativ, lucrurile se schimbă și îți oferă o altă perspectivă. Am beneficiat de o bună colaborare în mediul întrunit, atât cu comandantul, care provine din rândul absolvenților din forțele terestre, cât și cu șeful de stat major, care provine din cadrul forțelor navale”.

LA COMANDA COA

Cu atribuții unice în cadrul Forțelor Aeriene Române, Componenta Operațională Aeriană este structura responsabilă de supravegherea aeriană, managementul traficului aerian și comanda-controlul misiunilor în spațiul aerian al României, sub comandă națională și NATO.

„Îmi propun pentru COA o adaptare la condițiile actuale, prin modernizarea infrastructurii și a sistemelor de comandă-control și comunicații, iar prioritatea pe termen scurt o reprezintă finalizarea proiectelor deja aflate în derulare. Importante sunt și proiectele de implementare a unor noi sisteme pentru pază și protecție, apoi ne concentrăm pe îmbunătățirea condițiilor de lucru ale personalului”.

Având în vedere rolul esențial al acestor structuri, cu atribuții în supravegherea aeriană și coordonarea serviciului de luptă permanent, este realist să considerăm că sunt șanse mari ca în viitor să apară situații cu tempo accelerat, care impun decizii rapide și reziliență maximă.

„În situații de criză trebuie, în primul rând, să fii calm, să iei decizii rapide, dar nu înainte de a avea pe masă toate informațiile și toate opțiunile. Dacă nu iei măsuri rapide, criza se adâncește și devine mai greu de depășit. Asta înseamnă să ai o echipă bună, extrem de competentă, care să livreze informațiile necesare. Cine crede că poate conduce singur, se înșală”.



Șeful Statului Major al Apărării, generalul-locotenent Daniel PETRESCU, a înmănat Drapelul de luptă al Componentei Operaționale Aeriene noului comandant, generalul de flotilă aeriană Valerică VRĂJESCU

TEHNOLOGIA VIITORULUI

Sistemul de comunicații vocale ASBE VCE

Programul vizează sistemul de comandă și control aerian, managementul spațiului aerian național și, implicit al NATO, și face parte din noile sisteme compatibile intrate în înzestrarea Forțelor Aeriene Române.



Colonel inginer George PĂLĂLĂU, Căpitan Mirela VÎȚĂ
Adrian SULTĂNOIU

Organizarea operațiilor aeriene într-un mediu operațional în permanentă schimbare este o provocare majoră. Succesul depinde de acuratețea și rapiditatea schimbului de informații, care să permită acțiuni agile și precise ale capacităților militare. Ultimii 20 de ani ne-au demonstrat că modernizarea sistemelor de comunicații și informatică s-a concentrat pe schimbul de informații tactice între elementele de comandă-control. Complexitatea câmpului de luptă modern, combinat cu nevoia de a transfera informații în timp real, în condițiile creșterii capacităților de război electronic ale potențialilor inamici, au impus necesitatea creării unui sistem de comunicații rezistent la contramăsuri electronice, fiabil, scalabil și interoperabil cu sistemele similare ale partenerilor NATO, capabil să susțină comunicații securizate și nesecurizate în mediul operațional.

Un pas important în această direcție a viitorului s-a îndeplinit de când Componenta Operațională Aeriană este beneficiara unui nou sistem de comunicații militare, urmare a activității de acceptanță a sistemului ASBE VCE (Air Command and Control System Software Based Element Voice Communication Equipment) ce a avut loc în data de **22 iulie 2021**.

Implementarea sistemului a fost finalizată în luna iunie a acestui an, odată cu finalizarea testelor de sistem, și reprezintă un pas important pentru alinierea la standardele operaționale NATO și dezvoltarea capacităților de interoperabilitate cu statele membre ale Alianței.

Noul sistem de comunicații vocale este parte componentă a sistemului de comandă-control aerian ACCS (Air Command and Control System), ce reprezintă un program major, susținut de toate statele membre NATO și care are ca obiectiv uniformizarea, integrarea și interoperabilitatea capacităților software ale sistemelor de comandă și control aerian, prin realizarea unui sistem unic, modern, capabil să susțină la nivel tactic planificarea, conducerea și execuția misiunilor aeriene ale Alianței. De asemenea, ACCS asigură comanda, controlul și alte funcțiuni de bază pentru apărarea NATO împotriva rachetelor (NATINAMDS).

Procesul de dezvoltare și implementare a Sistemului de comunicații vocale VCE a parcurs

o serie de etape esențiale, după ce Comitetul Militar NATO (MC) a aprobat luarea în considerare a extinderii ACCS în țările noi membre NATO, în **februarie 2007**:

- **martie 2012** – la propunerea Grupului Înaltilor Reprezentanți („Senior Officials Group” – SOG), NAC a aprobat o soluție alternativă pentru extinderea ACCS în Bulgaria, Estonia, Letonia, Lituania, Slovacia, Slovenia, Islanda, Croația, Albania, Germania și România denumită ACCS Software Based Element (ASBE);
- **septembrie 2014** – Comitetul pentru Investiții al NATO a aprobat finalizarea primei etape de autorizare pentru echipamentul de comunicații voce (ASBE VCE),

echipamentul auxiliar și pentru executarea lucrărilor de infrastructură și tranziție; Această etapă a fost urmată de **transmiterea autorizării naționale** către Agenția NATO pentru Comunicații și Informatică (NCIA) pentru perfectarea contractului de implementare, respectiv acordul de eșalonare a plăților și angajamentul de asigurare a fondurilor, pentru proiectul ASBE VCE, în **aprilie 2016**;

Din iunie 2016, până în prezent a avut loc derularea contractului de implementare a echipamentelor de comunicații voce (VCE), prin intermediul Contractorului – consorțiul firmelor „CS Systemes d’Information”/„Thales Norway” (CS/TNOR);

- **iunie/iulie 2021** – testarea funcțională a sistemului, instruirea și etapa de acceptanță provizorie;
- **Stadiul final va fi atins în anul 2022**, când va avea loc recepția finală a sistemului, după expirarea perioadei de garanție.

Ulterior procesului de instalare, sistemul a fost supus unor teste riguroase cu scopul de a verifica funcționalitatea și fiabilitatea acestuia, pe timpul desfășurării activităților de zbor cu aeronave militare.

Sistemul de comunicații VCE vine să înlocuiască tehnica actuală, aflată la sfârșitul ciclului de viață și bazată pe tehnologii vechi (legături analogice, ISDN etc.).

Realizat pe tehnologie care utilizează protocoale internet (IP), Sistemul de comunicații vocale Voice Communication Equipment (VCE) asigură o serie de servicii de bază: comunicații securizate/nesecurizate, operarea pe bază de roluri, supervizare și configurare centralizată.

De asemenea, acest sistem vine cu o serie de facilități:

- comunicații sol-sol de la/către utilizatori externi de telefonie, atât securizate, cât și nesecurizate (telefonie);
- comunicații sol-sol securizate între operatorii locali (intercomunicații), comunicații în buclă, comunicații radio prin alocarea stațiilor radio IP, managementul centralizat al înregistrărilor convorbirilor din sistem.

Sub coordonarea atentă a managerului de proiect din cadrul NCIA – domnul **Bruno Modesto Melo** și a responsabilului de proiect la nivelul Forțelor Aeriene – **colonel inginer George PĂLĂLĂU**, specialiștii din cadrul Centrului de Comunicații și Informatică al COA – **maior inginer Narcis ANTONIE**, **căpitan inginer Alexandra SĂRARU**, **căpitan Roxana LĂZĂRESCU** – au colaborat fructuos cu specialiștii firmelor contractoare, identificând astfel soluțiile optime pentru implementarea sistemului VCE, interfațarea și compatibilizarea acestuia cu sistemele deja existente. Deși complexitatea sistemului VCE este una foarte mare, aceștia au dat dovadă de profesionalism și implicare împărțindu-și responsabilitățile din cadrul proiectului, astfel încât rezultatul final să fie unul de succes.

Prin parcurgerea acestei etape importante, bazată pe progresul impetuos al tehnicii în domeniu, Forțele Aeriene Române adaptează sistemele de comunicații noilor capacități militare, care să asigure îndeplinirea unor obiective de securitate extinse.

Radu POSTELNICU



Aeronava ROMBAC 1-11, în patrimoniul Muzeului Național al Aviației Române



Muzeul Național al Aviației Române a primit în patrimoniul, în data de 28 iulie 2021, aeronava ROMBAC 1-11 cu numărul de înmatriculare YR-BRE, în cadrul unei ceremonii de predare-primire care a avut loc la Baza 90 Transport Aerian.

Aeronava, fabricată în anul 1986, care a deservit Administrația Prezidențială o lungă perioadă de timp, fusese adjudecată, în acest an, de cetățeanul american **Brian HYNDMAN** în urma licitației organizate de Casa de licitații ARTMARK.

Proprietarul a cedat aeronava în mod gratuit, sub forma unui contract de sponsorizare, Muzeului Național al Aviației Române.

Având în vedere că avionul, clasat ca bun cultural mobil de tezaur național de Ministerul Culturii, nu poate deveni operațional, Statul Major al Forțelor Aeriene va asigura măsurile necesare în vederea preluării, întreținerii și conservării aeronavei. La ceremonie au participat reprezentanți ai Muzeului Național al Aviației Române, membrii ai Casei de licitații ARTMARK și ai lichidatorului judiciar care a gestionat patrimoniul ROMAVIA. Povestea proiectului ROMBAC a fost prezentată pe larg în ediția 1/2021 a revistei noastre.

Sursa: Forțele Aeriene Române



Joi, 22 iulie 2021, la sediul Componentei Operaționale Aeriene „General-comandant aviator Ernil Gheorghiu” (COA), generalul de flotilă aeriană **Iulian PAȚILEA**, reprezentând Statul Major al Forțelor Aeriene, alături de reprezentanți ai Agenției NATO pentru Comunicații și Informatică (NCIA), au semnat documentul oficial care atestă acceptanța sistemului Voice Communication Equipment (VCE)



VIZITĂ LA PATRIOT

Sergent Ioan GOMOESCU
Maistru militar Bogdan PANTILIMON



DELEGAȚIE CANADIANĂ ÎN VIZITĂ OFICIALĂ

În data de 7 septembrie, o delegație a Forțelor Aeriene Regale Canadiene condusă de generalul-maior Eric KENNY, comandantul Diviziei 1 Aeriană Canadiană (și comandant al Regiunii de Comandă a Apărării Aerospațiale Nord-Americane Canadiene - NORAD) a efectuat o vizită de lucru la sediul Statului Major al Forțelor Aeriene

unde s-a întâlnit cu o delegație condusă de șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, general-maior Viorel PANĂ.

Pe timpul întâlnirii s-au discutat subiecte de interes comun legate de situația de securitate în regiunea Mării Negre, executarea misiunii de Politie Aeriană Întărită de către detașamentele canadiene dislocate în România,

în prezent acestea aflându-se la a 5-a dislocare începând cu 2017 și întărirea relațiilor de cooperare militare bilaterale între cele două categorii de forțe. La finalul întâlnirii a avut loc un schimb de cadouri oficiale, generalul-maior Viorel PANĂ dăruindu-i interlocutorului său un exemplar al *Albumului Forțelor Aeriene Române*.



În data de 8.07.2021, șeful Statului Major al Apărării din Bulgaria, **amiralul Emil EFTIMOV**, însoțit de șeful Statului Major al Apărării, **generalul-locotenent Daniel PETRESCU**, a vizitat Regimentul 74 PATRIOT. Comandantul unității, **colonelul Răzvan-George TACEA**, a prezentat distinșilor oaspeți rolul și misiunile unității, proiectele majore pentru dezvoltarea infrastructurii precum și activitățile curente și viitoare ale unității. De asemenea, în cadrul acestei vizite, au fost prezentate principalele elemente de tehnică ale primului sistem PATRIOT care a intrat în dotarea Armatei României.



INSTITUTUL NAȚIONAL DE MEDICINĂ AERONAUTICĂ ȘI SPAȚIALĂ DRAPEL DE LUPĂ LA ANIVERSAREA DE 101 ANI

În cadrul unei ceremonii care a avut loc în data de 6 august, cu ocazia împlinirii a 101 ani de la înființare, Institutului Național de Medicină Aeronautică și Spațială i-a fost acordat Drapelul de luptă. Activitatea s-a desfășurat în prezența șefului Statului Major al Apărării, **general-locotenent Daniel PETRESCU**. Momentul primirii Drapelului de luptă este unul dintre reperele cele mai importante din istoricul unei unități militare, având izvoarele istorice în ceremonia de înmănare de către Domnitorul Alexandru Ioan Cuza a primelor steaguri unităților militare dispuse în tabăra de la Cotroceni, la 1 septembrie 1863.

Cu acest prilej, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, **general-maior Viorel PANĂ**, a acordat Emblema de Onoare a Forțelor Aeriene unor cadre medicale, în semn de recunoaștere a profesionalismului și dedicării.

Înființat în anul 1920, Institutul Național de Medicină Aeronautică și Spațială „General doctor aviator Victor Anastasiu” a reprezentat

cea de-a IV-a instituție medicală de profil din Europa, fiind o instituție medicală unicat în România, care efectuează selecția, expertiza medicală și psihologică pentru personalul aeronautic militar și civil. Anul acesta, INMAS împlinește 101 ani de la momentul înființării instituției de către generalul doctor aviator Victor Anastasiu, primul medic din țara noastră și al doilea din lume care a obținut brevetul de pilot de război.

În istoria institutului, un moment deosebit l-a constituit anul 1978, când personalului i-a fost încredințată misiunea de selecție și expertiză medicală a primilor astronauți români. În anul 2005, INMAS a primit titlul de *Centru de Excelență*, devenind prima instituție medicală de stat cu această certificare. Totodată, INMAS a obținut, de la Agenția Europeană de Siguranță a Aviației, acreditarea de *Centru Aeromedical*, în 2011, iar din partea US AIR Force a primit certificarea pentru antrenamentul piloților militari NATO în 2013 și recertificarea acestei competențe în 2019.



NATO Air Chiefs' Symposium 2021



Şeful Forțelor Aeriene Române, general-maior Viorel PANĂ, a participat la Simpozionul NATO dedicat Şefilor de Forțe Aeriene, desfășurat la sediul AIRCOM din Ramstein, Germania, în perioada 15-16 septembrie 2021.

Senior officials from Allied and Partner Air and Space Forces met at Allied Air Command on September 15 and 16 to discuss and exchange views on how to take Allied Air and Space Power into the future during the second NATO Air Chiefs' Symposium in 2021.

During the symposium, 25 NATO Air Chiefs or their representatives and four Partner Air Chiefs attended the session in person. Another three Allied Air Chiefs and one Partner Air Chief joined via video link. They were joined by representatives from NATO's Command Structure and senior US Air Force leaders.

"For the second time this year, we are gathering to strengthen our relationships, align our efforts and continue to improve

communication among the Air and Space Power community," said General Jeff Harrigan, Commander of Allied Air Command. "These face-to-face interactions build trust and rapport between the Alliance and Partner air chiefs. The result is a shared vision of air power in the Alliance and across NATO and our Partner nations, which allows us to act at speed in order to posture the Alliance to provide collective defence and security into the future," he added.

Allied Air Command has conducted NATO Air Chiefs' Symposiums for more than 40 years. The goal has been and still is to bring Allied and Partner leaders together and facilitate true interaction and productive coordination of the Air and Space Power sector.

Courtesy of Allied Air Command Public Affairs Office

SELIS 2021

A sea of multi-colored military uniforms and the sounds of several languages were the backdrop for the Senior Enlisted Leader International Summit, held Aug. 9-13 in San Antonio, Texas.

SELIS, co-hosted by Chief Master Sgt. of the Air Force JoAnne S. Bass and the Inter-American Air Forces Academy, brought together approximately 120 top enlisted leaders from the U.S. and 44 partner nations. It was last held at Maxwell Air Force Base, Alabama, in 2018.

This year's theme was "Building an Airman". The summit is normally held bi-annually for international senior enlisted counterparts to the chief master sergeant of the Air Force to

meet and discuss issues affecting the international community of enlisted Airmen and to further build counterpart relationships.

Bass kicked off the conference expressing her enthusiasm for the gathering.

"In this room today we have 44 nations represented – 44 nations of friends, of partners, that all work hard at making our world a better place," Bass said. "It's our honor and privilege to spend this week with you talking about how we develop our United States Airmen ... you're here on purpose in San Antonio, because this is where everything starts for the United States Air Force enlisted corps. Every single one of our enlisted Airmen comes here – to Military City, USA."

Source: U.S. Air Force Public Affairs



La această activitate a participat din partea SMFA plutonierul adjutant principal Daniel-Narcis SÎMPETRU, subofițerul de comandă al Statului Major al Forțelor Aeriene, împreună cu alți subofițeri de comandă din 44 state NATO sau parteneri ale SUA din întreaga lume, subofițeri de comandă NATO și subofițeri de comandă din Comandamentele principale USAF. Activitatea a constituit o ocazie deosebită de a cunoaște date teoretice și tehnice din domeniile de interes, precum și de a efectua schimburi de experiență cu forțele aeriene participante, contribuind la cunoașterea și creșterea prestigiului Forțelor Aeriene Române în plan global. (U.S. Air Force photo by Thomas Coney)



În perioada 9-13.08.2021 a avut loc în Texas, SUA „Conferința internațională a subofițerilor de comandă organizată de Forțele Aeriene ale Statelor Unite ale Americii (SELIS 2021)”

SIMPOZIONUL SUBOFIȚERILOR DE COMANDĂ AI FORȚELOR AERIENE DIN NATO

În perioada 15-17.09.2021, a avut loc la Ramstein, în Germania, o nouă ediție a Simpozionului subofițerilor de comandă ai forțelor aeriene din NATO, activitate la care au fost prezenți subofițeri de comandă și subofițeri seniori din 20 de state membre NATO sau parteneri (Suedia), subofițerul de comandă al NATO Allied Air Command (AIRCOM), subofițerul de comandă al USAF/AFAFRICA, subofițeri de comandă din alte structuri ale NATO (AWACS, CAOC Uedem, SHAPE, NATO School din Oberramberg, Inter-European Air Forces Academy).



Plutonierul adjutant principal Narcis Daniel SÎMPETRU în discuție cu subofițerii de comandă ai Forțelor Aeriene din NATO



CWO Sara CATTERALL, subofițerul de comandă al AIRCOM

Forțele Aeriene Române au fost reprezentate la acest eveniment multinațional de către plutonierul adjutant principal Narcis Daniel SÎMPETRU.

Activitatea bianuală permite cunoașterea datelor și asigură efectuarea unor schimburi de experiență cu forțele aeriene participante, contribuind la creșterea prestigiului Forțelor Aeriene Române. Agenda simpozionului a cuprins și sesiuni comune cu lucrările Conferinței șefilor Forțelor Aeriene din NATO, în cadrul cărora experții au abordat teme precum:

Gen. Jeff HARRIGAN – Strategic context;

Air-vice Marshall Paul GODFREY – Space, UK perspective;

General Charles Q. Brown – CSAF action orders to accelerate change across the Air Force.

CWO Sara CATTERALL, subofițerul de comandă al AIRCOM a prezentat importanța pregătirii maiștrilor militari și subofițerilor prin participarea acestora la cursuri și exerciții internaționale. Pe termen

lung, subofițerii de comandă au nevoie de o mai bună înțelegere a problemelor curente, atât operaționale, cât și strategice din aria de responsabilitate a NATO, în scopul promovării celor mai bune practici și proceduri. S-a pus accentul pe utilizarea judicioasă a resursei umane și selecționarea atentă a militarilor care încadrează posturile din structurile NATO. Procesele de formare, dezvoltare în carieră și management ale corpurilor de maiștri militari, subofițeri și gradați profesioniști din forțele aeriene necesită o abordare modernă și avangardistă, pentru a previziona și anticipa nevoile de instruire ale unui militar din secolul 21 (cu accent pe gândire critică și multiculturală).

O altă temă principală a fost nevoia de inovare continuă a forțelor aeriene, în toate domeniile, precum și necesitatea ca forțele aeriene membre NATO sau parteneri să promoveze și să intensifice dialogul pentru identificarea soluțiilor pe problemele curente, cu accent pe subiectele legate în special de interoperabilitatea în câmpul de luptă multidimensional actual.

SUBOFIȚERI DE COMANDĂ – ÎN DIALOG



Participanții la activitate alături de șeful SMFA, general-maior Viorel PANĂ

Joi, 5 august, la sediul Statului Major al Forțelor Aeriene și la Baza 86 Aeriană „Locotenent aviator Gheorghe Mociorniță”, a avut loc vizita oficială a unei delegații de subofițeri de comandă ai Gărzii Naționale a Statului Alabama (ALNG), condusă de CMSgt David BULLARD.

În cadrul acestei întrevederi, subofițerul de comandă al Statului Major al Forțelor Aeriene, plutonier adjutant principal Daniel-Narcis SÎMPETRU, a prezentat informații despre istoricul structurii, misiuni, nevoi/opportunități de cooperare/colaborare, identificate în cadrul activităților precedente, precum și eforturile concrete de materializare a lor.

Activitatea a evidențiat și a evaluat aspectele practice ale relației de parteneriat de succes, existente între ALNG și Armata României, în cadrul State Partnership Programme.



ÎNCHEIEREA MISIUNII DETAȘAMENTULUI BRITANIC

Detașamentul Forțelor Aeriene Regale ale Marii Britanii, format din aproximativ 200 de militari (piloți și personal tehnic) și patru aeronave Eurofighter Typhoon, a executat, împreună cu militarii Forțelor Aeriene Române, misiuni de Poliție Aeriană Întărită (enhanced Air Policing) sub comandă NATO, timp de cinci luni, încheind la finalul lunii august dislocarea în România.

În cadrul unei ceremonii militare desfășurate în data de 26 august la Baza 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, general-maior Viorel PANĂ, a acordat Emblema de Onoare a Forțelor Aeriene Române unui număr de șapte militari din cadrul detașamentului britanic, pentru recunoașterea profesionalismului și a modului eficient de cooperare cu militarii români.

Cele patru aeronave Typhoon au părăsit spațiul aerian al României în data de 28 august, finalizând astfel cele cinci luni de securizare a graniței estice a NATO, predând ștafeta militarilor canadieni. Aceasta a fost cea de-a treia rotație la Mihail Kogălniceanu a Forțelor Aeriene Regale Britanice, după cele executate în 2017 și 2018.

RAF Typhoons hand over EAP duties to Canada

Four Royal Air Force Typhoon FGR4 fighter aircraft departed Romania on 28 August, ending the UK's five-month leadership of NATO's enhanced air policing mission in the country. Since April the Typhoons – from 3(F) Squadron, RAF Coningsby – had spent alternate weeks on high-readiness standby to defend NATO's airspace over the Black Sea, augmenting the Romanian Air Force's existing air defence capability. The Royal Canadian Air Force is now preparing to assume responsibility for the NATO mission, while two of the RAF's Typhoons proceed to Estonia to join NATO training with the British Army.

After our time here, I believe that the alliance between the RAF and the Romanian Air Force is stronger than ever, we demonstrated to anyone that the Romania and UK, along with our other NATO partners, stand ready to help our friends and our allies, if the need ever arise. As our time here I nearly over, I particularly like to thank colonel(AF) Popescu Adrian, colonel Dodu Eduard and WO Dan Lazăr for their support, without their help this deployment would not have gone as swiftly as it has. Last, on behalf of all the recipients I'd like to thank general Pană for recognizing the members of 121 Expeditionary Air Wing with this award, It is an honor that I will remember for many years. - Wing Commander Stephen LAMPING, the Officer Commanding 121 Expeditionary Air Wing

Eurofighter Typhoon jets from RAF Lossiemouth have been operating in Romania as part of the UK's NATO Air Policing mission Operation BLOXI.

"Every time we scramble to intercept unidentified aircraft in support of the enhanced Air Policing mission we are demonstrating our steadfast commitment to NATO by helping to secure NATO airspace in the Black Sea region and reassure our Romanian allies."
Wing Commander Stephen LAMPING

Royal Air Force

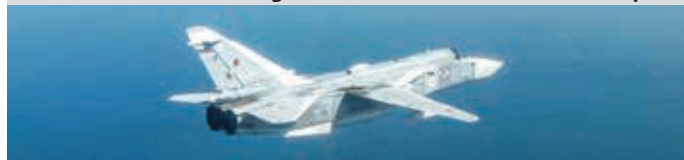
MISIUNE DE POLIȚIE AERIANĂ EXECUTATĂ DE FORȚELE AERIENE REGALE BRITANICE ȘI COORDONATĂ DE FORȚELE AERIENE ROMÂNE

Două aeronave Eurofighter Typhoon aparținând Forțelor Aeriene Regale Britanice au executat marți, 17 august, o misiune de poliție aeriană în spațiul aerian internațional deasupra Mării Negre, pentru interceptarea unei aeronave a Federației Ruse.

Dirijarea, controlul și coordonarea misiunii au fost gestionate de către controlorii de trafic aerian din cadrul Centrului de Operații Aeriene. Centrul NATO de operațiuni aeriene combinate (CAOC) Torrejón a ordonat decolarea celor două aeronave Eurofighter

Typhoon aflate în Serviciul de Luptă Poliție Aeriană în România sub comandă NATO. Decizia a fost luată în urma detectării activității aeriene a Federației Ruse în apropierea Regiunii de Informare a Zborurilor (Flight Information Region – FIR) București, în spațiul aerian internațional deasupra Mării Negre. Aeronavele britanice au interceptat aeronava SU-24 Fencer prin identificare vizuală a acesteia, în jurul orei 10.50, care, după ce s-a apropiat până la 40-50 km de spațiul aerian național, s-a retras părăsind FIR București. Regiunea de Informare a Zborurilor (FIR) –

Mission scrambled on 17 August as the Russian aircraft was detected entering the Bucharest Flight Information Region (FIR) and heading towards Romanian territorial airspace



reprezintă un spațiu aerian de dimensiuni definite, în cadrul căruia sunt furnizate servicii de informare a zborurilor și servicii de alarmare. FIR nu trebuie confundat cu spațiul aerian național. De exemplu, FIR București include, pe

lângă spațiul aerian național, și extinderea în apele internaționale, așa numita zonă High Seas.

Cele două aeronave britanice au executat patrulare aeriană până la ora locală 11:30, după care au revenit la aerodromul de bază.

MILITARIII CANADIENI AU REVENIT LA KOGĂLNICENU

Forțele Aeriene Regale Canadiene au preluat misiunea de Poliție Aeriană Întărită pe flancul Estic al NATO pentru perioada septembrie-noiembrie, aceasta fiind cea de-a V-a dislocare a militarilor canadieni la Mihail Kogălniceanu. Ceremonia de certificare NATO a detașamentului Forțelor Aeriene Regale Canadiene a avut loc miercuri, 8 septembrie.



Maistru militar Bogdan PANTILIMON

Detașamentul canadian, format din aproximativ 140 de militari (piloți și personal tehnic) și șase aeronave CF-188 Hornet, va executa misiuni de Poliție Aeriană Întărită (enhanced Air Policing) sub comandă NATO timp de trei luni, alături de militarii Forțelor Aeriene Române, care acționează cu aeronavele F-16 Fighting Falcon și MiG-21 LanceR.

La ceremonie a participat **secretarul de stat al Departamentului pentru politica de apărare, planificare și relații internaționale, Simona COJOCARU, alături de ambasadorul Canadei la București, Annick GOULET, și comandantul Centrului NATO de Operațiuni Aeriene Combinate (CAOC) Torrejón, general-locotenent Fernando de la CRUZ.**

„Asigurarea securității spațiului aerian este extrem de importantă pentru România, cât și

pentru întregul flanc estic al NATO. Această misiune oferă, totodată, capacitatea de a răspunde rapid și eficient oricăror potențiale agresii, întărind interoperabilitatea și consolidarea legăturilor între aliați. Cooperarea noastră bilaterală cu Canada nu se rezumă doar la misiunile de poliție aeriană, Canada participând la toate cele trei structuri multinaționale NATO din România: MNBDE SE, MND SE HQ și MNC SE HQ”, a declarat secretarul de stat Simona Cojocaru în discursul său.

În mesajul său, ambasadorul Canadei în România, Annick Goulet, a apreciat buna colaborare dintre militarii români și cei canadieni și a evidențiat faptul că participarea Canadei la misiunea NATO de poliție aeriană demonstrează relația strânsă și privilegiată dintre cele două țări în toate domeniile.

Comandantul CAOC Torrejón, general-locotenent Fernando de la Cruz a notat, în discursul său, că „această ceremonie marchează un moment foarte important pentru Alianță, prezența pentru cea de-a șasea oară în România a detașamentului canadian subliniind legătura transatlantică durabilă dintre aliații NATO”.

Aceasta este cea de-a cincea rotație la Mihail Kogălniceanu a Forțelor Aeriene Regale Canadiene, după cele executate în 2017, 2018, 2019 și 2020. De asemenea, militarii canadieni au mai executat o misiune în România, la Câmpia Turzii, în anul 2014. Misiunile de poliție aeriană desfășurate în comun contribuie la dezvoltarea capacității de reacție și descurajare, precum și la consolidarea interoperabilității între Forțele Aeriene Române și cele canadiene.



General-locotenent Fernando de la CRUZ



FIRST SCRAMBLE ALERT

The Canadian detachment deployed in Romania since the start of September have carried out their first intercept as part of their enhanced Air policing mission. The CF-188 Hornet fighter jets working alongside their colleagues in the Romanian Air Force intercepted two Russian Su-24 Fencers operating near Romanian airspace over the Black Sea on September 23, 2021. The Russian military jets were monitored by the Allied pilots once they had confirmed a visual identification. The CF-188s were scrambled by NATO's southern Combined Air Operations Centre Torrejón, after the Russian aircraft was detected by the Romanian Air Force's Control and Reporting Centre. The Russian aircraft were ignoring international flight safety rules by not using a transponder and not talking to air traffic control. This intercept was the first for the Air Task Force which started its mission following a NATO certification ceremony on September 8, 2021.



Omul Anului 2020



Concursul „Omul Anului” are ca obiectiv recompensarea valorii profesionale și manageriale a personalului militar și civil care a contribuit, în decursul anului 2020, la crearea unei imagini pozitive a instituției militare și la creșterea vizibilității structurilor din compunerea Statului Major al Forțelor Aeriene la nivel local, național și internațional. Premiile „Omul Anului” se acordă în urma desfășurării concursurilor organizate la toate nivelurile ierarhice din Forțele Aeriene.



Pentru anul 2020 au fost premiate 11 secțiuni, astfel:

1. Secțiunea „Imaginea și vizibilitatea armatei”:

– locul I: **comandor Cristian MANOLACHI** – Statul Major al Forțelor Aeriene;
– locul II: **sublocotenent Florentina Laura BAȘTUREA** – Școala Militară de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene, Boboc;
– locul III: **maistru militar Vlad-Costel CIOBANU**, Brigada 1 Rachete Sol-Aer.

2. Secțiunea „Instrucție și luptă”:

– locul I: **locotenent-colonel Robert IMBREA** – Centrul Național de Instruire pentru Apărarea Antiaeriană „General de brigadă Ion Bungescu”;
– locul II: **căpitan Vlad-Andrei GHEȚĂU** – Baza 95 Aeriană;
– locul III: **locotenent Georgiana-Raluca PETRE**, Școala Militară de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene, Boboc.

3. Secțiunea „Logistică și infrastructură”:

– locul I: **locotenent-colonel Dan GĂLBENAȘU** – Centrul Național de Instruire pentru Apărarea Antiaeriană „General de brigadă Ion Bungescu”;
– locul II: **căpitan-comandor Daniel CHIOVEANU** (înlocuitor), **locotenent-inginer Silviu Florin CRACANA** – Baza 86 Aeriană;
– locul III: **locotenent Iulia SĂCĂDAT** – Centrul 70 Geniu.

4. Secțiunea „Diplomație și informații”:

– locul I: **plutonier adjutant Valentin BURDUCEA** – Baza Aeriană de Instruire și Formare a Personalului Aeronautic.

5. Secțiunea „Învățământ, știință și artă militară”:

– locul I: **lector universitar dr. Vasile PRISACARIU** – Academia Forțelor Aeriene „Henri Coandă”, Brașov;
– locul II: **personal civil contractual Dan ANCA** – Colegiul Național Militar „Mihai Viteazul”, Alba Iulia;
– locul III: **personal civil contractual Cosmin Daniel NEDELICU** – Școala Militară de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene, Boboc.

6. Secțiunea „Moral, bunăstare și recreere”:

– locul I: **locotenent Magdalena AGAGIU** – Centrul Național de Instruire pentru Apărarea Antiaeriană „General de brigadă Ion Bungescu”;
– locul II: **plutonier major Dragomir HANUȘ** – Baza Aeriană de Instruire și Formare a Personalului Aeronautic.

7. Secțiunea „Sănătate și sport”:

– locul I: **personal civil contractual Maricel GĂMAN** – Baza Aeriană de Instruire și Formare a Personalului Aeronautic;
– locul II: **locotenent-colonel Cătălin BUTNARIU-BOMPA** – Centrul Național de Instruire pentru Apărarea Antiaeriană „General de brigadă Ion Bungescu”;
– locul III: **plutonier major Vasile NIȚU** – Baza 86 Aeriană.

8. Secțiunea „Presă, film și literatură”:

– locul I: **maior Ștefan OLARIU** – Baza Aeriană de Instruire și Formare a Personalului Aeronautic.

9. Secțiunea „Istorie, cultură și tradiții militare”:

– locul I: **plutonier adjutant principal Daniel BORICEANU** – Baza Aeriană de Instruire și Formare a Personalului Aeronautic;
– locul II: **plutonier adjutant principal Sorin Irinel GRUMUȘ** – Baza 95 Aeriană.

10. Secțiunea „Comunicare prin spațiul cibernetic și comunicații militare”:

– locul I: **locotenent-colonel Ovidiu DOBOȘ** – Statul Major al Forțelor Aeriene;
– locul II: **maistru militar Petru Daniel CÎRÎC** – Centrul 85 Comunicații Aero și Informatică;
– locul III: **plutonier adjutant Corneliiu GRIGORAȘ** – Baza 71 Aeriană.

11. Secțiunea „Soldatul Universal”:

– locul I: **locotenent Mihai VOICULESCU** (înlocuitor), **locotenent Mihai GÎRBACIU** – Brigada 1 Rachete Sol-Aer;
– locul II: **fruntaș Ionuț-Daniel PAMFIR** – Baza 86 Aeriană;
– locul III: **locotenent Alexandru GĂITAN** (înlocuitor), **sublocotenent Alexandru APETREI** – Baza 95 Aeriană.



5 ani de F-16 în Bărăgan



F-16, ATUNCI

În data de 29.09.2016, ora 07¹⁵ LT, motoarele celor șase avioane F-16M spărgeau liniștea dimineții pe apronul din fața turnului de la Baza Aeriană 5 Monte Real, pe coasta de vest a Portugaliei. La ora 08⁰⁰ dubla 1610 urmată de simpla 1608, apoi la intervale de 15 minute de alte două formații (1603/1604 și 1601/1602), decolau către casă. Ruta urma să survoleze centrul Spaniei și sudul Franței pentru ca, apoi, avioanele să aterizeze pentru o escală tehnică de două ore la Aviano, în nordul Italiei. La ora 14⁰⁰ LT cele șase avioane au decolat eşalonat câte două și, după survolul Sloveniei și Ungariei, au intrat în spațiul aerian român la ora 16⁴⁵ LT. Interceptate fiind de două celule de MiG-21 LanceR de la Câmpia Turzii și Mihail Kogălniceanu, s-au adunat în formație completă, trecând la verticala pistei de la Borcea pentru prima oară, aterizând apoi fără probleme. Acesta a fost începutul aventurii F-16 în România, una nu lipsită de dificultăți, însă una menită să schimbe modele de abordare și mentalități, pentru a crea o capabilitate credibilă de apărare a spațiului aerian al României.

CINCI ANI DE LA INTRAREA OFICIALĂ A AVIOANELOR F-16 FIGHTING FALCON ÎN SERVICIUL FORTELOR AERIENE ROMÂNE

Împlinirea primilor cinci ani de exploatare a avionului F-16 în serviciul Forțelor Aeriene Române a fost sărbătorită printr-o ceremonie militară, în Baza 86 Aeriană „Locotenent aviator Gheorghe Mociorniță”, în data de 30 septembrie 2021, la care a luat parte o delegație condusă de șeful Statului Major al Apărării, **general-locotenent Daniel PETRESCU**, cu participarea șefilor Statelor Majore Aeriene și Terestre, alături de comandanți ai bazelor aeriene.

Invitații au putut afla detalii despre utilizarea aeronavelor F-16 și semnificația acestei aniversări, de la comandantul Bazei 86 Aeriană și piloții Escadrilei 53 Vânătoare. Evenimentul din Bărăgan a cuprins un exercițiu aerian și o expoziție statică cu aeronave F-16 MLU și tehnica de deservire. Desfășurarea activității a fost adaptată actualului context pandemic, cu respectarea tuturor măsurilor de distanțare și protecție sanitară.





ISTORICUL PROGRAMULUI F-16

Forțele Aeriene Române dețin o flotă de 17 avioane F-16 MLU, achiziția acestora și a pachetului de bunuri și servicii aferent asigurând 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 comandă NATO, în conformitate cu angajamentele asumate.

Programul „Avion multirol al Forțelor Aeriene” are ca obiectiv înzestrarea Forțelor Aeriene cu avioane multirol care să asigure îndeplinirea obiectivelor stabilite prin Strategia națională de apărare, a misiunilor ce revin Forțelor Aeriene Române pentru apărarea teritoriului național pe timp de pace, în situații de criză și război, precum și îndeplinirea angajamentelor asumate de România în cadrul NATO/UE – contribuția națională la apărarea colectivă.

Prin Hotărârea CSAT din 27.09.2012 a fost aprobată Concepția de realizare graduală a capacității de apărare aeriană în cadrul programului „Avion multirol al Forțelor Aeriene” care prevede realizarea graduală a capacității operaționale aeriene finale, reprezentată de trei escadrile de luptă. Pentru aceasta, au fost semnate, în conformitate cu prevederile Legii nr. 240/2013, contracte cu Guvernul Republicii Portugheze și Guvernul SUA pentru achiziționarea a 12 avioane F-16. Aeronavele au fost livrate în perioada 2016-2017 – șase la 29.09.2016, trei la 15.11.2016 și trei la 28.09.2017. Achiziția ultimului lot, format din cinci aeronave, ultima fiind cea sosită în România pe 25 martie 2021, a fost făcută conform Legii 237/2019.

Modernizarea la configurația M6.XR este planificată să se execute în perioada 2023-2025, odată cu furnizarea, de către partenerul american, a echipamentelor și pachetului software dedicate avioanelor F-16 achiziționate de România. În prezent, se află în analiză posibile soluții de continuare a programului „Avion multirol al Forțelor Aeriene”, conform Concepției de realizare graduală a capacității de apărare aeriană, pentru constituirea celei de-a doua escadrile dotate cu avioane F-16.



General-locotenent Daniel PETRESCU a transmis felicitări pentru activitatea Escadrilei 53 Aviație Vânătoare Warhawks



Comandorul Cătălin MICLOȘ, primul pilot care a aterizat în România un avion F-16, loțiitorul comandantului Bazei 86 Aeriană, a prezentat un bilanț al Escadrilei 53 Aviație Vânătoare Warhawks

Comandorul Mihăiță MARIN, actualul comandant al Escadrilei 53 Aviație Vânătoare, a fost implicat încă de la început în Programul „Avion multirol al Forțelor Aeriene”, făcând parte din prima serie de piloți care s-a specializat în Portugalia, din 2014.

„Ne-am adunat aici pentru a sărbători momentul în care primele 6 aeronave, din ceea ce urma să devină Escadrila 53 Aviație Vânătoare (Warhawks), au aterizat pe aerodromul Borcea. De fapt, sărbătorim momentul în care un nou proiect, unul care înseamnă practic schimbarea forțelor aeriene în mai bine, a început în această bază aeriană.

Escadrila a evoluat considerabil. Poate nu s-a întâmplat atât de repede cum ne-am fi dorit noi, deoarece realitatea a fost puțin mai dură decât ne-am așteptat, dar avem în continuare aceeași forță de muncă și aceeași dorință de schimbare cum am avut în momentul în care ne-am întors din Portugalia. Uitându-mă în urmă la cei 5 ani, aș putea să spun că sunt foarte mulțumit de ceea ce am realizat. Schimbările sunt majore. Putem spune cu adevărat că, dintr-un grup de piloți care puteau să zboare din Portugalia până în România, acum suntem o escadrilă de luptă gata oricând pentru orice misiune.”

Comandorul Mihăiță MARIN, comandantul Escadrilei 53 Aviație Vânătoare





Locotenent Anca MEDREA
Adrian SULTĂNOIU

105 ANI ARTILERIE ȘI RACHETE ANTIAERIENE

Aniversare cu exerciții, expoziție de tehnică militară și lansare de carte, la Capu Midia



Aniversarea dedicată împlinirii a 105 ani de la înființarea armii Artilerie și Rachete Antiaeriene a avut loc, în data de 21 septembrie, în Centrul Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană în prezența **generalului-locotenent Daniel PETRESCU**, șeful Statului Major al Apărării și a unor înalți oficiali din cadrul celor trei categorii de forțe ale Armatei României.

Evenimentul a cuprins un ceremonial militar și religios, urmat de defilarea unui detașament din care au făcut parte militari din unități aparținând Forțelor Aeriene și Forțelor Terestre Române.

Militarii unității au primit distincții și diplome în semn de apreciere și recunoștință pentru eforturile depuse. **Colonelul Viorel-Eugen BITAN**, comandantul CNIAPAA a primit Emblema de Onoare a Forțelor Navale din partea **contraamiralului de flotilă Valentin IACOBLEV**, comandantul flotei, iar **locotenent-colonelul inginer Valeriu CĂLIN**, șeful de stat major al unității militare și **locotenent-colonelul Dan GĂLBENAȘU**, șeful modulului Logistică au primit Emblema de Onoare a Forțelor Terestre din partea **generalului de brigadă Florin-Marian**



Generalul-locotenent Daniel PETRESCU și generalul-maior Corneliu POSTU la aniversarea de la Capu Midia



Emblema de Onoare a Forțelor Aeriene a fost oferită de șeful SMFA, generalul-maior Viorel PANĂ, cadrelor militare și personalului civil ai unității, în semn de apreciere și recunoștință



Comandantul Regimentului 74 PATRIOT, colonelul Răzvan TACEA, l-a felicitat pe colonelul Viorel-Eugen BITAN pentru cartea lansată în cadrul activității

Defilarea detașamentului Centrului Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană



BARBU, locțiitorul comandantului Componentei Operaționale Terestre. Emblema de Onoare a Forțelor Aeriene a fost oferită de **generalul-maior Viorel PANĂ**, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene Române, următorilor militari și personal civil ai Centrului: **locotenent Alexandru IOSIF**, **maistrul militar Elena CREȚU**, **sergentul major Cristian ȘERBAN**, **fruntașul Liviu GREDJUC** și **contabilul-șef Laura BARBU**.

A urmat un exercițiu în care aeronave ale Forțelor Aeriene Române – un elicopter IAR-330, trei avioane MiG-21 LanceR și două aparate de zbor F-16 - au simulat un atac asupra unui dispozitiv de luptă mixt de apărare aeriană format din tunuri de calibru 57 mm, sisteme antiaeriene GEPARD și un complex de rachete antiaeriene KUB.

La final, invitații au putut vizita o expoziție de tehnică militară și au participat la lansarea cărții „POLIGONUL CAPU MIDIA – O punte între pământ și cer pentru artileriști și rachetiști antiaerieni” scrisă de colonel Viorel-Eugen Bitan, comandantul Centrului Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană.



Istoria artileriei și rachetelor antiaeriene

EVOLUȚIA ÎNVĂȚĂMÂNTULUI MILITAR SPECIFIC ARMEI

Locotenent-colonel Aurel DAVID

Încă de la începuturile zborului cu mijloace mai grele decât aerul și întrebuintarea acestora în scopuri militare s-a impus necesitatea apariției unor arme localizate la sol care să apere populația, trupele și bunurile materiale împotriva amenințărilor aeriene. Astfel a apărut artileria antiaeriană.

După Primul Război Mondial arma aviației s-a consacrat ca armă de sine stătătoare, fapt pentru care era nevoie de o contra armă aflată la dispoziția forțelor armate. Primele forme de luptă antiaeriană s-au executat cu mitralierele și tunurile terestre, adaptate pentru astfel de acțiuni.

Aceste structuri specifice apărării antiaeriene, denumite la vremea respectivă „Posturi de pază contra aeroplanelor”, au luat ființă la 13 mai 1915, dar au fost real constituite ca gen de armă, cu structură organizatorică, efective, înzestrare specifică și sprijin logistic, la 15 august 1916, de când datează și primul document care atestă înființarea „Serviciului de apărare contra aeronavelor”. Prima ripostă a artileriei antiaeriene a avut loc în noaptea de 15/16 august 1916, odată cu intrarea României în Primul Război Mondial. Prima victorie a artileriei antiaeriene române s-a produs în noaptea de 13/14 septembrie 1916 asupra Zeppelin-ului cu numărul 181, deasupra Bucureștiului, fapt confirmat de către echipajul aeronavei în jurnalul de bord: „La dreapta și la stânga navei apar reflectoare, care nu ne mai slăbesc nicio clipă. Ca la o comandă, intră artileria antiaeriană în acțiune... Nu încapem îndoială, am fost loviți. Nici nu e de mirare la canonada nebunească a românilor”.

În perioada Primului Război Mondial, potrivit rapoartelor din dosarele de arhivă, din totalul de 40 de avioane pierdute de aviația germană în luptele de pe teritoriul României, 11 au fost doborâte de artileria antiaeriană, celelalte fiind atribuite aviației de vânătoare. Artileria antiaeriană s-a născut și s-a impus ca soluție de apărare împotriva loviturilor aeriene în anii războiului de întregire a neamului,

s-a născut din lacrimile și durerea celor ce au văzut și simțit pentru prima dată că, din „ceruri” în loc de pace se abăteau asupra lor bombe ucigătoare, s-a născut în și prin luptă.

În cel de-al Doilea Război Mondial, atât pe timpul Campaniei din Est (22 iunie 1941 – 23 august 1944), cât și a celei din Vest (24 august 1944 – 9 mai 1945), artileria antiaeriană română a participat, prin acțiuni specifice, la apărarea teritoriului țării. Drept urmare, artileria antiaeriană română, participantă la luptă pe timpul celui de-al Doilea Război Mondial, a intrat în istoriografia militară a vremii drept o forță impresionantă. „Bătălia pentru Ploiești”, de pildă, a devenit temă de studiu în principalele academii militare din lume.

După Prima Conflagrație Mondială, până ce goarna și clopotele au vestit-o pe cea de-a doua, artileria antiaeriană a parcurs o perioadă interbelică bogată în realizări privitoare la concepția și modalitățile de organizare, înzestrare și pregătire a unităților și subunităților din componența sa. În această perioadă au fost întrunite condițiile necesare

definirii artileriei antiaeriene ca armă. Au apărut: tunul antiaerian, aparatele de conducere a focului, aparatele de ascultare și informare aeriană, stațiile de radiolocație destinate tragerilor antiaeriene și rachetele sol-aer.

După al Doilea Război Mondial posibilitățile de luptă ale apărării

antiaeriene cu baza la sol au crescut semnificativ, odată cu apariția sistemelor de rachete sol-aer și utilizarea datelor de radiolocație.

De-a lungul deceniilor post-belice, arma Artilerie și Rachete Antiaeriene, componentă a Armatei Române, a făcut parte din

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



Tunuri de câmp adaptate pentru trageri antiaeriene de specialiști români, camuflate cu vegetație



diverse structuri, dar a rămas aceeași armă activă, cu rol și loc bine precizate în organismul militar.

La începutul anilor 1920, cei în drept au afirmat necesitatea organizării unei rețele de învățământ specifică artileriei antiaeriene, deziderat care din nefericire nu a putut fi materializat în perioada imediat următoare. Dorința avea să se îplinească abia în anul 1938, sub presiunea evenimentelor ce anunțau declanșarea

iminentă a celei de-a Doua Conflagrații Mondiale.

Astfel, la 1 aprilie 1938 s-a înființat Centrul de Instrucție al Apărării Contra Aeronavelor, dislocat în cazarma Ghencea din garnizoana București.

La comanda acestei instituții de învățământ avea să fie numit un ofițer ale cărui preocupări și realizări științifice îl recomandau ca fiind cel mai în măsură să conducă activitatea de

învățământ, în persoana **maiorului Ion BUNGESCU**, eminent profesor și inventator.

„Prin înființarea unei școli militare proprii artileria antiaeriană a fost definitiv confirmată ca armă”, spune primul ei comandant, maiorul Ion Bungescu.

În toamna anului 1938, s-a decis și înființarea Școlii de subofițeri de artilerie antiaeriană, a cărei primă promoție va absolvi cursurile un an mai târziu.

Totodată, la începutul anului 1939, tot în cadrul Centrului de Instrucție al Apărării Contra Aeronavelor au fost înființate Școala de ofițeri de rezervă de artilerie antiaeriană, Școala de Pregătire Militară, precum și Școala de ofițeri de rezervă – curs normal.

La 10 decembrie 1939, avea să ia ființă și Școala de ofițeri activi de artilerie antiaeriană, a cărei primă promoție de ofițeri va absolvi cursurile în anul 1941.

Post antiaerian pe frontul de la Mărăști



Post antiaerian la Galați, în decembrie 1916



Subordonat Ministerului Aerului și Marinei, prin Comandamentul Apărării Contra Aeronavelor, Centrul de Instruire al Apărării Contra Aeronavelor avea, față de alte centre de instrucție, o poziție privilegiată deoarece i se subordonau nemijlocit școlile de ofițeri și subofițeri activi și de rezervă, fiind singura instituție de învățământ din armată. După al Doilea Război Mondial, sursa de formare și perfecționare a pregătirii subofițerilor și maiștrilor militari de artilerie antiaeriană a constituit-o Centrul de Instrucție și Școala de Ofițeri.

În perioada dintre cele două războaie mondiale, un loc important, în conceperea rachetei, l-a avut savantul român **Hermann OBERTH**. Acesta s-a născut la Sibiu, la data de 25 iunie 1894, într-o familie de intelectuali sași. Copilăria și o parte din tinerețe le-a petrecut la Sighișoara, pentru ca în anul 1925 să se mute la Mediaș, unde a locuit pe strada Sibiului nr. 23, clădire ce adăpostește astăzi Muzeul „Hermann Oberth”.

Dintre realizările principale ale operei tehnico-științifice, de pionierat, a savantului Hermann Oberth pot fi menționate crearea bazelor teoretice ale navigației spațiale, precum și conceperea rachetei cu combustibil lichid ca model funcțional. De asemenea, Hermann Oberth a pus bazele unei

școli de construcție a rachetelor, a luptat pentru idealul cuceririi spațiului cosmic, într-un timp în care ideile sale au întâmpinat rezistența a numeroși adversari și sceptici, rezistență pe care a trebuit să o învingă prin argumente proprii, fundamentate în mod științific și experimental.

Cu acest prilej, însuși **regele Carol al II-lea** l-a primit pe Hermann Oberth, într-o audiență în ziua de 22 aprilie 1932. Regele l-a întrebat dacă nu dorește să înființeze la București un Institut de Rachete, dar fără sprijin de la stat. Hermann Oberth nu avea mijloace financiare proprii și această idee a fost abandonată.

În cele din urmă savantul a obținut totuși promisiunea să-și experimenteze teoriile în atelierele Școlii de aviație din Mediaș. Pe bună dreptate, **Hans BARTH**, biograful lui Hermann Oberth, scria că: „Mediașul este unul din primele orașe din lume unde și-au luat zborul cei dintâi precursori ai puternicelor rachete purtătoare din zilele noastre, iar România una din primele țări ale globului, pe lângă SUA, Germania și Uniunea Sovietică, ce se pot mândri că au fost adevărate leagăne ale zborului cosmic”.

Apariția rachetelor antiaeriene în armata română, în anii 1959-1960, a făcut necesară pregătirea specifică a subofițerilor, întrucât complexitatea tehnicii nu mai permitea folosirea specialiștilor

proveniți din alte arme. Astfel, ia ființă în toamna anului 1959, Școala Militară de Subofițeri de Artilerie Antiaeriană.

Prin Ordinul C.L. 1778 din 28.07.1960, s-a înființat Școala Militară de Subofițeri de Artilerie Antiaeriană și Radiolocație, prin contopirea celor două școli de profil. După reînființarea corpului maiștrilor militari, în anul 1960, această școală devine Școala Militară de Maiștri Militari și Subofițeri de Artilerie Antiaeriană și Radiolocație.

Constituind treapta de bază a învățământului pe linia armii, Școala Militară de Maiștri Militari și Subofițeri de Artilerie Antiaeriană a asigurat, încă de la început, o temeinică pregătire militară generală, tehnico-științifică și de specialitate, ceea ce a permis desfășurarea în bune condiții a activităților specifice de pe teritoriu.

În anul 1987, ca urmare a reorganizării învățământului militar, Școala Militară de Ofițeri Activi de Artilerie Antiaeriană și Radiolocație Brașov a preluat și sarcina formării maiștrilor militari și subofițerilor. În urma acestei reorganizări, specialitatea rachete și artilerie antiaeriană a rămas să se pregătească integrat în cadrul Școlii Militare de Ofițeri Activi.

În luna septembrie 1990, cele două profile de învățământ s-au reorganizat din nou pe două școli

distincte, Școala Militară de Ofițeri Activi de Artilerie și Rachete Antiaeriene „General Bungescu” și Școala Militară de Ofițeri Activi de Radiolocație „Avram Iancu”. Cele două școli de ofițeri aveau în componență și secții de formare a maiștrilor militari și subofițerilor.

În anul 1991, ca urmare a procesului de reformă care a fost declanșat în învățământul militar românesc, cele două școli s-au transformat în Institute Militare. Aceste instituții de certă valoare instructiv-educativă, profesională și culturală au supraviețuit greutăților întâmpinate, și-au înțeles menirea și rațiunea de a exista dând artileriei și rachetelor antiaeriene, armatei și societății numeroase promoții de specialiști cu înaltă pregătire. Ca o consecință a continuării reformei învățământului militar, în anul 1995 a luat ființă Școala Militară de Maiștri Militari și Subofițeri de Apărare Antiaeriană transformată, în anul 1997, în Școala Militară de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene. Comandant al școlii a fost numit **locotenent-colonelul Vasile OSTANSCHI** (1995-2001), fost comandant al Institutului Militar de Radiolocație „Avram Iancu”.

Pentru îndeplinirea obiectivelor de învățământ, școala dispunea de o bază materială modernă. Pregătirea elevilor se făcea gradual, de la simplu la complex,

accentul punându-se pe dezvoltarea abilităților practice. Durata studiilor era de 3 ani la maiștri militari și de 2 ani la subofițeri.

În anul 1999 a început pregătirea primelor promoții de maiștri militari și subofițeri pe filieră indirectă (cursanții proveneau din rândurile militarilor angajați pe bază de contract), cu durata studiilor de doi ani pentru maiștri militari, respectiv un an pentru subofițeri. Caracterul integrator al celor trei arme din componența Forțelor Aeriene – Aviația, Artileria Antiaeriană și Rachetele Sol-Aer și Radiolocația, a determinat în mod obiectiv ca pregătirea viitorilor specialiști, maiștri militari și subofițeri care deservește tehnica de luptă din dotare, să se realizeze într-o concepție unitară și într-o singură instituție militară de învățământ.

1 octombrie 2001 reprezintă data la care o nouă instituție militară de învățământ renăște, într-o nouă concepție, pe malurile Târnavei Mari. Școala Militară de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene, din Mediaș, a devenit în scurt timp o instituție de prestigiu a învățământului militar românesc, recunoscută pe plan intern și internațional, adevărată cetate de formare a cadrelor tehnice din Forțele Aeriene Române.

Tot ca o consecință a continuării reformei învățământului militar, 1 octombrie 2004 reprezintă data la care noua instituție militară de învățământ se redislocă, într-o nouă concepție și într-o nouă structură, pentru a funcționa în localitatea Boboc, județul Buzău.

Odată cu înființarea noii structuri, s-a căutat permanent modalitatea cea mai eficientă pentru a reliefa faptul că această instituție militară de învățământ este eficientă în îndeplinirea misiunilor ce-i revin și este compatibilă cu structurile similare ale statelor cu care România întreține relații militare de colaborare și parteneriat.

În primul an, după mutarea în noua locație, la nivelul fiecărei microstructuri a școlii s-au organizat, dimensionat, amenajat spațiile școlare, administrative și auxiliare unde școala își desfășoară activitatea.

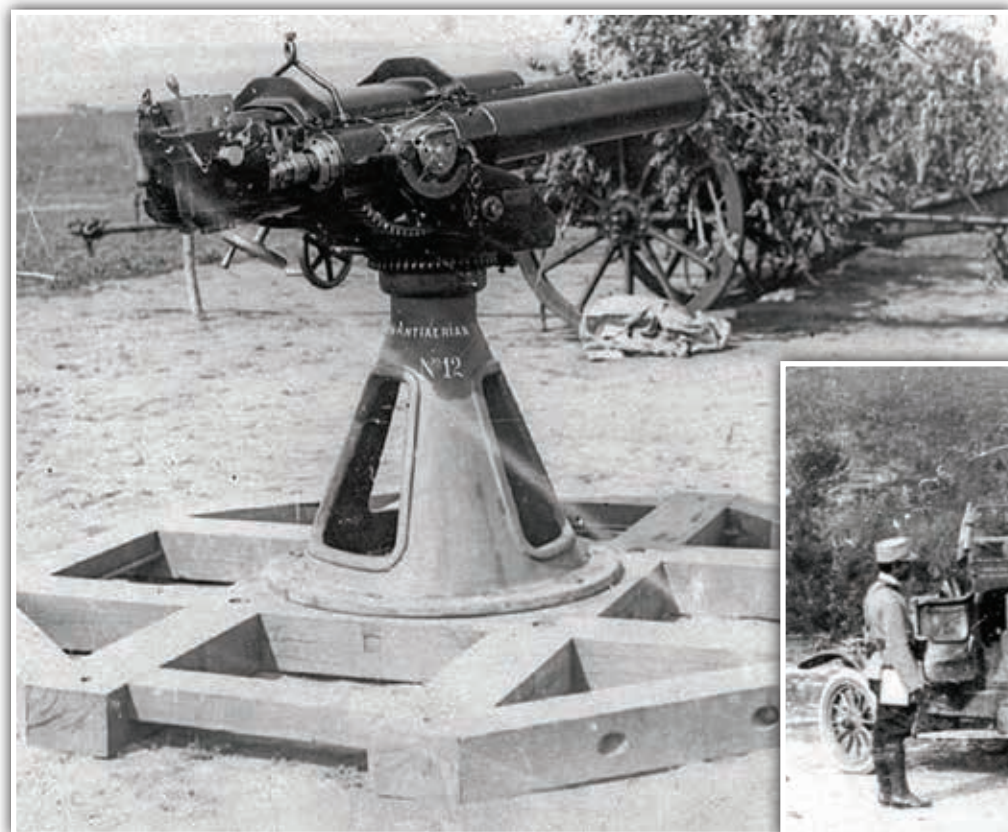
Această perioadă a constituit pentru școala care formează tehnicienii pentru armele Forțelor Aeriene un exercițiu de voință colectivă și dăruire pentru a reclădi ceea ce a însemnat „leagănul tehnicienilor”, locul unde se



Tun antiaerian de calibru 75 mm special proiectat pentru trageri antiaeriene



Obuzier de 120 mm. Artileria grea a jucat un rol important în bătăliile din vara anului 1917, având ca misiune principală distrugerea tranșelor inamice înainte de atacul infanteriei. Bateriile românești de obuziere au fost deseori protejate de artileria antiaeriană română



Tun antiaerian sistem Burileanu și proiector cu diametrul de 90 cm, două elemente de bază ale sistemului de apărare antiaeriană



Rachetiștele

Căpitan Mirela VÎȚĂ

Dovada cea mai clară că lucrurile se schimbă o facem printr-un exercițiu simplu de imaginație: ar fi crezut artileriștii de acum 100 de ani că funcțiile cheie precum cea de comandant de baterie, loțiitor, șeful centrului de tragere, inginerul-șef și operatorul specialist vor fi încadrate de doamne și domnișoare? Și iată, un secol mai târziu (chiar și așa destul de tardiv, în opinia unora), rachetele HAWK sunt lansate de cadre militare femei, care îndeplinesc totodată cu profesionalism funcții de conducere în structurile de rachete sol-aer.

Arma Artilerie și Rachete Antiaeriene este printre puținele care se pot lăuda cu mai mult de un secol de tradiție, dar vechimea nu înseamnă împietrire în timp, ci din contră, o evoluție continuă, prin adaptare la necesitățile vremurilor actuale.

Cu ocazia vizitei din vară în poligonul Capu Midia am scos în evidență că personalul din structurile participante la tragere începe să fie alcătuit din militari din ce în ce mai tineri, cu dorință de afirmare și asumare a responsabilității.

Următoarele rânduri prezintă perspectiva a cinci cadre militare femei din arma Artilerie și Rachete Antiaeriene, cu atribuții esențiale în buna desfășurare a exercițiului DACIA din iunie 2021.

Locotenent Cristiana-Ramona ȘÎNPETREAN

Am 29 de ani și sunt comandant baterie la sistemul de rachete sol-aer HAWK, se prezintă senin locotenentul Cristiana-Ramona ȘÎNPETREAN. Este absolventă a Academiei Forțelor Aeriene „Henri Coandă” Brașov, promoție 2013. De-a lungul carierei, se mândrește cu absolvirea unui program de specializare în sistemul de rachete sol-aer HAWK în Statele Unite ale Americii și cu participarea la o serie de exerciții multinaționale cu bateria, atât în țară, cât și în afară.

– Ce înseamnă pentru tine să fii ofițer de artilerie și rachete antiaeriene?

– E foarte dificil să explici cuiva ce înseamnă această profesie. Nici eu nu mi-am imaginat, când am dat admiterea la academie, că voi ajunge în acest loc și pe această funcție. Dinamica fiecărei zile este extraordinară. Nu cred că am avut vreodată o zi „normală”, fiecare zi e unică. Programul de instrucție diferă de la o zi la alta, iar de multe ori apar activități neprevăzute de care trebuie să te ocupi imediat. Bineînțeles, activitatea principală a

bateriei este menținerea capacității de luptă a sistemului pe care îl deservim.

– Cum te-ai simțit, ca femeie, într-un mediu predominant masculin?

– Într-adevăr, mediul este unul preponderent masculin, însă nu am avut niciodată parte de tratament misogin. Am reușit să mă integrez în orice mediu și să demonstrez că merit să fiu acolo datorită cunoștințelor și aptitudinilor mele. Am îndeplinit împreună cu bateria atât misiunea și obiectivele impuse, cât și obiectivele mele personale pe care mi le impun pentru a-mi îmbunătăți cunoștințele sau pentru a-mi corecta deficiențele. Sunt perfect de acord cu faptul că unele funcții pot fi îndeplinite cu o eficiență mai mare de un bărbat, și alte funcții pretabile pentru femei. Însă, nu sunt de acord cu prejudecățile, în sensul în care nu accepti ca o femeie să desfășoare activități considerate masculine, sau invers. Din fericire eu am fost lăsată, ba chiar încurajată să urmez acest traseu de comandă, chiar dacă la prima vedere pare un job masculin. Pot spune că mă înțeleg foarte bine cu subordonații, nu mi-au creat niciodată probleme din prisma faptului că o femeie le



Locotenent Cristiana-Ramona ȘÎNPETREAN, comandant baterie la sistemul de rachete sol-aer HAWK

este comandant, din contră, m-au respectat și mi-au îndeplinit ordinele întocmai.

– Cum percepi evoluția mediului militar în care îți desfășori activitatea?

– În opinia mea, sistemul militar încă mai are nevoie de multe investiții pentru a ajunge la un nivel optim. Trebuie să recunosc, chiar dacă nu e plăcut, că de multe ori eram supărată când vedeam colegi care lucrau într-un mediu mult mai modern decât mine. Mi-ar plăcea să fie modernizate, atât clădirile din curte, cât și baza sportivă de care avem așa mare nevoie pentru antrenamentul fiecărui militar. Bazele de date, cel puțin cele pe linie logistică au început să prindă contur frumos și cred că ar fi util de implementat și în alte domenii, acestea sunt idei care ne-ar ușura nouă munca de zi cu zi.

Cel mai important, din punctul meu de vedere, este crearea unui mediu optim de lucru pentru fiecare militar, și aici pot enumera: vestiare individuale pe măsura nevoilor, clădiri, săli de pregătire, toalete modernizate, sală de sport și bază sportivă renovate și echipate corespunzător etc. Consider că mediul în care militarii își desfășoară activitatea de zi cu zi are și un impact în randamentul pe care îl dau aceștia.

– Care sunt lucrurile care te motivează? Ce modele ai?

– Îmi place să văd ce e bun în oameni și să iau de la fiecare în parte câte ceva. Nu cred că ar trebui să avem un singur model în viață sau în carieră, însă ar trebui să luăm aminte de tot ce e bun și să avem grijă să nu repetăm greșelile altora. Modele în cariera militară nu am prea multe, însă în viața personală modelul meu este mama, o femeie puternică și hotărâtă, cu coloană verticală, care a știut de fiecare dată când să fie amuzantă, când fermă sau diplomat.

Uneori îmi vine greu să mă gândesc că trebuie să fac pasul următor în carieră și să las bateria în urmă. M-am obișnuit cu acest program plin de activități diverse, unde trebuie să cunoști, atât caracteristicile și întrebuintărea tehnicii în luptă, cât și cum să lucrezi și cu personalul din subordine, cum să îi organizezi și să îi gestionezi.

Locotenent inginer Ioana-Adelina MINEA

Interesul Adelinei pentru haina militară a pornit din copilărie: „tata a fost șef atelier IAB la Boboc, de acolo a pornit și pasiunea mea pentru electronică. Când avea ocazia, ne lua pe mine și pe sora mea la unitate, la spectacolele aeronautice și după ce se terminau ne arăta unde lucra și ne lăsa să explorăm atelierul unde erau avioane L-29 și L-39 la mentenanță”.

După absolvirea Academiei Tehnice Militară în anul 2014, la specializarea Echipamente și sisteme electronice militare, locotenentul Minea, pe atunci sublocotenent Mândroi, a preluat prima funcție, ca șef logistică la un batalion subordonat Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer, ca, doi ani mai târziu, să se mute la compartimentul Logistică al eșalonului superior.

„Încadrarea pe funcția de șef logistică într-un batalion a fost un șoc pentru mine. A fost o funcție cu mari responsabilități pentru cineva abia ieșit din școală, mai ales că ceea ce am studiat la facultate nu a acoperit noțiuni atât de specifice noilor atribuții. Din fericire, am avut parte de un colectiv unit, care m-a îndrumat și m-a ajutat să completez lacunele. A trebuit să învăț sistemul SA-2 și să fac lucrări de mentenanță. Nu mi-am imaginat vreodată că o să fie nevoie să învăț alfabetul chirilic sau că o să petrec atâtea luni la Capu Midia, pregătind tehnica pentru lansare, și sub nicio formă nu mi-am imaginat că voi avea atâtea emoții plăcute la prima lansare. Fiind puțini ingineri, eu și colegii mei participam la fiecare misiune din poligonul Capu Midia, să ne specializăm fiecare pe sistemele repartizate de către șeful logisticii al brigăzii”.

Cursuri și misiuni internaționale

„În 2017 am decis să mă specializez mai mult pe domeniul rachete sol-aer, așa că am urmat cursul HAWK DS Maintenance Course din Fort Bliss, Texas. După finalizarea cursului și până în prezent, ocup funcția de șef Atelier Mentenanță”.

O altă reușită notabilă a locotenentului Minea a fost participarea, în 2018 și 2019, la exercițiile TOBRUQ LEGACY în Ungaria și Polonia, fiind responsabilă de logistica și mentenanța structurii dislocate. „Cea mai mare provocare pe timpul acestor exerciții a fost comunicarea și asigurarea pieselor de schimb pentru tehnica noastră”, a subliniat ofițerul.

– Care sunt calitățile pe care trebuie să le aibă un ofițer de rachete, pentru a fi atât un bun specialist, dar și un bun lider?

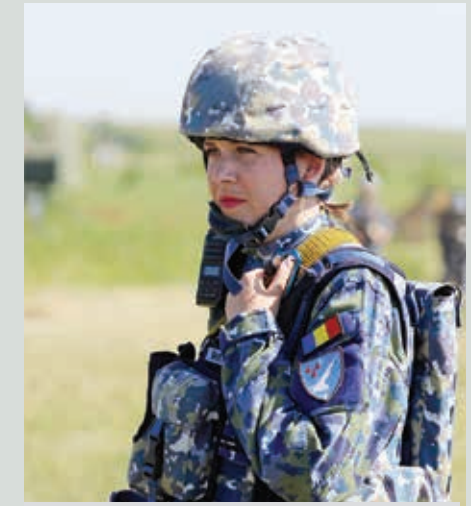
– În primul rând, un bun ofițer de rachete trebuie să cunoască oamenii, să aibă cunoștințe aprofundate la tehnica pe care lucrează și să își păstreze calmul în orice situație.

– Ce schimbări de dinamică ai observat în cadrul Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer?

– Am observat că a început să predominie personalul tânăr, mulți vor să se afirme în cariera militară încă de la început, chiar dacă uneori nu au suficientă experiență. Experiența o capeți treptat și e suficient timp și sunt multe oportunități pentru acest lucru. Armata este în continuă modernizare și acest lucru se observă și în brigadă. S-a primit și încă se primește tehnică auto nouă, tehnică de comunicații și multe altele.

– Care a fost cea mai dificilă situație de serviciu și cum ai gestionat-o?

– Cea mai dificilă situație a fost munca pe



Locotenent inginer Ioana-Adelina MINEA

care a trebuit să o depunem în perioada pandemiei, pentru a contribui la reușita Bateriei 1 HAWK. Era foarte greu ca instructor sau chiar ca maintainer pe tehnica HAWK să îndeplinim cerințele de pregătire a personalului, respectând totodată distanța impusă prin măsurile de protecție.

A fost nevoie să ne adaptăm noilor situații și cu răbdare, determinare și putere de muncă am reușit să ne atingem obiectivele.

– Care a fost cel mai mare motiv de satisfacție?

– Cea mai mare reușită a fost că, în urma muncii depuse, am primit Emblema de Onoare a Statului Major al Apărării.

– Cum percepi evoluția personalului feminin în mediul organizațional militar?

– Până de curând la admiterea academiilor militare sau a școlilor militare erau locuri special destinate personalului feminin, acum fetele concurează cot la cot cu băieții pe aceleași locuri. E un pas înainte, mai ales că e greu să văd că în funcții de conducere în comanda-mentul brigăzii predomină personalul masculin, dar privesc în urma mea și îmi văd colegile din batalioane cum se afirmă. Au funcții de conducere: comandant baterie, comandant pluton și văd că aspiră la mai mult. Sunt optimistă privind evoluția personalului feminin în armată. Ca femeie, de multe ori am simțit că trebuie să muncesc mai mult, că primesc sarcini adiționale, dar am privit acest lucru ca pe o formare în cariera militară.

– Unde te vezi peste 5 ani?

– În viitor vreau să studiez cât mai multe sisteme de rachete, chiar dacă acest lucru o să mă facă să plec la un moment dat din brigadă, loc în care lucrez de 7 ani de zile.

– Ai recomanda cariera militară în arma Rachete și Artilerie Antiaeriană unei fete?

– Aș recomanda cu mare drag această armă. Trebuie să fie pasionată de acest lucru, să nu se lase bătută ușor, să îi placă fizica, atât partea de electronică, dar și partea de mecanică.

Locotenent Corina Daniela FLONTĂȘ

„Întotdeauna am vrut să câștig și să îmi ating țelurile, fiind educată să fiu o luptătoare. De mică am practicat sportul de performanță, dar mereu am simțit că există o împlinire și mai mare”.

Pe Corina am întâlnit-o prima dată în

poligonul Capu Midia, unde comandantul de baterie ne-o prezentase ca fiind șef Centru. Echipată ca la carte, cu vestă și cască, se pregătea pentru lansarea rachetei HAWK care urma să aibă loc în mai puțin de o oră.

Fiind promoție 2018, amintirile despre Colegiul Național Militar Alba Iulia și Academia Forțelor Aeriene îi sunt încă proaspete în memorie:

„În anul 2011 am pășit plină de încredere pe porțile Liceului Național Militar din Alba Iulia, păstrând în suflet pentru toată viața mândria de a purta uniforma de la 15 ani. În anii de liceu m-am îndrăgostit de aviație și am decis să urmez Academia Forțelor Aeriene de la Brașov. Arma Rachete și Artilerie Antiaeriană a fost cea la care am fost repartizată, un drum nou și o adevărată provocare.

Pe parcursul academiei, pasiunea pentru sport mi-a adus performanțe notabile, **am reușit să mă clasez pe primul loc în toți cei trei ani la campionatul național militar de taekwondo**”.

Primele lansări

După ore considerabile de învățat și practică a avut prima tragere cu tunul de 57 mm, o experiență extraordinară, care nu semăna cu nimic din ceea ce trăise până atunci, dar care avea să fie urmată de ceva mult mai special, prima lansare de rachetă HAWK. Aceasta a avut loc în anul 2019, anul în care a încadrat prima funcție, cea de șef centru. Încă



Locotenent Corina Daniela FLONTAȘ

de atunci era fascinată de tot ceea ce înseamnă controlul spațiului aerian și conducerea angajărilor la nivelul bateriei. Astfel că, în luna iunie, a fost cea care a dat comanda „Lansare!” pentru patru rachete.

„Până în momentul plecării de pe rampă, am avut senzația că totul s-a oprit pentru o clipă, în așteptarea zgomotului asurzitor al startării rachetei. Prima rachetă a lăsat în urma ei sentimente de mândrie și satisfacție personală, care cu greu pot fi descrise în cuvinte”.

Pentru Corina, o carieră în domeniul militar este mai mult decât o simplă meserie, ea reprezintă credință în forțele proprii și puterea de a-ți depăși limitele.

„Arma Rachete și Artilerie Antiaeriană îmbină aceste elemente cu vigilență sporită și profesionalismul, deoarece aici nu există loc de greșeli, erori sau întârzieri, iar munca în echipă are cel mai mare preț”.

Deși încă la început, consideră că a avut parte de experiențe esențiale pentru punerea bazelor carierei militare. „Dintre toate lecțiile învățate, consider că cea mai importantă este lucrul cu omul, o muncă dificilă, dar nu imposibilă. Am învățat că un lider înseamnă a te uita și la persoanele de lângă tine și a avea oameni care să te urmeze. A fi lider este o decizie personală, nu un grad.

Activitatea mea zilnică, ca femeie din cadrul armatei, se desfășoară în aceeași măsură cu cea a bărbaților, dovedind că nu forța fizică este măsura unui militar, ci ambiția.

Consider că sunt o persoană energică și foarte implicată. Pentru mine nu există «nu pot» și, oricât de complicat îmi pare ceva, întotdeauna caut calea de a rezolva lucrurile, soluțiile există întotdeauna, trebuie doar să ne dorim să realizăm și să nu acceptăm eșecul, îmi doresc să las o amprentă pozitivă în fiecare loc în care merg”.

Deși este o armă tehnică, care implică multă muncă, pregătire și sacrificii, sunt militari care prin curajul, dăruirea, ambiția și performanțele lor sunt reale exemple pentru toți cei care își doresc să ajungă sus și să își depășească limitele.

Locotenent Lorena-Adelina NIȚĂ

Locotenentul Lorena Niță este printre cei care, după academie, au avut contact direct cu tehnica nouă de rachete, fiind comandant pluton RSA HAWK în perioada 2018-2020.



Locotenent Lorena-Adelina NIȚĂ, locțiitor comandant baterie HAWK

A avut oportunitatea de a urma două cursuri externe în care și-a cristalizat cunoștințele, pentru a prelua apoi funcția de locțiitor comandant baterie HAWK.

Pregătire în SUA

„La cursul de bază desfășurat la Fort Sill am participat împreună cu alți 4 ofițeri internaționali pentru o perioadă de 2 luni la instruire, alături de sublocotenenții americani. Cel mai interesant aspect a fost faptul că noi, internaționali, am fost integrați în clasa americanilor și am participat împreună cu ei la toate activitățile: înviore, cursuri, trageri cu armamentul de infanterie, examene. A fost o experiență deosebită, dificilă, dar care a meritat. La finalul acestei perioade, am fost desemnată șef de promoție al studenților internaționali, cu diploma “Distinguished Honor Graduate”.

Provocările armei

Știa că are un drum dificil în față, o carieră ce presupune multă dorință, pasiune, efort și sacrificiu. Recunoaște cu sinceritate că ideea de a lucra la tehnică o neliniște, încât ar fi preferat orice funcție cu atribuții de birou. Totuși, s-a ambiționat și a decis să nu renunțe la „luptă” înainte de a începe: „mi-am făcut

ordine în gânduri și mi-am spus că pot să lucrez la tehnică și mai mult de atât, că pot să fiu foarte bună la ceea ce fac. Așadar, după câteva luni la unitate am început să învăț, să cunosc oamenii, să învăț cum să lucrez cu subordonații, cum să îi motivez și cum să fiu alături de ei la bine și la greu. M-a ajutat enorm cursul pentru ofițeri HAWK la care am participat chiar în primul meu an pe teritoriu, căci asta mi-a dat încredere că voi deveni un comandant bun, care își știe tehnica din dotare și care le poate împărtăși și celorlalți din cunoștințele acumulate”.

Din punctul său de vedere, un ofițer de rachete bun trebuie să înțeleagă că resursa cea mai de preț pe care o are la dispoziție este omul. „Cred cu tărie că subordonații sunt oglinda comandantului lor. Nu cred că există o «rețeta», însă câteva dintre calitățile pe care un bun ofițer de rachete ar trebui să le aibă sunt: perseverența, dorința de perfecționare, seriozitatea și conștiinciozitatea”.

În privința mediului de lucru, se consideră norocoasă că are parte de un colectiv tânăr, unde, datorită vârstei relativ apropiate, se lucrează și se comunică mai ușor.

„Mediul de lucru este dinamic, căci ne antrenăm permanent, atât în unitate, cât și în diverse aplicații sau la exerciții naționale și multinaționale. Nu pot spune că este ușor să fii rachetist, însă satisfacțiile muncii depuse de întreaga echipă sunt pe măsură, atunci când la final putem spune «misiune îndeplinită»”.

Până în prezent, cea mai mare satisfacție profesională pentru Lorena este reprezentată de momentul primei sale lansări de rachete HAWK, în cadrul exercițiului multinațional SABER GUARDIAN 19.

Perspectiva problematicei de gen

„Nu pot spune că am fost până acum discriminată în vreun fel din cauza faptului că sunt femeie. Cred că acest lucru mi se datorează în primul rând mie, căci nu am încercat vreodată să mă sustrag de la vreo activitate pe motivul că «nu este potrivit pentru o femeie». Sunt o persoană care crede în puterea exemplului, faptul că sunt femeie mi-a făcut, uneori, mai ușoară munca de motivare a militarilor bărbați din subordine, pe principiul «dacă eu sunt femeie și pot, voi nu aveți nicio scuză».

Îmi doresc ca pe viitor să nu mă întâlnesc cu situații de discriminare, deși recunosc că îmi este

teamă că la un moment dat în cariera mea, când se va pune problema de promovare între mine și un militar bărbat, să fie ales el, doar datorită acestui aspect: că este bărbat”.

Un viitor optimist

„Peste 5 ani mă văd un comandant baterie cu experiență bogată, care să fie apreciat de cei din jur, dar mai ales apreciat de sine, mândră de tot ce am realizat până la acel moment și entuziasmată pentru tot ce îmi rezervă viitorul”.

Maistru militar Claudia MATEI

„În momentul în care m-am hotărât să urmez cariera militară am avut parte de sprijin și înțelegeri din partea familiei. Ulterior, am aflat că împărtășesc aceeași armă cu bunicul meu, fapt de care sunt mândră”.

După absolvirea liceului în localitatea de domiciliu, Călărași, maistru militar Claudia Matei a optat pentru Școala Militară de Maistri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene „Traian Vuia”, specialitatea Rachete și Artilerie Antiaeriană. Prima funcție pe care a ocupat-o după absolvire a fost cea de operator comandă-control în Centrul de Operații Rachete Sol-Aer, iar la momentul actual încadrează funcția de maistru militar specialist echipamente hidraulice din cadrul Secției mentenanță din Pantelimon.

Pentru Claudia, unul dintre motivele de satisfacție profesională a fost participarea la cursul de mentenanță intermediară de la Școala Militară Internațională de Apărare Antiaeriană din Fort Bliss, Texas, în mai-octombrie 2018. „În cadrul cursului am avut onoarea de a învăța noțiuni importante despre tehnica HAWK de la unul dintre cei mai pregătiți oameni care au exploatat acest sistem. Consider că pentru a fi un bun specialist trebuie să dai dovadă de atenție sporită și de nervi de oțel, deoarece în domeniul în care activez surprizele apar fix când te aștepti mai puțin”.

Ea apreciază faptul că atmosfera de lucru este una de sprijin reciproc, având un colectiv de lucru unit, fără prejudecăți de gen. „Chiar dacă lucrez într-un mediu considerat a fi masculin, îmi pot exprima opinia fără a întâmpina dificultăți din partea colegilor. De cele mai multe ori ne întâlnim cu proceduri cu grad ridicat de risc, dar datorită oamenilor care au dobândit o

experiență vastă în domeniul mentenanței sistemului HAWK ne ducem activitatea la bun sfârșit. **Maistru militar clasa a III-a Marius GABOR** este unul din oamenii experimentați din acest domeniu și reprezintă un mentor pentru cei noi, împărtășindu-ne din experiența vastă, ghidându-ne primii pași în domeniul mentenanței sistemului”.

Peste 5 ani se vede lucrând tot în domeniul rachetelor sol-aer, cu un bagaj mai mare de cunoștințe. „Sper ca pe parcursul carierei să mai particip și la alte cursuri și să am parte de cât mai multe realizări pe plan profesional, dar și pe plan personal”.

Claudia MATEI, maistru militar specialist echipamente hidraulice din cadrul Secției mentenanță din Pantelimon





PRIMELE FOCURI TRASE DE STUDENȚII ACADEMIEI FORȚELOR AERIENE CU TUNUL DE CALIBRUL 57 MM, UN SUCCES

Locotenent Anca MEDREA

Emoții, concentrare, adrenalină, bătăi de inimă rapide, iar la final raportul: țintă prinsă! În câteva cuvinte, așa arată experiența practică trăită de studenții din anii I și al II-lea ai Academiei Forțelor Aeriene „Henri Coandă”, care au tras pentru prima dată în viață cu tunul de calibrul 57 mm în Poligonul Capu Midia. Sau, cu alte cuvinte, au primit „botezul focului”, așa cum este cunoscut termenul de artileristii antiaerieni. La evaluarea finală au obținut calificativele „bine” și „foarte bine”, iar tragerile le-au executat în prezența rectorului Academiei, comandantului C.N.I.Ap.AA. BITAN, și a instructorilor de la Școala de Instruire Interarme a Forțelor Aeriene, care le-au predat noțiunile teoretice.

Inimoiși și cu dorință de cunoaștere a armelor din specialitatea pentru care se pregătesc în Academia Forțelor Aeriene „Rachete și artilerie antiaeriană”, studenții au fost numai ochi și urechi și au luat notițe prețioase pentru viitoarea lor carieră de la instructori și profesori. O parte din cursuri le-au urmat la Academia din Brașov, iar o parte în Centrul Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană general de brigadă Ion Bungescu (C.N.I.Ap.AA) de la Capu Midia. „Cea mai mare parte din timp a fost folosită pentru activitatea practică. Pentru instruirea studenților trebuie să avem în vedere ca cel puțin 70-80% din timp să îl folosim pentru activitățile practice, lucru care s-a realizat în acest an”, a declarat colonelul Viorel-Eugen BITAN, comandantul C.N.I.Ap.AA.

După timpul petrecut în sălile de curs, studenții au luat contact cu câmpul de instrucție. Fiecare dintre ei și-a ocupat locul pe sau lângă tunul de calibrul 57 mm, în poligon, și au executat tragerea așa cum au

învățat de la instructori. Andrei DOBRIȘAN, student în anul al II-lea la specialitatea „Rachete și artilerie antiaeriană”, a fost servanț 3 pe tunul de calibrul 57 mm și ne-a mărturisit că emoțiile tragerii au fost foarte mari: „Am fost foarte încărcat emoțional pentru că a fost prima tragere cu o armă așa mare. Am simțit reculul până în adâncul sufletului”, a spus acesta.

Și colega lui, Diana MILU, a trăit la fel de intens prima activitate practică: „A fost o experiență unică, nu se întâlnesc mulți cu ea. Au fost emoții și au fost emoții constructive, m-am controlat să nu îmi pierd cumpătul și să nu mai iau ținta bine. Am îndeplinit funcția de servanț 2, adică ochitor în înălțare și, sincer, mi-a plăcut pentru că îmi place să țintesc cât mai sus”. Boboc al Academiei, Marius GALAN, spune că „prima tragere a fost încărcată cu foarte mari emoții, dar emoțiile s-au dus după ce a ieșit primul proiectil pe gura țevii”. El își dorește în viitor, ca și alți colegi ai săi, să se încadreze



Rectorul Academiei Forțelor Aeriene, comandantului Marius ȘERBEZKI a fost prezent la trageri

la Regimentul 74 PATRIOT și să urmeze un curs de specialitate în Statele Unite ale Americii.

Acțiunile lor au fost urmărite de instructori, profesori, dar și de rectorul Academiei, comandantului Marius Șerbezki, care a venit special în Poligonul de la Capu Midia să își formeze o părere despre modul în care aceștia se instruiesc practic.

„Înainte să ajungă la Capu Midia, studenții noștri și-au însușit în Academia Forțelor Aeriene principiile tragerilor, dar și cunoașterea tehnicii și armamentului. În Poligonul Complex de Trageri au avut posibilitatea să exerseze real tragerile cu această categorie de armament. Din ce am văzut și am discutat cu instructorii și profesorii, tragerile s-au desfășurat ca la carte”, a conchis rectorul Academiei Forțelor Aeriene.

Locotenent Anca MEDREA

Construcția bisericii cu hramul „Sfânta Treime și Sfântul Prooroc Ilie Tesviteanul” a început în urmă cu 17 ani. Primele fonduri au fost strânse de la personalul unității, ca mai apoi aceștia să participe efectiv la ridicarea lăcașului de cult prin muncă fizică.

În scurt timp a fost săpată fundația și s-a turnat placa de temelie. Pentru că nu au mai fost identificate resurse suficiente, lucrările de construcție au fost sistate aproape zece ani. În anul 2014, beneficiind de unele donații din partea personalului unității și a unor oameni de bine, prin implicarea preotului militar Cristian BICHER, construcția a fost reluată și a fost finalizată în anul 2019.

Până la ridicarea acestei biserici, asistența religioasă în cadrul unității a avut loc într-o capelă amenajată într-o veche sală de clasă.



Diana MILU



Andrei DOBRIȘAN



Marius GALAN

BISERICA C.N.I.Ap.AA., SFINȚITĂ



Generalul de flotilă aeriană Lian SOMEȘAN a primit diploma de ctitor și distincția „Crucea Dobrogei” cu ocazia sfințirii bisericii

Biserica din incinta Centrului Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană „General de brigadă Ion Bungescu” a fost sfințită, la data de 7 septembrie, de Înalț Prea Sfințitul Teodosie, Arhiepiscopul Tomisului, ceremonie religioasă la care au participat militarii unității și familiile acestora. Evenimentul a avut loc în prezența generalului de flotilă aeriană Lian SOMEȘAN, locțiitorul pentru resurse al șefului Statului Major al Forțelor Aeriene. Domnia sa a primit, alături de alte cadre militare, diploma de ctitor și distincția „Crucea Dobrogei” din partea Înalț Prea Sfințitului Teodosie.

„Pentru militarii Centrului, biserica este, în primul rând, o mulțumire sufletească, pentru că toți colegii au pus umărul la realizarea ei”, a declarat colonelul Viorel-Eugen BITAN, comandantul Centrului Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană.

ALMA MATER

Catedra de Artilerie și Rachete Sol-Aer

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

„Tunul antiaerian nu trebuie să înceteze a trage decât atunci când inima ultimului servanț va fi încetat să mai bată”

General Ion Bungescu

În calendarul ostășesc, 19 septembrie este Ziua Artileriei și Rachetelor Antiaeriene, dată la care în anul 1910, în timpul manevrei de la Flămânda, artileriștii antiaerieni români au doborât un avion inamic pe malul românesc al Dunării, această victorie fiind considerată punctul zero sau mai bine zis startul dezvoltării acestei fascinante arme.

După Primul Război Mondial, la începutul anilor 1920, structurile cu drept de decizie au afirmat necesitatea organizării unei rețele de învățământ specific artileriei antiaeriene, deziderat care din nefericire nu a putut fi materializat în perioada imediat următoare. Dorința avea să se îndeplinească abia în anul 1938 și aceasta sub presiunea evenimentelor ce anunțau declanșarea iminentă a celei de-a doua conflagrații mondiale.

Astfel, la 1 aprilie 1938 ia ființă la București, sub comanda maiorului Ion Bungescu, Centrul de instrucție pentru apărare contra aeronavelor, în componența căruia exista și o școală de subofițeri cu un efectiv de 80 de elevi. După aproape 20 de ani, în toamna anului 1959, ia ființă Școala Militară de Subofițeri de Artilerie Antiaeriană, urmând ca prin ordinul C.L.1778 din 28.07.1960 aceasta să se contopească cu cea de Radiolocație, devenind Școala Militară de Subofițeri de Artilerie Antiaeriană și Radiolocație cu sediul în orașul Brașov. În același an se reînființează corpul maiștrilor militari și denumirea școlii devine Școala Militară de Maiștri Militari de Artilerie Antiaeriană și Radiolocație.

La 1 octombrie 2001 cele două școli ale forțelor aeriene, Școala Militară de Maiștri Militari de Artilerie Antiaeriană și Radiolocație și Școala Militară de Maiștri Militari de Aviație, se comasează într-una singură: Școala Militară de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene „Traian Vuia” cu sediul la Mediaș, 3 ani mai târziu, la 4 octombrie 2004 este dizlocată în garnizoana Buzău-Boboc unde funcționează și astăzi.

Școala Militară de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene „Traian Vuia”, prin Catedra de artilerie și rachete sol-aer, asigură formarea și pregătirea profesională a maiștrilor militari și subofițerilor necesari Ministerului Apărării Naționale, luptătorii, liderii ai structurilor de la baza ierarhiei militare și ca specialiști, experți în operarea și mentenanța sistemelor, echipamentelor din dotarea artileriei și rachetelor antiaeriene.

Programele școlare vizează formarea competențelor de specialiști în armă, de



Sublocotenent Laura BAȘTUREA

luptători și conducători de organizații militare mici, capacitatea de adaptare la schimbările tehnologice și cerințele presupuse de calitatea de membru NATO a Armatei României, având la bază Modelul absolventului și standardele de pregătire profesională naționale pentru calificările profesionale acreditate, asigurând o repartitie judicioasă a orelor pe forme de organizare: cursuri 30%; laboratoare tehnologice și ședințe practice 60%, evaluări 10%.

Catedra de artilerie și rachete sol-aer este unitatea structurală de bază a școlii care organizează, conduce, controlează și evaluează activități didactice pentru pregătirea de specialitate, asigurând formarea competențelor de bază în pregătirea de specialitate a maiștrilor militari și subofițerilor în arma Artilerie și Rachete Antiaeriene.

De pregătirea viitorilor maiștri militari și subofițeri ai Forțelor Aeriene, în specialitățile militare specifice catedrei de artilerie și rachete sol-aer, se ocupă o echipă de instructori militari foarte bine pregătiți, formată din ofițeri, maiștri militari și subofițeri de artilerie și rachete antiaeriene, cu o vastă experiență în domeniul militar și cu o activitate îndelungată în unitățile operaționale de armă ale Forțelor Aeriene.

Catedra este organizată pe comisii metodice astfel: o comisie de Bazele construcției și funcționării tehnicii de artilerie și rachete sol-aer, o comisie de Rachete sol-aer și o comisie de Artilerie Antiaeriană. Activitățile didactice în cadrul catedrei se desfășoară în trei laboratoare utilizate cu tehnică de artilerie și rachete antiaeriene, piese secționare, machete, scheme și planșe. De asemenea catedra are în dotare un laborator mobil de artilerie și rachete antiaeriene.

Dintre disciplinele studiate în cadrul Catedrei de artilerie și rachete sol-aer amintim: Bazele construcției și funcționării complexelor de rachete și artilerie antiaeriană, Sisteme de

artilerie antiaeriană, Dispozitive optice folosite în apărarea antiaeriană, Sisteme de emisie-recepție, Sisteme de calcul, Sisteme de indicare dirijare, Sisteme de lansare, Sistemul de rachete sol-aer HAWK, Tactică și proceduri, Construcția și funcționarea rachetelor sol-aer, Operarea tehnicii sistemelor de rachete sol-aer, Mentenanța tehnicii sistemelor de rachete sol-aer, Cunoștințe de bază despre celelalte specialități.

La finalul perioadei de studii, absolvenții în arma Rachete și Artilerie Antiaeriană ai Școlii Militare de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene:

- au deprinderile necesare în operarea tehnicii specifice de rachete și artilerie antiaeriană, în conformitate cu instrucțiunile, normele și procedurile în vigoare, cu respectarea strictă a normelor de securitate în muncă;
- cunosc caracteristicile tehnico-tactice și au aptitudini practice de operare a tehnicii de rachete și artilerie antiaeriană, de analiză privind funcționarea sistemelor de rachete și artilerie antiaeriană și remedierea deranjamentelor simple;
- aplică procedurile de operare ale sistemelor de rachete și artilerie antiaeriană;
- sunt în măsură să execute lucrările de întreținere specifice tehnicii de rachete și artilerie antiaeriană;
- sunt în măsură să completeze și să monitorizeze evidența consumului de resurse pentru agregatele, instalațiile și echipamentele la tehnica de rachete și artilerie antiaeriană, în documentația tehnică.

De asemenea, sunt înaintați la gradul de maestru militar clasa a V-a sau sergent, primesc brevet de maestru militar sau subofițer și certificat de competențe profesionale, maestru electronist sau tehnician electronist, document care permite echivalarea specialității din mediul militar, în mediul civil.



PRIMA REPARTIȚIE PE FUNCȚIE ÎN UNITĂȚI MILITARE

Luni, 26 iulie, Promoția 2021 „Regele Mihai I - 100” a Școlii Militare de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene „Traian Vuia” a trăit emoțiile primei repartiții pe funcție.

143 de maiștri militari și 120 de subofițeri pe filieră directă reprezintă cea mai tânără promoție de maiștri militari și subofițeri din Forțele Aeriene Române. În prezența reprezentanților Ministerului de Interne, a Statului Major al Apărării și ai Statului Major al Forțelor Aeriene, cei

263 de absolvenți și-au ales primul loc de muncă din carieră. Promoția 2021 este una aparte, deoarece perioada școlarizării a fost afectată de pandemia de COVID-19.

Suntem convinși că această situație a avut menirea să le întărească spiritul de corp, iar finalul anilor de studiu i-a întâmpinat astfel mai pregătiți pentru viitoarea carieră militară.

Sursa: SMMMSFA



CURSUL FESTIV AL PROMOȚIEI 2021

Marti, 27 iulie 2021, în Aula Academiei Forțelor Aeriene „Henri Coandă” s-a desfășurat Cursul festiv al promoției de ofițeri – „REGELE MIHAI I - 100”, curs susținut de colonel profesor univ. dr. Adrian LESENCIUC.

Activitatea a fost un prilej pentru trecerea în revistă a anilor de studenție, retrăirea într-o singură zi a emoțiilor celor trei ani și a momentelor de la începutul academiei.

„Am avut onoarea să susțin cursul festiv al promoției 2018-2021 «Regele Mihai I - 100» a Academiei Forțelor Aeriene «Henri Coandă». Am optat pentru o prelegere pe tema «Profilul comandantului», prin intermediul căreia să mă adresez absolvenților, viitori comandanți în Armata României. Mă limitez la aceste cuvinte puține pentru a descrie întâlnirea de azi, dar în ele am inclus întreaga mea bucurie de a ști că am contribuit la formarea acestor studenți, că am

primit importante lecții de viață din partea lor, dar și pentru că m-au ales să susțin acest ultim curs. Nu există recunoaștere mai mare decât cea venită din partea studenților sau foștilor studenți. Iar această recunoaștere se exprimă prin faptele lor de peste ani. Aștept cu interes ca tema absolvenților din promoția «Regele Mihai I - 100» pentru proxima întâlnire, aceea de peste zece ani, să fie făcută responsabil. Tema este simplă: să demonstreze că au devenit între timp comandanți apreciați» - au fost concluziile colonelului profesor univ. dr. Adrian LESENCIUC.

La sfârșitul festivității, comandantul (rectorul) Academiei Forțelor Aeriene „Henri Coandă”, comandor Marius ȘERBESZKI, a înmănat acestora brevele de ofițer.

Felicitări tuturor absolvenților și succes promoției „REGELE MIHAI I - 100”!!!

BREVETARE PILOȚI

Pe data de 30 iulie 2021, la sediul Bazei Aeriene de Instruire și Formare a Personalului Aeronautic „Aurel Vlaicu”, sublocotenții absolvenți din cele trei categorii de forțe ale Armatei României și din cadrul Inspectoratului General de Aviație, care au parcurs o perioadă de un an de instruire, au primit brevetul și insigne de pilot militar pe aeronavele IAR-99 Standard și IAR-316B, în cadrul ceremoniei de absolvire a Cursului de Bază Aviație – naviganți.

Șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, general-maior Viorel PANĂ, a acordat insignele și brevele de pilot militar tinerilor absolvenți care au ales să-și contopească destinul cu vocația și să-și trăiască povestea la înălțime, dincolo de nori.

Sursa: Forțele Aeriene Române

George ȚARI



ZI FESTIVĂ ÎN BRAȘOV



În data de 29 iulie, a avut loc ceremonia de absolvire și de înaintare la gradul de sublocotenent a absolvenților Academiei Forțelor Aeriene „Henri Coandă”. Activitatea a avut loc, conform tradiției, în Piața Sfatului din Brașov.

Promoția acestui an este alcătuită din 156 de absolvenți, pregătiți pentru a ocupa funcții în Ministerul Apărării Naționale și Ministerul Afacerilor Interne. Tinerii ofițeri sunt specializați în armele aviație naviganți, aviație nenaviganți, controlor trafic aerian, război electronic în aviație și apărare antiaeriană, radiolocație și artilerie și rachete antiaeriene.

La ceremonie le-au fost alături cadrele didactice, comandanții și colegii mai mici ai Academiei Forțelor Aeriene, dar și familiile și prietenii. **Cer senin!**

ABSOLVIRE SMMMSFA

Vineri, 30 iulie, pe platoul cu rezonanțele generațiilor Școlii Militare de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene „Traian Vuia”, a avut loc festivitatea de absolvire și de acordare a primului grad de maistru militar și de sergent pentru absolvenții promoției 2021, denumită onorific „Regele Mihai I - 100”.



O nouă generație de maiștri militari și subofițeri ai Armatei României a intrat cu mult curaj și determinare într-o mare familie în cadrul căreia fiecare dintre noi avem datoria legală și morală de a ne îndeplini misiunile primite, de a fi determinați și consecvenți în tot acest efort și de a rămâne fideli devisei Onoare și Patrie.

În cadrul ceremoniei, au fost avansați la gradul de maistru militar clasa a V-a 143 de absolvenți (115 băieți și 28 fete), iar la gradul de sergent 120 absolvenți (99 de băieți și 21 de fete). Aceștia au fost repartizați în unități ale Forțelor Aeriene și Forțelor Terestre din Armata României și în unități ale

Ministerului Afacerilor Interne.

La activitate au participat comandanți din garnizoana Buzău, reprezentanți ai Ministerului Afacerilor Interne și reprezentanți ai Asociației pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii, filiala Buzău. Cei 263 de absolvenți au fost priviți cu emoție și mândrie de către familie, prieteni și apropiați. Un alt moment unic, care marchează acest final de drum, a fost o cerere în căsătorie.

Dragi camarazi, vă dorim o carieră frumoasă, plină de satisfacții profesionale și... Cer senin!

Un vis împlinit: pilotul și soimul său

Fascinația pentru lumea zborului este cea care după lungi etape de muncă și sacrificii îți oferă adevărate satisfacții profesionale și sufletești.

Despre un vis care a prins contur încă din copilărie și modul în care astăzi reprezintă un exemplu materializat în cele mai frumoase experiențe alături de aeronava care prinde viață în seninul cerului povestește locotenent Iulian-Sebastian MOLDOVANU.

„Zborul pentru mine este 50% executarea briefingului de la sol și 50% se împarte variabil între a fi cu cel puțin un pas în fața aeronavei, a ști ce butoane și manete să acționez la momentul oportun și a lua deciziile cele mai bune.

Când zbor mă simt în elementul meu, aeronava fiind o extensie capabilă și puternică a corpului. A deține controlul unui avion de vânătoare și a-l manevra în apropierea limitelor lui nu are termen de comparație. Este pur și simplu sublim!

Baza 95 Aeriană pentru mine reprezintă a doua familie și începutul viitoarei mele cariere.

Colectivul Escadrilei 951 este profesionist și tânăr în gândire, ceea ce ajută un tânăr pilot să se acomodeze.

Ca pilot de aeronave cu reacție, îmi doresc să ajung la momentul în care să pot transmite experiența acumulată colegilor mai mici.

Zborul cu IAR-99 Soim îmi oferă satisfacția de a-mi perfecționa aptitudinile de pilot de la un zbor la altul și de a munci, făcând ceea ce îmi place, alături de piloți profesioniști în adevăratul sens al cuvântului.

Din orașul Hârlău, județul Iași, absolvent al Liceului „Vasile Sav” din Roman și al Academiei Forțelor Aeriene „Henri Coandă” din Brașov, a ales cariera militară pentru a deveni pilot în Forțele Aeriene Române, motivat fiind de ideea zborului și având susținere fermă și sinceră din



partea mamei. Adept al devizei „Cu puteri mari vin și responsabilități mari”, la cei 25 de ani, locotenentul Iulian-Sebastian Moldovanu ocupă funcția de pilot în cadrul Escadrilei 951 Aviație Instrucție Avansată de la Baza 95 Aeriană.

Felicitări pentru drumul ales și mult succes în îndeplinirea tuturor aspirațiilor!

REZULTATE EXCEPȚIONALE, AȘTEPTĂRI PE MĂSURĂ

Șeful promoției 2021 a Colegiului Național Militar „Mihai Viteazul”



Absolventul Vlad DEGEU este șeful Promoției 2021 - „Regele Mihai I - 100” a Colegiului Național Militar „Mihai Viteazul” Alba Iulia. Vlad a absolvit colegiul militar albaian cu cea mai mare medie generală, 9,88. Pasionat de matematică și fizică și atras încă din școala gimnazială de ideea de performanță, Vlad a găsit în colegiul militar locul propice pentru a studia, pentru a-și încărca bagajul de cunoștințe și a-și dezvolta potențialul, astfel încât să își atingă obiectivele. Chiar dacă a pășit timid în clasa a IX-a, s-a remarcat imediat prin seriozitate și perseverență și a obținut rezultate notabile la

olimpiadele și concursurile de matematică și fizică. În fiecare an școlar a reușit să obțină cea mai mare medie, iar la finalul clasei a XI-a a fost înaintat la gradul de elev plutonier adjutant, cel mai mare grad onorific în colegiul militar. Vlad recunoaște că din băiatul timid care a fost în urmă cu patru ani, în colegiul militar a devenit un tânăr matur, responsabil și disciplinat cu el însuși, iar cadrele militare, profesorii și colegii și-au pus amprenta într-o oarecare măsură, asupra personalității sale.

La finalul celor patru ani de liceu militar, Vlad este mulțumit de ceea ce a realizat: cea mai mare medie generală de absolvire a colegiului, două note de 10 la examenul de Bacalaureat la disciplinele preferate, matematică și fizică, două note de 10 la testul de verificare a cunoștințelor în vederea admiterii în academiile militare și cea mai mare medie de repartitie din colegiu. Drumul până aici a fost greu, spune Vlad, dar bucuria și mândria pe care o simți după îndeplinirea acestui obiectiv, sunt de nedescris.

„Examenele care au încheiat experiența noastră în liceul militar

pot spune că nu le voi putea uita vreodată și sunt sigur că și colegii mei rezonază în acest gând. Dacă am început clasa a XII-a cu speranța că vom reuși să ne pregătim în deajuns până la susținerea lor, am ajuns la final să conștientizăm un adevăr incontestabil: niciodată nu vei fi pe deplin pregătit pentru provocările acestui sfârșit de capitol. Ca șef de promoție, am simțit o mare satisfacție că sunt reprezentantul generației mele și pot spune că mândria simțită în urma atingerii unui obiectiv înalt, de mult timp stabilit, este de nedescris”, a spus Vlad.

Diriginta lui Vlad, doamna profesoară Lucia LUPU, spune despre elevul său, „acest copil genial”, că reprezintă un model, o inspirație pentru cei din jur.

„Vlad a intrat în colegiul nostru cu un istoric impresionant, cu un palmares de excepție, triplu olimpic național la disciplinele matematică, fizică și informatică. Deci, așteptările erau pe măsură. Îmi pot doar imagina greutatea responsabilității pe care un copil la cei doar 14 ani o purta pe umeri. A știut că există așteptări și speranțe, însă dorința de a nu dezamăgi a fost dublată constant de pasiune, de

responsabilitate. Acest copil genial a ales, nu întâmplător, cariera militară, acest drum greu al vieții cazone pentru că aceasta înseamnă responsabilitate, decență, hotărâre, responsabilitate față de sine, dar și față de ceilalți. Și Vlad este toate acestea la un loc. S-a situat permanent pe prima poziție, a obținut de-a lungul timpului numeroase distincții, a participat la numeroase concursuri și olimpiade școlare, participări încununate cu calificări la fazele naționale ale olimpiadei de matematică și fizică”, a mărturisit doamna profesoară Lucia Lupu.

Datorită rezultatelor deosebite pe care le-a obținut la învățătură, purtare, la olimpiadele și concursurile școlare, Vlad Degeu a primit în anul 2019, cu ocazia sărbătoririi centenarului colegiului, Emblema de Onoare a Statului Major al Forțelor Aeriene.

Vlad își va continua cariera militară în cadrul Forțelor Aeriene Române, optând pentru specializarea controlor trafic aerian la Academia Forțelor Aeriene „Henri Coandă” Brașov, la care a fost admis primul, datorită mediei mari de repartitie.

Ioana POPA

Armata și-a onorat veteranul la împlinirea celor 105 ani



Joi, 23 septembrie la Casa de Cultură „Alexandru Arșinel” din Dolhasca, județul Suceava, veteranul din al Doilea Război Mondial, sublocotenent (rtr.) Constantin FLOREA a fost onorat de reprezentanți ai Forțelor Aeriene Române cu ocazia împlinirii a 105 ani de viață.

Plutonier-adjutant principal Lucian IRIMIA



Aniversarea unicului mecanic de avion în viață ce a luptat pe toată perioada celui de-al Doilea Război Mondial a fost una specială. Vârsta înaintată nu l-a făcut să dea înapoi și chiar de dimineață era foarte nerăbdător să se întâlnească cu aviatorii săi, așa cum au declarat nepoatele ce îl îngrijesc. Așa că, ușor, cu ajutorul cârjei, la ora fixată, cu medaliile în piept, veteranul nostru a fost prezent la activitate.

Veteranul de război Constantin Florea s-a născut în data de 25 septembrie 1916, în comuna Dolhasca, județul Suceava și a executat stagiul militar în perioada 1938-1945 în cadrul Flotei 1 Aviație din Iași. Pe timpul desfășurării celui de-al Doilea Război Mondial, în perioada 1941-1945, a fost concentrat în calitate de mecanic de aviație în cadrul Flotei 2 Bombardament din Corpul Aerian Român.

Sublocotenentul (rtr.) Constantin Florea a fost onorat de comandantul Bazei 95 Aeriană, general de flotilă aeriană Leonard-Gabriel BARABOI, de comandorul Iulian BĂLĂTESCU din Statul Major al Forțelor Aeriene (SMFA) și subofiterul de comandă al SMFA, plutonier-adjutant principal Daniel SÎMPETRU și de reprezentanți ai autorităților publice locale, preoți, rude și alți militari.

„Am venit aici la Dolhasca să-l cinștim așa cum se cuvine pe unul dintre decanii de vârstă ai Forțelor Aeriene Române. Un veteran de război, un om de mare valoare, care pentru noi aviatorii înseamnă mult, el fiind mecanic de zbor în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, a dat la zbor avioane pentru un alt simbol al nostru, generalul-locotenent Dobran. Noi l-am

adoptat de câțiva ani. Mă bucur să văd că este bine. Pentru noi aviatorii, este un model, un exemplu. Efortul, sacrificiul, demnitatea, onoarea de care a dat dovadă veteranul nostru sunt exemple demne de urmat de toți românii, nu doar de militari”, a declarat generalul de flotilă aeriană Leonard-Gabriel Baraboi.

Ca recunoaștere a meritelor veteranului de război care și-a făcut datoria față de națiunea română, luptând în structurile forțelor aeriene, ministrul apărării naționale, Nicolae-Ionel CIUCĂ i-a conferit Emblema de Onoare a Armatei României, cea mai înaltă distincție onorifică din sistemul de distincții militare oferită pentru fapte deosebite care au contribuit la ridicarea prestigiului Armatei României. De asemenea, a primit plachetele Bazei 95 Aeriană, a Primăriei Dolhasca, precum și un binemeritat tort aniversar. Moș Costache, așa cum îl știu toți, a primit cu modestie cadourile și a fost mândru că, de ziua sa, aviatorii săi au fost din nou alături de el.

„Am luptat din 1941, am trecut Prutul, am ajuns la Odessa și Stalingrad. Am revenit în țară, la Tândărei. Apoi, am luptat în vest până la Budapesta! De când a început războiul nu am mai venit acasă. Nu am avut deloc concediu! După război, am venit acasă. Anii au trecut cu bine. Mi-am văzut de ale mele, de viața mea, m-am ferit de necazuri”, a spus sublocotenentul (rtr.) Constantin Florea.

LA MULȚI ANI, dragul nostru veteran!

INAUGURAREA MUZEULUI VETERANILOR

Sâmbătă, 24 iulie, a avut loc inaugurarea Muzeului Veteranilor, în aer liber, din curtea Centrului de Refacere și Recuperare al Veteranilor din Teatrele de Operații (C.R.R.V.) din localitatea Aninoasa, județul Dâmbovița.

Inițiativa înființării Muzeului Veteranilor aparține Asociației Militarilor Veterani și Veteranilor cu Dizabilități „Sfântul Mare Mucenic Dimitrie - Izvorătorul de Mir” (A.M.V.V.D.).

„Inaugurarea Muzeului ce le poartă numele reprezintă dovada recunoștinței și respectului nostru pentru cei care au pus mai presus de toate, patria, poporul și valorile naționale” - a declarat secretarul de stat pentru relația cu Parlamentul și calitatea vieții personalului, domnul Marius BĂLU.

Muzeul Național al Aviației din București a participat cu un stand la expoziția statică, dând ocazia celor interesați să afle detalii despre lumea Forțelor Aeriene și să admire

diverse exponate specifice aviației. Unul dintre punctele principale de interes a fost un exercițiu demonstrativ al operatorilor de căutare-salvare prin luptă, cu un scenariu de recuperare al unui pilot catapultat. Inserția operatorilor s-a executat prin rapel dintr-un elicopter IAR-330 PUMA. Aceștia au securizat zona, au găsit victima, apoi elicopterul a aterizat pentru extracția militarilor de la sol.

Asociația Militarilor Veterani și Veteranilor cu Dizabilități „Sfântul Mare Mucenic Dimitrie - Izvorătorul de Mir” (A.M.V.V.D.) a fost înființată în anul 2013, are 40 de sucursale și a fost recunoscută ca fiind de utilitate publică prin Hotărârea Guvernului nr. 531/2017. Scopul A.M.V.V.D. este de a acorda sprijin membrilor asociației, persoanelor cu probleme medicale și sociale deosebite, veteranilor și veteranilor cu dizabilități, activi, în rezervă sau retragere, indiferent de grad și funcție, precum și membrilor familiilor acestora și urmașilor celor decedați.





Căpitan Mirela VÎȚĂ

ȘERBĂNESCU, COMEMORARE LA LOCUL DE VECI DIN CIMITIRUL GHENCEA



I-aș învăța pe copii istorie purtându-i la pas printre mormintele din cimitirul Ghencea, unul dintre locurile în care au rămas împietrite mărturiile ale ultimului secol, în care își dorm somnul de veci oameni pentru care gradele mari veneau cu o povară și mai mare. Cimitirele, mai ales pentru vizitatorii neimplicați direct într-o dramă de mormânt proaspăt săpat, au fost dintotdeauna motiv al unui roman-tism melancolic. E o rupere din cotidian, un loc în care te uimește tăcerea unor nume care ar mai avea atât de multe de spus. Mai că te întrebi dacă nu cumva foșnetul vântului printre frunze nu e de fapt o ședință prelungită a acestor generali, colonei, profesori universitari, ingineri, oameni care și-au clădit viață în sistemul militar căruia au ajuns în final să îi aparțină cu toată adormita ființă.

Din loc în loc, se zăresc câteva morminte lângă care stau împietrite pale de avion, ca ultimă mărturie a unei vieți în slujba zborului. Sau, totodată, a unei morți în slujba lui. Pentru aducere aminte, la date fixe, care apoi se răsc din ce în ce mai mult, familia sau cunoștințele vin să păstreze câteva momente de reculegere sau să împărtășească unele impresii despre memoria celui dus dintre noi. Aducerea aminte se petrece, după cum îi spune numele, în mintea celui care revizitează niște momente din viața celui dispărut, dar, deși suntem într-o epocă a conexiunilor instant, iată că la cimitir tot este nevoie să te deplasezi fizic, să fii prezent într-un loc în care poți doar să-ți pui întrebări la care știi că nu ți se va răspunde înapoi. Și totuși o facem, fără să întrebăm care-i rostul, pentru că știm că răspunsul e statornic în umanitatea noastră. Tot omenească e și uitarea, din păcate sau uneori, din fericire. Dar atunci când considerăm că merită să luptăm împotriva ei, apelăm la memoria colectivă: ne adunăm mai mulți și împărtășim idei, impresii și povești despre viațile demult trecute. Așa ajungem la motivul *de facto* al vizitei în Ghencea: încercarea de a menține vii în memoria prezentului faptele de glorie ale aviatorilor români din cel de-al Doilea Război Mondial. În data de 18 august 2021, s-au împlinit 77 de ani de la ultima luptă aeriană în urma căreia a căzut la datorie aviatorul Alexandru Șerbănescu. Cu acest prilej, la cimitirul Ghencea din Capitală a avut loc o ceremonie militară, pentru cinstirea memoriei acestui as al aviației și a tuturor eroilor jertfii pentru patrie.

Iar cei care au răspuns chemării la această comemorare, chiar și după 77 de ani, nu au fost deloc puțini: reprezentanți ai Ministerului Apărării Naționale, Statului Major al Forțelor Aeriene, tineri piloți ai Bazei 90 Transport

Aerian, Fundația Erou cpt.Av. Al. Șerbănescu, membrii ai ARPIA și ai asociațiilor de tradiții și reconstituiri istorice, artiști și oameni de cultură. Printre cei care au luat cuvântul s-a remarcat domnul **general-maior (rtr.) Radu THEODORU**, care a fost contemporan cu Șerbănescu.

„Acum nu vă vorbește generalul, ci elevul sergent Theodoru, cel care acum 77 de ani, tot în acest loc, privea cum îl puneau în mormânt pe cel care a pierit eroic. S-a vorbit și se vorbește despre personalitatea acestui mare bărbat, care a reprezentat esența aviației românești. Camarazi, voi cei mai tineri, luați aminte din faptele lui!”

Peste liniștea din cimitir a survolat apoi o formație de două avioane a lacărilor Acrobați, aducând un omagiu de zbor aviatorului căzut la datorie.

Marele absent de la comemorare, după cum a remarcat **doamna Eleonora ARBĂNAȘ**, președinta Fundației Al. Șerbănescu, a fost generalul-locotenent (rtr.) Ion DOBRAN, cel care a pus bazele tradiției de comemorări anuale din data de 18 august. Camarad de război, prieten și susținător înflăcărat al marilor personalități numite Șerbănescu, generalul Dobran, ultimul as al aviației de vânătoare în viață (n.r. la data evenimentului), a fost nelipsit an de an din cadrul acestor activități de aducere-aminte, fiind, de această dată, ținut departe din cauza unor motive medicale obiective.

Despre eroismul aviatorului comemorat și tragica sa moarte a menționat și șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, **general-maior Viorel PANĂ**: „Data de 18 august 1944 are o însemnătate istorică prin curajul și sacrificiul suprem al eroilor aviatori din acest grup. Este data la care toți cei 13 aviatori ai Grupului 9 Vânătoare și comandantul căpitanul aviator



Alexandru Șerbănescu s-au ridicat pe cerul patriei spre a o apăra și pentru a arăta că... „România nu a fost un sat fără câini”.

Alexandru Șerbănescu, alături de foștii săi camarazi și coechipieri, încercații și bravi vânători aeri ai Grupului 9 Vânătoare, reprezentă pentru aviatorii de azi tot atâtea simboluri ale devotamentului, spiritului de sacrificiu și onoarei. Căpitanul aviator Șerbănescu a căzut la datorie ca un erou, fiind înmormântat cu onoruri militare la data de 22 august 1944, la înmormântare participând, atât un detașament român, cât și unul german. **Generalul de escadră Emanoil IONESCU** remarcă la vremea respectivă: „Caracter integru, perfect, loial, un distins patriot, în luptă a dat dovadă de mult curaj, calm și sânge rece, disprețuind moartea, însușind și altora spiritul de sacrificiu, precum și încrederea în material, în știință și arta de a-l întrebuința. A avut cea mai frumoasă activitate de război, totalizând 590 de misiuni de luptă, 235 de lupte aeriene, 47 de avioane doborâte. A știut să-și conducă Grupul cu cele mai mici pierderi”.



Adrian SULTĂNOIU

Comemorare Aurel Vlaicu

Reprezentanți ai Forțelor Aeriene Române au participat luni, 13 septembrie în localitatea Bănești, județul Prahova, la activitățile de comemorare a pionierului aviației, Aurel Vlaicu. La această dată se împlinesc 108 de ani de la moartea tragică a lui Aurel Vlaicu, pionier al aviației românești și mondiale, inventator și constructor de avioane.

La monumentul înălțat în memoria acestuia au fost depuse coroane de flori, iar aeronave din cadrul Bazei 90 Transport Aerian au survolat cerul în amintirea celui care și-a frânt aripile în încercarea de a traversa Carpații pe 13 septembrie 1913 cu aparatul proiectat și construit integral în România.

Pe data de 13 septembrie 1913, Aurel Vlaicu se afla la manșa avionului „Vlaicu II”, intenționând să treacă Carpații pentru a participa la serbările Astei care se țineau la Orăștie.

Aurel Vlaicu a decolat de la București și a aterizat fără probleme la Ploiești. La Ploiești a realimentat aparatul și din nou și-a luat zborul către frații săi din Transilvania. Nu a ajuns departe, lângă localitatea Bănești de lângă Câmpina, s-a prăbușit de la înălțimea de circa 30 de metri. Chiar dacă viața sa a fost curmată brusc, Vlaicu a lăsat în urmă contribuții de necontestat în domeniul aviației.





ITALIAN AIR FORCE 28th GROUP: THE LAIR OF THE PREDATORS

Gian Carlo VECCHI

At the 32nd Wing of Amendola operates one of the two departments responsible for the management of the RPAs of the Stato Maggiore Aeronautica, the 28th Flight Group that we visited by interviewing the Wing and Group commanders to take stock of the situation.

The 32nd Wing of Amendola (Foggia) is composed of the 13th Group that operates F-35A and B, the 28th Group and the 61st Group that manages the Remotely Piloted Aircraft, the PREDATOR.

The 32nd Stormo, in addition to the F-35A and F-35B, finds in its own headquarters, the 28th Group that uses the APRs of the General Atomics MQ-1C Predator A+ and MQ-9A Predator B.

The dynamism and unpredictability of current geopolitical scenarios has meant that very dynamic and complex conditions

have been added to traditional situations of crisis or conflict in which the ability to know, interpret, predict and decide in a rapid, coordinated and more integrated with all the other entities involved in the context.

The Remotely Piloted Aircraft (RPA) have strongly contributed to the growth of information support at all levels of military, strategic, operational and tactical use, for the purpose of understanding the situations in progress, called Situational Awareness.

In this context, the Predator weapon system and the F-35 are complementary assets, and at the headquarters of the 32nd

Wing (Amendola) they are made to interact constantly and intensely.

A goal of the Italian Air Force (but also of the nations that use the F-35) is the integration between the fourth and fifth generation, and having two systems based on the same airport is already a great advantage in itself.

At the 32nd Wing we therefore find two assets that lend themselves to dual use and without distorting what is the main institutional task is made available (the Predator system) at the service of the community even in non-military operations, this to be increasingly useful for the country and citizens.

Surveillance and Reconnaissance (ISR) are the main tasks of the 28th Group, which operates directly or in support of other Departments for the defense of Italian national interests, and not only at home, but also abroad, practically 24 hours a day almost every day.

The information requirements, which over the years had become increasingly prominent with a worldwide crescendo, makes the Predator one of the main and most requested players precisely because of its ability to persist in flight and information dissemination, which continue to prove extremely useful in all areas of planning and conduct of operations.

Its architecture allows the Predator to fly and operate for a long time and even very far from the base of origin and to be able to collect and disseminate images and information in real time. It is a complex weapon system and for fully understand its potential it must be considered not only as an aircraft, but in its entirety, therefore with Ground Control Station (GCS), which is in fact the cockpit and with the antennas that connect it to the aircraft.

In this context, the weapon system does not operate alone: the mission is monitored and viewed "live" by the Command and Control chain, having the possibility of making use of



direct contribution of a team of analysts who support the mission, therefore in real time, while the missions are flown specialists of armed force or joint forces or, in international operations, of coalition, have the possibility to use in real time the information that the Predator is transmitting.

The fact that Predator is able to disseminate the video even to the units supported on the ground is also a huge advantage.

In today's context, the Predator is an extremely useful, not to say indispensable, actor, just think of the fact that having no crew on board it is possible to operate in areas or environments at risk for personnel, such as those radiologically compromised; where for manned assets aboard the access would be prohibited.

An example could be given regarding the Fukushima power plant, where the integrity checks of the nuclear power plant structure were carried out by the Japanese authorities with APRs, precisely in order not to expose the crews to radiation.

This is just one of the aspects in which UAVs have capabilities that distinguish them from piloted aircraft, another is that of the physical limit: a pilot inside a single-seat aircraft, as the hours pass, as far as the system allows through refueling in flight to extend the missions, meets an inevitable fatigue, the Predator on the contrary allows you to always have "fresh" personnel and updated on the mission through the alternation of crews.

Italy has two versions, Predator A and Predator B, also called MQ-1 and MQ-9, while for the MQ-9, training is shared between Amendola and the United States at the Holloman AFB bases, in New Mexico and Creech AFB, in Nevada keeping both training channels open in Italy and in the USA, continuing to consolidate a profitable (and over ten-year) training collaboration relationship while maintaining a constructive exchange relationship that also takes the form of having the 28th group a Pilot and a Sensor Operator of the USAF and at the same time a Pilot and a Sensor Operator of the 28th Group at Holloman AFB.

The MQ-9 is an extremely versatile set-up, it can fly in a different range of altitudes according to the assigned mission, as well as the speed of use, which are optimized according to the activities to be carried out, from over 200 knots during the transition phases from the home base to the area of operations at lower speeds to optimize consumption and to improve persistence, allowing the aircraft to carry out missions that go beyond twenty hours. Another advantage is that the Predator does its job discreetly and in certain mission contexts discretion is fundamental.

The Group 28 has pilot stations for the MQ-1 and pilot stations for the MQ-9, so we can fly both aircraft at the same time, the aircraft take advantage of a similar architecture from a Line of Sight and Beyond Line point of view, with some components that change, but the architecture is essentially the same, as is the ability to stay in flight and fulfill the mission.

When they are in the air, we both do 40 hours of flight in a day, an intense job for crews, technical and support personnel, because preparing the aircraft, planning the missions, briefing each crew and finally analyzing, debriefing and disseminating any information material acquired during the mission is challenging. In these working conditions there is a change of crews, which, depending on the activity to be carried out, generally takes place every two hours.

The Ground Control Station is a real operations room, because in addition to performing the cockpit functions of the aircraft, it allows it to be equipped with what is necessary for the mission, such as classified and unclassified terminals, communication systems, directives, publications.

At the 28th Group, the GCS makes use of the direct support of "intel" personnel for constant updates on the mission, weather conditions, even viewing any type of publication that is necessary in real time.

The essential crew is composed of a Pilot and Sensor operator, who in certain mission profiles is an intelligence officer or non-commissioned officer, who acts as an interface with the crew, sharing information and updates to the mission or conveying outwards to others

actors the mission information together with the images produced, the analysts who see the images live and cooperate in collecting information are also part of the "team". In a Predator mission there is this "circle" with Pilot, Sensor Operator, analyst and intelligence officer in direct contact, in voice, or through a dedicated chat, so as to be able to define at any moment the best conduct of the mission and the actual achievement of the set objectives.

Returning to the figures participating in the fulfillment of the mission, the flight engineer should be remembered, who although not strictly part of the crew, assists by regularly monitoring and verifying the correct functioning of the avionics in GCS and the LOS and BLOS equipment.

The architecture of the Predator provides for piloting not only in Line of Sight (LOS), therefore with an antenna in direct contact with the airplane, but also in Beyond Line of Sight (BLOS), therefore via satellite. In this second case it is potentially possible to fly this aircraft also from the other side of the world, it just needs to be within range of the satellite. In BLOS there may be a few tenths of a second delay in the response of the aircraft which, as regards the collection of information, does not represent a problem, while for piloting in certain situations it could be deleterious, so in these phases of flight and in the circuit traffic we pilot the aircraft in LOS to avoid the possibility of PIO (Pilot induced Oscillation).

Thanks to its flight autonomy, sensors and real-time transmission of images and information, the Predator also lends itself well to complement and support the work of other assets, and the experience of the 28th Group in Afghanistan is a concrete example.

The fact that both the F-35s and the Predators were present in Amendola created the conditions to operate jointly (speaking of 4th and 5th GEN integration) on a regular basis. 32nd Wing organizes small training campaigns called "Perfect Storm" precisely because, aware of the ability to operate in a synergistic way the Predators with the F-35s and equally aware of the possibility of being able to extend the benefits to other aerotactic assets by carrying out missions with specific scenarios in

conjunction with F- 2000, Tornado, AMX and CAEW and C2 (Command and Control) ground stations, obtaining extremely positive feedback.

In addition to its use in the military, the system also has an important role in the civilian environment, but it was the Afghan context where the real maturation of the weapon system took place, a long and intense period that gave us the opportunity to involve both doctrinally and tactically in the operations of other nations.

The operational context, the way of interacting, planning and conducting activities has also been refined, because when you begin to "speak the same language" there is a greater integration and managing to conduct and support very different types of missions, from escorting to convoy, to supporting operations of Special Departments, to the more common patrols or information gathering.

As regards the training process of an RPA pilot in Italy, there are two courses, the Aeronautical Academy or a complementary pilot. Until a few years ago, at the end of the training course, the new pilots were assigned,

on the basis of the skills demonstrated and their predisposition, to the various flight lines and among them the APR, in recent years the AMI has slightly modified the 'training process in order to optimize and better follow the pilots, three different courses have been created for the flight schools: the first two phases are common to all pilots, while in the third phase the pilots are directed to a specific training course depending on the the aircraft setup on which the pilot himself will then be employed (helicopters, jets, multi-crew and / or APR), so the address is already clear at the end of the second phase. Thus we find a training course for aerotactic lines, one for support lines and one for remote piloting, which is carried out on MB-339CD.

For maintenance here in Amendola the 28th group has the ability to maintain both the MQ-1 and the MQ-9. Only for the first year we had company personnel integrated with our basic specialists for the maintenance of the MQ-9, but by the end of the second year from the entry into service of the MQ-9 the 28th Group became completely autonomous in this sense.



The author wishes to thank the Stato Maggiore Aeronautica, Chief of Staff Gen S.A. Alberto Rosso, Col. Gianmattia Somma and your staff, Col. Stefano Castelnuovo, Ten. Col. Claudio A., Magg. Daniele Trifance, the pilots of the personnel of the 32nd Wing for making this report possible.

CÂND LUCREZI PE STRADA ZBORULUI

Misiunile Bazei 90 Transport Aerian din perioada iulie-august 2021



Căpitan Mirela VÎȚĂ

Adrian SULTĂNOIU, Eugen MIHAI

În miezul verii, pe când majoritatea românilor visau la concediu și verificau ultimele detalii pentru o călătorie cât mai reușită, echipajele Bazei 90 Transport Aerian erau la datorie, răspunzând unor solicitări de misiuni variate și complexe: de la misiuni de sprijin umanitar, de transport echipamente medicale împotriva COVID, până la participarea la stingerea incendiilor în Macedonia de Nord sau de evacuare a unor cetățeni români și străini dintr-un Afganistan căzut brusc în mâinile talibanilor.

În perioada iulie-august, jumătate dintre comunicatele de presă ale Ministerului Apărării Naționale făceau referire la misiuni executate de echipajele Bazei 90 Transport Aerian, cu aeronave C-27J Spartan sau C-130 Hercules, succedate într-un ritm alert.

Pentru a susține argumentul cu date concrete, calendarul lor a arătat astfel:

5 iulie, o aeronavă C-27J Spartan a Forțelor Aeriene Române, configurată pentru misiuni medicale, a efectuat o misiune umanitară în Germania, pe ruta Otopeni – Offenbach – Otopeni, pentru transportul, în regim de urgență, a doi pacienți care au suferit arsuri în explozia de la Rafinăria Petromidia;

24 iulie, misiune umanitară C-27J Spartan pe ruta Otopeni – Frankfurt – Otopeni, pentru transportarea a trei pacienți cu arsuri;

7 august, Forțele Aeriene Române acționează în Macedonia de Nord, în sprijinul forțelor de intervenție la dezastre: o aeronavă C-27J Spartan, configurată pentru stingerea incendiilor de vegetație, și o aeronavă C-130 Hercules, pentru sprijin logistic. Aeronavele au fost

deservite de aproximativ 15 militari – piloți, personal navigant și personal auxiliar;

9 august, România sprijină Tunisia în combaterea pandemiei de COVID-19, o aeronavă C-130 Hercules a Forțelor Aeriene Române a asigurat transportul în Tunisia a aproximativ 180.000 de doze de vaccin anti COVID-19 produs de compania Astra Zeneca, teste antigen și materiale sanitare;

10 august, o aeronavă C-27J Spartan a Forțelor Aeriene Române asigură transportul în Republica Arabă Egipt a 525.000 de doze de vaccin anti COVID-19;

16 august, o aeronavă C-27J Spartan a executat o misiune umanitară pe ruta Otopeni – Cluj-Napoca – Craiova – Bruxelles – Otopeni, pentru transportarea a doi pacienți;

17 august, o aeronavă C-130 Hercules a Forțelor Aeriene Române a decolat pentru o misiune de urgență având drept scop evacuarea cetățenilor români din Afganistan. La bordul aeronavei s-a aflat, pentru protecție, o echipă a Forțelor pentru Operații Speciale din Armata României;

29 august, misiune în sprijinul culturii: o aeronavă C-130 Hercules a transportat către Spania, artefactele care urmau a fi prezentate în cadrul expoziției „TEZAURE ARHEOLOGICE DIN ROMÂNIA – RĂDĂCINILE DACICE ȘI ROMANE”. Expoziția a reunit 835 de exponate excepționale din colecțiile a 39 de muzee din România și s-a deschis pentru public la Muzeul Național de Arheologie din Madrid.

Zborurile continuă

La momentul încheierii acestei ediții a revistei, la final de septembrie, România se afla pe panta ascendentă a valului patru al pandemiei COVID-19, cu incidența de 6 la mie în anumite orașe.

În acest context, echipajele aeroanelor C-27J Spartan, cu personalul medical adecvat, au fost solicitate, în data de 24 septembrie, pentru o altă misiune de transport umanitar, în sprijinul a patru pacienți infectați cu virusul SARS-CoV-2, aflați în stare gravă, pe ruta București-Târgu Mureș.

Misiunile precum cele din ultima perioadă sunt deosebit de complexe, se succed foarte rapid și necesită planificare în cel mai scurt timp, iar îndeplinirea lor cu succes e dovada că militarii Bazei 90 Transport Aerian, chiar și în situații greu de previzionat, sunt bine pregătiți și dau dovadă de reziliență și adaptare.



Aeronavă C-27J Spartan a Forțelor Aeriene Române, configurată pentru misiuni medicale



RAPORT DE ACTIVITATE

În prima zi a lunii septembrie, în cadrul unei vizite la Baza 90 Transport Aerian, am avut ocazia să vorbim cu unul dintre piloții care au luat parte la aceste misiuni, căpitan-comandorul Mihai MANOLACHE, comandant de echipaj pe aeronava C-130 Hercules.

Privind în retrospectivă, pentru echipajele de C-130 Hercules cele mai notabile misiuni au fost cele spre Afganistan, Mali și India, evidențiate prin traiecte lungi, zbor în spațiu necontrolat, cu recepție radio dificilă. Herculesul este cel mai potrivit pentru acest tip de misiuni, fiind un avion cu vechime, dar de încredere, care dispune de autonomie mare de zbor și posibilitatea de a transporta cantități mari de materiale. Care sunt provocările unui zbor atât de lung? „Dincolo de o

planificare riguroasă și obținerea aprobărilor de survol înainte de misiune, zborul propriu-zis implică riscurile inerente unor incidente cu aeronava, riscul de a ateriza în zone neprietenoase, ținând cont că se traversează o zonă pustie și sălbatică”.

În India au transportat în primăvară o cantitate mare de echipamente medicale esențiale.

„Până în Dubai e cam același traiect ca cel pe care îl făceam în mod normal spre Afganistan. Acolo am avut escală, iar mai departe direct India. Am ajuns, am descărcat și am plecat, având echipaj de rezervă. Misiunea în sine e destul de obositoare, trebuie să fii mereu concentrat, în plus te afli permanent în zgomot și vibrații specifice. Doar e avion militar, nu jet silențios”, adaugă căpitan-comandorul.



Evacuare din Afganistan

Dar de departe, cea mai importantă și complexă a fost misiunea din august 2021 din Afganistan, de extracție a cetățenilor români aflați acolo după ce Afganistanul a căzut în mâinile talibanilor.

„Împreună cu Ministerul Apărării Naționale și Forțele Aeriene Române au fost parcurse în regim de urgență, proceduri pentru zborul unui avion militar la Kabul în vederea evacuării cetățenilor români. Procedurile, extrem de complexe, sunt finalizate, urmând a fi obținută în foarte scurt timp și ultima autorizație de survol pentru unul dintre segmentele traseului de zbor”,

transmitea, marți 17 august, Ministerul Afacerilor Externe.

Echipajele au fost informate cu o zi înaintea misiunii, a fost planificată rapid, dar toate structurile implicate au înțeles urgența evacuării și aprobările au sosit în cel mai scurt timp posibil.

Itinerarul ales a fost Otopeni – Amman (escală de alimentare) – Dubai (staționare), urmată de decolare spre Islamabad. De acolo au executat misiunea la Kabul, unde au staționat aproximativ 2 ore, cu motoarele pornite, procedura standard când e nevoie să se asigure decolarea în cel mai scurt timp (chiar 2-3

minute), având la bord 15 militari din echipaj și echipa de protecție a Comandamentului Forțelor pentru Operații Speciale, cu 8 militari. Acolo au evacuat în prima fază un singur cetățean român, deoarece condițiile de securitate deosebit de dificile din Kabul au făcut ca accesul altor grupuri de cetățeni români spre aeroport să nu poată fi realizat până la momentul prezenței aeronavei militare pe aeroport.

Au revenit cu acesta în Pakistan, unde au reușit să se odihnească 12 ore, apoi au executat o altă extracție pe Kabul. Atmosfera a fost dominată de incertitudine, mai ales că după

Evacuare din Afganistan



21.08.2021
Cetățenii români repatriați din Afganistan,
Baza 90 Transport Aerian, Otopeni



Echipajele C-130H și operatorii FOS care au executat
misiunea de repatriere pe calea aerului din Afganistan



ce au părăsit spațiul aerian al Pakistanului, pentru a intra în Afganistan, aeronava se afla în spațiu aerian necontrolat, fără organe de trafic aerian și fără dirijare.

„Pentru aterizare am folosit datele primite prin NOTAM (Notice to Airmen, o informare aeronautică accesată pe site-uri specifice, pentru zona Kabul încă erau făcute de americani) pentru a vedea care sunt condițiile și restricțiile pe aeroport, numerele de telefon pentru a obține aprobările de aterizare. De exemplu, știu că în momentul respectiv aeronavele civile nu aveau voie să aterizeze. Iar aprobările de aterizare pentru aeronavele militare erau date doar pentru un anumit interval orar; dacă nu reușeai să îl respecti trebuia să reiei procedura de la început”.

Principalul factor de stres a fost incertitudinea situației de la sol, pentru că nu știau la ce să se aștepte, mai ales că tocmai apăruseră în media imaginile dramatice cu mulțimea de civili afgani pe aeroport. „Situația la fața locului a fost complet nouă, destul de haotică, deoarece trebuia să ne orientăm după transponderul celorlalte aeronave. Din fericire, când am ajuns noi reușiseră să elibereze zona pistei. Sprijinul Pakistanului a fost foarte util, întrucât Islamabadul era la 45 de minute de Kabul, așa încât dacă nu puteam ateriza pe Kabul puteam face cale-ntoarsă. Inițial planul era să așteptăm la Dubai, să adunăm informațiile despre pasageri și să mergem să îi recuperăm, dar era un zbor de 4 ore și jumătate în care situația la sol se putea schimba dramatic, cu parcurgerea unei distanțe destul de mare în interiorul Afganistanului, pe când în Pakistan beneficiam de avantajul dirijării și imaginii radar”, ne-a explicat pilotul.

Aeronava C-130 Hercules a Forțelor Aeriene Române a evacuat, în cursul zilei de vineri, 20 august, 18 cetățeni (14 români și 4 bulgari) de pe aeroportul internațional din Kabul, în condiții de siguranță. Ministerul Apărării Naționale a fost în permanentă legătură, în cadrul Celulei de criză interinstituțională, cu celelalte structuri cu responsabilități la nivel național și internațional în gestionarea crizei, astfel încât evacuarea, protecția și transportul persoanelor să se desfășoare în condiții optime.

De-a lungul carierei comandorul Mihai Manolache a mai avut aproximativ 10 zboruri spre Afganistan, iar colegii dumnealui au avut chiar mai multe, dar spune că niciunul nu se compară cu acesta.

– **Vă mai așteptați la misiuni în Afganistan?**

– Sper să nu, acum aeroportul e ocupat de talibani, nu mai poate fi considerat zonă sigură, deja a apărut o informare că nu mai e niciun control de trafic aerian în zonă.

– **V-a fost teamă?**

– Da, puțin, pentru că nu știi ce urmează. Dar am avut încredere în informările partenerilor americani, la momentul când am fost noi, ei încă erau destul de mulți în zonă.

Șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, **general-maior Viorel PANĂ**, a apreciat modul eficient în care militarii din cadrul Bazei 90 Transport Aerian și-au îndeplinit misiunile, și consideră că rezultatele bune se datorează pregătirii și experienței:

„În linii mari, îmi permit doar să spun că sunt pregătiți în orice moment. Au avut nevoie pentru pregătirea unei misiuni atât de complexe așa cum este cea din Afganistan doar de câteva ore. Repet, ceea ce îi ține pe loc este complexitatea cadrului legal pentru executarea unei misiuni în spațiul aerian internațional. Altfel, de cele mai multe ori, în 2-3 ore, echipajul de C-130 sau C-27 este gata să plece în misiune. Misiunile de evacuare medicală sau de transport umanitar apar, de obicei, peste noapte, în weekend, iar echipajele sunt gata.

Ca timp, dacă nu sunt deja în cazarmă durează o oră să se prezinte, o jumătate de oră să-și facă briefing-ul pentru misiune, să analizeze toate circumstanțele, încă o oră să planifice detaliile și să verifice conexiunile și aranjamentele administrative de la aeroporturile unde urmează să opereze și sunt gata pentru executarea misiunii. Au dovedit-o de fiecare dată.

În ceea ce privește evacuarea din Afganistan, ne-am bazat și pe experiența misiunii de evacuare a necombatanților din Libia, care a fost cel puțin la fel de complexă ca misiunea de zilele trecute. A fost o misiune după același tipic, ea trebuia pregătită corespunzător, cu luarea tuturor măsurilor de siguranță, atât pentru siguranța pasagerilor transportați, cât și a echipajului și a echipei de protecție. Toate acestea s-au pregătit în timp record, colaborarea interinstituțională a funcționat foarte bine, astfel încât aprobările diplomatice de survol s-au obținut repede și am putut decola. Așa numita și celebra **war fog** (ceață a războiului) și-a făcut simțită prezența și pe timpul executării acestei misiuni: din cauza complexității situației de securitate de la Kabul, era aproape imposibil să determini cu certitudine numărul și numele pasagerilor ce urmau să fie transportați, de aceea flexibilitatea echipajului și a echipei care a condus

această misiune a permis executarea unor misiuni multiple cu operarea de pe Islamabad.

S-a cooperat foarte bine și cu echipa de protecție din forțele de operații speciale, riscurile au fost gestionate și gestionabile în permanență. Au fost emoții în fiecare fază a misiunii, misiunea a fost monitorizată, coordonată la cel mai înalt nivel în Ministerul Apărării Naționale, dat fiind profilul și importanța acesteia, iar modul cum și-au îndeplinit-o, atât echipajul, cât și echipa de protecție, a fost la standardele așteptate.

Urmează o perioadă, sper eu, cel puțin la fel de încărcată. Pentru că sunt foarte multe proiecte în dezvoltare, sunt foarte multe exerciții planificate a se desfășura, iar în ceea ce privește aceste misiuni, să le spunem misiuni din viața reală, ele sunt acolo, se desfășoară în permanență ... repet: pentru asta ne antrenăm, iar **faptul că reușim să le executăm la cotele la care se așteaptă nu fac decât să dovedească că sunt niște bani investiți corespunzător în Forțele Aeriene, în aviația militară românească.**

Într-un context mai larg, această alocare de 2% pentru apărare a însemnat o creștere a nivelului de acțiune, o creștere a nivelului de dotare, dar, în primul rând, o creștere a nivelului de pregătire a personalului”.

„Misiunile precum cele din ultima perioadă sunt deosebit de complexe, se succed foarte rapid și necesită pregătire într-un ritm alert. Numai că acești profesioniști de la Baza 90 Transport Aerian au ajuns la nivelul de pregătire în care, de exemplu, procesul de obținere a aprobărilor diplomatice de survol îi poate încetini în executarea misiunii, ei având capacitatea de a pregăti rapid din punct de vedere operațional și logistic o asemenea misiune. Pregătirea și experiența unor astfel de misiuni le dau posibilitatea să reacționeze în timp”.

General-maior Viorel PANĂ

Având capacități de transport pe distanțe medii și lungi, aeronava C-130 Hercules a constituit în ultimii 25 de ani principalul mijloc de susținere a trupelor proprii aflate în teatrele de operații, de intervenție și de ajutor în situații de urgență, pe plan intern și internațional, din 2002 fiind transportate în teatrele din Afganistan, Irak, Balcani și Mali peste 42.000 de militari și aproximativ 8,5 tone de materiale și echipamente



Locotenent Mădălina BURLACU

În ultimul weekend al lunii august, „lumea bună a aviației” s-a reunit la Kecskemet International AirShow, în Ungaria. Acest air show se organizează încă din anii '90, iar după o pauză de 8 ani a revenit cu evoluții spectaculoase, participanți profesioniști și public foarte numeros.

Programul evenimentului a constat în prezentarea de armament și echipamente militare, expoziții statice și demonstrații aeriene, în perioada 28-29 august.

Forțele Aeriene Române au participat cu o aeronavă MiG-21 LanceR în evoluții și una în expoziție statică, aparținând Bazei 86 Aeriană Borcea, alături de o aeronavă C-27J Spartan de la Baza 90 Transport Aerian Otopeni, Comandor Aviator Gheorghe Bănciulescu și o aeronavă IAR-330 Puma L-RM a Bazei 57 Aeriană.

Unul dintre românii care au reprezentat România la Kecskemet International Air Show, în Ungaria, este **comandorul Daniel MOISE**, pilot pe avionul supersonic MiG-21 LanceR din cadrul Bazei 86 Aeriană Borcea. Cu aproximativ 2000 de ore de zbor pe MiG-21 și cu 23 de ani de carieră militară, el duce mai departe, începând din acest an, cu mândrie și onoare tradiția participării la acest Air Show.

„Este o mare bucurie să putem participa la acest Air Show în Ungaria. Pentru noi este o tradiție, deoarece am fost invitați de fiecare dată, iar de ani buni Forțele Aeriene au avut reprezentanți aici de la Borcea și de la Câmpia Turzii, MiG-ul 21 fiind un punct de atracție”.

Comandorul Ionuț VIȘAN, șeful delegației Forțelor Aeriene Române la Kecskemet International Military Air Show ne-a împărtășit impresiile unuia dintre cele mai mari show-uri aviatice din acest an din Europa:

„Am avut ocazia să prezentăm tehnica cu care aviația noastră participă la diferite misiuni. Evoluția noastră aici a decurs foarte bine, iar organizarea a fost extraordinară. Gazdele au fost foarte flexibile și au ținut cont de tehnica fiecărei țări participante, adaptându-se în funcție de condițiile meteorologice și de starea tehnicii.

Lumea aviației înseamnă pentru mine aproape totul. De mic copil mi-am dorit să fac parte din această elită a României. Cu o sănătate foarte bună și cu o minte limpede am reușit. Am zburat până în anul 2018 în cadrul Bazei 86 Aeriană MiG-ul 21 LanceR.

Legat de prestația MiG-ului de la acest eveniment pot spune că a fost impecabilă. Evoluția comandurului Daniel „Motanu” Moise a fost extraordinară: foarte sigură, fără greșeli, ținând cont de situația meteorologică dificilă”.



TEHNICI DE AVIAȚIE - mâna de aur a zborului

Implicați, responsabili și pasionați de munca pe care zilnic o depun, în miros de kerosen, rulaje, zbor, decolări și aterizări, cei care fac viața de aerodrom să fie specială sunt tehnicii de aviație. Tainele MiG-ului între tinerețe și experiență au fost stăpânite cu mult profesionalism și de cei de la sol care au făcut ca pe cerul Ungariei evoluția MiG-ului să se desfășoare desăvârșit.

La prima participare la un show aviatic internațional, datorită experienței pe care a

acumulat-o în 31 de ani de carieră militară, **maistrul militar Costel PASCU** are dublu rol, în primul rând ca specialist motoare și în al doilea, ca mecanic de avion în echipajul acestuia.

„Mi-am început cariera în anul 1991, iar pentru mine MiG-ul este al doilea loc de suflet, încă din anul 2005, când am luat hotărârea de a mă muta la Baza 86 Aeriană, unde am lucrat în atelierul de motoare până în anul 2015 când am plecat în Portugalia. Am o pasiune extraordinară pentru aviație și dacă ar fi să o iau din nou de la capăt aș alege tot specializarea



avion-motor și tot motorist mi-aș dori să devin pentru că îmi place foarte mult ceea ce fac.

Pentru mine motorul este cea mai importantă piesă a avionului deoarece avionul este carcasa motorului. Un avion vine la aterizare fără o stație radio, dar fără motor niciodată.

Munca noastră este foarte frumoasă și importantă și implică multă dăruire și pasiune, dar și o foarte mare atenție.

Eu știu că viața pilotului, a avionului și a celor de la sol depinde de munca mea. În momentul în care avionul are orice fel de problemă pe partea de motor, eu trebuie să fiu concentrat 100% și să rezolv problema conform documentației tehnice și să valorific la maximum tot ce înseamnă calitatea și timpul acordat. Atunci când avionul este pornit și pilotul este în cockpitul acestuia și decolează, aștept cu nerăbdare să ajungă la sol. Totodată, știu că atunci când misiunea s-a terminat în siguranță, succesul acestuia se datorează atât mie, cât și întregii echipe, de la tehnic până la pilot.

Consider că acest show aviatic arată publicului care nu are nicio legătură cu viața militară ce înseamnă armata și frumusețea aviației ca parte a acesteia, câtă dăruire și implicare presupune, dar și să înțeleagă munca pe care o facem și, de ce nu, să cultive celor mici pasiunea pentru zbor. Cine prinde gustul aviației, nu are cum să-l piardă vreodată”.



Cu peste 20 de ani de carieră militară și aproximativ 1300 de ore de zbor pe elicopterul IAR-330 Puma, **căpitan-comandorul Nicolae-Ciprian BERAR** din cadrul Escadrilei 572 Elicoptere de la Baza 57 Aeriană a făcut parte din delegația care a reprezentat Forțele Aeriene Române la Kecskemet International Military Air Show.

„Am prezentat la Kecskemet în expoziție statică Elicopterul IAR-330 revitalizat și modernizat, de altfel, același elicopter care a participat în misiunea sub egida ONU în Mali, Africa Centrală.

Din punct de vedere al organizării evenimentului mai bine de atât nu se putea. Țin să precizez că am fost așteptați corespunzător și totul a fost la superlativ.

Forțelor Aeriene Române le transmit mulțumiri pentru că au făcut posibilă dislocarea aeronavelor și în acest fel am contribuit cu tehnică și personal pentru a îngloba prezența noastră militară la acest show aerian, iar partenerilor gazdă le mulțumesc pentru modul în care au organizat și au desfășurat întreaga activitate.

La îndemnul părinților am ales haina militară, iar aviația din proprie inițiativă. Am ales să zbor pe elicopter deoarece această platformă aeriană asigură sprijin atât armatei, cât și umanitar, dar și aliaților cu care ne desfășurăm misiunile”.

Felicitări participanților!





LUXEUIL AIRSHOW 2021

În perioada 16-20.09.2021, Forțele Aeriene Române au participat la show-ul aerian organizat de Forțele Aeriene și Spațiale Franceze în Baza Aeriană 116 Luxeuil Saint-Sauveur, Franța, prin prezentarea în zbor și în expoziție statică a aeronavelor din dotare. Detașamentul a fost alcătuit din militari din cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene, Bazei 86 Aeriană „Locotenent aviator Gheorghe Mociorniță” și Bazei 90 Transport Aerian „Comandor aviator Gheorghe Bănciulescu”. Au fost prezentate în zbor caracteristicile aeronavei MiG-21 LanceR, iar în expoziție statică au fost prezentate publicului aeronavele MiG-21 LanceR și C-27J Spartan.

Mastru militar Bogdan PANTILIMON



CHIEVRES AIR FEST 2021

Forțele Aeriene Române au fost prezente și la Chievres Air Fest 2021, Belgia, în perioada 23-26.09.2021, cu un detașament alcătuit din piloți și personal tehnico-ingineresc, din cadrul Bazei 71 Aeriană, cu două elicoptere IAR-330 Puma.

Într-o atmosferă de sărbătoare, publicul belgian a avut ocazia să admire elicopterele românești atât în zborul de prezentare, cât și în expoziție statică.

„Consider că prezența aeronavelor militare românești la asemenea evenimente promovează o imagine pozitivă a forțelor noastre aeriene în rândul publicului internațional. De asemenea, posibilitatea de a ne întâlni și discuta pe teme specifice aviației cu partenerii străini constituie un schimb de experiență valoros. Ținând cont că show-ul aerian s-a desfășurat într-o perioadă în care din păcate încă mai suntem sub incidența pandemiei de coronavirus, aspectele de apreciat care mi-au atras atenția au fost, atât modul în care gazdele au gestionat activitatea, cât și modul civilizat și respectuos de comportare a publicului, cu respectarea tuturor condițiilor de participare la eveniment” - a concluzionat **comandorul Ioan MISCHIE**, șeful delegației Forțelor Aeriene Române.





Plutonier adjutant principal Lucian IRIMIA

Maistru militar Bogdan PANTILIMON



MiG-ul 21 LanceR este un avion bun, fiabil, performant, cu un mare plus față de varianta clasică, cea sovietică

MiG-21 LanceR

I se spune *Motanu* și este unul dintre cei mai apreciați piloți care zboară avionul modernizat MiG-21 *LanceR*. Comandorul Dan MOISE a fost prezent, recent, pe aerodromul Kecskemét din Ungaria, la manșa avionului său, primind ovațiile publicului și ale organizatorilor pentru prestațiile acrobatice.

Domnule comandor, ați participat recent, în cadrul unei delegații a Forțelor Aeriene Române, la Kecskemét International Air Show 2021 din Ungaria. Ce înseamnă pentru un pilot de vânătoare participarea la un astfel de eveniment și ce pregătire trebuie să aibă pentru a prezenta un program acrobatic?

Pentru un pilot de vânătoare, participarea la un show aerian, mai ales internațional, presupune o mare responsabilitate, deoarece reprezintă imaginea Forțelor Aeriene Române peste hotare. Un Air Show internațional este un bun prilej de a aduna laolaltă aviatori și aeronave din toată lumea, precum și pasionați de aviație. De obicei, ei se adună în număr foarte mare. Pregătirea pentru participarea la un astfel de eveniment presupune un efort și o concentrare maximă pentru ca totul să se desfășoare în condiții maxime de siguranță din punctul de vedere al asigurării tehnice, precum și a evoluției propriu-zise în zbor. Referitor la programul de zbor, încă din țară trebuie o pregătire susținută, antrenamente pentru ca totul să iasă perfect.

Pentru mine, participarea la Kecskemét International Air Show 2021 a fost o premieră, deoarece am prezentat singur, în zbor, aeronava

MiG- 21 LanceR. Știam cât de apreciată și așteptată de public este, încă de pe vremea când îl însoțeam pe **comandorul Gheorghe Gică STANCU** la diferite evenimente internaționale. Din păcate, acesta s-a retras din activitate pentru binemeritata odihnă alături de familie după o viață dedicată MiG-ului 21, aerodromului din mijlocul Bărăganului și cunoscutei Celule de Alarmă. Mi-a lăsat mie sarcina de a duce mai departe tradiția de a prezenta în zbor avionul MiG-21 LanceR și sper să o fac cu onoare. Am avut șansa de a zbura și cu varianta clasică a acestei aeronave. De asemenea, la începuturile carierei mele am zburat cu legenda **Dorel LUCA**. Am continuat pregătirea în domeniul zborului acrobatic alături de mentorul și prietenul meu Gică Stancu și **generalul de flotilă aeriană Cătălin BĂHNEANU** cu care am avut onoarea să zburăm împreună în dublă comandă la diferite evenimente aviatice. Pot spune cu mândrie că sunt un produs al celor trei maeștri ai manșei MiG-21 și că fiecare și-a pus amprenta asupra devenirii mele ca pilot de prezentare, de demo, așa cum spunem noi, în lumea aviației. După 23 de ani de carieră militară, am adunat în carnetul de zbor aproximativ 2.000 de ore de zbor pe avionul MiG-21 în variantele clasic și LanceR. Am crescut în liceul militar de la Breaza și școala militară cu cărțile lui **Doru DAVIDOVICI** și **Dumitru Fozzie BERBUNSCHI**, au început să îmi crească aripi de argint lângă Dorel Luca și l-am avut camarad pe Gică Stancu.

Cum a decurs pregătirea pentru un astfel de show, aici, în țară?

Pregătirea în țară se face continuu. Noi zburăm ziua și noaptea, în orice condiții meteo. Înainte de a participa la un astfel de eveniment,

trebuie acordată o atenție deosebită zborului acrobatic la joasă înălțime, deoarece nu este unul chiar așa simplu, din contră! MiG-21 este un interceptor de mare viteză care nu se pretează la manevre spectaculoase, la joasă înălțime. Generalul de flotilă aeriană Dorel Luca a demonstrat că se poate și a lăsat multă lume mută de uimire la show-uri aeriene interne și internaționale. Comandorul Gheorghe Gică Stancu a continuat tradiția, precum și generalul de flotilă aeriană Cătălin Băhneanu. Eu i-am admirat pe toți trei și am încercat să iau câte ceva de la fiecare. Încă mai am mult de muncă! Școala românească de aviație produce aviatori buni în continuare! Referitor la pregătire, un pilot trebuie să facă un program de zbor în cele mai mici detalii și în două-trei variante, full display, medium display, flat display.

Tot timpul trebuie să fii setat pe ceea ce ai de făcut, pe succesiunea evoluțiilor, dar, în același timp, să fii flexibil și adaptabil. Da, de jos se vede frumos. Acolo, în carlingă, este nevoie de multă matematică, fizică, aerodinamică, multe cunoștințe tehnice. E necesar să cunoști tot ce trebuie despre avion, să-l simți, să fii una cu el. Apoi, vine meteorologia. De exemplu, te duci la avion setat pe Full Display și constăți că vremea se strică rapid și plafoanele coboară destul de jos. Imediat trebuie să te setezi pe varianta de rezervă pentru vreme nu tocmai bună și asta chiar în timpul rulajului pentru intrarea la pistă. Sus, în timpul evoluției, ești conectat la tot ceea ce ai de făcut, iar timpul se comprimă. Ești atent la tot ce te înconjoară, la avionică, la timpi... Abia poți să vezi publicul, dar mă bucur atunci când aterizez și mă dau jos din carlingă.

Piloții militari români nu sunt pregătiți doar pentru show-uri aeriene. Ei sunt operaționali și execută, în primul rând, misiuni de luptă pentru apărarea spațiului aerian al României și NATO. Cei ce participăm la show-uri aeriene ne facem un program de evoluție, în funcție de nivelul de pregătire avut, caracteristicile avionului, de ceea ce poate face el, de vitezele minime și maxime, de ceea ce poate fi prezentat la altitudini foarte mici, astfel încât publicul să poată vedea și să se bucure de manevrele dificile pe care le executăm.

Cum s-a comportat avionul MiG- 21 LanceR, știind că este unic în lume cu modernizarea din anii 2000 și a fost proiectat ca un interceptor de viteză mare?

MiG-ul 21 LanceR s-a comportat ca de obicei, extraordinar, datorită minunatei echipe tehnice compusă din ingineri și maiștri militari. Acești oameni cu mâini de aur au făcut tot posibilul ca aceste aeronave să zboare permanent în siguranță și să-și îndeplinească misiunile ordonate.

Am decolat de la aerodromul Mihail Kogălniceanu și am aterizat direct la Kecskemét, în Ungaria. Apoi, am evoluat în siguranță acolo. Aeronava a fost foarte apreciată de public și militarii participanți, atât la expoziția statică, cât și în zbor. Mai ales că printre ei au fost și foști piloți de MiG-21 sau foști adversari din timpul Războiului Rece. Am simțit o mare simpatie și admirație din partea tuturor. Participarea cu avionul MiG-21 LanceR a fost cerută expres de toți organizatorii de show-uri aeriene, deoarece este un avion legendar, produs în mii de

INTERVIU

exemplare de-a lungul timpului și a fost un adversar de temut în timpul Războiului Rece. Ajungem în zbor la aceste activități, unde zburăm după toate normele și procedurile aviației civile. De fiecare dată, avem și un avion în expoziție statică pentru că iubitorii de aviație chiar vor să-l atingă.

Pentru mulți, contactul cu el este un vis împlinit. Pentru a confirma acest lucru cred că e de ajuns să vă uitați pe paginile rețelelor sociale ale acestor împătimiti ai aviației.

Cum ați fost primit de gazdele maghiare și care a fost atmosfera acolo?

Gazdele ne-au primit cu căldură și amabilitate. Au fost receptivi și prompti la toate nevoile noastre pentru asigurarea zborului și acomodarea personalului. Organizarea a fost impecabilă atât la sol, cât și în ceea ce privește programul de zbor al airshow-ului. La sfârșit, oficialitățile de prim rang ne-au mulțumit pentru prezență și evoluție.

Din datele noastre, Forțele Aeriene Române sunt singurele din lume care participă la show-urile aeriene cu avioane MiG-21 LanceR. Nu ați fost la prima acțiune de acest gen și nu va fi nici ultima. Ce reacții vedeți la toți cei care intră în contact cu această aeronavă?

Pe unde am participat nu am mai văzut o evoluție acrobatică la joasă înălțime cu avionul MiG-21. Cred că noi, românii, suntem singurii care ne prezentăm cu un program complex de acrobație la joasă înălțime și pot afirma cu mândrie că stărnește ropote de aplauze și admirație. Alte țări au retras acest tip de aeronavă, dar noi avem varianta cea mai modernă, MiG- 21 LanceR, care, după modernizare, a fost adus la nivelul unui avion de vânătoare de generația a treia. Față de varianta clasică, LanceR-ul a păstrat numai celula și motorul. În rest, cabina și sistemele sunt modernizate. În cabină, acum pilotul poate gestiona mult mai ușor zborul datorită introducerii Head Up Display, Display and Sight Helmet, sistemului vocal de avertizări. Briefingul și debriefingul misiunii sunt mult mai simple datorită introducerii Data Transfer Cartridge și Video Recorder. Nu mai vorbim de sistemul de armament, care asigură tragerea cu precizie atât în modul aer-aer, cât și aer-sol, cu muniție de proveniență vestică și estică. Este un avion bun, fiabil, performant, cu un mare plus față de varianta clasică, cea sovietică. MiG-21 LanceR, în ciuda faptului că multe țări au retras varianta clasică, iar mulți „specialiști” îl blamează în România, el este încă la datorie și impresionează în ciuda vârstei înaintate.

Există o chimie între pilot și avionul său? De unde vine această legătură?

Bineînțeles că există! Zbor pe acest avion din 1997, în diferite misiuni atât în țară, cât și în străinătate. Pe mine nu m-a dezamăgit niciodată și întotdeauna am venit împreună la aterizare, chiar și în condiții meteo aproape imposibile. Dar ca să te împrietenești cu el trebuie să-l respecți, să înveți permanent, mai ales să-ți placă și să-ți dorești să îl stăpânești. De reținut, niciodată să nu te crezi un as, ci dimpotrivă, de fiecare dată să te urci în el cu respect și modestie. Și el te va respecta la rândul său și te va aduce întotdeauna acasă lângă de cei dragi.

La două săptămâni după show-ul din Ungaria, comandorul Moise a făcut parte din detașamentul care s-a prezentat în fața publicului francez, la Luxeuil Airshow 2021.

„Pe 16 septembrie am decolat către Luxeuil Airshow 2021, în Franța. A fost o provocare, deoarece zborul către baza aeriană franceză a cuprins patru scale, în Ungaria și Germania. Ne-am pregătit în detaliu pentru a reprezenta cu onoare Forțele Aeriene Române și a duce mai departe faima piloților români care pot stăpâni orice tip de avion. Dorel Luca ne spunea mereu că cine stăpânește MiG-ul 21 poate zbura orice avion din lumea aceasta.”



CUPA AVIAȚIEI, la a X-a ediție

Cupa Aviației Militare, Concursul național de parașutism militar a sărbătorit în acest an cea de-a X-a ediție.

Cei mai buni parașutisti, reprezentând fiecare categorie de forțe, la care s-a alăturat echipa Serviciului Român de Informații, și-au testat măiestria în cele două zile de salturi, la Baza Aeriană de Instruire și Formare a Personalului Aeronautic din Boboc.

Concursul are caracter militar-aplicativ și pune în valoare pregătirea individuală și de echipă, solicitând abilitățile participanților de a folosi tehnica de parașutare în îndeplinirea unor misiuni de luptă. Se adresează tuturor structurilor militare care execută instrucția de parașutare cu parașute din categoria Aripa, înscrierea fiind condiționată de a avea minim 20 de salturi în ultimele 12 luni. Curajoșii participanți prezenți aveau o gamă variată de experiență, de la 100 la 2000 de salturi.

În cele două zile de zbor s-au executat 9 salturi (dintre care unul de antrenament) din aeronava C-27J Spartan, de la altitudinea de 1500 - 2300 de metri. Condițiile meteo nu au fost chiar pe placul parașutiștilor, una dintre zile având vânt puternic, cealaltă deloc.

Clasamentul final pe echipe a fost următorul:

- Locul I, echipa Serviciului Român de Informații;
- Locul II, echipa Zăganii - Statul Major al Forțelor Aeriene;
- Locul III, echipa Șoimii - Statul Major al Forțelor Terestre.

Pe podiumul rezultatelor individuale au urcat următorii:

- Locul I, plutonier adjutant Marian FILCU;
- Locul II, plutonier major Sorin SIMIONESCU;
- Locul III, comandor George MĂRGELATU.

Accentul s-a pus, ca de fiecare dată, pe fairplay, iar sarcina organizării evenimentului a revenit, potrivit tradiției, specialiștilor Biroului instrucție de parașutare, căutare/salvare și supraviețuire din SMFA.

De apreciat a fost prezența comandorului(r) Ion IORDĂNOAIA ca șef al echipei de arbitri. Promotor al competițiilor sportive, dumealui este cel care a pus bazele CUPEI AVIAȚIEI încă de când era în activitate, fiind implicat la fiecare ediție în sprijinul organizatorilor.

Felicitări echipelor Zăganii-S.M.F.A., Șoimii-S.M.F.T., Albatrosul-S.M.F.N. și S.R.I.. Așteptăm o participare și mai numeroasă la ediția următoare!



Gabriela ȘERBAN



MILITARI LA SPORT

Ioana POPA

În perioada 23-27.08.2021 s-a desfășurat, la baza sportivă Constructorul din Alba-Iulia, finala pe Forțele Aeriene a Campionatului militar de tenis. Colonelul Ilie SCURTU, din cadrul Biroului educație fizică/SMFA, care a organizat evenimentul cu sprijinul comenzii Colegiului Național Militar „Mihai Viteazul”, ne-a relatat cum a decurs competiția la care s-au înscris 10 echipe din structurile Forțelor Aeriene:

„S-a jucat pe trei grupe, în grupă fiecare cu fiecare, în sistem simplu-dublu- simplu, iar din faza sferturilor competiția a fost eliminatorie.

Deși scorul semifinalelor a fost sec (SMFA a învins, atât la simplu, cât și la dublu echipa Colegiului Național Militar „Mihai Viteazul”, iar Baza 95 Aeriană a învins de aceeași manieră Baza 90 Transport Aerian), meciurile au fost foarte disputate, SMFA câștigând grație unui plus de experiență, iar Baza 95 Aeriană datorită jocului foarte bun prestat de căpitan Cătălin PUȘCAȘU. În finala mică, Baza 90 Transport Aerian a învins echipa Colegiului Național Militar „Mihai Viteazul” (CNMMV), după un meci de simplu de

mare angajament fizic și un meci de dublu în care oboseala acumulată și-a spus cuvântul pentru CNMMV.

În finala mare, același căpitan Cătălin Pușcașu a câștigat la simplu, fiind motorul echipei și pentru meciul de dublu, în care, cu un joc aproape perfect, a adus victoria pentru Baza 95 Aeriană, în detrimentul SMFA, care pierde a doua finală consecutiv”.

Podiumul a fost ocupat de:

- 1 Baza 95 Aeriană;
- 2 Statul Major al Forțelor Aeriene;
- 3 Baza 90 Transport Aerian.

A fost o competiție reușită, cu multe partide frumoase, care au satisfăcut pe deplin dorința participanților de a juca tenis. Iar la final, efervescența discuțiilor privind ediția de anul viitor a dovedit că turneul a atins un obiectiv major, acela de a lega prietenii și de a spori competitivitatea.

Felicitări tuturor!

Împreună facem fapte bune! Baza 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu



În perioada 04-05.09.2021, 23 de militari din cadrul Bazei 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu au participat la evenimentul „Autism 24h Marea Neagră” desfășurat în stațiunea Mamaia, județul Constanța. Evenimentul a reunit participanți din medii variate, militar și civil, simpli cetățeni sau reprezentanți ai unor societăți comerciale sau non guvernamentale, care au alergat mai multe etape pe parcursul a 24 de ore, transformând kilometrii alergați în donații, susținând astfel proiectele dedicate copiilor cu nevoi speciale.

Felicitări tuturor participanților!



Comandor Claudiu Nicolae BACIU

DE LA TRÂNTORI LA UAS

Dezvoltarea domeniului operării aeronavelor fără pilot la bord

La final de vară ne bucurăm încă de zile senine, călduroase și încercăm să uităm de problemele cotidiene, fie că suntem la mare sau la munte, fie că suntem la birou și muncim, amintindu-ne bineînțeles de vacanța pe care am lăsat-o în urmă. Încercăm, poate, un sentiment de invidie pentru postările colegilor de pe rețelele de socializare, instantanee realizate în timp real, adevărate opere de artă ... asta pentru cine are timp pentru a accesa mijloacele moderne de comunicare.

Multe dintre instantaneele sau filmulețele postate pe aceste rețele de socializare, și eventual preluate ulterior de canalele de știri, sunt realizate cu mijloace moderne, tot mai prezente în viața noastră. Sursele acestor postări sunt telefoanele mobile, camerele de supraveghere și, eventual, „camerele de supraveghere care zboară”...

Da, am folosit intenționat acest termen, conștient fiind că nu e o simplă cameră de luat vederi, de supraveghere. Ar fi fost mai potrivit să folosesc termenul foarte des întâlnit în ultima vreme, și anume DRONĂ? Am încercat să fac ce face orice tânăr în ziua de azi, când nu este sigur dacă înțelege bine un anumit termen sau concept: am căutat, pentru a afla originile cuvântului DRONĂ. Am descoperit că substantivul DRONĂ¹ înseamnă, în engleza veche, „albină masculină” (trântor în limba română) și „tren vechi” în germana și olandeza mijlocie, interpretat fiind în anii 1500 în sensul figurat de „lucrător leneș” (trântorii nu produc miere).

Termenul de „aeronavă fără pilot direcționată prin telecomandă” se pare că a fost folosit pentru prima dată în anul 1946, atât pentru aeronave, cât și pentru nave.

Conform Wikipedia, Abraham E. Karem este descris ca un pionier în domeniul vehiculelor inovatoare fără pilot, cu aripi rotative, și este considerat tatăl fondator al tehnologiei UAV (Unmanned Aerial Vehicles – vehicule aeriene fără pilot la bord). Abraham Karem s-a născut la Bagdad într-un cuplu de evrei asirieni. Familia lui s-a mutat în Israel în 1951. De la o vârstă fragedă, a avut o pasiune înăscută pentru aeronautică, iar la 14 ani a început să construiască modele de aeronave.

A absolvit ca inginer la „The Technion”. Și-a construit prima dronă în timpul războiului Yom Kippur pentru Forțele Aeriene Israeliene. În anii 1970, a emigrat în Statele Unite. A fondat Leading Systems Inc. în garajul său de acasă, unde a început să fabrice prima sa dronă, „Albatross”, și mai târziu, cea mai sofisticată „Amber”, dronă care a evoluat ulterior în faimoasa dronă Predator, care i-a și adus titlul de „tatăl Dronelor”.

Dacă revenim la „dronelă” zilelor noastre, consider că legislația europeană și națională definesc foarte bine această categorie de aeronave. Astfel, conform Regulamentului delegat (UE) 2019/945 al Comisiei din 12 martie 2019, „aeronavă fără pilot la bord” (UA) înseamnă orice aeronavă operată sau destinată să opereze în mod autonom sau să fie pilotată de la distanță.

Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/947 al Comisiei din 24 mai 2019 privind normele și procedurile de operare a aeronavelor fără pilot la bord definește un „sistem de aeronavă fără pilot la bord” (UAS) ca o aeronavă fără pilot la bord și echipamentul cu care aceasta este comandată de la distanță. Regulamentul mai specifică și faptul că UAS care nu sunt jucării în sensul Directivei 2009/48/CE și care ar trebui să respecte cerințele esențiale de sănătate și siguranță relevante,

prevăzute de Directiva 2006/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului, în măsura în care acestea din urmă se aplică, și conform căreia respectivele cerințe de sănătate și securitate nu sunt legate în mod intrinsec de siguranța zborului UAS, sunt considerate aeronave și trebuie să îndeplinească toate cerințele legale referitoare la siguranța aeronautică.

Luând în considerare cadrul legal creat, este foarte clar că aceste sisteme devin utilizatori de spațiu aerian. Astfel, aeronavele fără pilot la bord, indiferent de mărimea lor, pot opera în același spațiu aerian al cerului unic european ca aeronavele cu pilot la bord, fie ele aeronave sau elicoptere. Autoritatea Aeronautică Civilă Română (AACR)² este autoritatea desemnată cu supravegherea pieței, prin Hotărârea Guvernului nr. 643 din 07.08.2020 privind stabilirea unor măsuri pentru aplicarea Regulamentului delegat (UE) 2019/945 al Comisiei din 12 martie 2019 privind sistemele de aeronave fără pilot la bord și operatorii de sisteme de aeronave fără pilot la bord din țări terțe și a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/947 al Comisiei din 24 mai 2019 privind normele și procedurile de operare a aeronavelor fără pilot la bord. AACR poate dispune astfel măsuri privind restricționarea sau interzicerea introducerii și/sau punerii la dispoziție pe piața din România a unui produs care nu îndeplinește criteriile reglementate. Suntem convinși că AACR depune toate eforturile pentru a reglementa piața națională.

Autoritatea Aeronautică Militară Națională (AAMN), din a cărei structură fac parte, în strânsă cooperare cu instituțiile aparținând sistemului național de apărare, ordine publică și siguranță națională (SNAOPSN), a reprezentat în mod



pro-activ, și nu fără a întâmpina dificultăți, toate demersurile legale ale partenerilor din viața civilă, AACR și ROMATSA, pentru îndeplinirea obligațiilor rezultate din reglementările adoptate și transpuse în legislația națională.

Continuăm să sprijinim transpunerea în practică a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/947 al Comisiei în ceea ce privește definirea zonelor geografice UAS restricționate, interzise, și deschise, în scopul geovigilenței, care sunt puse la dispoziția publicului într-un format digital unic comun. AAMN a sprijinit toate demersurile întreprinse de către AACR în vederea îndeplinirii dezideratului de a implementa o platformă digitală, până la 31.12.2021, care să acomodeze zonele geografice UAS, disponibilă pe toate dispozitivele inteligente.

Există un interes manifestat la nivelul instituțiilor din cadrul SNAOPSN de sprijinire, prin AAMN, a operatorilor de UAS din categoria „open” – „deschise” așa cum a fost tradus termenul în limba română, pentru identificarea zonelor geografice UAS deschise, unde aceștia vor putea opera nestingheriți, în limitele descrise de lege.

Începând cu 19.09.2021, odată cu intrarea în vigoare a noii Hotărâri de Guvern nr. 859/2021 pentru aprobarea procedurii de autorizare a zborurilor cu aeronave în spațiul aerian național, harta cu zonele geografice UAS va fi amendată conform noilor reglementări.

Zbor plăcut și operare fără evenimente (evitați crocodilii – pentru cine nu știe, este virală pe grupurile droniștilor, o filmare în care un UAS este înghițit de un crocodil³).

3 <https://www.youtube.com/watch?v=gus5FMGtEok>



Exercițiu aerian în premieră cu RPAV

Jumătatea lunii iulie a marcat începutul exercițiului **Blue Guardian** – primul exercițiu destinat exclusiv vehiculelor aeriene pilotate de la distanță (RPAV – Remotely Piloted Airship Vehicle). La exercițiul condus de Forțele Aeriene Israeliene (IAF) au participat echipe din Statele Unite, Germania, Italia, Franța și Marea Britanie. S-au desfășurat zboruri comune și misiuni operaționale în Baza Aeriană Palmachim, în Israel, alături de operatorii IAF. Exercițiul, care a durat două săptămâni, a sporit nivelul de cunoaștere reciprocă între țările participante și a deschis calea viitoarei cooperări internaționale în domeniul revoluționar al RPAV-urilor.

„Acest exercițiu are o mare semnificație pentru Israel și o mare valoare internațională. Statul Israel este un pionier în domeniul RPAV-urilor și exercițiul servește drept platformă pentru învățarea reciprocă”, a declarat comandantul IAF, **generalul Amikam Norkin**.

„Tehnologia avansată dezvoltată de industria de securitate israeliană, sutele de ore de zbor pe care le-am adunat în ultimele două decenii și competența ridicată a operatorilor noștri au dus la un răspuns prompt din partea țărilor invitate la acest exercițiu”, a subliniat comandantul escadrilei care a condus exercițiul și operează aeronavele „Kochav” (Hermes 900).

Unul dintre obiectivele exercițiului a fost reprezentarea de consolidarea cooperării internaționale și aprofundarea parteneriatului dintre Israel și națiunile participante, ceea ce este semnificativ pentru securitatea globală.

Blue Guardian s-a desfășurat în două părți: prima săptămână de antrenament s-a concentrat pe instruirea echipajelor internaționale pentru a opera aeronava „Zik” (Hermes 450) israeliană. A doua săptămână a exercițiului a fost dedicată unui scenariu de luptă simulat între o coaliție a națiunilor aliate împotriva unui inamic. Forțele au zburat în formații mixte și au cooperat cu alte formațiuni de luptă și elicoptere ale IAF, precum și cu unitățile de comandă. Fiecare formație a fost constituită dintr-un echipaj al uneia dintre națiunile participante, un echipaj israelian și un echipaj dintr-o altă escadrilă sau unitate din IAF.

Desfășurarea exercițiului a relevat faptul că „un «limbaj RPAV» comun între țări încă nu există, fiecare țară care desfășoară exerciții internaționale în fiecare an are doctrine și terminologii profesionale specifice, în timp ce aici a trebuit să construim totul de la zero”, după cum a declarat un ofițer superior israelian din escadrila care a condus exercițiul.

SURSA: <https://www.iaf.org.il>



1 <https://www.etymonline.com/word/drone>

2 <https://flightplan.romatsa.ro/init/drones>

UH-1Y Venom pentru Cehia

Bell Textron a relansat producția de elicoptere utilitare UH-1Y Venom pentru a îndeplini o comandă din Republica Cehă, care va deveni primul operator internațional al acestui tip de elicopter. Crestview Aerospace a finalizat fabricarea primei dintre cele opt cabine UH-1Y pentru comanda cehă la sediul său din Crestview, Florida. Etapa finală de asamblare se va produce la Centrul de Asamblare Bell Amarillo din Texas. La 4 septembrie 2020, Bell a primit un contract al Departamentului Apărării din SUA pentru producția și livrarea a opt elicoptere de atac UH-1Ys și patru elicoptere Bell AH-1Z Viper pentru guvernul Republicii Ceha.



Bell a livrat UH-1Y pentru programul record al US Marine Corps (USMC) în aprilie 2018 și a continuat să producă și să livreze AH-1Z ca parte a contractului de producție pentru 349 de aeronave H-1, cuprinzând 160 de aparate în varianta Venom și 189 în varianta Viper.

UH-1Y are 85% părți comune cu AH-1Z. Punctul comun între aeronave a permis lanțurilor de aprovizionare cu componente critice să rămână active în timpul producției Viper pentru USMC, care va continua până la începutul anului 2022 pentru pușcași marini și mai departe pentru clienții militari străini. Bell a semnat două cazuri de vânzări militare străine în producție, unul pentru Bahrain și celălalt pentru Republica Cehă.

SURSA: www.bellflight.com



Avion de antrenament pentru US Navy

O aeronavă de avertizare timpurie și control aerian (AEW & C) Boeing **E-3D Sentry AEW1** de la Royal Air Force (RAF) a fost vândută Marinei SUA pentru a fi folosită ca aeronavă de antrenament în sprijinul programului **Boeing E-6B Mercury**. Ce reprezintă E-6B? SUA îl descriu ca fiind un „releu de comunicații și avioane de comandă strategice în aer care oferă comunicații aeriene fiabile și durabile pentru comandă și control între Autoritatea Națională de Comandament și forțele strategice și non-strategice ale SUA.” E-6B face parte integrantă din sistemul de comandă, control și comunicații nucleare din SUA (C3), oferind capacitatea pentru exercitarea forței nucleare americane.

Într-un document publicat pe site-ul oficial al guvernului SUA pe 20 octombrie 2020 se precizează că aviația navală a SUA (NAVAIR) a început căutarea unei aeronave adecvate care să corespundă cerinței de avion de antrenament pentru E-6B. În prezent, Marina SUA efectuează toate zborurile inițiale și recurente de formare a piloților E-6B folosind avioane de misiune E-6B. Aceste zboruri de antrenament expun aeronavele operaționale la uzură semnificativă și inutilă, care afectează negativ disponibilitatea flotei E-6B. Mai mult, lipsa unei aeronave de antrenament dedicate crește timpul necesar pentru instruirea echipajelor aeriene

calificate necesare executării misiunilor E-6B. NAVAIR a declarat că achiziționarea unei aeronave de antrenament în zbor va duce la reducerea a 600 de ore de zbor și 2.400 de cicluri de aterizare pe an din flota E-6B. Același număr de ore și cicluri a fost estimat ca utilizare anuală planificată pentru platforma de instruire, care se așteaptă să rămână în funcțiune până în 2038. Cele trei exemplare E-3D Sentry AEW1 rămase în dotarea RAF vor fi retrase din serviciu înainte de sfârșitul acestui an, în urma unei decizii de accelerare a retragerii acestui tip de aeronavă. **SURSA:** www.ukdefencejournal.org.uk

Aeronavă electrică pentru uz militar



Forsvarsministeriet (Ministerul Apărării din Danemarca), a anunțat că așteaptă livrarea unui lot inițial de două avioane ușoare monomotor biloc **Pipistrel Velis Electro**, cu motor electric, la

sfârșitul acestui an. Prin testarea operațională, Forțele Aeriene Regale Daneze (RDAF) vor evalua potențialul platformei electrice pentru o perioadă de doi ani. Această achiziție vine

ca parte a noului plan de acțiune verde, plan care este acceptat în societatea daneză, inclusiv în cadrul ministerului apărării. Cele două aeronave electrice sunt închiriate

de la compania franceză Green Aerolease și urmează să fie livrate către RDAF în această toamnă. Velis Electro vor fi evaluate de RDAF, în cadrul școlii de zbor de la Karup, ca principală platformă de instruire – împreună cu alte misiuni posibile – pentru stabilirea oportunității unor achiziții suplimentare de aeronave electrice pentru roluri militare mai largi. Avionul electric va fi zburat alături de platforma actuală de antrenament, Saab T-17 Supporter, care este

utilizată pentru zboruri de instruire și întreținere a școlii de zbor. Velis Electro de la Pipistrel este 100% fără emisii și foarte silențios, cu un nivel de zgomot de numai 60dB. Interesul militar pentru acest tip de aeronavă s-a manifestat și în Franța; șeful Forțelor Aeriene și Spațiale Franceze, generalul Philippe Lavigne, a finalizat un zbor de test la Baza Aeriană 107 (BA107) Villacoublay-Vélizy, lângă Paris, în primăvara anului 2021.

SURSA: <https://www.pipistrel-aircraft.com>

Elicopter pentru marina poloneză

Primul elicopter **AW101** (ZR285) al marinei poloneze a realizat primul zbor, a anunțat firma producătoare Leonardo Helicopters. Zborul a constat în verificări funcționale ale principalelor sisteme (de aeronavigație și de control), iar verificările de manevrare a motorului au fost efectuate pentru a monitoriza intervalul de viteză al aeronavei. Zborurile vor continua cu testarea echipamentelor specifice misiunilor navale montate pe aeronavă. AW101 livrat pentru

Brigada de Aviație Navală din Polonia va fi echipat cu cele mai moderne sisteme, inclusiv pilot automat cu moduri SAR, sistem de transmitere a datelor, sistem de navigație tactică și sisteme de protecție și apărare (pasive și active). În plus, AW101 va fi echipat cu un radio tactic, un radar de recunoaștere, un cap de observare (FLIR) și un transponder S-mode. De asemenea, va fi echipat cu o mitralieră de 12,7 mm. În plus, se va asigura o vizibilitate bună în toate

condițiile meteorologice. Aeronava va fi optimizată cu echipamente medicale și de salvare, incluzând două trolii și un sistem pentru transportarea încărcăturilor pe suspensia externă. În plus, flota AW101 va fi echipată cu un sistem de plutire de urgență, plute de salvare și un kit de supraviețuire în climatul rece. Proiectat cu sisteme sofisticate de avionică, combinate cu autonomie mare și rezistență, datorită capacității sale de a folosi două din trei



motoare pentru zboruri de croazieră, elicopterul AW101 oferă consistență operațională pentru toate misiunile. Această flexibilitate a tipurilor de misiuni face ca AW101 să fie cel mai avansat, versatil și capabil elicopter multi-rol

disponibil astăzi. Elicopterul este deja în funcțiune în unele dintre cele mai importante țări NATO, precum Italia, Marea Britanie, Canada, Danemarca, Norvegia și Portugalia.

SURSA: www.leonardocompany.com



Noi întrebări pentru Global Hawk Block 20

Purtătorul de cuvânt al Bazei Aeriene Grand Forks (GFAFB) a declarat că aeronavele fără pilot retrase din exploatare **Global Hawk Block 20 BACN** vor fi utilizate pentru a efectua teste hipersonice în spațiul aerian de deasupra Oceanului Pacific. Patru drone Global Hawk dezafectate vor fi transferate de la baza forțelor aeriene Grand Forks la locația Grand Sky a companiei Northrop Grumman, unde vor fi reconfigurate ca platforme de testare a noii tehnologii hipersonice.

Oficialii Northrop au emis o scurtă declarație, invocând necesitatea de a ajunge la un acord formal cu un client guvernamental. Oficialii companiei au declarat că vor discuta planul la o dată ulterioară. Pe 29 iulie, aviatorii de la GFAFB au participat la o sărbătoare de retragere a aeronavei fără pilot, nefiind dezvăluit locul unde opera aeronava înainte de a veni la Grand Forks. Global Hawks Block 20 reprezintă nodul de comunicații aeriene din câmpul de luptă, fiind „practic ca un turn de telefonie mobilă sau un

router wireless pe cer”. În timp ce Forțele Aeriene ale SUA își retrag flota de Block 20, activitatea cu alți Global Hawks va continua la GFAFB. Piloții de acolo operează de la distanță Block 30 Global Hawks, în misiuni de informații, supraveghere și recunoaștere din întreaga lume. Conform informațiilor furnizate Reconnaissance Wing 319 dislocat la Grand Fork are în zbor trei aeronave Global Hawk, 24 de ore pe zi, în fiecare zi a anului. **SURSA:** <https://www.grandforksherald.com>

Muniție inteligentă pentru MQ-9A Reaper

Forțele Aeriene și Spațiale Franceze (AAE - **Armée de l’Air et de l’Espace**) au anunțat, în cursul lunii august, că au lansat pentru prima dată o muniție ghidată cu laser **GBU-12** dintr-o platformă **MQ-9A Reaper Block 5** în timpul unei misiuni operaționale. Lansarea a avut loc în timpul unei ieșiri din cadrul **Operațiunii Barkhane** în Niger. Sistemul Block 5 oferă senzori de supraveghere inteligentă și recunoaștere (ISR) mai puternici și deschide calea pentru capacități cinetice îmbunătățite. Reaper Block 5 are acum o nouă capacitate operațională în urma calificării sale de tragere a muniției GBU-12. O primă campanie experimentală a fost efectuată din martie până în mai 2021 la baza franceză Aérienne Projetée (BAP - Forward Operating Base) de la Niamey din Niger. Obiectivul campaniei a fost testarea noului sistem Block 5 într-un context operațional. Următoarele etape vor valida transportul Reaper Block 5 al bombei **GBU-49** și al rachetei **Hellfire**. Condușă de forțele armate franceze, în parteneriat cu țările G5 Sahel, Operațiunea Barkhane a fost lansată la 1 august 2014. Se bazează pe o abordare strategică în parteneriat cu principalele țări din banda Sahel-Sahariană: Burkina-Faso, Ciad, Mali, Mauritania și Niger. Operațiunea reunește în jur de 5.100 de soldați a căror misiune este de a lupta împotriva grupurilor teroriste armate și de a sprijini forțele armate ale țărilor partenere, astfel încât să poată face față acestor amenințări.

SURSA: <https://www.janes.com>



Primele două bombardiere B-21 Raider

Confirmarea finalizării primelor două prototipuri B-21 a venit în cursul lunii iunie atunci când secretarul adjunct al forțelor aeriene americane (USAF) pentru achiziția, tehnologia și logistica forțelor aeriene a furnizat o actualizare a programului Raider. Oficialul, a menționat faptul că primele două B-21 sunt pregătite pentru testare, dar a avertizat că este prea devreme pentru a lua în considerare accelerarea programului. Un număr de 45 de bombardiere strategice supersonice Rockwell B-1B Lancer vor continua să rămână în serviciu până când suficiente B-21 vor fi complet funcționale. Forțele aeriene intenționează să opereze în viitor o flotă

de 225 de bombardiere, care va fi alcătuită exclusiv din B-21 și veteranele Boeing B-52H Stratofortresses. Flota actuală a SUA totalizează 157 de bombardiere, cuprinzând 20 de Northrop Grumman B-2A Spirit, 61 B-1B Lancers și 76 B-52H. Deoarece toate modelele B-2A și B-1B sunt prevăzute pentru retragere odată cu intrarea în serviciu operațional a B-21, USAF intenționează să își păstreze flota de 76 B-52H Stratofortress. Aceasta implică faptul că SUA vor avea nevoie de 149 de noi bombardiere B-21. Cu toate acestea, nu a fost făcut niciun anunț oficial cu privire la numărul de B-21 Raiders care vor fi achiziționate de USAF,



Reprezentări digitale realizate de Northrop Grumman a bombardierului strategic stealth cu rază lungă de acțiune



precizându-se doar că vor fi produse „cel puțin 100”. Primul prototip B-21 va fi supus unei ample campanii de testare la sol înainte de a fi lansat formal la începutul anului viitor, care va fi

urmat de un zbor inițial - programat în prezent pentru mijlocul anului 2022. Se menționează că al doilea prototip va fi utilizat doar ca vehicul de testare la sol. Testarea inițială B-21 va avea loc la baza forțelor

aeriene Edwards, California, în timp ce prima bază operațională va fi Ellsworth AFB din Dakota de Sud.

SURSA: www.northropgrumman.com

MAKS 21: Prezentarea proiectului avionului de generația a V-a Suhoi „Checkmate”

include un radar activ cu matrice fazată avansată, care îi permite să atace simultan până la șase ținte - chiar și sub interferențe electronice puternice - în timp ce inteligența artificială (AI) va reduce volumul de lucru al pilotului. Vor fi incluse, de asemenea, un sistem unic de război electronic și un sistem avansat de detectare pasivă cu mai multe benzi. Un aspect semnificativ îl reprezintă faptul că acesta va fi primul avion multirol rus cu un singur motor care a fost dezvoltat și produs de la epoca Războiului Rece. „Checkmate” are trei zone de acroșaj al armamentului, cuprinzând unul principal mai mare sub fuzelaj, cu

capacitate pentru trei rachete aer-aer (AAM), în timp ce celelalte două zone sunt mai mici, situate în fața trenului de rulare principal. Vicepremierul rus, Yuri Borisov, a sugerat la MAKS că principalele piețe potențiale pentru „Checkmate” ar fi probabil India, Vietnam și națiunile africane, adăugând că există o cerere planificată la nivel mondial pentru 300 de exemple de acest tip. De asemenea, este în curs de dezvoltare o versiune de luptă fără pilot a platformei, care ar putea fi pilotată în rolul „Loyal Wingman”, acționând ca un post de comandă pentru un grup de avioane pilotate și fără pilot.

SURSA: www.reuters.com, www.janes.com

Rubrică realizată de Adrian SULTĂNOIU



După câteva zile de publicitate agresivă, Rusia a dezvăluit oficial o machetă a noului său avion de generația a cincea, cu un singur motor, supranumit Suhoi „Checkmate”, dar denumit și Legkiy Takticheskiy Samolet (LTS, avion tactic ușor). Macheta a fost prezentată oficial în ziua de deschidere a Salonului Internațional de Aviație MAKS-2021 desfășurat pe Aeroportul Internațional Zhukovsky, Moscova, în cursul lunii iulie. La ceremonia de

dezvelire a machetei a participat și președintele rus Vladimir Putin. Conform detaliilor dezvăluite la prezentare, demonstratorul de tehnologie prototip pentru „Checkmate” este programat să zboare în 2023, prototipurile pre-serie fiind construite în 2024 și 2025, urmate de producția pilot și livrările inițiale în 2026 și 2027. Se spune că viitorul avion are capacitate STOL (Short Take Off and Landing), o rază de acțiune de până la 1.865 mile, cu o rază

de acțiune operațională de 930 mile și o viteză maximă de Mach 1,8, fiind în același timp capabil să mențină un zbor supersonic continuu. Sarcina utilă de luptă a platformei va depăși șapte tone, iar aeronava va suporta suprasarcini de până la 8g. De asemenea, s-a precizat că prețul unitar (o estimare optimistă) va fi mai mic de 30 milioane USD. Va avea un raport ridicat de tracțiune/greutate, iar echipamentul său va



Comandor Cristian ANDRIEȘ

RAPORTAREA VOLUNTARĂ pilon de bază al siguranței aeronautice

Când discutăm despre raportarea voluntară, primul lucru care ne vine în minte privind raportarea unui eveniment sunt consecințele ulterioare proprii și cum ne va afecta din punct de vedere legal.

Teama de consecințe duce în cele mai multe cazuri la a omite raportarea micilor erori... dar un șir de mici erori pot crea premisa unui incident major sau chiar a unui accident.

Acceptarea și recunoașterea faptului că și profesioniștii cu experiență pot greși poate duce la un sistem de raportare deschis și sigur în care toată lumea poate vorbi fără teama de represalii. Acest lucru va produce o schimbare a culturii organizaționale de siguranță, împiedicând perpetuarea aceluiași erori și crearea unui fundament pentru un sistem de prevenție.

Raportarea voluntară reflectă cât de matură este cultura de raportare a siguranței aeronautice. Îmbunătățirea activităților de raportare voluntară a siguranței se dezvoltă odată cu conștientizarea personalului a necesității de a raporta în mod clar problemele obligatorii de siguranță.

Aceste rapoarte adaugă valoare pentru:

- îmbunătățirea continuă a proceselor operaționale;
- menținerea personalului în activitățile proactive de gestionare a riscurilor SMS (Sistemului de Management al Siguranței);
- alertarea asupra potențialelor situații, evenimente, care pot pune în pericol siguranța.

Câteva principii privind raportarea voluntară:

- Încrederea - raportorii trebuie să fie siguri că informațiile nu vor fi utilizate împotriva lor; altfel vor fi reticenți în raportarea greșelilor lor. O cultură pozitivă a siguranței în organizație oferă bazele unui sistem de raportare a evenimentelor de succes;
- Non-punitiv - persoana care raportează trebuie protejată împotriva sancțiunilor legale, administrative sau disciplinare, cu excepția cazului de neglijență gravă, activitate sau intenție criminală;
- Baza de raportare incluzivă - abordarea sistematică a managementului siguranței presupune ca raportarea voluntară să fie orientată către toate aspectele operațiunii aeronavelor, cum ar fi operarea zborului, siguranța cabinei, întreținerea aeronavelor, serviciile de navigație aeriană, operarea aerodromului etc.

De asemenea, colectarea informațiilor despre aceleași evenimente din diferite perspective asigură o analiză și o înțelegere completă a acestor evenimente și în consecință, a pericolelor și a efectelor acestora;

- Confidențialitate - sistemul non-punitiv se bazează în mod ideal pe raportarea confidențială. Persoana care raportează un incident trebuie să fie sigură că identitatea sa și alte informații care pot fi utilizate pentru a identifica alte personalități fizice sau juridice implicate nu vor fi dezvăluite. Voluntar nu înseamnă neapărat și confidențial;
- Ușurința de raportare - trimiterea unui raport ar trebui să fie cât mai ușoară pentru raportor. Formularele de raportare trebuie să fie disponibile pentru oricine dorește să depună un raport. Ar trebui să fie ușor de compilat, să ofere spațiu adecvat pentru narațiune și să utilizeze la maximum formatul „bifați”. Formularele ar trebui să încurajeze sugestiile de îmbunătățire a siguranței, cum ar fi cum să preveniți reapariția unui pericol sau cum să faceți față acestuia.

Scopul dezvoltării și implementării unui sistem de raportare voluntară este de a crea o cultură organizațională de siguranță aeronautică puternică în care personalul reacționează corect atunci când este implicat într-o eroare, greșală sau incident împărtășind experiența proprie pentru a limita sau chiar evita același tip de incidente pe viitor. Implementarea unui sistem de raportare voluntară înseamnă schimbarea modului în care privim sistemele și oamenii noștri.

Nu este un proces ușor și nu se poate implementa peste noapte, dar cu siguranță dezvoltarea acestuia va duce la un climat de siguranță aeronautică solid.

Formatul de raportare voluntară poate fi descărcat și completat pentru trimitere de pe pagina Secției de Siguranță Aeronautică a AAMN de pe adresa: (http://www.aamn.ro/?page_id=3761).

Referințe: 1. <http://aviationsafetyblog.asms-pro.com/blog/mandatory-vs-voluntary-hazard-reporting-in-aviation-safety-management>; 2. https://www.skybrary.aero/index.php/Voluntary_Occurrence_Reporting



Când spunem „frică”, ne gândim la multe lucruri. De la sentimentul de neplăcere până la fobia însoțită de panică, frica are diverse grade în funcție de care ne este afectată viața de zi cu zi. Toată lumea se teme de ceva, cel puțin în anumite momente. Mai important decât teama în sine este cât de mult ne temem și ce facem să putem trăi alături de teama noastră, astfel încât să nu ne limiteze activitățile. Unii ar numi asta curaj. Și cum unii dintre cei mai curajoși tineri vor să devină piloți militari, haideți să vedem dacă ei se tem de ceva! Cred că, enumerându-le fricile, unii dintre noi se vor regăsi în textul de mai jos. Pentru că, până la urmă și până la un punct, teama este ceva mai firesc decât am crezut.

Ca în fiecare an, am realizat evaluarea psihologică a candidaților pentru Academia Forțelor Aeriene, specialitatea piloți, una dintre cele mai complexe tipuri de investigație medicală și psihologică. Dar ce se știe mai puțin este faptul că evaluarea psihologică începe puțin mai devreme decât testul propriu-zis și se termină ceva mai târziu decât acesta, pentru că ia în seamă și alte aspecte colaterale testării – legate în special de interviul de selecție și de comportamentul general al candidaților pe perioada prezenței în institut.

Astfel, într-una din zile, medicul ORL-ist îmi prezintă fișa unui candidat care a declarat în timpul evaluării medicale că are o *fobie de giroscop*, lucru care a făcut-o pe colega mea, pe bună dreptate, să solicite o evaluare psihologică în legătură cu această declarație. În urma discuției cu el, fobia de care amintea s-a dovedit a fi nu mai mult decât o simplă și firească teamă de acest tip de evaluare, despre care se știe că este destul de solicitantă și nu rareori se termină cu un aviz de inaptitudine.

Această întâmplare m-a făcut curioasă în legătură cu temerile candidaților, mai mult sau mai puțin îngrijorătoare și, împreună cu colegii mei, am introdus în evaluare un chestionar legat de aceste temeri, pe care mulți dintre ei le numesc *fobii*, dar care au rareori de-a face cu sfera patologică. Rolul nostru, la selecție, este să aflăm gradul de afectare comportamentală pe care îl produce teama recunoscută.

Așadar, ce provoacă teamă candidaților? Dintr-un total de 366 de răspunsuri evaluate, 13 candidați declară că nu se tem de nimic sau se tem de puține lucruri: *mă tem rar, mă tem doar de situații extreme, mă tem doar de Dumnezeu, nu mă tem de nimic*.

Alte răspunsuri, pe care nu le-am inclus în enumerarea de mai jos, sunt cele neclare sau vagi sau completări la întâmplare, care deseori denotă o implicare superficială în examinare (*mi-e teamă că nu fac ceea ce trebuie, mi-e teamă să mă tem, să nu pierd autobuzul, mă tem de ceea*

ce mă sperie). În celelalte situații, după frecvența descrescătoare, ne întâlnim cu următoarele:

Temeri cu frecvența cea mai mare:

Teama de eșec (30% din răspunsuri). Nu este, propriu-zis, o fobie, ci mai degrabă o îngrijorare legată de a nu reuși să își atingă obiectivele/visurile, care include și teama de a nu evolua. Totuși, există și exprimări mai intense, care nu trebuie ignorate: *mi-e teamă că nu voi reuși în viață/că voi eșua*. Tot aici am încadrat și completarea: *mi-e teamă să nu intru în belele*. Cineva notează, într-un ton mai optimist: *mi-e teamă de realizarea unui eșec*. Teama de eșec este o completare atât de frecventă pentru că ne aflăm chiar în situația în care obținerea unui aviz de inaptitudine la una din probele eliminatorii ar fi considerată un eșec, iar candidații au în vedere tocmai acest lucru. Atâta timp cât nu se asociază cu trăsături de personalitate de tip evitant sau cu rezultate foarte slabe la testele psihologice (ceea ce ar putea corela cu încordarea psihică generată de teamă), nu este de natură a constitui inaptitudine.

Zoofobia (18%) este teama de anumite specii de animale/insecte/păsări. Deseori, nici măcar nu este o teamă, cât un disconfort (neplăcere) de a fi în preajma acestora. Zoofobia debutează de obicei în copilărie și dispare în viața adultă. Astfel, se evidențiază mai frecvent: ofidiofobia (*frica de șerpi/vipere*) și arahnofobia (*frica de păianjeni*). Mai apar entomofobia (*teamă de insecte*), lilieci, șoareci, animale sălbatice, cinofobie (*mi-e teamă de câinii mai mari din anumite rase*), batracofobie (*broaște*). Unul din candidați simte nevoia să adauge: *mi-e teamă de păianjeni, dar de viață, niciodată!*

Sociofobia (9%) este frica de evaluare socială, exprimată de candidați în diferite moduri: teama de a nu dezamăgi, de a nu se ridica la nivelul așteptărilor celorlalți, de a face o impresie proastă, de a se face de râs în societate.

Patofobia (7%) este frica de îmbolnăvire. Majoritatea răspunsurilor se referă la îngrijorarea pentru sănătatea celor din jur (familie, prieteni), alții menționează un accident auto, teama de accidentare la fotbal, de îmbolnăvire specifică pandemiei. Am inclus aici și următoarele completări: *mi-e teamă de o moarte subită/mi-e teamă că într-o zi nu o să mai fiu*. Acest tip de preocupare nu este îngrijorătoare atâta vreme cât există un motiv concret pentru ea – de pildă, prezența unei rude bolnave sau vârstnice, dar, în alte situații, poate reprezenta un motiv pentru investigații suplimentare.

Temeri cu frecvența redusă (5% sau mai puțin)

Atelofobia – sau frica de imperfecțiune – este redată prin următoarele tipuri de răspuns: *mi-e teamă că nu îmi pot atinge potențialul, că nu pot să dau tot ce am (mai bun), de viața mediocră, că nu voi putea*

să mă mulțumesc cu puțin. Mi-e teamă – spune un candidat – *că cineva va fi mai bun decât mine*.

Teama de a nu face rău. Este vorba, mai ales, despre referiri la persoanele apropiate (*de a nu le supăra/răni*). Acest timp de preocupare nu este îngrijorătoare atâta vreme cât nu se asociază cu tulburări de tip obsesiv-compulsiv sau cu conduite agresive.

Teama de ceilalți/alții. Sunt persoane suspicioase care se tem de trădare, dezamăgire, *oameni răi: mă tem că unele persoane sunt parșive, mâinate doar de interes și mă mint; mă tem de persoanele false/mincinoase; de trădarea oamenilor din jur*. Deseori, avem de-a face cu o experiență de viață care alimentează aceste așteptări negative.

Autofobia – teama de a fi lăsat singur, de singurătate, izolare. Este vorba despre o teamă de singurătatea cât se poate de concretă (de a rămâne singur într-o cameră, de exemplu), și nu de singurătate în sens larg, metaforic. O astfel de preocupare nu trebuie neglijată și necesită o investigație mai amănunțită.

Teama de auto-dezamăgire: *mi-e teamă să nu mă dezamăgesc pe mine/să îmi pierd încrederea în mine, să nu devin prea lenș, să nu rămân în urmă, să nu îmi pierd motivația etc*.

Teama de evaluări școlare sau de examene: *mi-e teamă când sunt ascultat la școală, mi-e teamă de un examen* (limba engleză sau proba de rezistență la alergare sunt printre cele mai amintite).

Teama de ace – sau frică de injecții reprezintă un spectru de fobii care implică sângele: hemofobia (*teamă de sânge*) și tripanofobia (*frica de a primi o injecție*).

Temeri legate de pandemie: *mi-e teamă că situația actuală va afecta multe persoane; mi-e teamă să nu fiu infectat; că întreaga omenire nu va mai fi ca înainte*.

Temeri cu frecvențe foarte reduse (sub 5 răspunsuri):

teamă de necunoscut/neprevăzut, hidrofobie (*mi-e teamă de valurile imense din larg, mi-e teamă de adâncimea apei*), aclofobie (*teamă de întuneric*), claustrofobie (*frica de spațiile înguste/închise*), dentofobie (*dentist*), acrofobie (*teamă de înălțime*), agorafobia (*frica de locuri publice, să merg singur pe stradă*), necrofobie (*frica de moarte sau morți*), apeirofobie (*teamă de infinit: mi-e teamă de pustiu*), teamă de ghinion.

Alte completări, pe care nu le-am putut încadra în cele de mai sus, ar fi: *mi-e teamă că nu o să pot să fiu de folos, că nu pot ajuta pe toată lumea, de provocări, să merg cu ATV-ul pe munți înalți și abrupti pentru că încălc legi, că nu voi mai zbura, că planorul pe care zbor să nu aibă vreo defecțiune, de a nu distruge un obiect, de imposibil, de limitare, că muncesc prea mult, că acțiunile mele să nu aibă repercusiuni nefavorabile, să nu ratez o oportunitate, că n-o să mai cresc în înălțime, că nu am suficient timp pentru a termina ceva, de monotonie, să iau decizii pe moment, de conflicte, de indiferență*. Dintre toate acestea, claustrofobia, acrofobia, aclofobia și agorafobia trebuie serios investigate.

Am făcut această trecere în revistă cu scopul de a arăta, de fapt, tocmai normalitatea temerilor noastre, cu atât mai mult cu cât vorbim despre o vârstă la care se spune că nu ar trebui să ne fie teamă de nimic. Teama este o emoție cu rol adaptativ, până la un punct. Ea ne semnalează un pericol și ne pune în gardă. Teama exagerată, însă, care afectează profund funcționarea în viața de zi cu zi, este, însă, altceva.

Fobia este caracterizată de o frică persistentă, excesivă și nejustificată (irațională), iar expunerea la obiectul fricii poate fi adesea însoțită de atacuri de panică. De aceea, recomand folosirea termenului de fobie cu multă grijă, deoarece se asociază cu sfera patologică mai mult decât ne-am dori. Chiar dacă oamenii se descriu ca fiind fobici sau, dimpotrivă, lipsiți de orice teamă, evaluarea psihologică are datoria să citească printre rânduri, deoarece, uneori, lucrurile stau exact invers.

Și să nu uităm, totuși, o fobie care ne caracterizează din ce în ce mai mult, pe din ce în ce mai mulți, dar de care nimeni n-a amintit nimic, și care se poate deduce cu ușurință din comportament: frica de a nu avea acoperire la telefonul mobil. Și, da, are și ea un nume: nomofobia.



RESTITUIRI ISTORICE

Tumultuoșii ani de început ai *Obsedantului Deceniu*, marcat de acutizarea Războiului Rece prin declanșarea Războiului din Coreea, au reprezentat pentru aviația militară română un moment important. România, aflată după cum se știe în sfera de influență a URSS după sfârșitul celui de-al Doilea Război Mondial, ca toate țările în care se instaurase democrația populară, urma să fie înzestrată cu tehnică militară de proveniență sovietică în efortul Uniunii Sovietice de a uniformiza tehnica de luptă în toate țările aliate.

În acea perioadă, istoria o confirmă, accesul la informații despre armată, despre tehnica militară, erau ținute cu mare strictețe departe de publicul larg.

Un iubitor necondiționat de aviație, fost pilot militar, **locotenent-comandorul în rezervă Gheorghe Ion VAIDA**, face un efort remarcabil în încercarea de a pune în adevărată lumină acea perioadă din istoria aviației. Luând drumul prafului încărcat de istorie al arhivelor, ținând un permanent contact cu martorii la evenimente, pune sub ochii celor interesați o lucrare extrem de riguros documentată.

„**ÎNCEPUTURILE AVIAȚIEI MILITARE REACTIVE ROMÂNE – IANCA-1951 – (un punct de vedere)**”, așa cum citim pe coperta cărții apărută la Editura Revers din Craiova, reprezintă un veritabil document despre acei ani de început.

„Prezenta lucrare se constituie într-un modest omagiu adus tuturor celor care, în vara și toamna anului 1951, pierduți în câmpurile și câmpiile de zbor de pe aerodromurile Târgșorul-Nou și Pipera și, ulterior, pe legendarul aerodrom Ianca, au dat faptelor lor motiv de legendă și acestui aerodrom titlul de «leagănul aviației militare reactive române». Din momentul în care **locotenentul-major Dumitru BALAUR** urca în avionul reactiv de dublă comandă UTIIAK-17, împreună cu **colonelul Iuri KOVALIOV**, unul dintre instructorii sovietici, pentru executarea primului zbor al unui avion militar reactiv sub culorile tricolore, în dimineața istorice zile de 26 iunie, pentru executarea cercetării meteorologice și până pe data de 1 noiembrie, când începea un nou an de instrucție, deci pe parcursul a 4 luni, întregul personal de pe acest legendar aerodrom, din cadrul Diviziei a 3-a(97), Regimentelor 11(135), 12(294) și 14(172) Aviație-Vânătoare, împreună cu personalul Batalionului 12(325) deservire aerodrom, aveau să scrie, simplu, istorie. Istorie ce are drept piatră de temelie începerea zborului pe avioanele reactive și perfecționarea pregătirii primilor piloți pentru executarea serviciului de alarmă, începând cu data de 20 septembrie 1951, fapt greu de conștientizat azi, inclusiv de către cei din aviația militară [...]. Prezenta lucrare reprezintă Partea I (începuturile) unei lucrări ample intitulată «**Avionul UTIIAK-17 și IAK-23. Oameni și fapte - Două stele pe CERUL PATRIEI**» ce va trata în spiritul și continuarea seriei începute despre avioanele militare reactive române, avioanele nominalizate, oamenii care le-au exploatat și faptele acestora, până în anul 1960 când au fost scoase din exploatare”, scrie autorul în cuvântul său înainte.

„**26 iunie 1951 - o zi pentru istoria aviației române**”, un capitol distinct (însoțit de documentele prezentate într-o secțiune separată a cărții) despre ziua care a marcat zborul primului pilot român la manșa unui avion cu reacție se constituie în stabilirea unui adevăr istoric de necontestat.

Lansare de carte

POLIGONUL CAPU MIDIA, punte între pământ și cer pentru artileriștii și rachetiștii antiaerieni

La peste o sută de ani de la înființarea armiei „Artilerie și Rachete Antiaeriene”, salut apariția unei lucrări despre una din unitățile ei de referință, Polygonul Capu Midia, sub condeul actualului comandant, **colonelul Viorel-Eugen BITAN**. Deși de-a lungul existenței sale de peste șaptezeci de ani, unitatea a avut mai multe denumiri, în conștiința și sufletul generațiilor de artileriști și rachetiști antiaerieni, de la soldat la general, a rămas și va rămâne „Polygonul Capu Midia”. Botezul focului antiaerian putea și poate fi primit doar acolo, unde cerul se îmbină cu marea și condițiile de instruire sunt, pe cât posibil, similare cu cele din lupta reală.

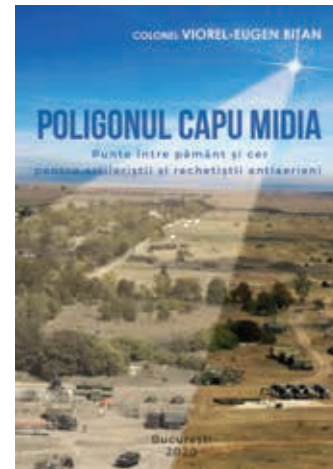
Autorul a dorit să prezinte, în detaliu, pe baza informațiilor extrase dintr-un volum imens de documente aflate în arhivele Ministerului Apărării Naționale și ale organelor locale din județul Constanța, principalele evenimente care definesc această unitate de referință și oameni

ale căror destine au fost legate și influențate de poligon.

Lucrarea este organizată într-o manieră cronologică, în care sunt prezentate, pe capitole, principalele etape ale evoluției sale de la înființare în anul 1950 și până în prezent. Remarc, în mod deosebit, acuratețea informațiilor prezentate, susținerea documentară a acestora, analiza profundă realizată de autor și concluziile pertinente stipulate de acesta.

Lucrarea poate fi folosită pentru studiu și documentare de către tânăra generație de artileriști și rachetiști antiaerieni pentru a înțelege evoluțiile actuale, precum și de generația „cu mai multă experiență” în scopul rememorării unor evenimente la care au fost contemporani și a retrăirii emoțiilor din acea perioadă.

General-maior (r) Dan CAVALERU
(cu onoare ofițer de artilerie și rachete antiaeriene)



Lucrarea de față este o monografie a unui loc în care artileriștii și rachetiștii antiaerieni au lăsat eternității o bucăciță din viața lor, un loc în care verile toride și iernile geroase au fost înfruntate cu îndârjire de către oameni mereu conștienți de importanța misiunii pe care au avut-o de îndeplinit, un loc în care bucuria revederii camarazilor de armă și tristețea despărțirii s-au împletit atât de bine încât nu au putut fi uitate niciodată, în fine, un loc în care s-au putut vedea cele mai frumoase răsărituri și apusuri ale soarelui care au marcat mereu începutul și sfârșitul unor zile de muncă, pe cât de istovitoare, pe atât de plăcute și interesante. Acest loc nu este altul decât Poligonul de la Capu Midia.

Colonel Viorel-Eugen BITAN

O ISTORIE DE 70 DE ANI SERVICIUL DE LUPȚĂ PERMANENT CU AVIOANE REACTIVE

La data de 15.09.1951, comandantul Diviziei 97 Aviație Vânătoare cu Reacție – singura mare unitate dotată cu avioane de vânătoare reactive de la acea oră – raportează Comandamentul Fortelor Aeriene Militare că este în măsură să execute Serviciul de Luptă, pe timp de zi, cu o celulă de avioane Iak-23 de pe aerodromul Ianca. Începerea de facto a Serviciului de Luptă Permanent (SLP) în România s-a produs în data de 20.09.1951, ca urmare a operaționalizării piloților introduși în SLP (până pe data de 15.09.1951, acei piloți au executat trageri aer-sol cu armamentul de artilerie de la bordul avioanelor Iak-23). Începând cu 29.03.2004, ora 19⁰⁰, România a fost integrată în sistemul de apărare comun al NATO, celulele de alarmă trecând sub comanda Alianței, pentru Serviciul de Luptă Poliție Aeriană. Anul 2017 marchează începerea efectivă a misiunilor de Poliție Aeriană întărită prin dislocarea pe aerodromul Mihail Kogălniceanu a unui detașament aparținând Royal Air Force.

Despre autor:

După ce a absolvit cursurile Școlii Militare de Ofițeri Activi de Artilerie Antiaeriană și Radiolocație în anul 1986, colonelul Viorel-Eugen BITAN și-a dedicat întreaga carieră militară armiei pe care o îndrăgește cel mai mult „Artilerie Antiaeriană”. A început ca tânăr ofițer în unitatea de artilerie antiaeriană de la Borcea. A evoluat pe treptele ierarhiei militare în această unitate. În anul 1995 a absolvit Academia de Înalte Studii Militare. Ofițerul și-a continuat cariera în armă la unitatea de la Mangalia. În anul 2001, colonelul Bitan a devenit membru al unității militare „Capu Midia”, care avea să-i definească, tranșant, cariera și viața. S-a dedicat trup și suflet acestei unități, fapt observat de șefii săi, astfel încât în anul 2011 a fost numit comandant.



Lansare de carte la Baza 95 Aeriană

La Baza 95 Aeriană a avut loc, în data de 12 iulie 2021, lansarea cărții „Așii aviației de vânătoare române – Escadrila de aur – primii doisprezece” a **generalului-maior (r) Victor STRÎMBEANU**.

Prezentând remarcabile fapte de arme ale luptătorilor de elită, lucrarea reprezintă un gest simbolic de reparație morală dedicat eroilor – simboluri naționale.

„Sperăm să nu mai fie război, dar dacă va fi, sperăm, de asemenea, ca noile generații de piloți de vânătoare ai României să înțeleagă în sfârșit adevărata istorie, valoarea sacrificiului nostru și să facă la rândul lor ceea ce trebuie pentru țară” – **general-locotenent aviator (rtr.) Ioan DOBRAN**.

EROII EREI REACTIVE

70 de ani de Aviație Reactivă de Luptă

R	A	I	C	A	N		B	O	R	Z	E	A
O	D	A		B	U	R	H	A	L	A		R
S	A	N	D	O	R		A	C		P	O	P
C	M	C	P		C	R	M		D	A	R	I
A	I	U		T	A	U		B	E	R	C	A
	T		M	R		S	A	R	E	T	A	
B	A	L	A	U	R		L	I		A		B
U		I	R	N		A		S	A	N	D	U
D	A	V	I	D	O	V	I	C	I		R	D
I	V	A	N		L	U	C	A		I	A	E
A	R	D		T	O	T	H		A	L	G	A
C	A	I	S		M	A	I	E	R	E	A	N
I	M	A	M	E	A		M	O	T	A	N	U

rezolvarea careului din numărul trecut al revistei

105 ANI ARTILERIE ȘI RACHETE ANTI AERIE

