



C E R S E N I N

35 de ani
de zbor cu IAR-99

PAG. 10-11

IMPACT OF COVID-19 PANDEMIC
ON ROMANIAN AIR FORCE

PAG. 12-15

FORȚELE AERIENE ROMÂNE LA
DACIA 21

PAG. 26-32

Revista Forțelor Aeriene Române
Nr. 2 (165) ♦ 2021

  www.roaf.ro



REVISTĂ EDITATĂ DE STATUL MAJOR
AL FORTELOR AERIENE

CONSILIUL EDITORIAL AL REVISTEI *CER SENIN*

PRESEDINTE:

**General-maior
VIOREL PANĂ**

MEMBRI:

**General de flotilă aeriană
IULIAN PAȚILEA**

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

**Colonel
VASILE IONESCU**

MEMBRI ONORIFICI

**DUMITRU AMARIEI
PETRE BĂNĂ
NICOLAE RADU**

REDACȚIA

SECRETAR GENERAL DE REDACȚIE:

căpitan MIRELA VÎȚĂ
e-mail: mvita@roaf.ro

PROCESARE TEXTE:

LEANA TUDORAN

FOTOREPORTER:

ADRIAN SULTĂNOIU
e-mail: asultanoiu@roaf.ro

GRAFICĂ & DTP:

DIANA ȘUICĂ
e-mail: msuica@roaf.ro

COPERTA I: FORMAȚIE DE AVIOANE IAR-99 STANDARD
DE LA BAIFPA, FOTO: ADRIAN SULTĂNOIU
COPERTA III: SISTEME PATRIOT și HAWK la
Istria 21, FOTO: ADRIAN SULTĂNOIU
COPERTA IV: ELICOPTER IAR-330 L-RM,
FOTO: ADRIAN SULTĂNOIU

SUMAR

MESAJUL ȘEFULUI SMFA	3
SUMMITUL NATO	4-5
AGENDA	6-9
35 DE ANI DE ZBOR CU IAR-99	10-11
ROMÂNIA E PUTERNICĂ	12-15
AGENDA	16-17
ALMA MATER	18-21
AGENDA	22-23
EROII NU MOR NICIODATĂ	24
EROII DE LÂNGĂ NOI	25
EXERCIȚII	26-32
INTERVIU	33
EXERCIȚIUL AZUR	34-35
PASTILA DE PSIHOLOGIE	36
STANDARDIZAREA ÎN FORȚELE AERIENE	37
PROFESIONIȘTII DIN FORȚELE AERIENE	38-44
FORȚELE AERIENE ÎN LUME	45
CORRESPONDENȚĂ EXTERNĂ	46-49
LUMEA DE AZI	50-52
EVENIMENT	53
CONSILIERE DE SPECIALITATE	54-55
SIGURANȚA AERONAUTICĂ	56-57
PAGINI DE ISTORIE	58-59
CALEIDOSCOPISTORIC	60-61
ANIVERSĂRI	62-63
TURBULENȚE	64-65
EDITORIAL	66

PAGINA 6



PAGINILE 10-11



PAGINILE 12-15



PAGINILE 26-32



26 Iunie

ZIUA DRAPELULUI ROMÂNIEI



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. 1103/2020**

**Responsabilitatea privind tehnoredactarea
revine în totalitate redacției**

**Prezenta ediție s-a încheiat la data de:
5.07.2021**

Mesajul șefului Statului Major al Forțelor Aeriene cu prilejul Zilei Aviației Române și a Forțelor Aeriene

20 iulie 2021

**Șeful Statului Major
al Forțelor Aeriene
General-maior
VioREL PANĂ**



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

Momentul aniversar anual este de fiecare dată un prilej adecvat de rememorare a sacrificiilor pe care s-a construit edificiul aripilor românești, de evaluare a ipostazei actuale și de consolidare a priorităților pe termen scurt și mediu, cu onestitatea pe care o datorăm profesiei noastre.

Lunga tradiție în domeniul aeronauticii mondiale, cu inventatori și specialiști de seamă, rămâne un motiv de mândrie pentru noi, românii și în special pentru cei care își desfășoară activitatea în Forțele Aeriene. Omagiem astăzi munca vizionarilor precum Traian Vuia, Aurel Vlaicu, Henri Coandă sau Hermann Oberth, care au pus bazele faimei și respectului de care se bucură, pretutindeni în lume, aviația și Forțele Aeriene Române.

Am traversat un an deosebit de dificil, în care a trebuit să dovedim că suntem pregătiți pentru neprevăzut, în care perseverența și adaptabilitatea au fost cuvinte-cheie. Ne-am îndreptat toate forțele pentru a ne ridica la înălțimea provocărilor, prin misiuni de responsabilitate socială, cu participarea activă și, aș spune, în prima linie, alături de cei din sistemele naționale de sănătate și de apărare, ordine publică și securitate națională, la lupta împotriva răspândirii noului coronavirus.

Apreciez că întreg personalul Forțelor Aeriene a fost conectat la întreaga situație, executând, în condiții speciale, o multitudine de sarcini - de la cele de transport aerian a persoanelor suspecte sau infectate cu SARS-CoV-2, la zboruri de repatriere a cetățenilor români din zone afectate de pandemie, la misiunile de transport a materialelor sanitare, atât de necesare protecției populației și personalului. Totodată, s-a asigurat sprijinul logistic necesar amenajării punctelor de triaj din incinta mai multor spitale, iar de la începutul anului acesta am fost implicați activ în Campania de vaccinare, cu centre deschise, atât pentru militari, cât și pentru cetățeni, toți dorindu-ne să revenim cât mai repede la o stare de normalitate mult râvnită. Acum, când campania împotriva pandemiei pare să se apropie de final, le datorăm un gând bun, de recunoștință și aducere-aminte celor care au pierdut în mod tragic lupta cu virusul, fie că vorbim despre personal din Forțele Aeriene sau prieteni și apropiați ai acestora.

Onestitatea față de noi înșine ne obligă să amintim și despre accidentul aviatic din luna aprilie 2021, al unei aeronave MiG-21 LanceR, din care, din fericire, pilotul a reușit să se salveze printr-o catapultare cu succes.

Asemenea momente dramatice stau mărturie despre pericolele inerente profesiei de militar, de aviator, făcând și mai prețioasă

dedicarea tuturor celor care își pun zi de zi viața în serviciul patriei. Pentru spiritul de sacrificiu, angajamentul total și implicarea în rezolvarea cu bine a tuturor misiunilor încredințate în această perioadă dificilă, vă adresez, tuturor, mulțumiri și un gând de recunoștință.

În plan extern, Forțele Aeriene Române s-au adaptat din mers, fiind prezente cu personal și tehnică în diverse misiuni în teatrele de operații din Mali, Afganistan sau Balcanii de Vest.

Un motiv de mândrie aparte în ultimele 12 luni l-a reprezentat îndeplinirea cu succes a participării la misiunea ONU din Mali și întoarcerea acasă, sănătoși, a tuturor militarilor din cadrul Detașamentului de patru elicoptere IAR-330 Puma L-RM. Aprecierile partenerilor ONU stau mărturie responsabilității cu care militarii noștri și-au îndeplinit sarcinile.

În țară, Forțele Aeriene s-au axat pe îndeplinirea obiectivelor curente, printre cele mai importante fiind executarea Serviciului de luptă permanent, în special cel de Poliție Aeriană sub comandă NATO, cu aeronavele multirol F-16 Fighting Falcon, acordarea unei atenții speciale finalizării programului de înzestrare „Avionul multirol al Forțelor Aeriene”, concretizat prin livrarea a încă cinci aeronave F-16, care vor aduce plusvaloare capacității noastre aeriene prin completarea Escadrilei 53 Vânătoare. De asemenea, eficientizarea procesului de instrucție și continuarea pregătirii personalului a fost un obiectiv îndeplinit odată cu revenirea la un program fără limitările condițiilor din pandemie, care ne-a permis participarea cu numeroase forțe și mijloace la exercițiile naționale și multinaționale alături de parteneri NATO și UE, în cadrul DACIA 21, respectiv European Defender și Steadfast Defender.

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

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

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

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



SUMMITUL NATO. CU PRIVIREA SPRE EST

Dorin LUCA  www.nato.int 

Luni, 14 iunie 2021, șefi de stat și de guvern ai celor 30 de state membre ale NATO s-au reunit la Bruxelles pentru a deschide un nou capitol în relațiile transatlantice. Summitul NATO a venit într-un moment în care mediul de securitate este din ce în ce mai complex. La finalul lucrărilor, liderii aliați au reafirmat rolul defensiv al NATO și disponibilitatea de a depune eforturile necesare pentru asigurarea păcii, securității și stabilității întregului spațiu euroatlantic.

„Rămânem angajați în mod ferm față de *Tratatul fondator de la Washington*, inclusiv față de principiul potrivit căruia un atac împotriva unui aliat va fi considerat un atac împotriva tuturor, așa cum este înscris în Articolul 5. Vom continua să promovăm o abordare de tip 360 de grade pentru a proteja și apăra securitatea indivizibilă și pentru a îndeplini cele trei sarcini fundamentale privind apărarea colectivă, gestionarea crizelor și securitatea prin cooperare”, au notat aliații în comunicatul oficial al summitului.

La reuniunea din acest an au existat numeroase teme de interes, de la competiția în Sistemul Internațional din partea puterilor autoritate, la terorism, amenințările cibernetice, campaniile de dezinformare menite să erodeze încrederea în democrație, competiția în spațiul cosmic și chiar schimbările climatice.

„Cea mai mare responsabilitate a Alianței este să protejeze și să apere teritoriile și populațiile noastre împotriva oricărui atac și vom răspunde tuturor amenințărilor și provocărilor care afectează securitatea euroatlantică”, se arată în declarația finală.

În timpul discuțiilor, a fost aprobat documentul **NATO 2030 – O Agendă transatlantică pentru viitor**. De-a lungul existenței, NATO s-a adaptat în mod continuu la un mediu de securitate în schimbare. **Agenda NATO 2030** contribuie la eforturile de a face Alianța mai puternică și mai pregătită pentru viitor.

Aceasta fixează un nivel ridicat de ambiție pentru NATO și oferă direcționări clare de continuare a adaptării pentru a răspunde amenințărilor și provocărilor curente, emergente și viitoare.

Rusia și China au fost principalele state în vizorul aliaților. A fost notată postura de intimidare afișată de Rusia, capacitățile sale militare și acțiunile provocatoare pe care le întreprinde, inclusiv la granița NATO.

Exercițiile la scară mare, fără notificări prealabile, militarizarea continuă a Peninsulei Crimeea, desfășurarea de rachete moderne cu focos dublu în Kaliningrad, integrarea militară cu Belarus și violarea repetată a spațiului aerian aliat reprezintă amenințări la adresa securității spațiului euroatlantic și contribuie la instabilitatea de-a lungul granițelor NATO și dincolo de acestea.

Participanții la summit s-au arătat îngrijorați de intensificarea acțiunilor hibride ale Rusiei împotriva aliaților și partenerilor NATO, inclusiv prin terți, care se manifestă prin tentative de a influența procesele electorale și democratice din statele aliate, campanii de dezinformare de mari dimensiuni, atacuri cibernetice care perturbă infrastructura critică din statele NATO.

Acestea includ și activitățile ilegale și distructive ale serviciilor ruse de informații pe teritoriul aliat, dintre care unele au generat pierderea vieților unor cetățeni și au cauzat pagube materiale majore, se arată în

comunicat. Un punct aparte în atenția liderilor NATO a fost faptul că Rusia continuă să-și diversifice arsenalul nuclear, inclusiv prin desfășurarea unor sisteme de rachete cu rază scurtă și medie de acțiune, cu intenția de constrângere a NATO. În contextul amenințării pe care o reprezintă Rusia, Alianța a reiterat sprijinul pentru integritatea teritorială și suveranitatea Ucrainei, Georgiei și Republicii Moldova, făcând din nou apel la Rusia să-și retragă trupele staționate pe teritoriul celor trei țări fără consimțământul acestora.

Cu această ocazie și având în vedere apelurile venite în mod constant în ultima perioadă din partea Ucrainei și a Georgiei, membrii alianței au reiterat decizia luată la Summitul NATO de la București din 2008 prin care Ucraina și Georgia vor deveni membre ale Alianței, cu Planul de Acțiune pentru Aderare (MAP) ca parte integrantă a procesului.

A fost reafirmat faptul că fiecare partener va fi evaluat pe baza meritelor proprii.

„Rămânem fermi în sprijinul dreptului Ucrainei și Georgiei de a-și decide propriul viitor și parcursul de politică externă fără interferențe străine”, au spus șefii de stat și de guvern.

În ceea ce privește Republica Moldova, NATO s-a angajat să sprijine reformele democratice din această țară și să furnizeze asistență, prin Inițiativa de consolidare a capacității de apărare.

Comportamentul Chinei pe scena internațională a fost și el discutat în detaliu. Ambițiile declarate ale acesteia reprezintă provocări la adresa ordinii internaționale bazate pe reguli, precum și pentru arii relevante pentru securitatea NATO.

Aliații sunt preocupați de felul în care China își extinde arsenalul nuclear, prin creșterea numărului de focoase nucleare și a sistemelor sofisticate de lansare. Relevanța felului în care acționează China este dată și de cooperarea în plan militar cu Rusia, inclusiv prin participarea la exerciții rusești derulate în spațiul euroatlantic.

Alianța a solicitat Chinei să respecte angajamentele internaționale și să acționeze responsabil în sistemul internațional, inclusiv în spațiu, în domeniul cibernetic și maritim, în conformitate cu rolul său de putere majoră.

Având în vedere că după aproape 20 de ani NATO își încheie operațiunile militare în Afganistan, subiectul nu a putut lipsi de pe agenda discuțiilor. Comunicatul notează că prezența aliată în Afganistan a împiedicat transformarea acestei țări într-un refugiu pentru teroriști și nu a permis acestora planuirea de atacuri teroriste împotriva membrilor NATO.

„Am sprijinit Afganistanul în construirea instituțiilor de securitate și am instruit, consiliat și acordat asistență forțelor de securitate și apărare afgane. Acestea își asumă, la acest moment, întreaga responsabilitate pentru asigurarea securității în propria lor țară”, spune textul documentului.

„Retragerea trupelor aliate nu înseamnă însă și sfârșitul relației cu Afganistan, ci un prilej pentru a deschide un nou capitol în această relație.

Ne afirmăm angajamentul de a continua să sprijinim Afganistanul, cetățenii și instituțiile sale în promovarea securității și menținerea câștigurilor greu obținute în ultimii 20 de ani”, au declarat liderii NATO.

De asemenea, ei au adus un omagiu celor care și-au pierdut viața și care au fost răniți și și-au exprimat profunda apreciere pentru toți bărbații

și femeile care au servit sub comanda NATO și pentru familiile acestora. Un subiect important pentru aliați și pentru țara noastră a fost consolidarea rezilienței. După încheierea summitului, **președintele Klaus Iohannis** a spus că România este parte a eforturilor privind creșterea rezilienței, demonstrând că este gata să contribuie consistent.

„Am informat omologii aliați despre înființarea și operaționalizarea Centrului Euro-Atlantic pentru Reziliență. Mă bucur să vă pot spune că această inițiativă a României este privită cu mult interes la nivelul NATO și al statelor aliate. Decizia de a înființa acest centru a fost salutăată și în declarația finală a summitului.

În ceea ce privește relația Alianței cu Uniunea Europeană, summitul a notat cooperarea care a atins niveluri fără precedent, cu rezultate tangibile în domeniul combaterii amenințărilor hibride și cibernetice, al comunicării strategice, al cooperării internaționale, incluzând problemele maritime, mobilitatea militară, capacitățile de apărare, industria de apărare și cercetare, exercițiile, anti-terorismul și dezvoltarea capacităților de apărare și securitate. Parteneriatul cu UE este foarte important. Trebuie să fie tot mai solid și am solicitat continuarea dialogului și a cooperării susținute între cele două organizații în deplină complementaritate. Am subliniat și imperativul de a crește sprijinul și asistența pentru partenerii noștri din vecinătatea estică prin demersul de consolidare a capacităților de apărare și a rezilienței.

La reuniunea din 2022, care va avea loc în Spania, liderii NATO își propun să convină, pe lângă Conceptul Strategic, asupra cerințelor specifice de finanțare suplimentară până în 2030 și implicațiilor în termeni de resurse pentru bugetul militar NATO, Programului NATO de investiții pentru securitate și bugetului civil NATO, cu identificarea potențialelor măsuri de eficientizare.

Suntem unul dintre statele care au atins deja pragul de 2% din PIB pentru apărare și vom continua să investim în mod consistent. Am arătat cu fermitate, în cadrul summitului, că România a fost și rămâne un aliat de încredere, care înțelege că succesul Alianței depinde de modul în care fiecare își îndeplinește obligațiile care îi revin”, a declarat Klaus Iohannis la conferința de presă.

Președintele României a mai spus că summitul a fost unul al deciziilor vizionare.

„Am stabilit direcțiile majore de acțiune pentru următorul deceniu, inclusiv prin elaborarea unui concept strategic, decizie pe care am susținut-o ferm. Deciziile de continuare a consolidării posturii sale militare de descurajare și apărare, întărirea profilului politic, sporirea angajamentului în raport cu partenerii, creșterea rezilienței și menținerea avansului tehnologic au reconfirmat sprijinul pentru o alianță mai puternică, adaptată, activă și relevantă la nivel global, pregătită să-și apere cetățenii și teritoriul.

Subliniez că deciziile luate răspund intereselor de securitate ale României, iar prin rezultatele obținute ne-am atins obiectivele majore fixate pentru acest summit”, a concluzionat președintele.

În marja summitului de la Bruxelles, președintele României, Klaus Iohannis, a avut două întâlniri cu Joe Biden, președintele Statelor Unite ale Americii.

„Prima a fost chiar la începutul summitului, unde împreună cu președintele DUDA am ținut să-l salutăm pe președintele Biden, să ne exprimăm mulțumirea față de prezența Domniei sale la Summitul B9.

Am dorit să ne asigurăm că în continuare avem un parteneriat strategic foarte solid. Președintele Biden ne-a asigurat că se implică în mod deosebit pentru a sprijini România și Polonia, pentru a îmbunătăți această relație”, a explicat Klaus Iohannis.

„În cea de-a doua întâlnire l-am invitat în România, i-am spus că îmi doresc să continuăm discuția foarte bună pe care am început-o și că îmi doresc foarte mult să întărim Parteneriatul Strategic dintre România și Statele Unite.

A fost de acord să încercăm să organizăm o astfel de întâlnire și m-a asigurat că este foarte dedicat acestui parteneriat”, a mai explicat șeful statului.

Întregul text al declarației finale poate fi găsit la <https://www.presidency.ro/ro/media/comunicate-de-presa/comunicatul-summitului-nato-de-la-bruxelles-14-iunie-2021> sau https://www.nato.int/cps/en/natohq/news_185000.htm

Sursa: Observatorul Militar, nr. 23/2021

SUA – Rusia, ÎNTÂLNIRE LA NIVEL ÎNALT

Așteptata întâlnire de la Geneva, dintre președintele american, **Joe BIDEN**, și omologul său rus, **Vladimir PUTIN**, a schimbat extrem de puțin relațiile încordate dintre cele două puteri mondiale. Ambele părți au lăsat să se înțeleagă, anterior, că nu trebuie să existe mari așteptări de la acest summit, catalogat de o parte a presei istoric. Dar, au existat și puncte comune: nici Moscova și nici Washingtonul nu-și doresc un război nuclear, motiv pentru care au căzut de acord să se aplece mai mult asupra controlului armelor strategice. În rest, subiectele divergente și ireconciliabile au rămas aceleași.

Strângerea de mâini protocolară (la debutul întâlnirii bilaterale), anunțarea lansării unui dialog cuprinzător privind stabilitatea strategică (care ar trebui să pună bazele pentru viitorul control al armelor), dar și calificativele pozitive, menționate de Biden, și constructiv, precizat de Putin, nu reprezintă o apropiere între cei doi președinți. Realitate dovedită, de altfel, de declarațiile făcute în conferințe de presă separate, la final, după discuții de doar trei ore, în două reprize, în condițiile în care era de așteptat ca summitul să dureze cinci ore. Pe scurt, întâlnirea de la Geneva a avut ca rezultate concrete stabilirea, într-un scurt interval temporal, dar neprecizat, a unui dialog privind securitatea strategică, în special pe problemele legate de dezarmare, referiri la atacurile cibernetice și revenirea ambasadurilor la posturile lor. Într-o declarație comună emisă după cele două conferințe de presă, părțile

americană și rusă au declarat că întâlnirea de la Geneva a arătat că sunt capabile să facă progrese în perioadele de tensiune în ceea ce privește obiectivele comune de asigurare a predictibilității în sfera strategică, de reducere a riscului de conflicte armate și a amenințării războiului nuclear.

Un exemplu fiind reprezentat de prelungirea recentă a Tratatului START III. Recentă prelungire a Noului Tratat START (Tratat pentru Reducerea Armamentului Strategic) reprezintă un exemplu în sensul angajamentului nostru pentru controlul armelor nucleare. Astăzi, reafirmăm principiul că un război nuclear nu poate fi câștigat și nu trebuie să aibă loc niciodată, se mai arată în declarația SUA-Rusia. În concordanță cu aceste obiective, Statele Unite ale Americii și Rusia se vor implica împreună într-un dialog în scopul stabilității strategice în viitorul apropiat, care va fi deliberat și solid. Prin acest dialog, încercăm să pregătim baza pentru viitoare măsuri de control al armamentului și de reducere a riscurilor, se specifică în documentul amintit.

Președintele american a afirmat, în conferința de presă, că tonalitatea întâlnirii cu Putin a fost pozitivă și că i-a transmis lui Putin că pot colabora în domenii de stabilitate strategică, dar că este nevoie de niște reguli de bază, pe care să le respectăm toți. În ceea ce privește fondul discuțiilor, Vladimir Putin a ținut să menționeze, ca rezultate concrete, un acord pentru începerea consultărilor privind securitatea cibernetică, începutul unui dialog privind



Marius BÂTCĂ
Peter KLAUNZER

stabilitatea strategică și revenirea ambasadurilor la Moscova și Washington.

„Relația dintre Statele Unite ale Americii și Rusia trebuie să fie stabilă și previzibilă”, a declarat președintele american, Joe Biden, la Geneva. Totodată, Biden a mai spus că „există o perspectivă autentică de îmbunătățire semnificativă a relațiilor dintre noi și țările noastre, fără să renunțăm la niciun lucru, cât de mic, care se bazează pe principiile și valorile noastre”.

Vladimir Putin a precizat că întâlnirea a fost constructivă, fără ostilitate. „Întâlnirea noastră a avut loc într-o cheie a principiilor, evaluările noastre diferă în multe aspecte. Dar, din punctul meu de vedere, ambele părți au demonstrat dorința de a se înțelege reciproc și de a căuta o apropiere a pozițiilor”, a spus Putin.

Vladimir Putin a mai spus că este greu de precizat dacă relațiile cu SUA se vor îmbunătăți, dar că există o rază de speranță în ceea ce privește încrederea reciprocă, transmite Agerpres.

Sursa: Observatorul Militar, nr. 24/2021

ACORDURI DE INTEROPERABILITATE ȘI DEZVOLTAREA RELAȚIILOR

ANGAJAMENTE PE TERMEN LUNG

În data de 1 iulie, în cadrul unei ceremonii organizate la Baza 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu, **generalul-maior Viorel PANĂ**, șeful Forțelor Aeriene Române și **generalul-locotenent Ingo GERHARTZ**, șeful Luftwaffe (Forțele Aeriene Germane), au semnat o *Declarație de intenție privind dezvoltarea relațiilor bilaterale în domeniul aerian*.

În cadrul aceleiași ceremonii, șeful RAF (Forțele Aeriene Regale ale Marii Britanii), **mareșal al aerului Sir Michael WIGSTON**, și general-locotenent Ingo Gerhartz, au semnat *Declarația comună privind interoperabilitatea aeronavelor Eurofighter Typhoon pentru executarea în comun a misiunilor de Poliție Aeriană*.

Cu acest prilej, s-a desfășurat o activitate demonstrativă privind modul de executare în comun a unei misiuni de Poliție Aeriană Întărită la care au participat aeronave aparținând detașamentului MiG-21 LanceR românești alături de aeronave Eurofighter Typhoon aparținând Forțelor Aeriene Regale Britanice și Forțelor Aeriene Germane, dislocate la Baza 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu.

ADEX - EXERCITIU DEMONSTRATIV DE POLIȚIE AERIANĂ ÎNTĂRITĂ

Vineri, 2 iulie, a avut loc un exercițiu de Poliție Aeriană Întărită (ADEX - Air Defence Exercise), în scenariul căruia a fost inclusă și interceptarea unei aeronave „țintă”, reprezentată de un avion de transport C-27J Spartan din dotarea Forțelor Aeriene Române, care a evoluat pe traiectul Otopeni – Mihail Kogălniceanu, de către aeronave F-16 Fighting Falcon românești aflate în Serviciul de Luptă Permanent - Poliție Aeriană (SLP - PA) și, ulterior, de aeronave F-16 aparținând Forțelor Aeriene Elene.

Forțele Aeriene Române execută misiunea de Poliție Aeriană sub comanda CAOC Torrejon încă de la începutul aderării la NATO. Poliția Aeriană Întărită sub comandă NATO este o misiune de apărare colectivă executată pe timp de pace, pentru protejarea integrității spațiului aerian al Alianței. Misiunea principală a Serviciului de Luptă - Poliție Aeriană este apărarea spațiului aerian național, prin interceptarea aeronavelor care pătrund pe teritoriul național fără autorizație, din diverse motive: când o aeronavă nu se identifică corespunzător, când se întrerupe legătura cu turnul de control, sau în cazul în care nu sunt înaintate documentele de aprobare a zborului, întrucât aceste situații destabilizează siguranța aeriană sau pot indica intenții ostile. În orice moment, câte două aeronave de vânătoare sunt pregătite să decoleze pentru verificarea și combaterea oricărei amenințări.



MiG-21 LanceR într-o companie selectă alături de aeronave Eurofighter Typhoon, aparținând Royal Air Force și Luftwaffe



Aeronava Eurofighter Typhoon, aparținând Royal Air Force



Aeronave F-16 aparținând Forțelor Aeriene Elene

CÂND VORBELE SUNT DE PRISOS...

Ceremonia de comemorare a catastrofei aviatice din Bucegi

În urmă cu 11 ani, pe 26 iulie, un elicopter israelian de transport CH-53 Sikorsky al Forțelor Aeriene Israeliene (IAF), care avea la bord șase militari israelieni și unul român - **căpitanul Ștefan-Claudiu DRAGNEA** - s-a prăbușit în Munții Bucegi, în zona Fundata-Zărnești.

După mai mult de un deceniu de la tragica lor dispariție, într-un cadru cu o grea încărcătură emoțională, în data de 10.06.2021, chiar de Ziua Eroilor, în localitatea Șimon, județul Brașov, președintele israelian Reuven RIVLIN, șeful Zroa HaAvir VeHahalal (Forțele Aeriene Israeliene), general-maior Amikam NORKIN, șeful Forțelor Aeriene Române, general-maior Viorel PANĂ, oficiali din ambele țări și 100 de membri ai familiilor militarilor decedați au participat la ceremonia de comemorare a celor șapte eroi.



Monumentul ridicat în memoria ofițerilor israelieni și români decedați în catastrofa aviatcă din 26 iulie 2010 a fost dezvelit la 12 septembrie 2011, aproape de locul prăbușirii elicopterului

„Aflați într-un zbor de instrucție, ca parte a unui exercițiu comun desfășurat de aviațiile militare ale României și Israelului pentru misiunile de căutare-salvare și evacuare medicală, cei șapte militari aflați la bord nu au putut fi, la rândul lor, salvați.

Locotenent-coloneii Avner GOLDMAN și Daniel SHIPENBAUER, **maiorii Yahel KESHET și Lior SHAI**, **locotenentul Nir LAKRIF**, **sergentul clasa I Oren COHEN**, din Forțele Aeriene Israeliene, și **căpitanul Ștefan-Claudiu DRAGNEA**, din Forțele

Aeriene Române, au decolat, în după-amiaza acelei zile, de pe Baza Aeriană Boboc pentru a executa o misiune pe un traseu lung, dificil și complex, în condiții meteo aspre. Din păcate, aripile celor șapte temerari ai văzduhului aveau să se frângă, aici, în Munții Bucegi, la data de 26 iulie 2010”.

Fragment din mesajul președintelui României, **Klaus IOHANNIS**, transmis la comemorarea a 11 ani de la evenimentul aviatc din zona Fundata-Zărnești, județul Brașov

Timpul nu poate sta în loc și astfel, fără să ne dăm seama, au trecut aproape unsprezece ani de la tragicul eveniment în care și-au pierdut viața șase militari israelieni, dar și colegul nostru, locotenent-comandorul (pm) **Claudiu-Ștefan DRAGNEA**.

Amintirea camarazilor noștri căzuți la datorie va rămâne veșnic în memoria noastră, iar toți cei care i-am cunoscut știm că au fost niște oameni de o mare noblete sufletească, camarazi de excepție, profesioniști desăvârșiți, îndrăgostiți de profesia aceasta deosebit de frumoasă de aviator, de aviator militar. În numele ei și-au sacrificat cei mai frumoși ani din viață. S-au închinat trup și suflet acestei meserii atât de pretențioase. Au slujit cu dăruire Aviația, Forțele Aeriene și Țara din care fac parte și în țărâna căreia s-au întors, învăluți în nimb eroic.

Colegii noștri aparținând Forțelor Aeriene Israeliene și Române trecuți în neființă în catastrofa aviatcă din 26 iulie 2010, executau în cadrul

exercițiului de antrenament în comun româno-israelian Blue Sky 2010, misiuni în scopul însușirii tehnicilor, tacticilor și procedurilor specifice echipelor de navigație la sol (Ground Navigation Squad – GNS), precum și proceduri privind aterizarea pe piste înierbate sau sumar amenajate și schimb de informații și zbor în comun privind procedurile de căutare-salvare (Search and Rescue – SAR) și respectiv căutare-salvare în luptă (Combat Search and Rescue – CSAR), contribuind astfel la dezvoltarea relațiilor bilaterale între cele două armate și implicit între cele două țări.

În aceste momente sunt dificil de găsit cuvintele potrivite care să exprime întreaga durere pe care o simțim la comemorarea dispariției lor tragice, fulgerătoare și greu de acceptat.

Fragment din discursul șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, **general-maior Viorel PANĂ**



În data de 09.06.2021, în preambulul ceremoniei de comemorare din localitatea Șimon, comandantul Forțelor Aeriene din Israel, general-maior Amikam NORKIN, a avut o întrevedere la sediul Statului Major al Forțelor Aeriene cu general-maior Viorel PANĂ



Președintele israelian Reuven RIVLIN

Colonel Cristian ȘOLEA și locotenent-colonel Liat BERKO



ZIUA EROILOR – 10 Iunie 2021

România a participat, începând cu anul 1877, la confruntări militare majore, desfășurate pe teritoriul național și în afara acestuia - Războiul de Independență, al Doilea Război Balcanic, Primul Război Mondial, al Doilea Război Mondial și, după 1990, la misiunile din Teatrele de Operații din Balcanii de Vest, Afganistan și Irak. Pierderile totale ale Armatei României în aceste acțiuni militare au fost estimate la peste 1,4 milioane de morți, răniți, dispăruți și invalizi.

În memoria acestora, în data de 10 iunie s-au organizat ceremonii militare și religioase, în cadrul cărora au fost roștite simbolic nume ale eroilor poporului român căzuți la datorie în războaiele purtate de Armata României ori în misiuni executate în teatrele de operații.

Parcul Carol, București

Ceremonia de depuneri de coroane de la Mormântul Ostașului Necunoscut din Parcul Carol I a fost precedată de survolul unor formații de aeronave militare, în semn de respect și prețuire. Forțele Aeriene Române duc mai departe misiunea de apărare a spațiului aerian național și apreciază contribuția însemnată adusă de către toți eroii de-a lungul timpului la afirmarea și dezvoltarea aviației militare.

„Ziua Înălțării Domnului, sărbătoare importantă în calendarul creștin-ortodox, o dedicăm eroilor, ostașilor și tuturor celor care au scris istoria prin propriul sacrificiu, prin jertfa supremă pe câmpul de luptă pentru apărarea patriei și libertatea neamului românesc.

Datorăm pacea și libertatea destinelor noastre celor căzuți în războaie și în misiunile îndeplinite pe teritoriul național sau în teatrele

de operații, precum și respectul și recunoștința familiilor acestora care i-au pierdut pe cei dragi căzuți eroic la datorie.

Să îi păstrăm veșnic pe eroi în amintirea noastră și să îi cinstim mereu pe cei care au pus mai presus de propria lor viață binele țării.

Prestigiul Forțelor Aeriene Române constituie o comoară neprețuită, moștenită de la predecesorii noștri, genii și iluștrii pionieri, care prin iubirea de aviație și de țară au dus aeronautica română pe cele mai înalte culmi mondiale.

Azi, de Ziua Eroilor, personalul Forțelor Aeriene – aviatori, rachetiști și artileriști antiaerieni, radiolocatoriști, geniști și transmisioniști aero – aduc un pios omagiu tuturor eroilor neamului românesc”.

Șeful Statului Major al Forțelor Aeriene General-maior Viorel PANĂ



Cimitirul evreiesc Filantropia, București



Ziua Eroilor a fost marcată și la Cimitirul evreiesc Filantropia din București. MAPN a fost reprezentat de o delegație condusă de generalul de flotilă aeriană Cezar STĂNCULESCU, comandantul Bazei 90 Transport Aerian



Colonești, Olt

Eleonora Arbănaș, președinta Fundației „Erou Cpt. Av. Alexandru Șerbănescu”

La Monumentul „Trepte spre Cer” al Eroilor Aviatori din Colonești s-a desfășurat o ceremonie militară și religioasă susținută de Batalionul 1 Instrucție „Olt” din Caracal. Evenimentul comemorativ pentru cinstirea eroilor a fost organizat de Primăria Colonești și Fundația „Erou Cpt. Av. Alexandru Șerbănescu”.

„Ziua Eroilor reprezintă un prilej pentru a rememora faptele lor care rămân în memoria națională ca o dovadă incontestabilă a jertfei de sine. Să privim cu respect către trecut și să aducem un omagiu tuturor eroilor cunoscuți și necunoscuți ai neamului românesc...”, fragment din mesajul șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, **general-maior Viorel PANĂ**, rostit la Colonești de **generalul de flotilă aeriană Leonard-Gabriel BARABOI**, comandantul Bazei 95 Aeriană „Erou Cpt. Av. Alexandru Șerbănescu”.

Mulțumim Forțelor Aeriene care au fost prezente la acest moment solemn prin comandanții și piloții Bazei 86 Aeriană Borcea „Locotenent aviator Gheorghe Mociorniță”, Bazei 90 Transport Aerian Otopeni „Comandor aviator Gheorghe Bănciulescu” pentru regalul aerian efectuat cu două formații de câte patru avioane F-16, Hercules și Spartan „întru amintirea neîntinată a eroilor”. Au participat Instituția Prefectului, Consiliul Județean, Direcția de Cultură Olt, Asociația Națională Cultul Eroilor „REGINA MARIA” - filiala județeană Olt și Asociația pentru Propagandă și Istoria Aviației - filiala Caracal reprezentate la nivel de conducere.

Din „echipa” fundației au făcut parte **comandor aviator (r) Ion**

BREAZU - membru activ, istoric **Emanuel IACOB**, pilotul aviație civilă (TAROM) **Nicolae FURDI**, scriitorul ing. **Florin GRIGORIU**, ing. **Sorin ARBĂNAȘ**, prof. director **Mirela CELMARE** cu elevii și ansamblul popular din cadrul Școlii Gimnaziale „Aviator Alexandru Șerbănescu”.

Doresc să mulțumesc în mod deosebit general de flotilă aeriană Leonard Gabriel Baraboi, comandantul Bazei 95 Aeriană Bacău „Erou Căpitan Aviator Alexandru Șerbănescu” pentru deosebita onoare de a ne fi alături la Colonești și de Ziua Eroilor. De asemenea, apreciez diploma conferită cu titlul de Membru de Onoare al Asociației Naționale Cultul Eroilor „REGINA MARIA” înmănată de **colonel (r) Victor EPURE**, președintele Asociației Naționale Cultul Eroilor „REGINA MARIA” - filiala județeană Olt și în aceeași măsură mulțumesc **comandorului aviator (r) Vasile BUJOR** și **căpitan-comandorului (r) ing. Constantin ANDREI**, președintele Asociației pentru Propagandă și Istoria Aviației - filiala Caracal pentru înalta ținută morală și prețuirea exprimată prin placheta, medalia și diploma ce mi-au fost acordate.

De curând am primit o scrisoare de la **generalul Radu THEODORU**. Dincolo de orice și de oricare situație întâlnită de-a lungul timpului în atingerea obiectivelor fundației și al meu ca și „conducător de oști” (cit. **Cornel Marandiuc**), scrisoarea aceasta adresată mie de la înălțimea personalității venerabilului aviator și scriitor Radu Theodoru este distincția „de suflet” care mă onorează.

Eroilor din toate timpurile le cinstim memoria, promovăm istoria și valorile aripilor românești!

Comana, Ilfov

Activitățile dedicate Zilei Eroilor capătă amploare an de an la Comana, aducând împreună comunitatea locală, adulți și copii, reunind cadre militare active și în rezervă și personalități cultural-istorice într-un eveniment mult așteptat.

Militarii au participat în ținută de ceremonie, iar mulți dintre invitații civili au purtat cu mândrie costumul național. Ca momente speciale, amintim după oficierea serviciului religios și al depunerilor de coroane, aduceri aminte din partea **generalului-maior (r) Radu THEODORU**, prezentarea **domnului profesor universitar dr. Corvin LUPU** despre eroismul poporului român, discursul **domnului Dan PURIC**, momentul liric al **sopranii Irinuca GIJU** și al poetei **Paula ROMANESCU**. Aviatorii Bazei 86 Aeriană au prezentat onorul din zbor, cu o formație de aeronave MiG-21 LanceR.

„De Ziua Eroilor, Comana s-a transformat într-o carte de istorie adevărată. Oamenii umplu curtea mănăstirii. În dangătul clopotelor începe procesiunea.

Generalul-locotenent aviator Ion DOBRAN, cel care și-a apărât Patria de la bordul unui avion de vânătoare, i-a fost, la cei 102 ani, alături elevului său, generalul-maior aviator Radu Theodoru, (alt tânăr, cum glumește Dobran, de 97 de ani), într-o pomenire camarazilor ce au ales zborul împreună cu Îngerii. Oaspete de seamă, caporalul Ion PAIU, veteran și el, luptător la Cotul Donului, în costum național, vesel, poartă viori 100 de ani, străbătând Țara să-și pomenească frații alături de noi”, **Voica THEODORU**, fiica cunoscutului aviator-scriitor.



ARTĂ MODERNĂ CU TEME EROICE

În data de 1 iulie a avut loc lansarea lucrării **Metamorfoza Icarilor**, realizată de artistul Obie PLATON pe calcanul unui hotel situat în Bulevardul Mircea Vodă din București. Fiind vorba de o pictură murală de mari dimensiuni, într-un loc cu vizibilitate, va fi permanent expusă unui public numeros și va contribui la realizarea unui peisaj urban modern, aducând în atenția contemporanilor teme cu subiect istoric.

Mai precis, pictura murală este dedicată **generalului-locotenent (ret) Ion DOBRAN**, în vârstă de 102 ani, ultimul pilot din cel de-al Doilea Război Mondial rămas în viață.

„În lucrarea «Metamorfoza Icarilor», artistul plastic Obie Platon transpune plastic bătălia aeriană din 6 iunie 1944, cunoscută specialiștilor drept DOGFIGHT, când pilotul american Barrie Davis, aflat la manșa unui avion Mustang P-51 a fost doborât de comandantul Escadrilei 48, Grupul 9 Aviație Vânătoare, locotenentul de aviație Ion Dobran, care pilota un Messerschmitt Bf-109.

66 de ani mai târziu, Barrie Davis și Ion Dobran se întâlneau pentru prima dată la sol în cadrul unui eveniment organizat la Muzeul Aviației din București, ocazie cu care Barrie Davis i-a mulțumit pilotului român că i-a crutat viața: «Ai făcut o treabă excelentă pe 6 iunie 1944: mi-ai făcut avionul bun de aruncat la gunoi. Îți mulțumesc însă că țința ta a fost avionul, și nu viața mea».

Barry Davis a murit în data de 19 august 2014, în locuința sa din Zebulon, Carolina de Nord, la vârsta de 90 de ani, amintindu-ne peste timp că «Există speranță pentru umanitate, dacă foștii inamici pot fi prieteni».

În pictura **Metamorfoza Icarilor**, cei doi piloți sunt reprezentați ca doi arhangheli, ca două personaje mitologice aflate într-o confruntare deasupra Caraimanului. Cunoscutul monument «Crucea comemorativă a eroilor



români din Primul Război Mondial» este reprezentat în lucrare de un avion de luptă, în poziție verticală, recuperând ideea de cruce în forma avântată a avionului”, **Otilia SAVA**, coordonatoarea activității.

Evenimentul de lansare a fost organizat de Asociația Alături de Eroi, în parteneriat cu Ministerul Apărării Naționale și Asociația E.D.I.T, la care au luat parte și reprezentanți ai Statului Major al Forțelor Aeriene, cu o delegație condusă de **generalul de flotilă aeriană Lian SOMEȘAN**.



35 DE ANI DE ZBOR CU IAR-99

Este știut faptul că avionul, în accepțiunea curentă a cuvântului a efectuat primul zbor complet mecanic din istorie ca rezultat al geniului unui român: **Traian VUIA**.

Un alt român, **Aurel VLAICU**, la început de veac XX, prin avionul său vizionar, a pus România în clubul select al țărilor care au proiectat și produs avioane. IAR-80, IAR-823, IAR-93 și IAR-99 stau mărturie în acest sens.

La BAIFFA (Baza Aeriană de Instruire și Formare a Personalului Aeronautic „Aurel Vlaicu”, Boboc) a avut loc în data de 19 iunie, cu întârzierea cauzată de evoluția pandemiei de COVID-19, o festivitate ce a marcat împlinirea a 35 de ani de la primul zbor al avionului IAR-99.



„Mi-aduc aminte de temerile de la începuturile carierei mele de pilot, de emoțiile pe care le aveam. Emoții sunt și acum, însă sunt diferite. Nu-mi vine să cred că a trecut atâta timp peste mine și peste noi toți. Pot spune acum, aproape de sfârșitul carierei, că trăiesc un amestec de sentimente în care satisfacția primează”.

La 35 de ani de la primul zbor cu avionul IAR-99, astăzi, unul dintre piloții cu peste 2000 de ore de zbor pe acest tip de avion, **comandorul Dănuț SAVA**, instructor șef securitate aeriană în cadrul Bazei Aeriene de Instruire și Formare a Personalului Aeronautic de la Boboc ne transmite câteva gânduri cu această ocazie.

„Pilotez IAR-99 Standard încă din anul 2004. Sunt printre primii piloți de la Boboc care au trecut pe acest tip de avion odată cu sosirea lui în școală. Fiind instructor, de-a lungul timpului au trecut foarte mulți tineri piloți prin mâna mea. Văzându-i pe fiecare în parte, mă înearcă un sentiment de satisfacție și de împlinire profesională, similar cu cel al profesorilor care își văd elevii ajunși uneori mai sus decât ei.

Avionul IAR-99 Standard este un avion cu adevărat deosebit și remarcabil, nu numai datorită faptului că este românesc

în totalitate, dar este un avion foarte manevrabil, docil, performant și superior altor tipuri de avioane pe care le-am zburat.

La 35 de ani de când s-a executat primul zbor cu acest tip de avion, pot spune că, pentru mine, IAR-99 Standard reprezintă o mare parte din viața mea profesională, însă, așa cum probabil se cunoaște, este greu să separi partea profesională de cea personală, prin urmare este parte din viața mea.

Celor mai tineri piloți care pilotează IAR-99 le transmit să fie conștienți că zboară un avion performant și au, pe de altă parte, și o datorie, aceea de a duce mai departe această moștenire la un nivel la fel de înalt ca până acum.

Astăzi, la ceas aniversar, le urez tuturor colegilor la mulți ani și multă sănătate! Cer senin!”



Comandor Dănuț SAVA



„Cu ocazia sărbătoririi a 35 de ani de la executarea primul zbor cu avionul IAR-99 adresez mulțumirile comenzii Statului Major al Forțelor Aeriene și ale mele personal tuturor celor implicați în organizarea și desfășurarea acestui eveniment reper în istoria aeronauticii românești. Stăruința, dăruirea și activitatea dumneavoastră au menținut vie în conștiința publică istoria fascinantă a Aeronauticii Militare. Vă îndemn să găsiți resurse spirituale și fizice pentru a continua această frumoasă tradiție și pentru a duce mai departe valorile și istoria aripilor românești”.

Șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, general-maior Viorel PANĂ



prototipul cu numărul de înmatriculare 718 a decolat de pe pista aerodromului Craiova în primul zbor. Lucrurile s-au mișcat repede, astfel că, anul următor, după finalizarea programului de testare, avionul IAR-99 ȘOIM a fost introdus în serviciul operativ la Centrul de Cercetări și Încercări în Zbor (CCIZ), la zece ani după varianta nemodernizată. La doi ani de la acest eveniment, pe 25.04.2000, este semnat un contract între Ministerul Apărării Naționale (MAPN) drept beneficiar, AVIOANE S.A., drept integrator, și firma israeliană ELBIT Systems Ltd. drept furnizor, contract al cărui obiect a fost reprezentat de 24 de avioane IAR-99 ȘOIM, cifră redusă la 12, la finalul aceluiași an, urmare a unei renegocieri a contractului. Dintre acestea, șapte avioane au fost nou-construite, iar cinci au rezultat drept modernizare a celor deja construite. Primul avion standard „ȘOIM” a fost 719, livrat la data de 31.07.2002, până în 2003 fiind recepționate de beneficiar încă trei (720, 721 și 722), toate cele patru din primul lot fiind nou-construite. Alte trei avioane nou-construite aveau să fie livrate în anul 2006 (723–725), restul de cinci, din al doilea lot – compus din opt avioane – constând din avioane modernizate (709, 711-713 și 717). După livrarea tuturor avioanelor specificate în contract, la data de 13.12.2007, firma SIMULTEC S.A. a pus în funcțiune un trenajor de IAR-99 ȘOIM la Boboc, echipament ce va ajuta foarte mult piloții în familiarizarea cu procedurile specifice acestei versiuni. Chiar dacă, inițial, ambele variante au fost exploatate la sol și în zbor pe același aerodrom (Boboc), urmare a scoaterii din serviciu a variantei MiG-21 LanceR A, în a doua parte a anului 2011, avioanele IAR-99 ȘOIM au fost mutate – în mai 2012 – pe aerodromul Bacău, în scopul asigurării antrenamentului în zbor necesar piloților ce urmau să treacă pe avionul supersonic MiG-21 LanceR. Anul 2013 va aduce două evenimente pentru avioanele IAR-99 ȘOIM, pe de-o parte vopsirea avioanelor 709 și 712 într-o schemă aniversară, în culorile drapelului național, pentru aniversarea de 100 de ani a Aviației Militare Române, iar, pe de altă parte, dislocarea avionului cu numărul de înmatriculare 719 pe Craiova, care, după ieșirea din reparația capitală, a fost alocat CCIZ pentru înlocuirea avionului 718, pierdut în catastrofa aviatică din data de 25.08.2012. Cele 13 avioane (în total) aduse la standardul „ȘOIM” au impus adoptarea titlaturii „IAR-99 Standard” de către avioanele nemodernizate în vederea diferențierii de varianta modernizată, la ora actuală cele două versiuni activând de pe aerodromuri diferite, IAR-99 Standard de pe Boboc (în cadrul Escadrilei 202 Aviație Școală), iar IAR-99 ȘOIM de pe Bacău (în cadrul Escadrilei 951 Aviație Școală).

Informații preluate din lucrarea **Aviația Reactivă Subsonică în România, autor Alin IONESCU**



Locotenent-colonel (AF) Gabriel GOAGĂ  Adrian SULTĂNOIU 

The global effects of the COVID-19 pandemic are unprecedented, and the long-term outcomes are yet to be determined. It created a considerable number of challenges, including for armed forces around the globe. Since the beginning of this health crisis, Romanian Air Force was at the front of the national effort and has been heavily involved in the response to COVID-19. While the preliminary measures were addressed to protect the personnel and execute the mission, soon all activities had to be redesigned and reorganized due to the increasing number of tasks and the changing environment.

Initial actions were addressed to considered measures to mitigate the effect of the crisis on the Air Force posture: instruct the personnel in procedures of protecting and avoid contamination, mitigating the risk and recognize the early signs of illness in order to isolate themselves until testing. Protective measures were adopted, new procedures, schedule and restrictions were imposed inside the bases and HQ. The actions taken proved to be successful and no outbreak inside the units emerged, with only individual cases developing isolated, while the overall operational readiness remained undiminished, core missions and tasks had to be and were executed as instructed and, where possible, activities continued as planned.

Initial measures:

- ◆ Protect the personnel
- ◆ Mitigate the effects
- ◆ Maintain the readiness level
- ◆ Perform the missions

One of the first direct impact was an increased number of transport missions.

The Air Force was directly involved in the fight against the pandemic by performing repatriation and evacuation of citizens stranded abroad, transport of patients between medical facilities, including those in critical stages, transport of supplies, transport of medical equipment and medicine from/across Europe and even from different other continents. While not new, this type of missions added more stress to the crews, being performed on short notice, with little or no time for planning and preparation. Some of them, being performed on long distance, overflying several countries, needed diplomatic clearances to be obtained fast, involving a lot of coordination and paperwork. Some of the countries restricted landings of aircraft, even for refueling, resulting in challenges to plan and execute long-distance flights with little or no stops. The evacuation of infected persons onboard the aircraft (passenger and cargo planes and helicopters) proved challenging and further measures had to be taken to avoid contamination of the crew and aircraft: crews were using individual and collective protection equipment, they were regularly tested against COVID, especially before missions, aircraft were modified for this purpose and disinfected before and after each

flight. Using the protection equipment during flight operations for extended periods of time put even more stress on the aircrew members and rest time between mission had to be readjusted. There was also a close work with the industry to identify the solutions that were suitable for the disinfection of the cargo compartment of the aircraft and to develop and apply procedures for decontamination after each flight. Most of the products that are widely used for this kind of tasks are corrosive and solutions had to be used tailored to each type of airframe. All this, together with the restriction imposed for the ground crews, led to a longer time spent on the ground for the aircraft, thus a lower rate of sorties per day. Also, the total number of passengers was decreased in order to ensure the physical distancing measures between them in the cargo area, so the transport capability was severely affected. To counter the effects and still be able to perform the tasks, the number of aircraft performing a mission had to be increased, which had a negative impact on the resources.

Air Force personnel was involved in support to civil authorities, performing border management, reinforce border controls and supporting facilities with testing and processing, assisting law enforcement to help implement lockdown procedures and contributing to traffic control, building field hospitals and assist hospital personnel, providing food and water supplies to quarantined citizens. The Air Force also took responsibility for guarding several civilian objectives from other law enforcement agencies to relief some of their personnel from this duty while redirecting

on fighting the pandemic. Several call centers were established to help people enroll in the vaccination database and units were tasked to establish and operate vaccination centers. This were new type of missions for the personnel, who had to learn and adapt quickly to the new requirements.

Training, individual and/or collective, especially in 2020, was diminished by the pandemic. Most of the personnel was either

and perform the assigned missions, so they had to adapt their procedures and training documents to the new climate. Education was also impaired, some of the courses being canceled, but most of them being moved to a virtual environment. Nonetheless, including missions, exercises and training, 2020 had an increased by more than 10% of the total number of flight hours compared to 2019 and all the essential missions of the Air Force were

in country. Some rotations were delayed due to these procedures while in some operation areas it was postponed by mission headquarters for a certain period of time, thus having a negative impact on personnel morale. Also, all leaves of personnel deployed were canceled because of the risk of contamination and of the impossibility to respect all the quarantine measures. While all national measures of protection for personnel were established for all deployed personnel, this raised a necessity for protection and decontamination equipment and products, so the need for logistic support of personnel deployed increased both in intensity and volume/weight of the equipment transported. The Air Force was also prepared to execute medical evacuation missions for military personnel abroad, as part of the large scale of evacuation missions executed during the pandemic.

Supporting the helicopter detachment in Mali proved to be particularly challenging during the pandemic times, especially due to the new restrictions imposed globally and the distance to be covered between Romania and Mali. Rotation itself was a difficult task to perform because, after being restricted for a period, when allowed, the limitations were so harsh that both incoming and outgoing units had to complete two stages of quarantine, totaling a number of 28 days for each rotation. This affected the hand over process, limited the operational capability of the detachment for a short period of time and diminished the morale of all personnel. The transport of the rotation personnel to and from the mission had its limitations since many countries imposed a no stop restriction so it was required to identify an aircraft capable of transporting 120 passengers on long distances without refueling. One incident during the mission proved to be representative of how the pandemic can negatively impact a military operation as a whole: two months after the second rotation deployed into theater a few members of the aircrews were tested positive for COVID19. Contamination most probably occurred during transport air operations performed by the unit. As the possibility of spreading the disease was real, it was imposed the measure of quarantining the entire unit in their quarters for 14 days and ceasing all



Adjusting to the new tasks

Hasty missions:

- ◆ Short notice
- ◆ Planning hardships

Crew fatigue:

- ◆ Long flight times vs. crew rest times
- ◆ Use of protective equipment

Resource depletion:

- ◆ More ground times – less sorties per day
- ◆ Reduced number of passengers

directly or collaterally engaged in the fight against the virus and missions were a priority. Part of the exercises, national and/or international had been canceled to avoid large gatherings of personnel and all air shows and meetings have been canceled. So training was reduced in some areas due to lack of time, possibilities or personnel available. Other critical areas, like Air Police, Air Surveillance, Search and Rescue, had to sustain the training

conducted swift, proficient and in a safe manner.

When the pandemic outbreak in Romania, in the spring of 2020, the Air Force had soldiers deployed in several missions throughout the globe, with the largest detachment, of 120 soldiers and 4 helicopters serving under UN mission in Mali.

Rotations of personnel had to be carefully planned and coordinated with every operation headquarter in order to fulfill both national and mission specific requirements for incoming and outgoing personnel. All military personnel deploying for exercises and missions outside the country had to perform a 14-day organized quarantine and a COVID19 test before embarking and, in some cases, as it was in Mali, another 14-day isolation upon arrival, as per mission regulations. Also, personnel redeploying from operations and exercises performed the same type of quarantine when arriving

EU support RO for COVID-19 fighting through ESI



Qatar, 16th and 21st January 2021

Some examples of military transport mission assisting the COVID-19 vaccination campaign were the Romanian Air Force flights to Qatar, executed with a C-27J and one C-130 Hercules aircraft on 16th and 21st January 2021. On that occasions, essential sanitary materials, consisting on almost 500 thousand syringes and 100 thousand needles were transported to Romania. ** Following the notification received from the European Commission in June 2021, regarding the reopening of the support fund for combating the COVID-19 pandemic, the Air Force Staff submitted the documentation for reimbursing the expenses generated by the two transport of medical material through the Emergency Support Instrument (ESI) mechanism.

22 februarie 2020, la finalul uneia dintre primele misiuni de transport a pacienților infectați cu SARS-CoV-2 efectuată cu aeronava C-27J Spartan de la Baza 90 Transport Aerian



BILANT ANTICOVİD

Participarea armatei la efortul de combatere a pandemiei s-a materializat prin: operaționalizarea a trei spitale de campanie; asigurarea temporară a managementului medical la trei spitale din rețeaua medicală națională (Suceava, Deva și Focșani); transport aerian de persoane (20 de misiuni), de materiale medicale (17 misiuni), de ajutoare umanitare (3 misiuni); executarea triajului epidemiologic la șase puncte de trecere a frontierei din cinci județe (146 misiuni); decontaminarea pentru facilități medicale din cinci localități (143 activități); distribuirea de ajutoare umanitare în localități din 11 județe (17 misiuni); sprijin acordat MAI pentru întărirea controlului în trafic și aplicarea măsurilor de carantinare (6.158 misiuni).

În procesul de vaccinare, MAPN a contribuit cu: 8.000 de militari și civili; 56 de centre fixe în spitale și unități militare care au executat activități specifice (46 active în prezent); 20 de centre și echipe mobile de vaccinare; însoțirea și asigurarea securității transporturilor de vaccinuri la sosirea în țară; șapte centre de depozitare (București, Craiova, Timișoara, Cluj-Napoca, Iași, Brașov și Constanța); transportul terestru al vaccinurilor între centrele de depozitare; operaționalizarea și operarea rețelei naționale de sprijin pentru programare (call center): 49 de structuri, 516 operatori militari, 287 posturi de lucru, 143 posturi pentru live chat.

Comunicat presă MAPN
din 18.05.2021

operations. Considering that until that time, the unit was the only one providing military helicopter services in that area, this impacted all operations in the south east sector of the mission, limiting all movement of UN military personnel outside the bases to essential ones and putting on hold or delaying ongoing or planned operations that were dependent on helicopter support (transport, MEDEVAC, Quick Reaction Force). All plans had to be redrawn at the staff level and, for a short period of time, an alternate provider for some of the services had to be contracted. Fortunately, after isolating the infected ones and quarantining all their contacts, the spread of the virus inside the unit was stopped, having no other cases of contamination until redeployment and all operations went back as planned, with added restrictions to avoid the same scenario occurring. Nevertheless, lessons were learned at the unit level, the mission level but also at the Air Force staff so that a selection and training process was established for a complete replacement of personnel that was standing by to substitute part or whole unit in case such an incident will repeat, in order to avoid any operational drawback. Also at the unit level, militaries were divided in groups/swifts and physical distance was imposed between the groups so that an infection could be limited

to a cluster of persons and a minimum of capabilities could be maintained.

While it created a lot of challenges difficult to assess during the initial breakout stage, the pandemic gave the opportunity for the Armed Forces to prove that it can continue its specific activities in times of turbulence and to step forward and take a lead role in the fight against it. It is not a fight that armies are training for typically, but it proved that the organization could adapt and could provide support to the people when needed. Overall, the Air Force adapted and proved its ability to respond to a major civilian emergency while keeping its major objectives and responsibilities in sight. Keeping the number of infected personnel at a lower level, with no collective spreading of the virus, allowed the system to function properly, to plan and execute the missions as required and tailored to the conditions of this times. While it did affect the way all activities are performed, it did not negatively impact the ability to operate, conduct and communicate.

After a period of identifying limitations and adjustments, deficiencies and boundaries were overcome and transformed in lessons learned, giving the system the ability to emerge stronger from these events, proving its resilience.



„Bună ziua! Call center vaccinare, cu ce vă putem ajuta?”

Așa începea fiecare tură a **maistrului militar clasa a III-a, Valentin PÂRLEA**, operator la call center-ul din incinta Bazei Logistice Navale „Pontica”. Din 4 februarie a fost detașat de la Centrul Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană „General de brigadă Ion Bungescu” ca să ajute populația să se programeze la vaccinare.

Spune că au fost zile în care abia a reușit să se ridice de pe scaun câteva minute. După ce termina un apel, îl prelua imediat pe celălalt.

„Îmi aduc aminte că într-una dintre zile au fost introduse pe platformă câteva mii de locuri pentru vaccinare. În aproximativ trei ore, toate

OPERATOR CALL CENTER: „AU FOST OAMENI CARE NE-AU SPUS CĂ AM FOST ÎNGERII LOR PĂZITORI!”

**Locotenent Anca MEDREA/CNIApAA,
Carmen MELNIC/Baza Logistică Navală**

au fost epuizate, programările făcându-se, atât online, cât și prin intermediul call center-ului”, afirmă Valentin Pârlea.

„Ca să poți face față unei zile încărcate îți trebuie multă stăpânire de sine, trebuie să îi vorbești fiecărui om calm și respectuos, indiferent cum ți se adresează și de tonul folosit în exprimare și mai ales trebuie să îi explici fiecare, pe înțelesul lui, de ce nu sunt locuri disponibile, când vin dozele, ce tipuri de vaccin sunt disponibile, când este eligibil pentru vaccinare și așa mai departe.”

„Te încarcă emoțional aproape fiecare apel în parte. Mulți dintre cei care apelează la noi au sunat și de 10 ori pe zi, în speranța că vor prinde un loc liber. În general sunt oameni care au vârste înaintate și care nu știu să folosească un computer, ca să poată încerca și varianta platformei #RoVaccinare.”

Nu de puține ori s-a întâmplat să ne implore în lacrimi să îi ajutăm. Nici pentru noi nu este ușor să le spunem uneori că nu sunt locuri disponibile, dar îi încurajăm să mai încerce atunci când pot să o facă. Mă bucur cel mai mult atunci când le dau răspunsuri pozitive oamenilor pentru că și reacțiile lor sunt pe măsură. Au fost situații



Maistrul militar clasa a III-a, Valentin PÂRLEA, operator la call center-ul din incinta Bazei Logistice Navale „Pontica”

în care ne-au spus că am fost îngerii lor păzitori”, afirmă militarul.

Un apel la care răspundea camaradul nostru varia între 2 și 10 minute și numărul lor putea ajunge chiar și la 140 pe zi. Maistrul militar clasa a III-a, Valentin Pârlea, este angajat al Centrului Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană ca specialist al Biroului Evaluare are 31 de ani, este căsătorit și are un copil.

ÎMPREUNĂ ÎNVINGEM PANDEMIA!

Președintele Comitetului Național de Coordonare a Activităților privind Vaccinarea împotriva COVID-19 (CNCV), colonel dr. Valeriu GHEORGHÎĂ i-a vizitat pe cei 36 de operatori care au gestionat liniile de Call Center organizat la Batalionul 3 Rachete Sol-Aer „Codrii Vlăsiei” - Ghimpați, județul Giurgiu.

Activitatea la acest centru s-a desfășurat timp de 14 ore pe zi, între orele 08.00 și 22.00, iar media apelurilor a fost de peste 800 de solicitări, asigurând în același timp peste 100 de programări pentru vaccinare.

La activitate, a participat și prefectul județului Giurgiu, **doamna Aneta MATEI**, care și-a exprimat aprecierea privind activitatea militarilor din Call Center-ul giurgiuvean și le-a mulțumit militarilor pentru profesionalismul cu care își fac datoria.

Sursa: Brigada 1 Rachete Sol-Aer



MISIUNE UMANITARĂ SPRE INDIA

Bogdan PANTILIMON

O aeronavă C-130 Hercules a Forțelor Aeriene Române a decolat în data de 28 aprilie, spre Republica India, într-o misiune de asistență umanitară pentru transportul, în regim de urgență, de echipamente medicale pentru această țară, grav afectată de pandemia de COVID-19.

România s-a alăturat, astfel, eforturilor europene și internaționale de a sprijini India, care s-a confruntat cu o situație dramatică pe fondul valului fără precedent de îmbolnăviri cu virusul SARS-CoV2.

Grav afectată de epidemia COVID-19, India a fost lovită, în dimineața zilei de 28 aprilie, și de un seism major, de 6,4 pe scala Richter.

VIZITA OFICIALĂ POLAD

În perioada 19-20.05.2021, delegația condusă de domnul **Brent BOHNE**, Political Advisor (POLAD) la Comandamentul Aerian Aliat (AIRCOM), a efectuat o vizită de lucru în România, la invitația Ambasadei SUA la București. Programul a inclus și o întrevedere la sediul Statului Major al Forțelor Aeriene, unde acesta a purtat discuții cu șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, **general-maior Viorel PANĂ**, pe teme specifice Forțelor Aeriene în contextul actual de securitate, precum și modalitățile de susținere a măsurilor de asigurare stabilite de NATO pentru flancul estic al alianței, conform principiului apărării colective, valoare de bază a Alianței Nord-Atlantice. Programul activității desfășurate de către delegație în România a cuprins și vizite de documentare la Baza 90 Transport Aerian „Comandor Aviator Gheorghe Bănculescu”, la Baza 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu și la Baza 86 Aeriană „Locotenent aviator Gheorghe Mociorniță”.



Bogdan PANTILIMON

NUMIRE ÎN FUNCȚIE LA ACADEMIA FORTELOR AERIENE

sd.cap. Adrian COMȘULEA, m.m. Vincenzo BERCHIU

Miercuri, 16 iunie 2021, la Academia Forțelor Aeriene „Henri Coandă” a avut loc ceremonia de primire a comenzii și a Drapelului de Luptă, precum și numirea în funcția de comandant (rector) al Academiei Forțelor Aeriene „Henri Coandă”, a comandorului Marius ȘERBESZKI.

După citirea Ordinului ministrului apărării naționale de numire în funcție, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, **general-maior Viorel PANĂ**, a înmănat Drapelul de Luptă al unității noului comandant.

La activitate au participat reprezentanți ai administrației publice locale, comandanții marilor unități și unităților din Ministerul



Apărării Naționale și Ministerul Afacerilor Interne din Brașov și garnizoanele învecinate și reprezentanți ai instituțiilor de învățământ superior din Brașov.



Locotenent Anca MEDREA



VIZITĂ DE LUCRU, ÎN POLIGONUL CAPU MIDIA

În data de 12.05.2021 a avut loc vizita de lucru, în Poligonul Capu Midia, a unei delegații din care au făcut parte comandantul Corpului Multinațional Sud-Est, **generalul-maior Tomiță Cătălin TOMESCU**, comandantul Corpului V al Forțelor Terestre ale Statelor Unite ale Americii, **generalul-locotenent John S. KOLASHESKI** și comandantul Comandamentului Corpului Aliat de Reacție Rapidă – Headquarters Allied Rapid Reaction Corps (HQ ARRC) din Marea Britanie, **generalul-locotenent Sir Edward SMYTH-OSBOURNE**.

Înălți oficiali militari au purtat discuții legate de organizarea exercițiului „DEFENDER EUROPE 21” cu comandantul Centrului Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană „General de brigadă Ion Bungescu”, **colonelul Viorel-Eugen BITAN** și cu ofițeri din cadrul Poligonului Complex de Trageri Capu Midia. La final, au vizitat simulatoarele de ținte aeriene MTS II, unde au asistat la un antrenament al

militarilor pe un scenariu de luptă antiaeriană. Exercițiile din cadrul DACIA 21 LIVEX au ca scop consolidarea posturii de apărare și descurajare naționale și aliate și confirmă capacitatea Armatei României de a-și angaja capabilitățile în operații defensive, precum și disponibilitatea permanentă a structurilor Alianței și a partenerului strategic american de a disloca rapid în țara noastră efective credibile pentru realizarea apărării, la nevoie.

Complexul de exerciții DACIA 21 LIVEX armonizează două componente principale de instruire în context multinațional - exercițiul NATO STEADFAST DEFENDER 21, condus de Comandamentul Forțelor Întrinite de la Napoli, care presupune dislocarea din Turcia în România a unei forțe de reacție rapidă a NATO, respectiv exercițiul „DEFENDER EUROPE 21”, care cuprinde o serie de evenimente majore de instruire, sub conducerea Comandamentului Forțelor Terestre ale SUA în Europa și Africa.

ENJJPT – PRIMA BREVETARE

Căpitan Mirela VIȚĂ

Locotenentul Răzvan MACOVEI, pilot în Escadrila 951 Aviație Instrucție Avansată din Baza 95 Aeriană este primul pilot român care a brevetat, în luna iunie 2021, în cadrul prestigiosului Program ENJJPT (Euro NATO Joint Jet Pilot Training), singurul program multinațional din lume care pregătește piloți de luptă pentru NATO.

Festivitatea a avut loc în data de 25 iunie 2021, după ce tânărul pilot a încheiat ciclul de pregătire început în mai 2019. România a aderat la acest Program în 2017, iar Răzvan este unul dintre primii 2 piloți trimiși de Forțele Aeriene Române la instruire în cadrul ENJJPT și primul care „și-a primit aripile americane” în cadrul acestui program, finalizând etapele de zbor pe aeronavele T-6 Texan și T-38 Talon. Momentan, Forțele Aeriene Române au la pregătire, la Sheppard Air Force Base, nouă piloți, dintre care șase studenți în cadrul programului și trei piloți în pregătire pentru a îndeplini funcții de instructori pe o perioadă de 4 ani, conform angajamentelor asumate la începerea programului. ENJJPT pregătește în prezent peste 40 la sută din totalul piloților de vânătoare ai SUA și este singura sursă de pregătire a piloților de vânătoare pentru țări ca Germania, Norvegia și Olanda.



Odată cu absolvirea am sărbătorit și Ziua Drapelului Național, iar asta a făcut ca toate emoțiile să fie și mai puternice știind că pot aduce un prestigiu, atât țării, cât și familiei care m-au susținut și m-au motivat să ajung la această realizare

De la Șoim la Talon

Despre ce a însemnat programul ENJJPT, care pregătește cei mai buni piloți NATO din lume și efortul depus pentru a obține aripile americane ne povestește Răzvan în rândurile de mai jos:

Deși începutul carierei mele a fost pe cerul Bobocului și al Bacăului, cea mai remarcabilă pregătire la care am luat parte a avut loc pe cerul de peste Baza Aeriană Sheppard, la cinci mile nord de Wichita Falls, Texas, după înscrierea la Euro-NATO Joint Jet Pilot Training Program (ENJJPT).

Am învățat și am fost pregătit de instructori de zbor ai forțelor aeriene ale SUA și ale aliaților europeni. Fiecare pilot instructor contribuie cu propria experiență obținută pe diverse aeronave din țara natală sau din mediul real de luptă, astfel facilitând o interoperabilitate unică. Programul a reunit studenți ai partenerilor, în spiritul cooperării internaționale, cu scopul de a ne pregăti în mod corespunzător pentru realitățile

operațiunilor ce se desfășoară într-o coaliție multinațională.

Când întâlnesc pe cineva care a absolvit ENJJPT, apare instant o conexiune. Este ca atunci când întâlnești un coleg care a absolvit același colegiu militar liceal: amintirile și experiențele sunt similare, chiar dacă nu au avut loc în același timp. Există, din oficiu, o relație de camaraderie. Abilitățile intangibile învățate în timpul pregătirii sunt cele mai însemnate, alături de capacitatea de a opera într-un mediu în care trebuie să înțeleg diferite culturi și să rezolv dificultăți din punct de vedere profesional cu oameni care percep lucrurile diferit față de modalitățile familiare.

Ca grupă de studiu, am înțeles încă de la început că trebuia să lucrăm împreună pentru a absolvi acest program. Odată cu prima oră de zbor, programul de muncă este aproape neîntrerupt, cu ritm alert. O zi normală de pregătire durează 12 ore și începe la ora cinci dimineața. Este stresant, captivant, dar și cu perioade intense de muncă pe tot parcursul programului. Fluxul de informații este continuu, iar misiunile sunt, de asemenea, extrem de solicitante fizic, datorită G-urilor pe care le-am experimentat în timp ce încercam să obțin cel mai bun rezultat. Bilanțul zilelor petrecute aici se materializează prin autoevaluări ale zborurilor de pe parcursul zilei, prin ore întregi de studiu pentru zborul sau simulatorul din următoarea zi, pregătind planurile de zbor și alte documente specifice și prin numeroase „filme ale misiunii” pentru a executa manevrele corespunzătoare. Am fost în permanență concentrat și devotat programului. Dar la final toate sacrificiile au meritat.

De asemenea, schimbarea principală nu constă doar în aerodromul pe care îmi desfășor activitatea, ci și în procedurile de zbor și în comunicații. Nu este o diferență considerabilă, dar situațiile întâlnite sunt suficiente pentru a face pregătirea mai dificilă. Primii pași au fost



Locotenent Răzvan MACOVEI alături de căpitan comandorul Claudiu MICLĂUȘ-MORĂRESCU, comandant de patrulă la Baza 71 Aeriană, detașat din octombrie 2020 în SUA pentru a deveni primul instructor român pe aeronava T-38 Talon. Fiind cel mai mare în grad, el este și reprezentant național pentru piloții români care execută misiuni de instruire în cadrul programului

cursurile specifice și pregătirea teoretică înainte de zbor. A doua fază a fost introducerea în activitatea de zbor cu aeronavele T-6, unde mi-am perfecționat abilitățile de a zbura manevrabil și acrobație, navigație pe rută și zbor instrumental, zbor în formații tactice și la joasă înălțime.

Ulterior, am abordat zborul supersonic cu T-38, pentru a-mi îmbunătăți aptitudinile necesare unui pilot de vânătoare. **Așadar, până la obținerea aripilor, am trecut prin 475 de ore de pregătire la sol, sute de ore de simulator și 195 de ore de zbor (110h T-6A Texan și 85h T-38C Talon), într-o perioadă scurtă de timp.** A fost intens, dar memorabil. De asemenea, pregătirea mea în cadrul acestui program nu s-a finalizat. În curând voi începe cursul de Introduction to Fighter Fundamentals (IFF), unde voi asimila noi competențe necesare pentru realitățile misiunilor unui pilot de vânătoare.



ENJJPT Class 21-06 Graduation at Sheppard AFB, Texas, June 25, 2021. This includes the first ever Romanian graduate. Remember, sky's the limit!





Ioana POPA



Eleva plutonier adjutant Anamaria ȘTEPOAE a încheiat clasa a XI-a cu media 10, și va purta pe epoleții albaștri, timp de un an până la absolvire, cel mai înalt grad onorific acordat elevilor în colegiul militar



Colegiul Național Militar „Mihai Viteazul” Alba Iulia: FESTIVITATEA DE ABSOLVIRE A PROMOȚIEI 2021

Nu contează cât de puțin durează un moment fericit, pentru că amintirea acestuia durează toată viața

Este motto-ul ales de cei 108 absolvenți ai promoției 2021 a Colegiului Național Militar „Mihai Viteazul” Alba Iulia. Inimile lor au bătut la unison la festivitatea de absolvire, avându-i alături pe părinți, colegii mai mici, cadrele didactice și militare, care le-au îndrumat timp de patru ani pașii pe drumul cunoașterii.

„În acești patru ani ați câștigat respectul și admirația celor din jur, nu numai prin uniforma pe care ați purtat-o, dar și prin valorile în care ați învățat să credeți: spiritul onoarei și al datoriei, demnitate și responsabilitate, cinste și devotament Sluiți-vă țara cu onoare și dăruire interioară, fiți cinstiți, respectați legile și muncii mult - acesta ar fi, cred, răspunsul corect al generației voastre față de sacrificiul generațiilor trecute, cărora le datorăm țara pe care o avem azi și dreptul de a trăi în libertate. Este cea mai bună cale pentru fiecare de a obține respectul de sine. Vă rog să nu uitați că ați crescut și ați învățat sub patronajul spiritual al lui Mihai Viteazul, aici în cetatea Marii Uniri, la Colegiul Național Militar „Mihai Viteazul”, una dintre școlile cu cele mai mari tradiții în armată. Aveți datoria morală de a-i duce mai departe renumele”, a fost mesajul transmis absolvenților

promoției 2021 de către comandatul colegiului, **colonel Marcel DOMȘA**.

Festivitatea de încheiere a anului școlar și de absolvire a promoției a 70-a a Colegiului Național Militar „Mihai Viteazul” Alba Iulia, promoție ce poartă denumirea onorifică de „Regele Mihai I - 100” s-a desfășurat în prezența reprezentanților Ministerului Apărării Naționale, **general-maior Florin JIANU**, șeful Direcției financiar-contabile și **general de flotilă aeriană Lian SOMEȘAN**, locțiitorul pentru resurse al șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, ambii absolvenți ai colegiului militar albaian, precum și a invitaților și membrilor de familie ai elevilor.

În cadrul festivității s-au acordat premiile de onoare instituite de absolvenții veterani ai instituției, patru premii de excelență absolventului, pentru premiul I în cei patru ani de studiu și media 10 la purtare, 20 de premii de excelență elevilor cu medii generale peste 9,75, alte 26 de premii de merit pentru elevii cu medii peste 9,50, dar și premii și mențiuni pentru cei mai merituoși elevi de la fiecare an de studiu. Tot în cadrul festivității a avut loc avansarea în grad a noului **elev plutonier adjutant al colegiului, Anamaria ȘTEPOAE**, predarea-primirea cheii generațiilor și dezvelirea tabloului promoției 2021.

În timpul ceremoniei, deasupra colegiului militar au survolat formații de aeronave MiG-21 LanceR și elicoptere IAR-330 PUMA SOCAT din cadrul Bazei 71 Aeriană, „General Emanoil Ionescu”, Câmpia Turzii, care au salutat promoția a 70-a.

Festivitatea s-a încheiat cu un spectacol artistic susținut de elevi.



General de flotilă aeriană Lian SOMEȘAN felicitând absolvenții

STUDENȚII ACADEMIEI FORȚELOR AERIENE AU TRĂIT PE VIU VIBRAȚIILE TUNULUI DE 57 MM



Locotenent Anca MEDREA

60 de studenți din anul I la Academia Forțelor Aeriene „Henri Coandă” au participat la cursuri în Centrul Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană, „General de brigadă Ion Bungescu” în perioada 12-24 aprilie 2021. Dascălii i-au învățat teoria tragerilor antiaeriene, cunoașterea sistemelor de artilerie antiaeriană și pregătirea militară generală.

În afara orelor de curs, studenții au avut oportunitatea de a vedea ce presupune organizarea și desfășurarea unui exercițiu tactic și de a asista la trageri reale cu sisteme de artilerie antiaeriană de calibru mic, fiind dislocați în Centru chiar în perioada de desfășurare a celui mai important exercițiu pe linie de armă al Forțelor Aeriene Române – AZUR 21.11. „În cazul meu și a altor noii colegi, propozabili pentru a încadra funcția de servanț 5 în echipa de luptă a tunului de calibru 57 mm, am executat practic operațiunea de încărcare și descărcare a tunului și am participat la anumite secvențe ale exercițiului tactic cu trageri de luptă AZUR 21.11, o experiență unică pentru un student în primul an. Primele zile au avut un impact nemaipomenit asupra noastră, pentru că am asistat la prezentarea tunului și a caracteristicilor tehnico-tactice, la montarea



Colonel conferențiar universitar dr. Vasile ȘANDRU, conducătorul detașamentului de studenți din Academia Forțelor Aeriene împreună cu colonelul Viorel-Eugen BITAN, comandantul unității de la Capu Midia

și demontarea unor mecanisme, la verificarea liniei de ochire zero și nimic nu a fost mai senzațional decât prima salvă de tun la care am participat și pe care am trăit-o pe viu. Aceste lucruri ne fac ambițioși, să ne dezvoltăm cât mai mult în carieră și să exploatăm noile sisteme cu care va fi înzestrată apărarea antiaeriană”, mărturisește **studentul Marius GALAN**.

„Consider oportună desfășurarea acestei activități pentru formarea deprinderilor practice ale viitorilor rachetiști și artileriști antiaerieni în Centrul Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană, unitate reprezentativă a Statului Major al Forțelor Aeriene, unica de acest fel în Armata României”, a precizat **colonel conferențiar universitar dr. Vasile ȘANDRU**, conducătorul detașamentului de

studenți din Academia Forțelor Aeriene.

Desfășurarea activității în Centrul Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană „General de brigadă Ion Bungescu” a oferit și posibilitatea devansării practicii de specialitate a studenților prin executarea unor operațiuni de pregătire a tunului pentru tragere în perspectiva executării tragerilor din prima jumătate a lunii iulie 2021 și anume: trecerea dintr-o poziție în alta, montarea și demontarea unor subansamble și mecanisme componente, verificarea țevii, a frânei de tragere, a închizătorului, corectorului etc., verificarea liniei de ochire zero și încărcarea și descărcarea tunului.

Înainte de a părăsi unitatea, studenții i-au mulțumit comandantului Centrului pentru condițiile de

cazare, hrănire și instruire și pentru că le-a oferit posibilitatea de a cunoaște poligonul, de a avea primul contact cu sistemele de artilerie antiaeriană și de a simți pe viu o tragere de luptă. „A fost puțin dificil să trecem de la mediul online direct, pe teren, la tragerile propriu-zise, însă sentimentul pe care mi l-a dat observarea tragerilor a fost inedit, iar vizualizarea tragerilor m-a făcut să îmi dau seama că alegerea acestei arme a fost alegerea corectă”, ne-a declarat **Cristina Elena LIVADARU**, studentă în anul I la Academia Forțelor Aeriene.

La finalul pregătirii în Centru, **colonelul Viorel-Eugen BITAN**, comandantul unității de la Capu Midia, le-a transmis studenților un mesaj: „Eu sunt mulțumit de activitățile pe care le-ați desfășurat aici, o parte dintre concluzii le vom extrage după ce o să executați tragerile și, cu sprijinul AFA, îmi doresc să mă mai întâlnesc cu voi să putem detalia și alte probleme. Mi-am arătat și disponibilitatea de a veni la Academie cu câteva idei pe care să vi le transmit pe baza experienței pe care o am și în unitate, dar și în armă”.

Detașamentul AFA a fost condus de **col. conf. univ. dr. Vasile ȘANDRU, lt. col. instr. sup. Cristian ENE și lt. Iulian DRAGNEA**, comandant de pluton.





TIME TO UPGRADE!

În perioada 03-06 iunie 2021 a avut loc **Salonul de Invenții și Inovații „Expo IDEAGORA”**, expoziție care aduce în fața publicului inovații și idei ale tehnologiilor de viitor, roboți dotați cu inteligență artificială, softuri și programe revoluționare, inovații în domeniul medical și multe alte invenții elaborate de tinerii din liceele și mediul universitar românesc, dar și de companii ce au adus un upgrade domeniului lor de activitate.

În cadrul acestei expoziții, studenții Forțelor Aeriene „Henri Coandă” de la specialitatea piloți au prezentat vizitatorilor simuloarele de zbor pentru avion cu programul Digital Combat Simulator (DCS), cel pentru elicopter cu suport VR și simulatorul de zbor Instrumental Flight Rules (IFR).

Cu această ocazie, curioșii de toate vârstele au putut să se bucure pentru câteva momente de senzația și complexitatea unui zbor cu avionul sau cu elicopterul. Federația

Aerospațială Română a expus aeroplanorul Vlaicu III, prezentat chiar de constructorul său, **comandor (rtr.) ing. prof. Gheorghe COMAN**, aflat acum la respectabila vârstă de 92 de ani, care a arătat ce a însemnat *upgrade-ul* în urmă cu 50 de ani și cum, doar prin inovare permanentă, societatea poate evolua.

Statul Major al Forțelor Aeriene Române a prezentat, pentru pasionații acestui domeniu, oferta educațională în instituțiile militare de învățământ.



Student caporal Mihai MOLDOVAN



Elevul David TEPEȘ și doamna profesoară de română, Cosmina MIRCEA



Elevul caporal Călin HARTZOS alături de doamnele profesoare de matematică Iulia BOGDAN-TODICĂ și Anamaria FUIA

ÎNVĂȚĂMÂNT MILITAR DE ELITĂ

Anul de pandemie, în care învățământul s-a desfășurat predominant online, nu i-a împiedicat pe elevii Colegiului Național Militar „Mihai Viteazul” să obțină rezultate demne de laudă la concursurile educaționale.

Medalie de bronz la Olimpiada de Lingvistică Asia

Elevul caporal David TEPEȘ, din clasa a X-a, a câștigat medalia de bronz la Olimpiada de Lingvistică Asia – Pacific 2021. Competiția a reprezentat o etapă intermediară între olimpiada națională și cea internațională. David s-a clasat pe locul șapte, din 56 de participanți din România iar această performanță i-a adus includerea în lotul largit al României care se va pregăti pentru Olimpiada Internațională de Lingvistică.

Despre acest rezultat, elevul caporal David Tepeș mărturisește că este „cea mai mare realizare de până acum. La începutul concursului nu eram convins că voi ajunge până aici dar pe parcurs, fiecare rezultat bun obținut la etapele anterioare, m-a motivat și mi-am dorit să obțin maximum posibil”, a spus David. Este pasionat de cifre și logică, iar lingvistica îi stărnește curiozitatea, descoperind în diversele subiecte, diferite tipuri de algoritmi.

Cea care îl ajută să combine aceste discipline care la prima vedere nu au prea multe în comun, **doamna profesoară de limba și literatura română, Cosmina MIRCEA**, spune despre David că este un elev

ambitios și extrem de dedicat muncii pe care o depune, reușind astfel să bifeze ca împlinite obiectivele.

Elevii din lotul largit al României au beneficiat de o pregătire online asigurată de membrii Comisiei Naționale și au participat la o ultimă etapă de selecție, ce s-a desfășurat la jumătatea lunii mai. Primii patru elevi clasați în urma acestei selecții au constituit lotul restrâns și au reprezentat România la Olimpiada Internațională de Lingvistică 2021.

Medalie de bronz la Olimpiada Națională Gazeta Matematică

Chiar dacă în acest an școlar timpul petrecut la școală a alternat cu studiul online de acasă, **elevul Călin HARTZOS**, din clasa a IX-a, a reușit performanța de a obține medalia de bronz la etapa a treia (națională) a Olimpiadei Naționale Gazeta Matematică. Etapa s-a disputat cu participarea fizică a candidaților, în 13 centre de concurs din țară. Această performanță i-a adus lui Călin și avansarea de la gradul de elev fruntaș, la cel de caporal, avansarea fiind făcută de către comandantul colegiului, **colonel Marcel DOMȘA**, într-un cadru festiv, în fața întregului efectiv de elevi. Călin s-a pregătit intens în toată această perioadă, a continuat să rezolve probleme chiar și în vacanță, iar rezultatele nu au întârziat să apară.

Felicitări tuturor pentru obținerea acestor rezultate și mult succes la concursurile viitoare

Ioana POPA

Vis împlinit: admis la Academia Forțelor Aeriene din SUA

„Oricât de întâmplător ar fi destinul, tot noi ni-l alegem prin muncă și ambiție!”

Ioana POPA



Sunt cuvintele **elevului militar Andrei Octavian COJOCARU**, care a fost admis la Academia Forțelor Aeriene din Colorado Springs – Statele Unite ale Americii. Andrei își dorește de mic să devină un bun inginer în cadrul Forțelor Aeriene, iar primul pas spre cariera militară l-a făcut venind la Colegiul Național Militar „Mihai Viteazul” Alba Iulia. După patru ani în care și-a depășit limitele, după ce fiecare provocare l-a determinat să își dorească mai mult, iată-l ajuns acolo unde și-a dorit. „De când eram mic știam că voi ajunge la o academie militară, unde, nu eram sigur. Nu pot să spun că dacă în urmă cu 10 ani cineva mi-ar fi spus că voi ajunge să studiez la Academia Forțelor Aeriene din Colorado Springs aș fi zis că mă așteptam la asta. Cu siguranță aș fi fost surprins, dar sunt sigur că dacă nu aș fi aplicat pentru academia militară din SUA, tot spre o academie militară m-aș fi orientat pentru că asta îmi place să fac, asta mă văd făcând în anii mei de carieră și vreau să mă dedic cu totul pe viitor spre această direcție”, a mărturisit Andrei.

Dragostea pentru uniformă militară s-a născut în familie. Străbunicul lui Andrei a luptat pe front, la Debrecen în Ungaria în cel de-al Doilea Război Mondial, bunicul a fost militar la arma transmisiuni iar tatăl lui Andrei este jandarm. Performanța obținută de Andrei a adus multă bucurie în familie iar părinții săi sunt foarte mândri de această realizare deosebită, susținându-l pe Andrei necondiționat. „Părinții sunt foarte mândri de această performanță, poate puțin anxioși și neliniștiți din cauză că plec, dar se bucură foarte mult pentru mine, pentru că știu că îmi doresc foarte mult să reușesc în acest domeniu și nu a fost niciun moment în viață în care să nu mă susțină”.

Ideea de a studia la academia militară din Colorado Springs l-a atras foarte mult pe Andrei și tocmai faptul că va avea parte de o pregătire intensivă, reprezintă pentru el o provocare prin care își va atinge idealul. „Pentru mine este o oportunitate foarte mare. În primul rând am vrut să merg acolo datorită faptului că vor fi niște ani destul de grei de pregătire și caut să mă îmbunătățesc și să evoluez prin provocări”, a spus Andrei.

Din băiatul timid care a fost la începutul colegiului militar, Andrei a reușit să își dezvolte în timp abilitățile potrivite pentru a se

autodepăși, pentru a deveni mai sociabil și mai comunicativ, abilități care îl vor ajuta să devină un bun lider. Rezultatele foarte bune obținute pe parcursul studiilor liceale i-au adus în clasa a XII-a gradul de elev plutonier major, al doilea cel mai mare grad onorific în colegiul militar, îndeplinind și funcții de comandă în cadrul subunităților de elevi. Este convins că toată această experiență îi va fi benefică la academia militară. „Am venit la liceu cu un temperament un pic mai timid și faptul că am putut să iau contact cu diverse tipuri de oameni aici și că am fost pus într-o poziție de conducere în cadrul structurii elevilor, mi-a permis să îmi deschid un pic mintea spre lucruri noi, să nu mai fiu așa închis în mine cum eram înainte. Cred că mă va ajuta foarte mult această experiență, mai ales că la academia la care voi studia în următorii ani este foarte mare nevoie să fiu sociabil, comunicativ, deschis. În plus, visul meu este să devin ofițer și orice bun ofițer trebuie să fie un bun lider în primul rând, iar fără comunicare nu se poate”.

La finalul celor patru ani de studiu, Andrei face o radiografie sinceră la tot ceea ce a însemnat pentru el colegiul militar. A fi elev militar a fost pentru Andrei o experiență unică, plăcută, dar și cu momente de cumpănă, care l-au făcut să fie și mai motivat în decizia pe care a luat-o. „Pentru mine, colegiul militar a fost o experiență unică. M-am bucurat de fiecare moment petrecut alături de colegi, alături de niște profesori minunați fără de care nu aș fi reușit să ajung la nivelul la care mă aflu acum și față de care sunt recunoscător. A fost un loc în care am învățat să-mi depășesc limitele. În momentul în care îmi ating rezultatele dorite, să am așteptări mai înalte și să caut tot timpul să evoluez prin ceea ce fac. Nu a fost neapărat greu, pentru că mie mi-a plăcut foarte mult să fiu în acest liceu și mi-a plăcut tot ceea ce am făcut și la ce am învățat, am învățat cu plăcere. Nu a fost greu, a fost o experiență plăcută”, a mărturisit Andrei. Pe parcurs apar și mici obstacole ce trebuie depășite pentru a-ți atinge obiectivele. „Cred că fiecare elev militar a avut un moment de cumpănă. Pentru mine, acest moment a fost în clasa a IX-a spre început, când am realizat că nu este atât de ușor să treci prin toate, așa cum a fost în gimnaziu. Spre exemplu, nu am fost un mare sportiv în primii ani de școală, iar în momentul în care am venit aici și am început să alerg la probe și să obțin calificative de la 6 în jos, mi-am spus că nu știu dacă m-aș încadra între elevi din cauză că nu pot ajunge la aceleași performanțe sportive. Cu multă muncă și determinare am reușit să îmi îmbunătățesc calitățile sportive. De asemenea, la materiile pe care nu l-am agreat foarte mult în timpul anilor de gimnaziu, din nou am fost nevoit să dedic mai multă atenție în timpul liceului, iar unele au ajuns chiar să-mi placă. Spre exemplu, nu eram cel mai bun prieten cu fizica în clasa a VIII-a dar a ajuns să îmi placă în timpul liceului”, a spus Andrei, zâmbind.



Dacă pentru Andrei situația școlară în România s-a încheiat deja, având în vedere procesul de selecție în academii militare din străinătate, pentru colegii săi de an, emoțiile examenelor cresc în această perioadă. Aflându-se pe ultima sută de metri cu pregătirile pentru plecarea în SUA, Andrei are un mesaj pentru cei care i-au fost colegi și prieteni timp de patru ani: „Deși nu au nevoie pentru că știu că sunt mai mult decât pregătiți, le urez mult succes, ei știu că sunt cu sufletul alături de ei, le voi ține pumnii, și sunt sigur că se vor descurca de minune și fiecare va ajunge acolo unde își dorește. Indiferent câți kilometri vor fi între noi, câte mări sau oceane ne despart, sunt sigur că legăturile dintre noi se vor păstra”, a transmis cu emoție Andrei.

La vârsta de 14 ani, când pășit pentru prima dată pe porțile Colegiului Militar din Alba Iulia, Andrei avea în fața lui o mare provocare: absolvirea acestei instituții de învățământ liceal militar. A încheiat remarcabil această etapă, reușind să fie admis la Academia Forțelor Aeriene din Colorado Springs și spune că adevărata provocare abia acum începe. „Încă de când am fost admis în colegiul militar mi-am spus că poate va fi puțin greu liceul, dar nu a fost nici măcar începutul. Abia acum începe adevărata provocare și trebuie să dau tot ce am mai bun în fiecare zi de acum înainte, pentru a mă putea pregăti cât se poate de bine și pentru a putea spera că într-o zi o să îmi fac mândri părinții, cadrele militare și profesorii care m-au pregătit și țara”, a încheiat Andrei.

Andrei Cojocar este al nouălea absolvent al Colegiului Național Militar „Mihai Viteazul” Alba Iulia care își va desăvârși pregătirea în domeniul militar în instituții de renume din Statele Unite ale Americii: Academia Forțelor Aeriene din Colorado Springs (doi absolvenți) și Academia Militară „West Point” (șase absolvenți).

PLANURI DE MODERNIZARE LA BAZA 71 AERIANĂ DE LA CÂMPIA TURZII



Adrian SULTĂNOIU

Investiții din SUA, în valoare de 152 de milioane de dolari, vor fi destinate unor lucrări de modernizare a infrastructurii Bazei Aeriene de la Câmpia Turzii. Proiectul de dezvoltare va permite bazei aeriene să susțină avioane grele de transport, să găzduiască avioane de vânătoare și personalul desfășurat.

Potrivit US Air Force, investițiile vor contribui la stabilirea unei prezențe durabile a forțelor americane în România. Câmpia Turzii este o locație strategică-cheie, care necesită o infrastructură modernă pentru a sprijini misiunile de mobilitate aeriană, pentru a găzdui active ale US Air Force și pentru a putea răspunde rapid la orice problemă de securitate din regiune, se arată într-un comunicat al Forțelor Aeriene ale SUA. Investiția, care sprijină Inițiativa Europeană de Descurajare (European Deterrence Initiative - EDI) și care este implementată de Comandamentul forțelor americane în Europa (EUCOM), este de așteptat să sporească securitatea pe continent și să crească capacitatea de reacție și disponibilitatea forțelor aeriene americane și a forțelor statelor membre NATO din regiune.

„Programul EDI include construcția infrastructurii aeroportului și facilităților de sprijin necesare susținerii operațiilor de luptă și misiunilor de supraveghere ale Forțelor Aeriene, sporind, în același timp, capacitățile logistice în zonă”, a declarat **căpitanul Scott RAYMOND**, din cadrul Direcției Logistice a EUCOM. Partenerii americani intenționează să cheltuiască, în cursul acestui an, 130 de milioane de dolari pentru optimizarea misiunilor de la Baza 71 Aeriană de la Câmpia Turzii. Forțele Aeriene ale SUA vor investi aproape 30 de milioane de dolari în modernizarea pistei (pentru

a putea permite aterizarea și decolarea de avioane de transport C-5 Galaxy și C-17 Globemaster), în spații de garare pentru avioanele de luptă și într-un drum de acces către un nou depozit de muniții. În plus, 32 de milioane de dolari vor fi cheltuiți pentru construirea unui nou depozit de combustibil și alte 68 de milioane vor fi alocate pentru depozite de materiale folosite în sprijinul operațiilor aeriene. US Air Force a mai acordat contracte în valoare de 14,3 milioane de dolari pentru lucrări de modernizare a infrastructurii, care au inclus sisteme noi de iluminat, sisteme electrice sau extinderea capacității de stocare a combustibilului. EUCOM și-a intensificat misiunile în România de-a lungul anilor, dar majoritatea eforturilor sale s-au concentrat asupra Bazei Aeriene de la Mihail Kogălniceanu, care este folosită în principal de Forțele Terestre americane din Europa. Însă Pentagonul a mărit treptat cheltuielile pentru Câmpia Turzii. Anul trecut, US Air Force Europe a trimis drone MQ-9 Reaper, staționate în Polonia, pentru o rotație temporară acolo, aducându-le mai aproape de Marea Neagră, unde activitatea militară rusă s-a intensificat constant în urma anexării ilegale a Peninsulei Crimeea.

Prezența partenerilor americani pe teritoriul României reprezintă o oportunitate de dezvoltare, testare și evaluare a capacității de luptă, activitățile desfășurate în comun fiind un element-cheie în creșterea nivelului de interoperabilitate dintre cele două părți. Colaborarea dintre Statele Unite ale Americii și România contribuie la consolidarea capacității de apărare colectivă și la creșterea securității regionale.

Sursa: Observatorul Militar

MIIG-21 LANCER : ACCIDENT AVIATIC, CATAPULTARE CU SUCCES

O aeronavă MiG-21 LanceR din cadrul Bazei 71 Aeriană Câmpia Turzii, care efectua un zbor de instrucție, s-a prăbușit marți, 20 aprilie, în jurul orei 14.30, în apropierea localității Dedrad, județul Mureș, într-o zonă nelocuită.

Pilotul aflat la manșa aeronavei, **locotenent-comandorul Andrei CRISTE**, a reușit să execute manevra de catapultare și a fost găsit de echipa de intervenție în stare stabilă, conștient și cooperant. Acesta a fost internat inițial la Spitalul Clinic de Urgență Județean Târgu Mureș, de unde a fost apoi transferat, cu o aeronavă C-130 Hercules, la Spitalul Universitar de Urgență Militar Central „Dr. Carol Davila” (SUUMC), având diagnosticul de politraumatism prin catapultare.

Conducerea bazei aeriene a pus în aplicare planul de intervenție în astfel de situații, iar o comisie de la nivelul Statului Major al Forțelor Aeriene s-a deplasat de urgență la locul prăbușirii pentru investigarea evenimentului.

Aeronava implicată în incidentul aviatic decolase în jurul orei 14.00 de pe Baza Aeriană din Câmpia Turzii, pentru a executa un zbor de instrucție, împreună cu alte două aeronave de același tip.

În timpul executării misiunii, pilotul a raportat că se află într-o situație de urgență și s-a catapultat, aeronava prăbușindu-se în zona localității Dedrad, județul Mureș, în afara ariilor locuite. Celelalte două aeronave au revenit în bază, în siguranță, în jurul orei 15.00.

Locotenent-comandorul Andrei Criste este pilot militar din anul 2008 și are o experiență de 600 de ore de zbor pe aeronave supersonice, fiind certificat ca pilot operațional pe aeronave MiG-21 LanceR.

De asemenea, în conformitate cu procedurile-standard, în prima etapă au fost sistate zborurile de instrucție cu acest tip de aeronavă.

În contextul situației internaționale complexe, pentru asigurarea continuității Serviciului de Luptă Poliție Aeriană, Statul Major al Forțelor Aeriene a elaborat un set de măsuri pentru reluarea activității de zbor



Căpitan Mirela VIȚĂ

cu aeronavele MiG-21 LanceR, ce a cuprins executarea unor verificări de mentenanță cu caracter preventiv la toate aeronavele de acest fel din dotare, precum și revederea tehnicilor, tacticilor și procedurilor specifice de către personalul aeronavigant.

Începând cu data de 29 aprilie 2021 s-a reluat, treptat, activitatea de zbor de instrucție cu aeronavele MiG-21 LanceR.

Ca urmare a evoluției stării de sănătate, locotenent-comandorul Andrei Criste a fost transferat în cadrul Secției de Recuperare neurologică 2 a Spitalului Universitar de Urgență Militar Central „Dr. Carol Davila”, apoi a intrat în concediu medical, timp în care desfășoară un program complex de recuperare. Pilotul este evaluat trimestrial de o comisie mixtă din cadrul SUUMC București, scopul fiind reluarea activităților aeronautice. Cazul este cercetat de Parchetul Militar, iar circumstanțele accidentului sunt investigate de o comisie numită de șeful Statului Major al Apărării.



CONVOCAREA SUBOFITERILOR/MAIȘTRILOR MILITARI DE COMANDĂ DIN STRUCTURILE SUBORDONATE SMFA

În data de 6 aprilie, la sediul SMFA, a avut loc, într-un cadru restrâns, Convocarea subofițerilor/maistrilor militari de comandă din structurile subordonate Statului Major al Forțelor Aeriene.

A fost o activitate intensă, cu obiective care au vizat printre altele, o analiză a evoluției și dezvoltării profesionale a corpurilor de personal din aria de responsabilitate a acestora, identificarea provocărilor multiple apărute în ultima perioadă de timp și găsirea celor mai bune soluții legale pentru rezolvarea acestora, dar și pentru a analiza ultimele noutăți legislative și clarificări în domeniu.

Generalul-maior Viorel PANĂ, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, a fost alături de participanți și le-a transmis acestora care sunt obiectivele



Căpitan Laura CUCOȘ

și așteptările sale pentru îndeplinirea misiunilor actuale și viitoare ale Forțelor Aeriene Române. De asemenea, a solicitat participanților implicare și inițiativă permanentă, conform atribuțiilor, pentru consolidarea programelor și proiectelor menite a dezvolta aceste categorii de personal importante ale Armatei Române, conform standardelor în vigoare.

Șeful Statului Major al Forțelor Aeriene i-a asigurat pe participanți de tot sprijinul său în activitatea lor, reiterând încă o dată importanța subofițerilor/maistrilor militari de comandă pentru atingerea obiectivelor stabilite structurilor din care fac parte.

Activitatea a fost organizată cu respectarea tuturor măsurilor de prevenire a infectării personalului cu virusul SARS-CoV-2.

SUBOFITERII DE COMANDĂ ÎN DIALOG

Plutonier adjutant principal Daniel-Narcis SÎMPETRU

Procesul de cunoaștere a specificului forțelor aeriene NATO și de întărire a relațiilor bilaterale între subofițerii de comandă din forțele aeriene aliate se realizează prin vizite comune și convocări periodice, care deschid o cale de dialog pe termen lung.

Sub mottoul *Stronger together*, în perioada 23-25.06.2021, la sediul Statului Major al Forțelor Aeriene, Componentei Operaționale Aeriene, și Bazelor 57 și 71, s-a desfășurat vizita unei delegații militare formate din **WO Sara CATTERALL**, NATO Allied Air Command Ramstein Command Senior Enlisted Leader, **CM Sgt. Brion BLAIS**, USAF-AFAPRICA Command Chief Master Sergeant și **WO Jake ALPERT**, Royal Air Force Chief of Staff Warant Officer, parteneri de dialog fiind membrii

delegației Forțelor Aeriene Române condusă de către **plutonier adjutant principal Daniel-Narcis SÎMPETRU**, subofițerul de comandă al Statului Major al Forțelor Aeriene.

Pe timpul activităților, membrii delegațiilor au abordat diferite subiecte de interes comun, discuții privind evoluția eAP pe flacul estic al NATO, aspecte privind programele de instruire adresate corpurilor de subofițeri, maiștri militari și soldați gradați profesioniști din statele NATO și modalitățile de creștere a nivelului de

interoperabilitate pentru îndeplinirea misiunilor comune de descurajare și apărare a spațiului aerian al Alianței.

Au fost cunoscute în mod direct aspecte privind specificul misiunilor curente și activitățile desfășurate de către detașamentul Forțelor Aeriene Regale ale Marii Britanii și detașamentele Forțelor Aeriene ale Statelor Unite ale Americii, dislocate în România la Baza 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu și la Baza 71 Aeriană Câmpia Turzii.



Aspecte din timpul vizitelor delegațiilor subofițerilor de comandă din forțele aeriene aliate. Devenite o constantă, aceste întâlniri confirmă, de fiecare dată, mottoul sub care se desfășoară: Stronger together, întărind legăturile care s-au creat încă de la accederea României la cea mai puternică alianță militară a lumii





109 ANI - EROU CĂPITAN AVIATOR ALEXANDRU ȘERBĂNESCU

Data de 17 mai este dedicată memoriei **căpitanului aviator Alexandru ȘERBĂNESCU (1912-1944)**, unul dintre așii piloților de vânătoare din al Doilea Război Mondial, sărbătorindu-se 109 ani de la nașterea acestuia, în comuna Colonești din județul Olt.

Fundația care îi poartă numele, prin conducerea doamnei Eleonora ARBĂNAȘ, a organizat o frumoasă festivitate de comemorare cu această ocazie.

Invitații surpriză au fost domnii **general-locotenent (rtr.) Ion DOBRAN** și **general-maior (rtr.) Radu THEODORU**, veterani aviatori contemporani ai căpitanului Alexandru Șerbănescu, acum aflați la vârste venerabile, care au dorit să împărtășească audienței (elevi, cetățeni, reprezentanții ai instituțiilor locale și culturale, ofițeri ai Forțelor Aeriene) amintiri din anii de război.

În onoarea memoriei căpitanului aviator Șerbănescu, o aeronavă C-27J Spartan a Bazei 90 Transport Aerian a survolat monumentul omagial, iar activitatea s-a încheiat cu vizitarea muzeului din localitate, în care am regăsit exponate deosebite din anii de luptă ai Grupului 9 Vânătoare.

Prezența domnilor generali aviatori, veterani de război și personalități de seamă în istoriografia aviației române, care au luptat alături de „asul cerului” și l-au cunoscut bine pe aviatorul erou Alexandru Șerbănescu, au impresionat și onorat pe toți cei prezenți la evenimentul omagial „109 ani Alecu Șerbănescu”, iar data de 17 mai le va aminti elevilor de azi, adulții de mâine și comunității în general, despre privilegiul întâlnirii cu cei doi camarazi de război ai aviatorului omagiat, născut în frumoasa și primitoare comună Colonești!

Eleonora ARBĂNAȘ



General-maior (rtr.) Radu THEODORU lasă mărturie pentru viitor în Cartea de Onoare a Muzeului



Oare cum e să îți recunoști tinerețea și camarazii de război într-o expoziție muzeală? (General-locotenent (rtr.) Ion DOBRAN)

Este o onoare pentru noi să ne reamintim și să vorbim despre aviatorul emblemă al aviației românești de război, căpitan Alexandru Șerbănescu.

Dar înainte de a schița portretul moral al acestui as al aviației române, vă spun că sunt deosebit de impresionat să vă văd în costum național, acum când termenul *național* sună puțin strident pentru urechile sensibile ale elitiștilor contemporani.

Șerbănescu reprezintă chintesența eroică a pilotului român, a intrat în istoria aviației nu numai prin calitățile lui de zburător, ci și prin cele de om și ofițer. A fost de-o corectitudine și demnitate impresionantă, un camarad de excepție, nu și-a părăsit niciodată coechipierii. Știți că în lupta aeriană există o solidaritate între echipaje, de formație. El gloria și-a împărțit-o cu cel care păzea alături în formație. Nu a suferit jignirile, indiferent din partea cui au venit. Ei au luptat singuri împotriva a 40. Voi știți ce înseamnă unul la 40? Ia gândiți-vă! Voi 40 să năvăliți aici pe noi, noi cu un avion mai slab decât al americanilor. Domnul general Dobran, aici de față a luptat, a fost doborât în flăcări. Știi ce înseamnă să arzi în avion? Așa că acest căpitan Șerbănescu a primit un ordin: să nu se mai ridice împotriva aviației americane, pentru că îi decima. A spus așa: „Băieți, am primit ordin să nu mai ieșim. Trebuie să-l executăm. Eu nu îl execut, eu ies, chiar singur să fiu, ies la luptă, să nu zică dușmanii că au intrat la noi ca într-un sat fără câini”. Gândiți-vă ce demnitate, ce onoare de militar. **Mareșalul ANTONESCU** a vrut să-l aducă la minister, pe un post liniștit. A zis: „Nu, sunt ofițer activ, meseria mea este războiul!!” Și a rămas la unitate.

A murit tânăr, doborât în luptă. Ce se întâmplă în posteritate? I-am mai spus doamnei Arbănaș, când lumea zicea „păcat că a căzut în luptă...”. Nu, mai bine că a căzut în luptă, că acum îl pomeniți ca erou al istoriei Armatei Române în al Doilea Război Mondial. Cu demnitatea pe care o avea, cu violența care îl caracteriza ca pilot de vânătoare, după război ar fi intrat la pușcărie cum au intrat majoritatea ofițerilor, piloților decorați cu cel mai înalt ordin, Mihai Viteazul, și și-ar fi bătut joc de el un nenorocit de gardian, așa cum s-a întâmplat cu ceilalți batjocoriți în închisori de către cominterniști.

A rămas ce a fost, nu a fost umilit după război. Cine îl mai cunoaște azi pe al treilea as al aviației românești, **căpitanul GRECEANU**, singurul om care a evadat de la Aiud... 17 ani de închisoare, dar a mai rămas în conștiința noastră? Să fiți mândri că pe acest pământ s-a născut Asul Aviației Române de război. Să îl cinstiți așa cum merită istoria. Atât am avut de spus.

General-maior (rtr.) Radu THEODORU, 17 mai 2021, Colonești, județul Olt

MANIFESTĂRI DEDICATE ZILEI VETERANILOR DE RĂZBOI

„EROUL SE DISTINGE PRIN REALIZĂRILE SALE...”

DANIEL J. BOORSTIN



Maistru militar clasa I Ciobanu VLAD



O serie de manifestări dedicate „Zilei Veteranilor de Război” – 29 aprilie, au avut loc în București și în toate marile garnizoane din țară. Activitățile au fost organizate de către Ministerul Apărării Naționale, în parteneriat cu Asociația „Alături de eroi”, împreună cu reprezentanții ai mediului de afaceri și ai societății civile.

La această campanie au participat, în data de 28 aprilie, și reprezentanți ai Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer „General Nicolae Dăscălescu”, care au avut deosebita onoare de a-i vizita la ei acasă pe câțiva dintre veteranii celui de-al Doilea Război Mondial: **plutonier adjutant în retragere Neculai TRUFAȘU** (localitatea Araci), **fruntaș în retragere Janos TOROK** (localitatea

Bicfalău), **soldat în retragere Gheza SZILAGYI** și **soldat în retragere Alexandru NAGY** (localitatea Sf. Gheorghe).

„Am dorit să fim alături de ei, în preajma Zilei Veteranilor de Război, le-am ascultat fascinați relatările despre faptele de arme și vitregiile pe care le-au înfruntat pe front, iar la final, în semn de respect, le-am înmănat drapelul tricolor și câteva produse tradiționale”.

De asemenea, în această perioadă, s-au derulat și activități de îngrijire a unor morminte și opere comemorative ale eroilor și veteranilor de război. Astfel, militarii Batalionului 5 Rachete Sol-Aer „Horea” din componența Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer „General Nicolae Dăscălescu” au desfășurat lucrări de întreținere la mormintele eroilor, prin îngrijirea spațiului verde și îndepărtarea microvegetației de pe însemnele de căpătâi, din Cimitirul Eroilor Neamului din satul Araci, localitatea Vâlcele, jud. Covasna.

De fiecare dată când privim spre aceste morminte pline de însemnătate pentru fiecare dintre noi, să ne aducem aminte că doar cu sacrificiul și devotamentul celor care rămân pe veci acolo, am ajuns să îi putem omagia astăzi.

Activitatea s-a desfășurat cu respectarea regulilor de protecție și prevenire a răspândirii virusului SARS-CoV-2.



EXERCITIUL ANULUI:

DACIA 21 LIVEX

Căpitan Mirela VÎȚĂ, Adrian SULTĂNOIU

Cu o desfășurare de forțe impresionantă, aproximativ 15.000 de militari, dintre care 10.000 români și 5.000 din 17 națiuni aliate și partenere au participat, în perioada mai-iunie, în 16 poligoane și alte facilități militare din România, în cadrul celei mai complexe activități de instruire de la declanșarea pandemiei de COVID-19.

DACIA 21 LIVEX, unul dintre cele mai complexe evenimente de instruire a Armatei României din ultimele trei decenii, integrează secvențe de pregătire a unor forțe românești, aliate și partenere, în context NATO și al parteneriatului strategic româno-american, pentru executarea unei operații de apărare, în condițiile unor scenarii care presupun acțiuni de luptă de intensitate ridicată.

Complexul de exerciții armonizează două componente principale de instruire în context multinațional – exercițiul NATO Steadfast Defender 21, respectiv exercițiul Defender Europe 21, seria de exerciții fiind condusă de Comandamentul Forțelor Întrunite din Statul Major al Apărării.



TROJAN FOOTPRINT SOUTH 21

La începutul lunii mai, seria exercițiilor din cadrul DACIA 21 a fost deschisă de **Trojan Footprint 21**, etapă de instruire dedicată Forțelor pentru Operații Speciale (FOS), organizat de Comandamentul pentru Operații Speciale în Europa (SOCEUR).

Timp de două săptămâni, militarii forțelor pentru operații speciale din Georgia, România, Spania, Statele Unite ale Americii și Ucraina s-au antrenat în comun în mai multe locații din țară, atât la malul Mării Negre, cât și la munte.

Un element de noutate l-a constituit utilizarea unei aeronave AC-130J Ghost Rider în antrenamente în România și cu aliații NATO din regiune, pentru misiuni de tip CAS - sprijin aerian apropiat. Exercițiul condus de SOCEUR a oferit structurilor implicate oportunitatea de a testa tactici, tehnici și proceduri adaptate la situații variate. Operațiunile din toate domeniile valorifică abilitățile profesionale ale personalului din forțelor aeriene, terestre și maritime pentru a executa împreună misiuni complexe, sporind disponibilitatea acestor forțe în regiunea Mării Negre.

La câteva zile după începerea exercițiului am vizitat escadrila de elicoptere a Bazei 57 Aeriană, ale cărei echipaje aveau planificate misiuni în sprijinul operatorilor FOS.

Am întâlnit acolo acea „rutină bună” care definește o echipă formată din profesioniști. Aveau de îndeplinit misiuni care nu le erau străine, le făcuseră de atâtea ori, spectaculos era doar pentru cei neobișnuiți cu activitatea de zi cu zi a piloților de la margine de mare. Echipa **CER SENIN** cere câteva detalii despre felul în care se poate documenta cât mai aproape de acțiune. Primim explicații simple, ni se descrie pe scurt modul de îndeplinire a misiunii, suntem instruiți asupra măsurilor de siguranță. Zborul de la MK către Mangalia ne oferă posibilitatea pe care nu o putem rata de a surprinde în câteva imagini acea magie greu de descris în cuvinte a zborului deasupra mării.

Astfel, pe 6 mai, la sediul Școlii Militare de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Navale din Mangalia, două elicoptere IAR-330 Puma L-RM au executat multiple aterizări și decolări simultane, în teren restrâns, parțial amenajat, în cadrul unor antrenamente de tip fast-rope și rapel pentru operatorii FOS români și parteneri. După un briefing de

prezentare a modului de desfășurare și a măsurilor de siguranță, militarii forțelor speciale s-au dispus în teren, pe echipe, gata de acțiune. S-au urmărit modul de comunicare între echipajele elicopterelor și militarii care executau coborârile, creșterea treptată a înălțimii și a gradului de complexitate, cu respectarea standardelor de siguranță.

Următoarea zi a cuprins o secvență de pregătire întrunită, cu Forțele Navale. Cu doi operatori de Forțe Speciale la bordul aeronavei și un militar JTAC, elicopterul IAR-330 Puma L-RM a urmărit o corvetă în deplasare, executând apoi o misiune de supraveghere aeriană, transmițând permanent informații din teren către centrul de comandă de la sol. Pentru echipajul elicopterului, această etapă de zbor cu ușa deschisă deasupra mării a fost o ocazie de pregătire în condiții de expunere mai mare la pericol, zborul deasupra apei fiind mai dificil pe fondul lipsei reperelor din teren, cu utilizarea în mare măsură a procedurilor de zbor instrumental. Limita zonei de responsabilitate a Forțelor Aeriene este de 120 de kilometri în largul mării. De asemenea, echipajul poartă un nou model de vestă de salvare, care le poate asigura câteva minute de oxigen pentru respirație, în eventualitatea unui scenariu de accident deasupra apei, caz în care trebuie să reacționeze rapid și să aplice procedurile învățate în cadrul cursului de supraviețuire în apă efectuat de personalul aeronavigant la Tuzla.

„Participarea la un exercițiu de nivel multinațional de mare anvergură, cu scenarii complexe, ne oferă ocazia să ne instruiți nu doar în etapa practică de executare a misiunilor, ci ne implică în tot procesul de coordonare și planificare premurgător oricărei acțiuni. Lanțul de comandă și comunicații și raportările specifice, cu termene exacte, asigură nucleului de conducere a acțiunilor o imagine clară, actualizată, a situației trupelor din teren. În ultima perioadă, echipajele escadrilei execută frecvent etape de instruire în comun cu operatorii de forțe speciale, exerciții de tip CET (Combined Enhanced Training). Pentru noi orice oportunitate de antrenament este binevenită, suntem mai pregătiți să facem față misiunilor reale atunci când deja avem experiența de a fi lucrat împreună, când dezvoltăm încredere și ne sincronizăm procedurile”, a precizat **căpitan-comandorul Cosmin MACSIM**, locțiitorul comandantului Escadrilei 572 Elicoptere.





În data de 10 mai, pe aerodromul Bazei Aeriene de la Boboc s-a desfășurat o secvență a exercițiului multinațional Swift Response 21, din cadrul Defender Europe 21, care a cuprins acțiuni de desant aerian executate de militari americani, polonezi, olandezi, germani și români

SWIFT RESPONSE 21/DEFENDER EUROPE 21

Pe timpul exercițiului Swift Response 21/Defender Europe 21, desfășurat în perioada 1 – 15 mai 2021, Divizia 82 Aeropurtată americană (82nd Airborne Division) a executat trei operații aeropurtate multinaționale pentru a demonstra capacitatea strategică de reacție, interoperabilitatea și determinarea de a sprijini Alianța Nord-Atlantică. În acest context, aproximativ 7.000 de parașutiști militari din Divizia 82 Aeropurtată a SUA și Brigada 6 Aeropurtată din Polonia, precum și din alte nouă state, au executat operații de tip Joint Forcible Entry în Estonia, Lituania și România. Divizia americană a condus aceste operații prin structuri de comandă înaintate dispuse în România (Baza 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu și Baza Aeriană Boboc). Punctul de greutate, în România, a fost reprezentat de Brigada 6 Aeropurtată poloneză, care a executat, în data de 10 mai, în Boboc, operații de tip Joint Forcible Entry cu trei batalioane multinaționale. Din organica brigăzii a făcut parte și o subunitate românească, generată de Batalionul 495 Parașutiști.

Baza Aeriană de Instruire și Formare a Personalului Aeronautic din Boboc a fost gazda evenimentului principal al exercițiului, demonstrând capacitatea Forțelor Aeriene Române de a-și asuma statutul de Host Nation pentru o operație multinațională majoră de tip Articol 5.

„Rezultatul din poligonul de instrucție este un exemplu al realizării interoperabilității structurilor aeropurtate aliate. Forțele Aeriene sunt deopotrivă gazde și jucători activi, iar Forțele Terestre sunt reprezentate, atât de trupele de desant, cât și de cele care au marcat acțiunile adversarului. Parteneriatul strategic cu SUA și angajamentul forțelor americane pentru consolidarea securității în regiunea Mării Negre rămân pilonii principali ai apărării și securității României”.

Șeful Statului Major al Apărării
General-locotenent Daniel PETRESCU

„Today we are witnessing the strategic employment of a global response team as they conduct airborne operation as part of exercise Swift Response. We joint air support and special operations against a worldclass opposing enemy force. This demonstration validates the US-European capability to send high readiness forces into a designated area while advancing airborne interoperability among NATO allies”.

Locțiitorul comandantului Forțelor Terestre ale SUA în Europa, **general-maior Joe JARRARD**



Specialiștii din spatele frontului – asigurarea comunicațiilor

Din martie și până la jumătatea lunii iunie, Modulul de comunicații și informatică dislocabil (MCID) din cadrul Centrului 85 Comunicații Aero și Informatică „General Doroftei Ghermănescu” a fost dislocat la sediul Componentei Operaționale Aeriene, cu ordinul de a realiza interconectarea MCID cu rețeaua de misiune federalizată în toate etapele exercițiului DACIA 21 și asigurarea interoperabilității sistemelor și serviciilor de comunicații și informatică din Forțele Aeriene cu cele ale structurilor participante din cadrul coaliției/alianței și ale celorlalte categorii de forțe din Armata României.

„O condiție esențială pentru ca rețeaua de misiune a unității noastre (MCID) să poată fi interconectată cu celelalte rețele de misiune ale structurilor participante la exercițiu a constituit-o obținerea certificatului de acreditare de securitate. Datorită implicării și muncii susținute a



specialiștilor din mai multe domenii din unitate MCID se numără printre primele module de comunicații dislocabile acreditate din Armata României”, a precizat comandantul unității, **colonelul Gheorghe NIȘULESCU**.

Specialiștii Centrului 85 Comunicații Aero și Informatică au asigurat utilizatorilor desemnați accesul la aplicații și servicii fără de care nu s-ar fi putut realiza comanda și controlul

misiunii. Pe lângă clasicele servicii de telefonie și mesagerie și videoconferință, esențiale au fost și aplicațiile pentru conducerea operațiilor și raportări de specialitate, pentru monitorizarea situației la nivelul unei zone de operații, pentru planificare, management logistic, imaginea aeriană simulată, integrarea surselor de date meteo pentru o situație meteorologică și hidrografică în timp real la



nivelul întregii țări, transmiterea datelor radar, transmiterea securizată a ordinelor de execuție.

Cu prilejul suitei de exerciții menționate anterior s-a realizat testarea și exploatarea în condiții operaționale a posibilităților de lucru oferite de MCID, ceea ce a constituit un important prilej pentru membrii echipajului de a-și perfecționa pregătirea tehnică și de specialitate.



Justice Sword 21

La Centrul Secundar de Instruire pentru Luptă Smârdan, județul Galați, a avut loc, în data de 11 mai, o secvență cu trageri reale din cadrul exercițiului Justice Sword 21.

Peste 2.000 de militari și aproximativ 500 de mijloace tehnice și mașini de luptă din Forțele Terestre Române, având în sprijin și o companie de infanterie poloneză din cadrul Brigăzii Multinaționale Sud-Est din Craiova și din Forțele Aeriene Române au participat la acest exercițiu. Activitățile de instruire, care s-au derulat până în data de 19 mai, testează capacitatea de reacție și de luptă a unei mari unități tactice de nivel brigadă, structură inclusă în pachetul unic de forțe puse la dispoziția NATO.

Justice Sword 21 este un exercițiu tactic întrunit, cu trageri reale, conectat la DACIA 21 LIVEX, care folosește un scenariu fictiv și are ca principal scop îmbunătățirea capacității de a planifica, conduce și desfășura acțiuni de luptă în context multinațional și întrunit. Exercițiul validează capacitatea comandanților de nivel tactic de a controla și sincroniza, în timp și spațiu, manevra unităților organice și, totodată, de a integra și coordona acțiunile specifice desfășurate de structurile primite în sprijin.

Sistemul de rachete PATRIOT, de la Regimentul 74, a putut fi admirat pentru prima dată în expoziție statică, în poligonul Smârdan.



ISTRIA, exercițiul de tradiție al Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer, a fost integrat în acest an în DACIA 21, cu o desfășurare de forțe spectaculoasă: în ziua tragerilor, invitații au putut admira lansări de rachete PATRIOT, Avenger, HAWK, KUB SA-6 și OSA-Akm, contextul internațional fiind marcat prin participarea unei structuri aparținând Forțelor Armate Americane, din cadrul 10th Army Air and Missile Defense Command.

ISTRIA 21/DEFENDER EUROPE 21

Sistemul PATRIOT al Regimentului 74 a fost prezentat în poligon în cadrul expoziției de tehnică, pasionații deja imaginându-și primele trageri cu sistemul românesc.

Astfel, timp de câteva zile, la Centrul Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană din Capu Midia, am fost martorii etapei de pregătire și execuție a unei părți a seriei de exerciții tactice cu trageri de luptă în care militarii români din Brigada 1 Rachete Sol-Aer și Regimentele 50 și 53 Rachete Antiaeriene, împreună cu colegii americani din cadrul „10th Air and Missile Defense Command” au brăzdat cerul cu rachete de tip PATRIOT, Avenger, HAWK, KUB SA-6 și OSA-Akm.

15 ani de HAWK

În noua structură care își făcea apariția, acum 15 ani, în Forțele Aeriene Române, ca un prim contact cu o filosofie vestică de proiectare și exploatare a armamentelor, un lucru a apărut cu stăruință și, am putea spune, cu încăpățănare: tinerețea. Cei care au recepționat, au învățat temeinic sistemul HAWK și au executat primele trageri erau militari extrem de tineri în percepția tuturor, tineri care și-au asumat cu pasiune și dăruire provocarea de a exploata un sistem complet nou pentru ei, de a deveni luptători la fel ca omologii lor din Alianța Nord-Atlantică, organizație la care România aderase cu doar doi ani în urmă. Am aflat, cu toții, de multe ori din paginile CER SENIN, felul în care evoluau acei tineri devotați.

Pregătirea rachetelor pentru tragere

Am avut ocazia, pe parcursul celor câteva zile în care am fost în mijlocul lor, să observăm felul în care „pionierii” HAWK-ului în România au transmis cunoștințele lor mai departe.

Cu o zi înaintea tragerilor, urmăriți poate de nostalgia „spectacolului nevăzut” ce se desfășura cu ocazia pregătirii rachetelor de tip ex-sovietic de către structura strict specializată, într-o zonă complet separată din poligon, am fost în preajma celor care pregăteau rachetele pentru tragere. A fost aproape ireal să observăm că această operațiune se desfășura în zona de dislocare a batalionului, relativ aproape de pozițiile de tragere. Totul, inclusiv echipamentul de manipulare a containerelor ce conțin rachetele, se afla în structura bateriei. Etapele se derulau după un scenariu bine cunoscut, iar actorii își cunoșteau perfect rolul. Mici detalii care uneori trec neobservate, începând de la echipamentul de protecție purtat cu natură și până la ordinea perfectă în care se pun sculele pe bancurile „de campanie” confirmă pregătirea unei echipe extrem de sudate. Comenzile se dau aproape din priviri; sincronizarea între membrii echipei nu poate demonstra decât faptul că sutele de ore de antrenament „la rece” s-au constituit în pregătire fără cusur pentru examenul de foc al poligonului.

Sosirea în țară a noilor sisteme de rachete cu bătaie lungă PATRIOT se constituie, pentru toți rachetiștii, într-o altă provocare. Calea a fost deschisă acum doi ani când, tot în cadrul unui exercițiu de tip Istria, o altă echipă de la HAWK a marcat o premieră, executând trageri de luptă împreună cu partenerii americani acționând sub comandă unică, integrată.



Comandantul Grupului Operațional al Brigăzii și al detașamentului de la Midia a fost în acest an colonelul Bogdan BORCILĂ.

„Detașamentul este alcătuit din echipa EXCON (de conducere a exercițiului), Bateria HAWK cu cele două plutoane și structura de Sprijin Logistic, ajungând la un total de 210 militari implicați.

Scopul întregii activități este evaluarea și

antrenarea Bateriei HAWK. Așteptările sunt mari, pentru că este vorba de aceeași baterie care anul trecut a obținut certificarea NATO ca structură de Reacție Rapidă. În scenariul de luptă au intrat practic înainte de a se afla în poligon, pentru că și dislocarea în sine s-a făcut cu trei coloane, conform procedurilor NATO, de la Boteni spre Capu Midia, cu aproximativ 35 de vehicule.

În timpul cât s-au aflat în poligon, în afara de instalarea echipamentelor pe poziție și a verificărilor periodice, militarii au participat la ședințe individuale de tragere cu armamentul de infanterie, iar bateria a avut o perioadă de evaluare de 72 de ore, în care s-au executat antrenamente cu ținte aeriene marcate (zboruri MiG, F-16, elicoptere), concomitent cu exerciții pe linia de Protecția Forței (pătrunderea inamicilor în obiectiv, atac CBRN, reacție la incendiu)”, ne-a lămurit colonelul Bogdan Borcilă.



Personalul Bateriei HAWK s-a mobilizat și a depus toate eforturile pentru a îndeplini în barem misiunile. Totuși, pentru ei, această etapă a ISTRIEI a fost mai degrabă una de antrenament și menținere a nivelului de pregătire și coeziune pe care l-au confirmat anul trecut în cadrul evaluării NATO, după luni întregi de pregătire.



Cea care a fost la comanda Bateriei HAWK, atât pe timpul evaluării, cât și acum în poligon este locotenent Cristiana Ramona SÎNPETREAN. Prima funcție ocupată, în 2013, a fost comandant pluton rachete sol-aer într-o unitate de rachete sol-aer HAWK, iar în 2015 a avut prima lansare de rachetă HAWK, urmându-și apoi evoluția în carieră ca șef Centru de Distribuție a Focului, apoi comandant baterie. „De-a lungul carierei am participat la numeroase aplicații și exerciții, atât la nivel național, cât și internațional. Satisfacția de la sfârșitul fiecăruia, după ce am spus «misiune îndeplinită», a fost de fiecare dată direct proporțională cu efortul depus.

Bateria HAWK din care fac parte a trecut până acum printr-un proces de operaționalizare foarte complex. După certificarea la nivel național, anul trecut în octombrie am fost certificați și la nivel NATO. Exercițiul de anul acesta din Capu Midia a fost

de fapt un exercițiu de menținere a capacității operaționale. Instruirea militarilor este permanentă la noi în unitate, însă dovada instruirii se face prin participarea la un exercițiu integrat. Presiunea a fost destul de mare pentru că trebuia să demonstrăm că suntem cel puțin la același nivel de pregătire pe care l-am avut în octombrie, iar eșaloanele superioare se bazează pe reușita noastră. Nu este ușor să stai departe de cei dragi pentru a participa la etapele de pregătire și la misiunea în sine, însă toți militarii au cel mai frumos sentiment în momentul în care superiorii te apreciază și te felicită pentru efortul depus și profesionalismul cu care ne îndeplinim de fiecare dată misiunea.

Bateria Rachete Sol-Aer HAWK este probabil cea mai mare structură de acest nivel din armată, iar misiunea este pe măsură. Colectivul este unul tânăr, cu dorință de afirmare, unii fiind nevoiți să facă eforturi deosebite pentru a face parte în continuare din el. Au existat multe zile în care am fost nevoiți să ne sacrificăm timpul liber și am lucrat peste orele de program pentru a îndeplini toate sarcinile, însă asta ne-a unit și mai tare și ne-a motivat să demonstrăm că suntem cei mai buni în ceea ce facem. Sprijinul din partea eșaloanelor superioare a fost foarte mare, atât din punct de vedere logistic, cât și al resurselor. Pentru mine, cea mai mare provocare a fost să motivez personalul în vederea atingerii scopului final”.



Locotenentul Vlăduț DULEA, acum comandantul plutonului 2 din Bateria 1 Rachete Sol-Aer HAWK, a simțit că trecerea de la statutul de student la cel de ofițer a trebuit să se producă foarte repede, deoarece primele provocări după ajungerea pe teritoriu nu au ezitat să apară.

„Înconjurat de oameni noi, cu diferite probleme și nevoi, a trebuit să empatizez cu aceștia, iar cu sprijinul comandanților și colegilor cu mai multă experiență, să găsesc răspunsuri și soluții pentru toate problemele cu care mă confruntam. Am avut norocul să întâlnesc un colectiv tânăr, dar cu experiența necesară pentru a oferi sfaturi, dornic de muncă și de afirmare, iar acest lucru m-a încurajat, fapt pentru care mi-a fost ușor să mă acomodez. Relația cu comandanții a fost foarte bună încă din prima zi, oferindu-mi de fiecare dată când a fost nevoie ajutorul. Ușor, am căpătat experiență și mi-am dat seama că este o muncă frumoasă, pe care o fac din plăcere.

În 2018 am avut primul contact cu Bateria 1 Rachete Sol-Aer HAWK, atunci când am fost numit în statul de organizare ca ofițer specialist la

pluton. A fost o experiență bună, în urma căreia am învățat o mulțime de lucruri noi despre tehnica militară, tactică și trageri, dar cel mai important lucru este că am cunoscut o parte din oamenii pe care doi ani mai târziu am ajuns să îi conduc, fiind comandant de pluton. Știm cu toții că lucrul cu oamenii este foarte important și de aceea am încercat să înțeleg întreg colectivul, să ne ajutăm reciproc, dezvoltând o colaborare bazată pe încredere și respect reciproc. Le-am ascultat problemele și am încercat să găsim o soluție împreună, m-am bucurat pentru reușitele lor și cred că am fost corect cu fiecare dintre ei. Am petrecut o perioadă bună de timp împreună, am trecut printr-o pregătire profesională foarte intensă aproape un an de zile, dar faptul că în luna octombrie a anului trecut am reușit împreună să operaționalizăm această baterie ne-a adus o mulțime de satisfacții și practic ne-a demonstrat că munca noastră nu a fost în zadar. Exercițiile la care am participat în această perioadă au adus un plus în experiența acumulată, ne-au făcut să avem încredere în tehnica pe care o deservim și au pregătit tragerile de anul acesta, din Capu Midia, în cadrul cărora doi colegi au avut oportunitatea de a lansa câte o rachetă de luptă. Pentru noi, rachetiștii, Capu Midia este locul unde avem cele mai mari satisfacții profesionale deoarece niciun sentiment nu se compară cu acela din momentul lansării unei rachete de luptă. Am trăit și eu această experiență în anul 2019 când am lansat două rachete HAWK. A fost o senzație unică în urma căreia am realizat că munca mea a dat roade și m-am simțit cu adevărat «rachetist»”.

3,2,1, Lansare!!

Mesajul „țintă prinsă!” încununează și recompensează efortul militarilor rachetiști, dar, mai important decât atât, certifică abilitățile și capacitățile de reacție ale structurii de forțe într-un domeniu esențial din arhitectura defensivă. Și în acest an, cei cărora le-a revenit responsabilitatea lansării rachetelor au făcut asta în premieră, protagoniștii fiind tinerii sublocotenenți Cosmin-Iulian LUPAȘTEAN și Daniel FĂRCAȘ, ambii din promoția 2018 a Academiei Forțelor Aeriene. Perioada de anul trecut, când timp de câteva luni toate eforturile au fost îndreptate către buna desfășurare a evaluării NATO a fost pentru amândoi un moment esențial al pregătirii.



Sublocotenent Cosmin-Iulian Lupaștean:

„Din punctul meu de vedere îmi imaginam meseria de rachetist una foarte dificilă și cu un volum mare de muncă și instruire, dar și plină de satisfacții deoarece nu oricine are ocazia de a încununa efortul depus prin apăsarea butonului FIRE și de a lansa o rachetă la sfârșit de exercițiu. Printre primele provocări cu care m-am confruntat au fost trecerea de la băncile școlii, la conducerea unei subunități și în special la construirea unei relații armonioase cu subordonații.

Responsabilitățile mele ca ofițer tactic în ziua tragerii au fost acelea de a mă asigura, alături de comandatul de pluton, că tehnica funcționează în parametri în urma

lucrărilor de întreținere și de reglaj desfășurate înainte de tragere, că în momentul în care se manipulează rachetele de luptă totul se desfășoară în deplină siguranță, iar după ce acestea au fost încărcate pe lansator, personalul care deservește tehnica de luptă își știe locul de dispunere și atribuțiile pe care le are în momentul executării tragerii.

Diferența dintre un antrenament obișnuit și o tragere cu rachete de luptă e reprezentată de faptul că se lucrează cu rachete de luptă, nu cu cele de exercițiu, în rest activitățile care se desfășoară sunt aceleași. În asemenea momente cel mai mult te bazezi pe cunoștințele dobândite de-a lungul perioadei de pregătire și pe personalul din subordine, datorită cărora la finalul activității putem declara misiune îndeplinită.

Emoțiile pe care le-am simțit în seara premergătoare tragerii și în ziua tragerii pot spune că au fost un amalgam de la agonie la extaz, care au culminat cu cele pe care le-am simțit în momentul apăsării pe butonul FIRE, urmat de numărul secundelor până la momentul când simți și auzi în cabină boom-ul startării rachetei pe lansator și urmate de sentimentele de ușurare că totul a decurs bine pe timpul zborului rachetei”.

În spatele verificării prin exerciții a deprinderilor rachetiștilor antiaerieni stau sute de ore de antrenament la simulatoare, sute de ore de exerciții tactice și de studiu al complexelor de instalații de tragere.

„Transmit mulțumiri deopotrivă celor 500 de camarazi români și celor 200 de militari americani pentru angajamentul profesional dovedit și pentru rezultatele obținute, în aceste zile de foc, în poligonul de la țărmul Mării Negre. A fost evident astăzi,

prin exercițiile tactice cu trageri de luptă cu instalațiile de rachete sol-aer ale unităților americane și românești, că spațiul aerian al României și, implicit, al acestui teritoriu NATO, este protejat. Aprecieri angajamentul Forțelor Armate ale Statelor Unite ale Americii pentru consolidarea securității în regiunea Mării Negre”, a spus generalul de flotilă aeriană Iulian PAȚILEA, loctiitorul pentru Operații și Instrucție al șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, la finalul seriei de tragere.



Sublocotenent Daniel Fărcaș:

„În ziua tragerii am avut câteva emoții, fiind prima lansare din carieră, însă știam că am camarazi pe care nu pot să îi dezamăgesc. Vreau să mulțumesc fiecărui militar prezent la acest exercițiu de tragere, fără implicarea și devotamentul lor nu aș fi reușit să lansez prima mea rachetă. Acest lucru m-a ajutat să îmi păstrez calmul și să iau cele mai bune decizii din Punctul de Comandă al plutonului. Pe viitor pe lângă faptul că vreau să cresc numărul rachetelor lansate, doresc să particip la cursuri de perfecționare specifice rachetiștilor”.



„Din punctul de vedere al Centrului Național, în afara faptului că am sprijinit procesul de evaluare al tragerilor, de desfășurare în condiții de siguranță a tragerilor, care este una dintre misiunile noastre principale – siguranța aeriană, terestră și navală –, am asigurat cadrul administrativ propice desfășurării acestei activități, de la spații de cazare, spații de hrănire și desfășurarea tuturor acestor activități administrative la un nivel superior”, a declarat **colonelul Viorel BITAN**, comandantul CNIAPAA Capu Midia.

În ultima perioadă în această unitate s-au investit multe fonduri și s-a urmărit ca nivelul de asigurare al condițiilor administrative să fie din ce în ce mai bun, de la un an la altul.

La Midia, an de an

Elementul care impresionează, după mai multe participări, an după an, la ISTRIA, este modul în care se îmbină tradiția cu inovația. Într-un fel, plutește impresia că nimic nu se schimbă, aceeași oameni sunt prezenți în fiecare vară, angrenați într-un mers al lucrurilor deja devenit tradiție, prin care un teren gol, se transformă, în câteva ore, într-un adevărat centru de conducere a acțiunilor militare, că o subunitate aflată mereu pe poziție: de la instalarea birourilor mobile în zona de comandă a brigăzii, la instalarea tehnicii, realizarea interconectărilor de rețea pentru partea de comunicații și rachete, la exercițiile care îi țin în priză pe luptători. Zilele premergătoare lansărilor adună și mai multe fețe cunoscute, nucleul de specialiști care conduc și evaluează tragerile. În momentele de respiro se rememorează amintiri de acum 15-20 ani, ajungând la concluzia că 10 ani parcă au trecut într-o clipită, fără băgare de seamă, de n-ar fi gradele mai mari și responsabilitățile pe măsură ca măturie a schimbării. Coloneii de altădată sunt acum pensionați. Iar cei care parcă mai ieri învățau aleile poligonului, proaspăt absolvenți, comandanți de plutoane acum sunt în echipa de comandă sau chiar comandanți de baterie, cum e cazul locotenentului Cristiana Sinpetrean și al colegilor care îi urmează. **Acesta e al doilea element definitoriu de câțiva ani încoace pentru exercițiile de la malul mării: tinerii parcă au pus stăpânire pe poligon.** Cei din mediul civil, care au impresia că armata se reduce la șefi rigizi cu grade mari și priviri intransigente, completată de câțiva executanți docili și blazați ar fi uimiți de rolul pe care îl are aici „middle managementul”, echipa cadrelor militare cu grade mici, dar cu responsabilități mari.

Forțele Aeriene Române au avut o implicare de amploare, fiind prezente cu aeronave de la toate bazele aeriene la fiecare secvență a DACIA 21, în locații precum: Boboc, Cincu, Capu Midia, Bacău sau Smârdan, cu scopul de a demonstra capacitatea ridicată de reacție în urma realizării unității de comandă și de efort a operației de apărare a teritoriului național

Lansare rachetă PATRIOT



The only thing harder than getting a new idea into the military mind is to get an old one out
B. H. Liddell Hart

VÂNTUL SCHIMBĂRII LA BRIGADA 1 RACHETE SOL-AER

Căpitan Mirela VÎȚĂ

Răsfoind arhiva revistei CER SENIN putem reconstitui dinamica Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer, mare unitate cu un specific unic în Armata României: de la nelpsitele reportaje despre exercițiile periodice în care munca de săptămâni, pe terenul ars de soare al poligonului de la Capu Midia se încheia apoteotic cu tunetul tragerilor cu SA-2, aniversarea plină de fast a centenarului artileriei și rachetelor (2016) la documentarea pas cu pas a procesului început acum 15 ani, când intra în dotarea brigăzii sistemul cu rază medie HAWK, urmat de primele trageri, formarea primelor generații de specialiști (care la rândul lor au devenit instructori), la cursuri din țară sau în străinătate, perioade intense, prin 2013-2015, de evaluări și certificări, urmate de reorganizări și restructurări. Anii 2018-2019 s-au remarcat prin participarea rachetiștilor la exercițiile multinaționale, fie la malul Mării Negre, fie prin dislocarea și susținerea tragerilor cu Hawk, în premieră, în afara teritoriului național, în Ungaria și Polonia (TobruQ Legacy).

În anul 2020, structurile brigăzii și-au unit forțele împotriva inamicului mondial COVID: prin

participare cu forțe și mijloace în puncte de prezență și patrulare mixtă cu echipaje ale Ministerului de Interne, preluarea în pază a unor obiective publice din municipiul Brașov, înființarea unui call center, și nu în ultimul rând, prin organizarea unui centru de vaccinare la sediul comandamentului brigăzii, cu patru fluxuri de vaccinare, pentru personal militar și civil.

În paralel cu aceste măsuri de sprijinire a eforturilor în pandemie, s-a pus accent pe activitățile de instruire, anul încheindu-se cu trecerea în rezervă a **generalului de brigadă Claudiu HERMENIUC**, cel care comandase marea unitate în ultimii șase ani. O echipă de comandă bine încheagată și cu experiență, în frunte cu **colonelul Ion MOISE**, a ținut frâiele brigăzii de rachete în primele luni ale anului 2021, pentru ca din luna mai un nou comandant să fie numit la conducerea acestei structuri emblematic: **colonelul Nicolae Bogdan ISTRATE**.

Noul comandant al Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer

Comandant nou, dar deloc străin de ceea ce presupune funcționarea acestei mari unități, ținând cont că în perioada 2015-2017 a îndeplinit funcția de locțiitor al comandantului Brigăzii 1 RSA.



De fapt, întreaga carieră a colonelului Istrate s-a cristalizat în cadrul a două mari structuri ale Armatei României: Brigada 1 Rachete Sol-Aer și Comandamentul Forțelor Întrunite (două etape: 2003-2007 și 2017-2021). Și-a început cariera de ofițer la Regimentul 19 Rachete Antiaeriene și Brigada 1 Rachete Antiaeriene, unde a ocupat funcții de comandant pluton lansare și locțiitor al comandantului bateriei. În perioada 1996-2000 a îndeplinit funcțiile de comandant baterie radiotehnică și ofițer de stat major în cadrul Brigăzii 1 Antiaeriene.

După absolvirea Academiei de Înalte Studii Militare, în 2003 a fost numit ofițer de legătură în cadrul Comandamentului 2 Operațional Întrunit, iar în perioada 2017-2015 a ocupat succesiv funcții de comandant batalion rachete sol-aer și batalion conducere automatizată, în cadrul Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer. Începând cu anul 2015 a fost numit locțiitor al comandantului brigăzii, atribuții pe care le-a îndeplinit până în 2017.

Parcursul său profesional cuprinde și trei misiuni în Teatrul de Operații Afganistan, în cadrul operațiilor Enduring Freedom și NATO Resolute Support, în anii 2004, 2006 și 2018. A absolvit multiple cursuri de specializare în țară și în străinătate (Afganistan, Grecia, Germania).

Cariera mea se identifică cu dezvoltările și transformările Brigăzii 1 RSA și ale CFĒ. În cadrul celui din urmă am avut, ca ofițer, oportunitatea de a-mi deschide orizontul prin participarea la activități întrunite, la nivel național sau internațional. Consider că noi, militari, nu avem o meserie, ci avem o profesie, și trebuie să accedem mereu spre dezvoltare și standarde înalte – colonel Bogdan Nicolae ISTRATE.

– Ce fel de comandant vreți să fiți?

Col. ISTRATE: Profundă întrebare! Mi-am dorit dintotdeauna să fiu un comandant de luptă. Principalul meu scop este îndeplinirea misiunii.

Intenționez să determin oamenii să ajungă la un nivel ridicat de coeziune, astfel încât să își urmeze în luptă comandanții din structurile subordonate.

Un comandant care solicită, trebuie să solicite în același timp și abnegație și muncă multă, dar și demnitate, și onoare, și nu în ultimul rând să găsească soluții pentru ca subordonații să se ralțieze la obiectivele brigăzii.

Oamenii trebuie să fie convinși să facă tot ce este posibil pentru

îndeplinirea obiectivelor. Sarcinile care sunt în fața brigăzii acum, ținând cont și de posibilitatea aducerii în viitor a unor noi sisteme de armă, implică multă muncă și atenție, eforturi concentrate pe mai multe direcții: să avem nuclee de specialiști care să încadreze tehnica nouă, să conservăm vechile sisteme de armă și să pregătim infrastructura pentru viitor.

Brigada 1 Rachete Sol-Aer are o tradiție lungă și consistentă, este o mare unitate cu un rol important în economia acțiunilor militare. Operația aeriană, după cum s-a dovedit în ultimele conflicte militare, este cea care va determina cursul unei campanii.

Pe scurt, consider că un comandant bun este competent, drept, onest, exigent, dar în aceeași măsură deschis ideii de a face tot posibilul pentru a soluționa problemele personalului din subordine. În general sunt adeptul conceptului de echilibru între a rezolva necesitățile individuale ale fiecărei persoane din sistemul militar și necesitatea de a rezolva problemele sistemului, ale organizației în ansamblu. Dar nu există o rețetă, depinde de fiecare comandant cum găsește acest echilibru.

PRIORITĂȚI

Primul punct al agendei este unul ambițios și deloc simplu: colonelul Istrate a preluat comanda chiar în momentul în care la nivelul brigăzii s-a demarat o reorganizare importantă, majoră, care cuprinde aproape toate structurile subordonate.

Scopul reorganizării este începerea activității de conservare a vechilor sisteme SA-2 și integrarea personalului în structurile de HAWK, astfel încât să se îmbunătățească procesul de instruire a resursei umane și de mentenanță a tehnicii.

„Restructurarea va fi un proces îndelungat, cu o sumă de activități ulterioare pentru a regla și a face ca unitățile reorganizate să funcționeze la parametri optimi în noua configurare. Calendarul anului 2021 cuprinde dislocări de tehnică, mutări de personal, preluări de funcții. Acestea sunt, fiecare în parte, etape care trebuie abordate cu atenție. Spre exemplu, prin specificul nostru, avem structuri în mai multe județe, la distanță unele de altele, astfel încât nu este deloc simplu să relocăm personalul, care de multe ori e de proveniență locală, în special cum e cazul soldaților gradați profesioniști. În toamnă vom vedea exact cum funcționăm cu unitățile restructurate.

Pe termen mediu, dar cu punere în practică imediat, trebuie să menținem și să consolidăm capacitatea de luptă a structurilor care dețin sisteme HAWK, concomitent cu alte activități de instruire și activități cotidiene. Prin intermediul capacității HAWK îndeplinim un angajament asumat la NATO, avem o baterie certificată VJTF în cadrul NATO Response Force (din 2020) – chiar în acest moment are loc un exercițiu la Capu Midia, și desfășurăm o analiză privind continuarea cursurilor de HAWK, pentru ofițeri, maștri militari și subofițeri pe domeniile operare și mentenanță, a precizat colonelul Bogdan ISTRATE.

Privind în perspectivă, ca prioritate se conturează și dezvoltarea infrastructurii, atât pentru îmbunătățirea condițiilor de muncă pentru întreg personalul, cât și pentru a pregăti brigada pentru ceea ce se va întâmpla în viitor: intrarea în dotare a unor sisteme de armă (SHORAD/ VSHORAD), într-o etapă nouă de înzestrare.

Dincolo de nostalgiile (justificate, desigur) ale celor care au deservit cu dedicare Volhovul, se pare că aniversarea de 105 ani a armeei artileriei și rachete antiaeriene, cât și împlinirea a 15 ani de la intrarea în dotare a sistemului HAWK regăsește Brigada 1 Rachete Sol-Aer „General Nicolae Dăscălescu” într-o nouă etapă de transformare, privind cu încredere spre viitor.

EXERCIȚIUL AZUR

**foc cu un batalion de artilerie antiaeriană
asupra a trei ținte lansate concomitent de la sol**

Locotenent Anca MEDREA 

A fost ploaie de foc deasupra mării la cel mai mare exercițiu al Forțelor Aeriene Române din acest an pe linie de artilerie antiaeriană – AZUR 21.11. Peste 200 de militari din bazele aeriene s-au luptat în Poligonul Capu Midia cu un inamic prevăzut în scenariul de luptă și l-au nimicit cu tunurile de calibrul 57 mm. Scenariul aplicației a fost gândit de așa manieră încât să le testeze militarilor reacția, rezistența, concentrarea și îndemânarea în condiții reale de luptă.

Câmpul de luptă prinde viață odată cu sosirea trupelor dislocate pentru trageri. Fiecare detașament al unităților participante la exercițiu a primit sarcini specifice. A fost un du-te-vino continuu pentru că militarii au primit ordin să monteze corturi, să tragă cabluri de comunicații, să pună pe poziții piesele de artilerie antiaeriană, radarele și să verifice fiecare roțiță din angrenaj în parte.

Pentru că exercițiul a fost gândit să fie foarte dinamic, toate operațiunile s-au derulat contra-cronometru. Nu este loc de nicio greșeală, iar concentrarea și lucrul în echipă sunt esențiale pentru ca misiunea să fie dusă la bun sfârșit. „Pe timpul exercițiului nu este suficient doar să știi ce trebuie să faci, ci să te și concentrezi într-un timp foarte scurt în condiții de adrenalină maximă pentru rezolvarea problemei”, a declarat **locotenent-colonelul Constantin PETRARU**, comandantul detașamentului sosit la trageri în Poligonul Capu Midia de la Baza Aeriană de Instruire și Formare a Personalului Aeronautic „Aurel Vlaicu” (B.A.I.F.P.A.).

Una dintre misiuni a fost tragerea din oprii scurte, cu tunul de calibrul 57 de mm, asupra parașutelor luminoase, lansate de la sol de militarii poligonului. Toată operațiunea s-a desfășurat în condiții similare cu o situație reală în care adversarul încearcă să atace prin surprindere, iar soldații trebuie să reacționeze în timpul cel mai scurt. „Am pornit cu tunurile



tractate de camioane spre un loc în care se aflau arbitri, am oprit, am dezlegat tunul, l-am pus în poziția pentru luptă și am tras în timpul cel mai scurt. Trecerea tunului din poziția de marș în poziția pentru luptă este de un minut, iar parașutele luminoase în care noi a trebuit să tragem s-au deschis în maximum 40 de secunde din acel moment. Arbitrii care ne-au evaluat au făcut problema de tragere puțin mai complicată, dar cu ajutorul servanților foarte pregătiți și a comandantului de tun, băieții s-au descurcat foarte bine și tragerea s-a desfășurat în condiții normale”, a afirmat la finalul misiunii **căpitanul Gabriel BOD**, comandant baterie artilerie antiaeriană la Grupul de Protecție a Forței din cadrul BAIFPA. Ofițerul a tras pentru prima dată în Poligonul Capu Midia în anul 2009, cu tunul de calibrul 2x30 mm, când era student la Academia Forțelor Aeriene „Henri Coandă”. Ulterior, a fost încadrat la un batalion al Forțelor



Terestre unde a tras cu instalația Gepard, iar din anul 2016 a revenit în Forțele Aeriene și a fost încadrat la B.A.I.F.P.A. ca și comandant de baterie. Unul dintre camarazii pe care s-a bazat în această misiune a fost **caporalul Raul MODORAN**. Pentru el a fost prima tragere cu tunul de calibrul 57 de mm și a fost momentul în care a pus în practică ceea ce a învățat în teorie de la instructorii săi. „A fost o oarecare emoție, pentru că teoria diferă față de practică, iar la AZUR 21.11 ne-a fost testată foarte mult reacția. Nu am avut foarte mult timp de pregătire. Ne-a fost comunicată problema de tragere și am trecut la executarea ei. Eu zic că ne-am descurcat foarte bine”, a spus caporalul, care îndeplinește funcția de servanț 5 pe tunul de calibrul 57 de mm.

O particularitate a acestui exercițiu a reprezentat-o executarea activității în punctul de comandă al batalionului de artilerie



antiaeriană constituit pentru ducerea acțiunilor de luptă timp de 24 de ore.

„Misiunea batalionului a fost de a apăra antiaerian și nemijlocit, la înălțimi mici și mijlocii, gruparea de apărare aeriană și antirachetă care a avut, la rândul său, misiunea de a apăra antiaerian infrastructura portuară Constanța-Năvodari-Capu Midia. Am desfășurat procesul de planificare timp de trei zile care s-a materializat prin desfășurarea briefingului de luare a deciziei în urma căruia s-a adoptat dispunerea într-un dispozitiv de luptă liniar cu scopul de a apăra această grupare. După perioada de planing a urmat perioada de ducere a acțiunilor de luptă pe parcursul căreia au fost mai multe evenimente și incidente care au avut scopul de a testa personalul de stat major și al subunităților de artilerie antiaeriană prin desfășurarea unor acțiuni de lupte continue, timp de 24 de ore”, a declarat



locotenent-colonelul Mihăiță GHERASIM, comandantul detașamentului dislocat la Capu Midia de la Baza95 Aeriană.

Un element de noutate au fost tragerile reale cu tunurile de calibrul 57 de mm, pe timp de noapte, concomitent asupra a trei ținte (două parașute luminoase și un avion radiodirijat) cu batalionul constituit. „Tragerile reale s-au executat, atât prin ochi redirect, cât și în regim radiodirijat, cu CRT (complex radio tehnic), iar evaluarea echipelor de luptă s-a executat după criteriile cuprinse în manualele de evaluare ale NATO”, a precizat directorul exercițiului, **colonelul Marian OANĂ**.

Centrul Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană a asigurat, atât partea administrativă, cât și partea de evaluare a tragerilor. „Am asigurat țintele, pe care le-am pus la dispoziția trăgătorilor, am asigurat sălile de instruire, dar și



baza materială pregătitoare desfășurării tragerilor cu artileria antiaeriană”, a afirmat la finalul aplicației **colonelul Viorel-Eugen BITAN**, comandantul Centrului Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană, „General de brigadă Ion Bungescu”.





Climatul de siguranță psihologică ("Safety climate")

în organizația militară de aviație

Psiholog drd. Maria Ioana TELECAN

Adrian SULTĂNOIU

SIGURANȚA CA VALOARE ORGANIZAȚIONALĂ

Aviația este o organizație complexă, sensibilă în ceea ce privește siguranța, cu activități care implică un nivel ridicat de risc, iar consecințele unei operații aeriene executate fără respectarea măsurilor de siguranță pot fi catastrofale. În ultimele câteva decenii, industria aeronautică a luat măsuri semnificative pentru a îmbunătăți siguranța generală a sistemului, iar călătoria pe calea aerului este acum din ce în ce mai mult considerată drept una dintre cele mai sigure și robuste modalități de transport.

Conceptul de *cultură a siguranței* a apărut pentru prima dată în industria energetică după dezastrul de la Cernobil (Agenția Internațională pentru Energie Atomică, 1986) și s-a răspândit în curând și în alte industrii, inclusiv producție, forarea petrolului și îngrijirea sănătății. Industria aviației a început să manifeste un interes puternic pentru cultura siguranței organizaționale după prăbușirea zborului Continental Express 2574 în Texas în anul 1991. Investigația a concluzionat că lipsa unor proceduri de siguranță a muncii a fost un factor al accidentului. Din aeronavă lipseau anumite șuruburi, acestea fuseseră scoase în ziua precedentă, iar personalul tehnic, după schimbul de tură, a omis să le monteze înapoi.

Cultura securității muncii se referă, atât la valoarea acordată normelor siguranței în muncă, cât și la măsura în care personalul își asumă responsabilitatea personală pentru siguranță în organizație. Această cultură se formează în mod natural oriunde există grupuri de oameni care lucrează împreună pentru a atinge un obiectiv comun. Membrii nou veniți vor asimila această cultură ghidându-se inițial după regulile scrise, procedurile și instruirea acordate, iar ulterior, prin observarea modului în care colegii și liderii aplică aceste practici de siguranță.

SIGURANȚA PSIHOLICĂ

Adoptarea conceptului de cultură a siguranței în diferite industrii a dus la numeroase încercări de definire a termenului, iar în timp ce dezbaterile științifice continuă cu privire la modul în care se definește cel mai bine cultura siguranței, termenul „**climat de siguranță psihologică**” a intrat în discuție și a primit o atenție tot mai mare în aviație.

Amy EDMONDSON precizează faptul că **siguranța psihologică** reprezintă un set de convingeri pe care le dezvoltăm cu privire la modul așteptat de reacție din partea propriilor noștri colegi sau lideri atunci când adresăm întrebări imprevizibile, când căutăm sau cerem feedback, când raportăm greșeli sau când vrem să aducem sugestii de îmbunătățire sau schimbare. Simplu spus, atunci când ne regăsim într-o situație care ne face să fim vulnerabili la locul de muncă. Astfel, rațiunea noastră anticipează rapid care sunt posibilitățile de a înfrunța reacții negative ale colegilor și liderilor cu care interacționăm și lucrăm zi de zi, și deci, consecințe negative, atât pentru propria noastră persoană, cât și pentru statutul profesional. Comunitatea aviației este extrem de interesată de conceptul de climat de siguranță psihologică, acesta activând schimbul de idei și interacțiunea necesară experimentării, fără ca membrul organizației să simtă teamă, că pierde respectul celorlalți sau că poate fi sancționat și este esențial pentru creativitate și inovație.

Studiile din psihologie demonstrează faptul că în organizațiile cu un nivel ridicat al climatului de siguranță psihologică angajaților le vine mai ușor să-și concentreze energia pe atingerea obiectivelor, își adaptează mai ușor propriul comportament pentru a trece cu succes prin îngrijorarea sau teama asociată perioadelor de schimbare organizațională, în loc să investească în autoprotecție.

Angajații sunt descriși ca fiind mai rezilienți și optimiști în condiții de siguranță psihologică. În mod contrar, nivelurile scăzute de siguranță psihologică sunt corelate cu o dificultate a angajatului, a echipei sau a organizației ca întreg de a învăța și de a-și îmbunătăți performanța. Ori raportarea erorilor, discuția liberă și constructivă despre cauzele care au contribuit la anumite greșeli și ce poate fi făcut pentru a le repara reprezintă fundamentul pentru învățare și optimizarea performanței. Atunci când angajații percep că nivelul de siguranță psihologică e ridicat, colaborarea devine mai ușoară chiar și în echipele în care membrii au niveluri de expertiză sau competențe diferite.

Liderii sunt importanți în orice organizație, deoarece oferă îndrumări personalului în ceea ce privește planificarea, coordonarea și

supraveghează munca lor. Aceștia oferă, de asemenea, motivație personalului pentru a-și atinge obiectivele, recompensând, inspirând și conducând prin exemplu. Dacă liderii manifestă un angajament puternic față de siguranță, motivează personalul și oferă un exemplu pozitiv, crează contexte despre cum e bine să procedeze atunci când apar situații dificile și vulnerabile, întăresc normele care în timp definesc cultura organizației, iar acest lucru va optimiza prin umare și climatul de siguranță psihologică pe termen lung.

La final, creionăm câteva situații de vulnerabilitate în echipă și câteva modele de acțiune care promovează siguranța psihologică:

◊ Când un coleg greșeste, concentrează-te pe a construi soluții de a remedia problema împreună cu acesta. A-i spune „că el/ea e de vină”, nu va ajuta la o rezolvare mai rapidă – blamarea crește teama și frica, iar teama va împiedica învățarea din greșeli – și, cu certitudine, va sabota crearea unui mediu de siguranță psihologică;

◊ Când ești în conflict cu un coleg, abordează-l de pe aceeași parte a baricadei, ca pe un colaborator în problema pe care o dezbateți, nu ca pe un adversar. Împreună vă confrunțați cu o neînțelegere și împreună vă doriți să-i găsiți o rezolvare prin dezvăluire. Pe de altă parte, într-o competiție, fiecare își protejează „teritoriul” și, uneori, cea mai bună apărare pare atacul, care distruge însă climatul de siguranță psihologică în echipă.

Bibliografie selectivă:

Quick, J.C., Bennett, J.B., & Hargrove, M. B. (2014). *Stress, Health and Wellbeing in Practice: Workplace Leadership and Leveraging Stress for Positive Outcome*. In P. Chen and C.L. Cooper (Eds.), *Wellbeing in the Workplace: From Stress to Happiness*. Wiley-Blackwell: Oxford and New York; Gao, Y., Bruce, P., J., & Rajendran, N. (2015). *Safety climate of a commercial airline: A cross-sectional comparison of four occupational groups*. *Journal of Air Transport Management*; Lee, H., W., Choi, N., J., Kim, S. (2017). *Does gender diversity help teams constructively manage status conflict? An evolutionary perspective of status conflict, team psychological safety, and team creativity*. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*.

CONFERINȚĂ INTERNAȚIONALĂ

ACTIVITATEA COMITETULUI MILITAR DIN DOMENIUL STANDARDIZĂRII ÎN FORȚELE AERIE/ MCASB



Comandor Marian BOIAN

Începând cu anul 2004, de când România a fost acceptată în Organizația Nord Atlantică/NATO activitatea de standardizare desfășurată în Ministerul Apărării Naționale de către structurile și personalul cu atribuții în domeniu este o activitate importantă, atât în relaționarea acestora cu organismele naționale de standardizare și autoritățile de stat care desfășoară sau sunt implicate în acest domeniu militar, cât și cu organismele și organizațiile internaționale la care România este parte, prin participarea structurilor militare din Statul Major al Forțelor Aeriene în teatrele de operații și la exerciții cu partenerii internaționali din NATO.

În data de 1 iunie 2021 s-a desfășurat, în format VTC, întâlnirea Reprezentanților națiunilor membre NATO ale Comitetului Militar din domeniul standardizării în Forțele Aeriene/Military Committee Air Standardization Board Meeting/MCASB, organizată de stafful boardului, la care au participat 27 de membri, din care 20 de națiuni, 6 reprezentanți ai comenzilor strategice de la ACO, ACT, AIRCOM, NORTH ATLANTIC COUNCIL NATO, NATO NAVAL ARMAMENTS GROUP (NNAG)/JOINT CAPABILITIES GROUP UNMANNED AIRCRAFT SYSTEMS (JCGUAS)/REMOPLY PILOTED AIRCRAFT SYSTEMS READINESS INITIATIVE (R2I) și un reprezentant de la JAPCC (Joint Air Power Competence Centre).

La această activitate a participat **comandorul Marian BOIAN**, șeful Biroului standardizare, în calitate de Reprezentant Național al Statului Major al Forțelor Aeriene.

Totodată, în această zi de 1 iunie 2021 miniștrii de externe și ai apărării din statele membre NATO s-au întrunit, în format videoconferință în cadrul unor reuniuni speciale concentrate pe pregătirea Summitului NATO din 14 iunie, unde cei 30 de lideri euroatlantici urmează să adopte decizii cruciale privind viitorul Alianței Nord-Atlantice, în contextul inițiativei NATO 2030.

Având în vedere contextul politico-militar din regiunea de sud-est a Europei din anii trecuți și a evenimentelor de forță militară din ultimele luni desfășurate de Federația Rusă în proximitatea României, țara noastră a fost, este și va fi un partener din ce în ce mai important pentru țările membre NATO partenere și ale Uniunii Europene, având un rol strategic în ceea ce privește asigurarea stabilității situației politico-militare din bazinul Mării Negre și de la granițele României împreună cu partenerii noștri din NATO, astfel încât și pe agenda Reuniunii Comitetului Militar au fost trecute și discutate, cu prioritate, o serie de acorduri de standardizare NATO STANAG de actualitate și cu aplicabilitate imediată, precum și alte probleme stringente.

Calendarul următoarelor întâlniri ale comitetului/MCASB SCHEDULE din anul 2021 a fost stabilit, de principiu, după cum urmează:

- 22-26 noiembrie 2021 – Berlin, Germania;
- 29 noiembrie 2021 – locul urmând a fi stabilit.

„Activitatea de standardizare în domeniul militar din Ministerul Apărării Naționale reprezintă un ansamblu de activități prin care sunt stabilite, pentru probleme reale sau potențiale, prevederile destinate unei utilizări comune și repetate, urmărind obținerea unui grad optim de ordine într-un context dat. Această activitate constă, în particular, în elaborarea, difuzarea și punerea în aplicare a standardelor NATO. Principala sarcină a standardizării este de a sprijini structurile din Statul Major al Forțelor Aeriene în vederea creșterii nivelului de interoperabilitate și reducerii riscurilor asociate în domeniile operațional, tehnico-material, administrativ și al schimbului de informații, extinderii capacității Forțelor Aeriene de a se instrui și opera împreună cu partenerii din NATO în mod eficient pentru îndeplinirea misiunilor și obiectivelor asumate. Acest efort al standardizării este focalizat pe acceptarea/aprobarea și implementarea standardelor, creșterea transparenței și comunitatea standardelor utilizate și revizuite în toate cele trei domenii, în achizițiile pentru apărare, pentru creșterea interoperabilității, menținerea compatibilității, interschimbabilității sau comunității conceptelor, doctinelor, procedurilor, echipamentelor, proiectării și reducerii costurilor de achiziție și proiectelor și pentru optimizarea utilizării resurselor în toate misiunile și exercițiile la care România este parte”, a precizat comandorul Marian Boian.

În data de 21 mai 2021, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, general-maior Viorel PANĂ a primit scrisoarea de apreciere și certificatul de recunoaștere a meritelor comandoului Marian BOIAN, șeful Biroului standardizare, pentru activitatea desfășurată în perioada 2018-2021 în cadrul Military Committee Air Standardization Board, documente semnate de președintele acestuia, colonel Antonino FARUOLI (Italia)



Cariere pentru un cer senin, în cadrul Brigăzii 76 CSR

Căpitan Mirela VIȚĂ

Pentru a supraveghea spațiul aerian al României, radiolocatoriștii Brigăzii 76 CSR îndeplinesc o misiune deloc ușoară, mai ales în contextul geopolitic actual și al creșterii traficului aerian. Tehnica utilizată le solicită cunoștințe solide de specialitate, pentru a putea opera, atât echipamentele analogice, de proveniență sovietică, dar și cele mai noi radare digitale 3D, occidentale. Specificul muncii în unitățile răspândite pe întreg teritoriul țării, din vârful munților până la malul mării, necesită, poate mai mult ca în alte domenii, competențe și determinare, pentru a putea avea rezultate optime în cadrul unor structuri de multe ori izolate, cu personal restrâns, dar cu răspundere mare.

Cinci cadre militare femei ne-au împărtășit parcursul lor profesional și prioritățile de carieră, pentru a ne oferi o imagine de ansamblu asupra a ceea ce înseamnă opțiunile de dezvoltare în mediul militar specific radiolocației.

Despre Radiolocație

Nu am ales radiolocația, ea m-a ales pe mine, ceea ce nu regret. Este o armă grea, care nu iese în față, dar fără noi nu se poate. Toată lumea vede avioanele, nu pe noi. Dar FĂRĂ NOI NU SE POATE.

Totul este bine când radarele funcționează, provocările apar când ceva se defectează. Fără maiștri cu o experiență mare nu ne-am putea descurca și trebuie să le mulțumim pentru că avem de la cine învăța.

Activitate curentă

Momentan lucrez în domeniul instrucției. Este un domeniu complex care implică, atât munca de birou, cât și o parte practică cu exerciții, dislocări de tehnică, fapt ce presupune îmbunătățirea nivelului de instruire a personalului.

O împlinire profesională este misiunea executată în TO Afganistan. Departamentul de mediu familiar, de colegii cu care ești obișnuit, te trezești într-un mediu total nou. Consider că misiunea m-a făcut un ofițer mai bun și că fiecare cadru militar ar trebui să aibă o asemenea experiență. Din punct de vedere profesional, pot să spun că sunt mulțumită. Am gradul de locotenent și consider că am obținut multe până în acest moment. Peste 5 ani voi fi un ofițer mai experimentat, mai bine pregătit și, sper, în același domeniu în care activez în prezent. Personal nu m-am lovit de stereotipuri de gen, dar cred că acestea există. **Din fericire,**



lucrez într-o structură care susține omul, indiferent de gen.

Viață personală

Consider că îmbin foarte bine familia și cariera. Nu simt nici o presiune din nici o parte. Am susținerea prietenului meu, este o persoană răbdătoare și înțeleghătoare. Mă consider o norocoasă.

Căpitan Roxana PARASCHIV:

– Am 30 de ani, am absolvit Academia Forțelor Aeriene în anul 2012, iar apoi am fost repartizată într-o companie de radiolocație. Acolo am participat la multe exerciții în primul an de activitate, ca parte a formării inițiale. Am ales să mă mut la Centrul 1 Supraveghere Aeriană și să urmez un master tehnic în cadrul Universității Politehnice din București, pas definitiv în cariera mea militară. În anul 2013 am fost încadrată pe o funcție la Operații și Instrucție și nu am mai părăsit acest domeniu de atunci.

– Mediul militar a fost conform așteptărilor?

– Așteptările mele au fost depășite, întrucât erau formate din povestirile rudelor despre armată, o armată peste care trecuse 20 de ani. Experiența mea a fost diferită, preponderent plăcută, fiind inițial amestecată cu viața de student și apoi cu o mare influență din partea colectivului din care am făcut parte, formându-mă ca persoană. Nemulțumiri majore nu am, poate doar legate de continuitatea studiilor (posibilitatea de a urma masterul de conducere interarme la taxă în condițiile în care cei ce am urmat un program de licență conform procesului Bologna, am absolvit și un program de master pentru a putea ocupa funcții specifice la diferite niveluri în ierarhia militară).

– Hobby-uri, familie

– Sunt căsătorită cu un cadru militar din anul 2020, mă relaxează să călătoresc, planific în permanență vacanțe în care facem drumeții și vizităm totul până la ultima piatră. Îmi place să citesc și să ascult muzică, sunt o gurmandă așa că obligatoriu mi-am găsit și câteva sporturi să mă ajute. Am făcut handbal de performanță, apoi în academie eram nelipsită de la spartachiade, iar acum activitățile mele favorite sunt alergatul și spinning-ul.

– Cercul vostru de prieteni este preponderant din mediul militar sau din afara lui?

Locotenent Andreea LUPĂȘCU:



– Interacțiunea inițială cu sistemul militar am avut-o în momentul în care am intrat la Academia Forțelor Aeriene „Henri Coandă”. Pentru cineva care a urmat un liceu civil, experiența de început a *Pregătirii Militare Generale* a fost una foarte interesantă și sincer, deloc grea, în ciuda faptului că treceam de la un program care nu avea nicio regulă la unul

– În cercul de prieteni există un echilibru între persoanele din mediul militar și cel civil, având aceleași interese și mod de gândire ca toți cei care îmi sunt apropiați.

– De ce ai ales radiolocația? Ce e frumos, ce îți place, ce e dificil?

– Recunosc că nu am ales voit radiolocația, a fost o decizie bazată pe impactul dat de numele instituției, orașul în care aveam să studiez timp de 3 ani, nesiguranța ce urma și ceea ce oferea absolvirea unei academii militare. Specializarea a început să îmi placă în timpul primei funcții datorită mediului de lucru. Arma este tehnică, cu foarte multe de învățat în primii ani de activitate, și cu misiuni specifice ce pot varia de la o unitate la alta. Este frumoasă diversitatea de care ai parte, poți alege în timp diferite cariere, fiecare cu avantajele și dezavantajele ei. **De aceea, în opinia mea, un radiolocator bun cunoaște în principal tehnica, oamenii cu care lucrează, managementul resurselor și respectiv planificarea operațiilor și a instrucției. Trebuie să fie multivalent și pregătirea lui să nu se oprească la un domeniu anume.**

– Care sunt cele mai mari responsabilități ale funcției actuale?

– Deși am o experiență de 7 ani în domeniul în care activez, ultima perioadă de timp s-a dovedit o adevărată provocare prin faptul că efortul principal s-a mutat pe gestionarea situațiilor prin prisma respectării limitărilor impuse de pandemia de coronavirus. Activitatea biroului în care sunt încadrată a fost îngreunată, dar consider că este și un foarte bun antrenament, atât pentru noi în planificarea misiunilor, exercițiilor, serviciilor, cât și pentru cei care participă la executarea lor în bune condiții.

– Care e cea mai mare împlinire profesională?

– Participarea la misiunea din Teatrul de Operații Afganistan, din anul 2018 a fost

în care totul funcționa doar pe bază de reguli (cu înviore în fiecare zi la ora 06.00, cu participare la ședințe teoretice și practice, instrucție de front, ședințe de tragere). Pentru mine, acea perioadă a fost o experiență foarte frumoasă. Era o dorință mai veche să îmbrac uniforma militară, am încercat și la liceu, însă am fost prima sub linie.

– Hobby-uri, familie

– Sunt originară din localitatea Vama, județul Suceava. Provin dintr-o familie simplă dar, consider că mi-a oferit necontenit sprijin pentru tot ceea ce mi-am propus să fac și, cel mai important, cea mai bună educație pe care cineva o poate primi.

Am un frate geamăn, Ionuț, ofițer și el, lucrează în domeniul HUMINT, și o soră cu 7 ani mai mare, Anca, stabilită de 5 ani, în Florida, cu familia sa.

Cât despre hobby-uri: îmi place foarte mult să fac drumeții la munte, să mă cățăr, mountain-bike-ul și să înot. Îmi plac foarte mult alergările montane (menționez faptul că am fost la câteva maratoane montane alergate, la care am fost și pe podium), însă în ultimul timp a trebuit să fac o pauză din cauza unor probleme de sănătate. Îmi plac foarte mult călătoriile, atât în țară, cât și în străinătate, le planific

punctul culminant al carierei mele de până acum.

A fost o experiență unică și consider că m-am dezvoltat foarte mult pe plan profesional într-un timp relativ scurt.

Pe plan național am participat la trei exerciții cu dislocare de tehnică în Capu Midia, pentru asigurarea sprijinului informațional al unităților de rachete antiaeriene și un exercițiu de trageri cu MR-4, ca ofițer în statul major. Experiența dobândită atunci mă ajută acum la planificarea acestora.

– Cum vezi dezvoltarea carierei tale în viitor?

– Sunt în permanență interesată să-mi îmbogățesc cunoștințele, atât prin activitatea desfășurată zilnic, cât și prin cursuri, experiențele altor persoane sau sfaturi primite. Sunt mulțumită de diversitatea oferită în acest moment și probabil în viitor, după absolvirea masterului de conducere interarme, voi alege o funcție tot în domeniul operațiilor.

– Cum se reflectă conceptul egalității de gen la serviciu?

– Nu m-am simțit vreodată discriminată. Diferențe de gen sunt normale, gândim, ne comportăm și relaționăm în mod diferit. Dar cred că diferența este binevenită, ca o completare și nu ca o contrare a genurilor. **Consider că este responsabilitatea fiecăruia dintre noi să limiteze ceea ce nu îi este pe plac și să producă o schimbare atunci când termenii nu sunt aceia pe care îi dorește.**

– Simți presiunile vieții de militar asupra vieții de familie?

– Bineînțeles că au fost aniversări, reuniuni la care am lipsit, dar întotdeauna am avut parte de înțelegere din partea familiei, iar la evenimentele importante s-a găsit o cale de mijloc la locul de muncă. Consider că există un echilibru între familie și serviciu, iar faptul că soțul meu este militar mă ajută foarte mult în acest sens.

în amănunt. La fel de mult îmi place să citesc (beletristică, istorie, noțiuni legate de rețele de calculatoare) și să gătesc.

– Cum ai devenit ofițer de radiolocație? Ce înseamnă să fii bun în această armă?

– La radiolocație am ajuns printr-un cumul de întâmplări favorabile. Îmi doream foarte mult să îmbrac uniforma albastră. În anul în care am dat admiterea la academie, singurele arme pentru fete, cu excepția celor de piloți, au fost Radiolocația și Rachete și Artilerie Antiaeriană. Am vrut să fiu controlor de trafic aerian, dar nu au fost locuri în anul în care am dat admitere. Nu voiam să urmez specialitatea artilerie, așa că am ajuns la radiolocație.

În academie am acumulat primele cunoștințe tehnice legate de ceea ce înseamnă această specialitate. În plus, în fiecare an, am avut perioade de practică în subunități de radiolocație, și astfel am descoperit că majoritatea unităților de radiolocație se află dispuse în medii izolate, departe de așezările umane. Am lucrat într-o companie de radiolocație timp de cinci ani, unde am fost primită de un colectiv mic, unit și performant.

Ce este frumos la companie este faptul că acolo ai posibilitatea să înveți tot ceea ce țiine de radare (operare, executarea mentenanței

în mod corespunzător, menținerea lor în parametri de funcționare, analizarea tuturor datelor furnizate de acestea). **Consider că orice ofițer de radiolocație ar trebui să stea măcar 2 ani la companie să învețe tehnica de radiolocație, atât digitală, cât și analogică.**

În orice unitate de radiolocație, pentru buna funcționare a ei, există și alte compartimente: comunicații, poliție militară, logistică, cazarmare, infirmerie. Nu poate să existe radiolocație fără celelalte.

Ca ofițer într-o companie de radiolocație trebuie să știi de toate, mai ales dacă îți dorești să devii bun și performant. Iar, prin specificul muncii, treptat, ajungi să acumulezi informații ce țin de toate compartimentele care funcționează într-o unitate de radiolocație.

– Care e cea mai mare împlinire profesională a ta?

– Nu m-aș putea referi neapărat la cea mai mare împlinire profesională, nu este neapărat ceva notabil, însă șeluri de-a lungul timpului am avut multiple. Și fără să pară neobișnuit spus sau ireal, însă tot ceea ce mi-am propus să fac în ultimii 10 ani, mi-a reușit, indiferent că a avut sau nu de-a face cu locul de muncă (sper să fie la fel și de acum înainte). Dar toate reușitele se datorează muncii și studiului individual.



Sublocotenent Andreea GIURESCU:

Primii mei pași către cariera militară au fost în curtea Colegiului Național Militar „Dimitrie Cantemir” Breaza, loc pe care îl consider baza a ceea ce reprezintă astăzi ca militar, dar și ca om. După cei patru ani de liceu, mi-am continuat studiile militare la Academia Forțelor Aeriene „Henri Coandă” Brașov, arma radiolocație, o armă pe care o consider extrem de importantă prin prisma misiunii de bază pe care aceasta o are: cercetarea și supravegherea spațiului aerian. Pe parcursul studiilor, mediul militar a fost docil, pentru mine cel puțin. Am încercat mereu să mă implic în activități extrașcolare, pentru a fructifica fiecare minut pe care îl aveam la dispoziție și pentru a diminua acea vestită rutină. Am participat la majoritatea competițiilor sportive, fiind pasionată în principal de orientare și cros. De asemenea, am participat și la olimpiade de matematică și

informatică, ateliere de creație. În prezent, îmi desfășor activitatea într-o unitate de radiolocație, în cadrul căreia simt că mă pot dezvolta din ce în ce mai mult. M-au surprins totuși standardele profesionalismului de care noi, ca ofițeri, trebuie să dăm dovadă, atât superiorilor, cât și subordonaților, iar eu nu am decât să mă bucur, deoarece fiecare zi este o nouă provocare și consider că profesionalismul trebuie să mi-l dovedesc mai întâi mie. Asta îmi dă putere să mă autodepășesc. Pe lângă tenacitate, devotament și integritate, în opinia mea, radiolocația înseamnă și pluriarmă. Acest domeniu te forțează să capeți cunoștințe și din alte ramuri ale sistemului militar, astfel noi suntem pregătiți în orice moment pentru noi misiuni. Din punct de vedere al gestionării timpului, încerc să pun în balanță timpul petrecut cu familia și cel petrecut în curtea Companiei 110 Radiolocație. Începând acum 9 ani această carieră, nu pot afirma că mai simt presiune în viața de militar. Pentru mine este ceva obișnuit să fiu responsabilă, să nu cedez provocărilor, să răspund ferm, asumat. De asemenea, aș vrea să adaug faptul că această gândire pozitivă se datorează și colectivului din care fac parte. Țin să le mulțumesc pentru modul în care m-au primit, m-au încurajat și modul în care mă susțin! Aceasta consider că este cea mai mare împlinire profesională.

– Care sunt cele mai mari provocări ale funcției actuale, într-o zi normală de lucru?

– Cele mai mari responsabilități țin de ordinul gestionării activităților curente cu un număr limitat de personal. O zi normală de lucru începe cu raportul de dimineață, stabilirea obiectivelor pentru ziua curentă, în funcție de misiuni operaționale sau activități de mentenanță preventivă/corectivă, cu menținerea permanentă în capacitate a tehnicii. Provocările întâmpinate ar fi defectele apărute la tehnică, mai ales în cazul tehnicii ce se află în RS-Permanent, pentru că remedierea trebuie să aibă loc în timpul cel mai scurt. Totodată, **activitatea de extragere a informațiilor și raportare a situației spațiului aerian se desfășoară în timp real și presupune concentrare și operativitate.**

Hobby-uri și familie

– Mediul militar m-a determinat să pun preț pe oamenii din jurul meu și pe relațiile cu aceștia, de aceea la momentul actual hobby-urile care mă atrag sunt cele care presupun cooperarea și munca în echipă. Din punct de vedere social, a face parte dintr-un colectiv militar este o activitate care nu se rezumă la orele de serviciu, acesta nefiind un aspect negativ. Cercul de prieteni tinde în general să fie compus din oameni din sistem, deoarece avem multe lucruri în comun.

Îndeplinind funcții variate, din domeniul operațiilor și instrucției până la operare și mentenanță radar, personalul feminin al Brigăzii 76 CSR pune în umbră orice stereotip de gen și de rol, demonstrând că o profesie atipică și dificilă aduce și satisfacții pe măsură.

Radiolocatoriștii, un sprijin esențial

Scurtă prezentare a catedrei tehnice de radiolocație din cadrul SMMMSSFA

Sublocotenent Laura BAȘTUREA  **Adrian SULTĂNOIU** 

Dacă vrei să ajuți la siguranța zborurilor militare și să fii cadru militar specializat în una dintre armele indispensabile aviației, RADIOLOCAȚIA, te invităm să afli mai multe despre această specializare din cadrul Școlii Militare de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene.

Misiunea catedrei radiolocație o reprezintă formarea maiștrilor militari și subofițerilor specialiști în întreținerea și exploatarea tehnicii de radiolocație disponibile, atât în structurile forțelor aeriene și forțelor terestre din Ministerul Apărării Naționale, cât și în structurile celorlalte categorii de instituții din sistemul național de apărare.

Catedra de radiolocație este structura didactică a școlii care organizează, conduce, controlează și evaluează activități didactice pentru pregătirea de specialiști în întreținerea și exploatarea radarelor terestre analogice și digitale, în întrebuințarea radarelor în Serviciul de Luptă Poliție Aeriană, în supravegherea radar a întregului spațiu aerian, în întreținerea și repararea aparaturii electronice și în construcția și tehnologia fabricării aparaturii electronice.

Principalele obiective ale catedrei sunt:

- 1) formarea deprinderilor de întrebuințare în luptă a tehnicii din dotare;
- 2) formarea deprinderilor de utilizare a aparaturii și de verificare și reglare a principalilor parametri ai acesteia;
- 3) formarea deprinderilor de depistare și remediere a defectelor apărute la tehnica din dotare.

La finalul perioadei de studii, absolvenții în radiolocație ai Școlii Militare de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene:

– au deprinderile necesare în operarea tehnicii specifice de radiolocație și cunosc construcția și funcționarea în detaliu a tehnicii

și echipamentelor din dotare, în conformitate cu instrucțiunile, normele și procedurile în vigoare, cu respectarea strict a normelor de securitate în muncă;

– pot să descrie construcția și funcționarea în detaliu (pe instalații/sisteme, scheme electrice), în ansamblu (interacțiunea sistemelor/ instalațiilor și surselor primare de alimentare, scheme bloc) și comparativ cu alte radare digitale și analogice de aceeași gamă sau game diferite;

– dezvoltă aptitudini practice de lucru la tehnica de radiolocație, coordonare bună a mișcărilor, spirit de observație, creativitate, putere de analiză și capacități de decizie în timp scurt privind funcționarea sistemelor de radiolocație;

– cunosc caracteristicile tehnico-tactice și au aptitudini practice de operare a tehnicii de radiolocație, de analiză privind funcționarea, principiile și modul de întrebuințare a tehnicii de radiolocație;

– cunosc cauzele apariției fenomenelor electromagnetice, efectele lor în circuite electrice și magnetice specifice radiolocației și interdependența dintre ele;

– știu să prezinte principiile generale de construcție și funcționare a aparaturii electronice, instalațiilor/sistemelor și aparatelor electrice/electronice utilizate în tehnica radar;

– aplică regulile privitoare la transmiterea mesajelor despre situația aeriană;

– sunt în măsură să aplice procedurile de operare, întreținere și mentenanță, diagnosticare și depanare a defectelor radar;

– au noțiunile științifice fundamentale și de cultură generală de nivel postliceal specifice profesiei, care îi pot permite reconversia profesională dacă optează pentru ieșirea din mediul militar, în mediul civil.

*Voi radiolocatoriștii
sunteți frații noștri
pământeni, fără de care
noi, piloții am orbecăi
pe sus!*

*„Drumul spre stele” – colonel (r)
Ion SOFRONIE*



La data de 25 iulie 2021 se aniversază 66 de ani de la înființarea armei Radiolocație (Trupele Radiotehnice).

Radiolocația este domeniul radio-tehnicii care se ocupă cu observarea spațiului aerian, terestru, naval și cosmic, în scopul punerii în evidență a prezenței obiectelor/țintelor aflate la distanță, determinarea exactă a poziției acestora în spațiu, măsurarea coordonatelor și a parametrilor de mișcare cu ajutorul undelor electromagnetice reflectate și retransmise de către acestea. Radiolocația este integrată în Sistemul de Supraveghere Aeriană al României și participă, atât în timp de pace, cât și la război, la îndeplinirea misiunilor prin realizarea în principal a funcției de supraveghere aeriană, cu ajutorul radarului.

Radiolocația continuă perfecționarea cadrului organizatoric și funcțional, ca urmare a noii arhitecturi de securitate și a înzestrării cu tehnică performantă.

La mulți ani!



NĂSCUT SUB ZODIA ZBORULUI

CEL MAI TÂNĂR INSTRUCTOR PE IAR-330

Zborul reprezintă un proces continuu de perfecționare care, de cele mai multe ori, ia naștere încă din copilărie și nu se încheie niciodată. Din echipa celor motivați și determinați să-și urmeze visul și pentru care satisfacțiile profesionale nu au întârziat să apară, fiind în prezent cel mai tânăr instructor pe IAR-330, face parte și căpitanul Aurel DANȚIȘ, pilot în cadrul Escadrilei 952 Elicoptere SOCAT de la Baza 95 Aeriană.



Locotenent Mădălina BURLACU
Locotenent Alexandru NĂSTASĂ

„La fel ca orice copil care este impresionat de uniforma militară, așa am fost și eu când, în cadrul unei campanii de promovare a instituțiilor militare de învățământ, am aflat că există trei colegii militare de prestigiu în țară.

Din acel moment am știut că o carieră militară este ceea ce îmi doresc pentru mine, pentru viitorul meu, iar eforturile mele s-au îndreptat într-o singură direcție, aceea de a fi admis ca elev al Colegiului Național Militar „Dimitrie Cantemir” din Breaza, ceea ce am și reușit.

În prezent fac parte din Escadrila 952 Elicoptere SOCAT, o subunitate unde primează lucrul în echipă, cu oameni profesioniști și dedicați, de la



care am avut multe lucruri de învățat și care au contribuit semnificativ la dezvoltarea mea ca pilot.

Pentru mine zborul înseamnă împlinire și libertate! Meseria de pilot este o pasiune, iar cea de pilot militar o atitudine! Îmi doresc ca în următorii ani să-mi continui cariera de pilot în Baza 95 Aeriană și să contribui cât pot de mult la menținerea nivelului ridicat de pregătire pe care îl avem, iar atunci când mă voi simți pregătit, să urmez cursurile unui master de comandă.

Evaluarea în zbor am susținut-o pe 13 mai, iar de atunci sunt, oficial, cel mai tânăr instructor pe IAR-330, o realizare de care sunt mândru. Această nouă etapă este o încununare a muncii depuse până acum, care vine cu responsabilități pe măsură, dar și satisfacții profesionale.”

Căpitanul Aurel Danțiș este absolvent al Academiei Forțelor Aeriene, unde a continuat și studiile masterale. De asemenea, a urmat cursurile Școlii Superioare de Aviație Civilă, precum și alte cursuri de pregătire profesională, atât în țară, cât și în străinătate. Cu o vechime în armată de 14 ani și din anul 2015 la Baza 95 Aeriană, atunci când a fost încadrat în prima funcție de pilot, căpitanul Aurel Danțiș are 29 de ani și vine din județul Vrancea.

Felicitări și mult succes în îndeplinirea tuturor aspirațiilor!

UN SALVATOR PENTRU ZIUA MONDIALĂ A SĂNĂTĂȚII

„Building a fairer, healthier world for everyone” (Să construim o lume echitabilă și mai sănătoasă pentru toți) a fost tema pentru Ziua Mondială a Sănătății sărbătorită anual pe data de 7 aprilie.

Operatorul căutare-salvare-evacuare (OCSE) este unul dintre membri echipajului de pe un elicopter care participă la misiunile de căutare-salvare-evacuare. Misiunea acestuia este de a evacua supraviețuitorii din anumite zone care au fost surprinse de calamitate sau din zone care sunt într-un pericol iminent.

Zonele în care acționează acești operatori sunt foarte greu accesibile. Elicopterul poate acționa pe apă sau pe munte, în aceste zone accesul altor echipaje de salvare fiind uneori chiar imposibil.

Din această categorie face parte și caporalul clasa a III-a Ciprian-Ioan GHERASIM, operator căutare-salvare-evacuare în cadrul Escadrilei 952 Elicoptere SOCAT de la Baza 95 Aeriană.

A ales cariera militară datorită valorilor pe care aceasta le promovează, impulsiv fiind de pasiunea pentru meseria practică și garanția stabilității oferită de viața cazană.

Absolvent al Școlii Sanitare Postliceale, a experimentat din anul 2002 până în anul 2008 meseria de parașutist, din 2008 până în anul 2015 a încadrat funcția de sanitar, iar în ultimii 6 ani și-a dedicat viața Escadrilei 952 Elicoptere SOCAT. La cei 43 de ani, este căsătorit și are doi copii, fiica de 13 ani dorind să-i calce pe urme, încântată fiind de pasiunea tatălui concretizată, atât prin plăcerea exprimată față de meseria practică, cât și dragul de a veni în fiecare zi cu bucurie în suflet la muncă.

„În cei 19 ani de armată am trăit la înălțime, în apropierea albastrului infinit, indiferent de funcția pe care am ocupat-o, am adunat aproximativ 240 de ore de zbor, timp despre care sunt mândru să vă împărtășesc că am avut parte de un colectiv excepțional.”

Felicitări pentru tot ceea ce faceți și mult succes în îndeplinirea viitoarelor misiuni! Respect și mulțumiri tuturor celor care aveți grijă de viața și sănătatea oamenilor!

Caporalul Ciprian-Ioan GHERASIM face parte din echipa celor care te poți baza în orice moment și care, prin munca depusă, reprezintă diferența dintre pericol și salvare



Traectorii imprevizibile: portretul unei cariere militare

Suntem obișnuiți cu ideea că pentru societatea civilă (aici cuprindem și familia, prieteni, vecini) cariera militară este o necunoscută, o profesie bine structurată, cu reguli rigide. Dar dincolo de aceste aparențe se ascunde o lume a opțiunilor, a funcțiilor variate la diferite structuri, cu posibilități permanente de studii și „reconversii profesionale”.

Căpitan Mirela VÎȚĂ

Arte Marțiale. Datorită calităților de sportiv am fost încorporat, ca militar în termen, la UM 02246, vestita Închisoare militară nr. 5 de la Caracal.

Acolo, la Batalionul Disciplinar, am făcut perioada de instrucție, la compania pază și escortă pentru militarii condamnați. Am terminat stagiul militar cu gradul de caporal și am reluat în forță viața sportivă, pe care de altfel nu o abandonasem niciodată.

După un timp am realizat că a face sport de performanță este costisitor, așa că am hotărât în anul 1994 să mă angajez în armată, și nu oriunde, ci chiar la unitatea militară unde făcusem stagiul militar.

PENITENCIARUL MILITAR – O SLUJBĂ DURĂ

Perioada de la Batalionul Disciplinar de la Caracal a fost ca un duș foarte rece. Am fost încadrat la Batalionul 1, care era numit „Batalionul de periculoși”. La acel moment erau privați de libertate în jur de 400 de militari condamnați. Conflictele dintre ei erau aproape zilnice, de multe ori soldate cu vătămări corporale sau cu automutilări. Nu ai mult timp pentru acomodare, pentru că evenimentele veneau unul după altul, care mai de care mai dur sau cu impact emoțional. Trebuia să faci față provocărilor zilnice, fie că mergeai ca escortă cu militarii condamnați, cu arma la spate încărcată (pistol mitralieră), la locurile de muncă în diferite localități, cu perimetre de pază necunoscute, la spital pentru a-i escorta pe militarii condamnați sau la tribunale, acolo unde condamnații mai aveau alte dosare penale, în toată țara, mergând cu trenul, printre pasagerii obișnuiți.

Îmi aduc aminte de reacțiile oamenilor când mă vedeau trecând printre ei, de multe ori în zone foarte aglomerate, când aveam lângă mine un militar condamnat, cu cătușele la spate, iar eu eram cu pistolul mitralieră încărcat, momente în care auzeam tot felul de vorbe, sau chiar tentative de a-i ajuta pe condamnați să evadeze de sub escortă.

Conflictul între militarii condamnați erau, așa cum am mai spus, aproape zilnice, trebuia să faci față, aveam multe intervenții fizice, și trebuia să fii atent pentru că oricând un obiect contondent sau tăios, în special lamele de bărbierit, mă puteau atinge.

Chiar dacă m-am acomodat repede cu specificul închisorii militare, pot spune că a fost o perioadă foarte grea din punct de vedere psiho-fizic, mai ales că nu trebuia să las nimic să mi se citească pe față, și nu trebuia să duc acasă sau în societate trăirile mele. Treceam foarte repede peste acele provocări, de mare ajutor îmi erau antrenamentele zilnice de karate

pe care le făceam cu un mare entuziasm. Au fost foarte multe momente tensionate în cei 7 ani de lucru cu condamnații, momente pe care nu le pot relata în detaliu, pentru că ar produce emoții destul de mari. Pot spune doar atât: „așa este la penitenciare”.

Pentru mine, perioada de la Batalionul Disciplinar m-a provocat să descopăr o parte din trăirile oamenilor; am învățat, ajutat de filosofia artelor marțiale, să fiu ca apa, adică să mă adaptez, să iau forma vasului, și să înțeleg oamenii cu bune și cu rele, conștientizând că multe se pot schimba, dacă reușesc să găsesc calea de mijloc.

Au trecut repede 7 ani de muncă la Închisoarea militară nr. 5, ani tensionați, iar cum zvonul desființării era tot mai aproape, am hotărât să urmez timp de un an cursurile de subofițeri din cadrul Centrului de Instruire pentru Infanterie și Vânători de Munte de la Făgăraș. La finalul cursului, în anul 2002, am primit repartiziție la Baza 1 Instrucție „OLT” (Batalionul 1 Instrucție „OLT”). Acolo am descoperit plăcerea de a transmite cunoștințele acumulate, având funcții de comandant de grupă și pluton, până în anul 2016, când am fost detașat timp de trei ani în cadrul Biroului Operații și Instrucție de la aceeași unitate. Odată cu reintroducerea funcțiilor de educație fizică pe statele de organizare ale unităților militare, încurajat de faptul că aveam studii superioare în domeniu, am început să-mi caut o asemenea funcție. După unele încercări și căutări am reușit în anul 2019 să încadrez o funcție de subofițer specialist de educație fizică, la Statul Major al Forțelor Aeriene.

CELE MAI FRUMOASE AMINTIRI DIN CARIERĂ

Am foarte multe momente deosebite de povestit, în special în perioada de instrucție a soldaților la pluton, între anii 2002-2016, la Batalionul 1 Instrucție „OLT”. Îți aduce satisfacție să lucrezi cu oamenii de la zero, adică să-i înveți pe soldați cum să se îmbrace în ținuta militară, cum să-și facă patul, apoi cum să țină arma în mână, și să treacă peste greutățile militare, iar la final să le evaluezi cunoștințele și capacitățile militare. Acolo la final, mă evaluam de fapt pe mine, pentru că eu am stat trup și suflet alături de soldați, până în ziua în care ei primeau certificatul de absolvire, și ei sunt feedbackul meu.

Este frumos când soldații vin după ore sau în pauză și mai cer informații, momente care te țin activ mereu și obligat să performezi, pentru a fi tot timpul mai bun ca ei.

Foarte mult mi-a plăcut și perioada în care am fost detașat la Biroul Operații și Instrucție din cadrul Batalionul 1 Instrucție „OLT”. De această dată am avut ocazia să întocmesc

documentele cap-coadă de instruire la nivel batalion, și în acest fel am învățat și partea birocratică, nevăzută a instruirii, sau cum să întocmesc programele de instruire pentru militari, care plecau la Statul Major al Apărării și de acolo la celelalte categorii de forțe.

După ce am trecut prin atâtea provocări pe la unitățile unde am lucrat, întâmpin aici, la actualul loc de muncă din cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene, o altfel de provocare: să lucrez cu „oameni mari”, să fac față cerințelor, mai mult, să manageriez și alte unități, împreună cu șefii mei. Pentru mine, momentul acesta la final de carieră, la Statul Major al Forțelor Aeriene, m-a făcut să înțeleg că fiecare om are locul lui în viață.

ARMONIE PRIN SPORT

Am început viața sportivă imediat după revoluție adică în anul 1990. Sunt afiliat la Federația Română de Karate și la World Karate Federation (WKF), între timp stilul acesta a devenit sport olimpic. La început a fost o dorință de a învăța să lupt pentru a fi pregătit de autoapărare în cazuri extreme, dar timpul petrecut în sala de sport și educația primită de la maeștrii mei m-au făcut să înțeleg că artele marțiale sunt de fapt un stil de viață.

Karate nu înseamnă numai învățarea unor tehnici și înșiruirea lor, sau aplicabilitatea în competiție, ci din contră, înseamnă modul de a înțelege cum funcționează corpul uman din punct de vedere psiho-fizic, supus unor tensiuni instantanee și a capacității de răspuns imediate. Dacă reușești să înțelegi aceste aspecte poți spune că artele marțiale sunt un mod de viață.

În prezent merg la sală și le predau copiilor karate la un nivel cât de cât apropiat de ceea ce ne cereau sau mai bine zis ne cer în continuare, maeștrii noștri la stagiile de pregătire.

Karate-ul m-a ajutat foarte mult în viața de zi cu zi, am prins încredere în mine, pot lua decizii dificile în momente grele, pot interacționa cu diferite persoane și pot aborda o atitudine încrezătoare.

Karate-ul m-a învățat să nu dau înapoi, ci din contră să aștept momentul oportun, să am



răbdarea cuvenită, pentru că lucrurile se vor armoniza. De fapt, asta și caut eu la viața ARMONIA, calea de mijloc.

ACTIVITATEA ÎN FORȚELE AERIENE

Sunt încadrat pe funcția de subofițer specialist în Educație Fizică, la Statul Major al Forțelor Aeriene. O funcție cu mari responsabilități, care m-a făcut să înțeleg cum se văd lucrurile de „sus”. Nu este ușor să manageriez educația fizică și sportul militar, mai ales atunci când răspunzi pe această linie de toate unitățile din Forțele Aeriene. Dar, cu ajutorul colegilor și în special sub direcția îndrumare a șefului Biroului de Educație Fizică al Statului Major al Forțelor Aeriene, **colonel Ilie SCURTU**, am trecut repede pe linia de plutire, și am încercat să-mi aduc aportul în acest domeniu.

Am învățat foarte multe despre managementul educației fizice și sportului militar și sunt sigur că aceste cunoștințe mă vor ajuta și în viața mea sportivă din civilie.

Statul Major al Forțelor Aeriene este într-un fel vârful de carieră la care îndrăzneam doar să visez. Nu am crezut că se poate și altfel, mai ales după ce am venit dintr-un mediu extrem de dur. Sunt mândru de parcursul meu. Am găsit aici oameni minunați, înțelegători și dispuși să te asculte. **Generalul de flotilă aeriană Iulian PAȚILEA, colonelul Nicolae PETRE și comandorul Ioan MISCHIE**, sunt modele de profesionalism pe care aș fi dorit să-i am alături în întreaga mea carieră militară.

PLANURI DE VIITOR

Pe viitor voi continua viața sportivă, ca antrenor la clubul sportiv de karate, și voi încerca să le predau elevilor latura olimpică a sportului, dar voi pune acolo și din experiența și învățăturile acumulate alături de militari.



IMPRESII DE-A LUNGUL CARIEREI

Nu am să uit niciodată trăirile mele militare, încercările la care am fost supus în acest timp, fie bune sau mai puțin bune, dar care m-au făcut „bărbat adevărat”. Nu pot uita marșurile săptămânale, de 36 de kilometri la poligonul de tragere Redea, când încercam să fiu aproape de soldați, băieți sau fete, atunci când spuneau că nu mai pot, sau că au bătăături, dar care după fiecare ședință de tragere erau entuziasmați de rezultatele obținute, și tot drumul vorbeau numai despre asta. Acolo îmi vedeam munca.

Acum, la finalul unei etape, cred că provocările la care am fost supus m-au întărit și m-au ajutat să îmi fomez o viziune largă despre oameni și viață în general. **Dacă aș da timpul înapoi și cineva mi-ar sugera să urmez o viață simplă fără provocări, știu sigur că aș alege tot viața militară.**



Acord

Polonia și SUA au semnat un acord pentru furnizarea a cinci avioane de transport tactice Lockheed Martin C-130H la Varșovia, avioane ce au aparținut USAF.

Finalizată la 12 aprilie, sub forma unei subvenții prin programul Excess Defense Articles din Washington DC, tranzacția este evaluată la 14,3 milioane de dolari, acoperind astfel costul regenerării și adaptării aeronavelor. Reprezentanții Forțelor Aeriene Poloneze au evaluat starea tehnică a avioanelor depozitate

în timpul unei inspecții comune la grupul de întreținere și regenerare aerospațială de la Davis-Monthan AFB din Tucson, Arizona.

Primul C-130H reactivat ar trebui să sosească în Polonia anul acesta, forțele sale aeriene urmând să primească celelalte patru exemplare până la mijlocul anului 2024. Înainte de punerea lor în funcțiune la Baza 33 Transport Aerian din Powidz, avioanele vor fi supuse întreținerii programate la uzina WZL 2 din Bydgoszcz. În timpul acestui proces vor fi instalate echipamente poloneze suplimentare specifice forțelor aeriene. Avioanele C-130H au fost fabricate în 1985 și și-au încheiat serviciul USAF în 2017. Avioanele sunt cu 15 ani mai tinere decât modelul C-130E Hercules operat în prezent de Forțele Aeriene Poloneze. Varșovia a achiziționat cinci C-130E printr-un împrumut al guvernului SUA pentru finanțare militară externă. Forțele Aeriene Poloneze au primit primul său C-130E în martie 2009, restul ajungând în Polonia până în septembrie 2011. „Decizia privind data retragerii aeronavelor poloneze C-130E va fi luată de către utilizatorul lor, ținând seama de capacităților necesare și de starea aeronavei”, a declarat Ministerul Apărării Polonez.

Sursa: www.flightglobal.com

Polonia cumpără drone din Turcia

Președintele turc **Recep Tayyip ERDOGAN** și omologul său polonez **Andrzej DUDA** au oficializat, în data de 24.05.2021, achiziționarea a 24 de drone militare turcești de către Polonia. Sunt primele exporturi de acest tip ale Ankarei către altă țară membră a NATO.

Potrivit agenției de presă oficiale turce Anadolu, acest contract se referă la cumpărarea de Varșovia a 24 de aparate Bayraktar TB2, un model de dronă înarmată a companiei Baykar, care și-a dovedit eficiența în conflictele din Siria, Libia și Nagorno-Karabakh.

Sursa: Paginile „Lumea de azi”

Olanda a preluat primul sistem CH-47F MYII Common Avionics Architecture System (CAAS)

În 2015, s-a decis înlocuirea a 11 aparate CH-47D, modernizarea a șase CH-47F la standardul MYII CAAS și achiziționarea a trei aeronave noi.

Noul CH-47F corespunde versiunii standard a armatei SUA cu un cockpit modern și asistență avansată pentru navigație. Echipamentul de comunicații permite schimbul constant de date pentru a obține o situație actualizată și precisă. Noul sistem de întreținere detectează, de asemenea, semne de uzură într-un stadiu incipient. Olanda a adăugat un pachet de auto-protecție cu un sistem de avertizare antirachetă și de suprimare în infraroșu, scaune rezistente la accidente în cabină și un radio cu frecvență foarte ridicată (VHF) pentru o comunicare sigură



cu unitățile olandeze. Aeronava va fi, de asemenea, echipată cu un sistem Fast Rope pentru desfășurarea forțelor speciale. Livrarea aeronavelor va fi finalizată până la mijlocul anului 2022.

Sursa: euro-sd.com

M-346 pentru Grecia



Haifa, Israel, 18 aprilie 2021 - Elbit a anunțat că a fost atribuit un contract în valoare de aproximativ 1,65 miliarde de dolari (aproximativ 1,375 miliarde de euro) pentru înființarea și funcționarea Centrului internațional de formare în zbor al Forțelor Aeriene Elene, ca parte a unui acord între Ministerul Apărării Israelian și Ministerul Elen al Apărării Naționale. Contractul se va derula pe o perioadă de aproximativ 20 de ani și va include indexarea prețurilor.

Conform contractului, Elbit Systems va furniza noi avioane de antrenament M-346

și va întreține întreaga flotă de antrenament, compusă din zeci de avioane de antrenament M-346 și T-6. În plus, compania va furniza cele mai recente tehnologii avansate de avionică virtuală încorporată (EVA) la bordul aeronavei de antrenament, va livra simulatoare de zbor în rețea și o serie de stații de formare la sol (GBTS), precum și un sistem de comandă și control pentru a permite o gestionare eficientă a operației de instruire în zbor.

Sursa: elbitsystems.com



The base, with 1100 hectares, is the largest in Italy and second in Europe after Ramstein and has been subject of many infrastructural projects with the realization of the F-35 town, a large and innovative structure with high standards of sustainability and energy efficiency.



Interview with the commander of the 32nd Wing
col. Stefano CASTELNUOVO

What did the arrival of the F-35 mean?

The arrival of the F-35 responded to the latest challenges of having assets that guarantee us to reach „strategic awareness“, a real-time picture of the situation that allows us to make informed decisions. This awareness is reached through two fundamental elements: aerial and information superiority.

Aerial superiority is obtained with a difficultly observable aircraft that can penetrate in high-threat areas with latest-generation performance and a logistic support to operate on a global scale. The F-35 has been designed to have these characteristics.

The aircrafts should also be able to have a series of sensors and utilities to gather as much information as possible, so as to obtain „information superiority“, which leads to „decision superiority“. In this regard, the F-35 has a series of sensors which represent the latest technology, from the radar to optical sensors and other that can recognize electromagnetic waves. While before it was the pilot who tried to correlate and associate the information received from the different sensors, now this is done directly by the F-35. This process is called sensor fusion and it allows to compare the data in an automatized way with that received by other aircrafts.

Thus, thanks to these characteristics, the F-35 could reach unobserved an area with land-based enemy threats where aircrafts of



third and fourth would not have access, gather the necessary information and get out unseen. The same would apply to an aerial conflict, as third and fourth generation planes could not detect the F-35 in time to engage in combat.

Aerial and information superiority would almost be ineffective if there was not a way to share the collected data.

The F-35 has three systems of data link, a proprietary system where aircraft share an important flux of information among themselves, a second one, the VMF (Variable Message Format) that mainly „dialogues“ with land forces and the renowned Link16, which shares data with the rest of aerial, land and naval units. The F-35 can thus greatly increase the survival chances of other assets in the same mission by identifying and collecting information on threats which would not be otherwise detected.

The integration of the F-35 in the SSSA, following the IOC, the participation in the Air Policing in Iceland and the NATO exercises: how did you reach such important results in such a short time?

I am particularly proud about this question since we obtained much progress in such a short time. This is the result of hard work and synergies with the whole armed forces. The 32nd Wing is undoubtedly the end of the process, but the structure is equally as important. Since 2016, with the arrival of the first F-35, we followed the logic of the Build Up Approach, so that of one step at a time. We began with flights near the base and then, after confronting ourselves with the other forces in training activities, we operated at national and international level.

A logical and progressive way of operating which allowed us to develop operative capacity

and to attain the IOC in November 2018. This first and essential result let us become the first fifth generation asset employed in a NATO asset.

As of today, we have completed two turns in Iceland, protecting the NATO skies, and intervening also in a real interception. I can say that we invested a lot in the personnel, the real and non-substitutable asset of the armed forces. Moreover, the Italian Air Force, due to the pandemic, received the B version (STOVL) in advance, which gave us the opportunity to face an unexpected challenge and to increase our competences.

The aircraft immediately proved to be ready to join the existing F-35 structure and was a fundamental resource for the scenarios where we have been operating in the last years.

For example, if we think of the Gulf War, we had to leave from airports that were really far from the targets that forced to stop a long time for refueling, while the F-35 would offer much more flexibility and rapidity in this regard.

Interview with the commander of the 13th Squadron

ten. col. Giuseppe A.

How will the 13th Wing train in its base?

The 13th Wing is in a constant state of training through lessons, flight simulations and intense flying activity. These activities are continuous and necessary to operate an omni role platform as the F-35. We start with the QRA (Quick Reaction Alert) to guarantee surveillance in the national airspace, the Air Force's main task, and to contribute to the defense of NATO's airspace. The training then continues in the different missions air-to-air and



ITALIAN AIR FORCE

32nd Wing / 13th Squadron "Italian Hawks"

Gian Carlo VECCHI



The 13th Squadron of the 32nd Wing is the only unit of the Italian Air Force that received the new Lockheed Martin F-35 in the A and B versions. The commanders of the Squadron and Group will let us analyze closely this new addition.

During the TLP of Amendola in 2018, the Head of the Air Force, gen. SA Alberto Rosso said: „Today we are the tip of spearhead“ and this is exactly how we could define the 32nd Wing for its peculiar asset.

Recently, with the move of the 101st Group from Amendola to Istrana, it became clear that future of the 32nd Wing, present in Amendola for 15 years, was about to change and that the new F-35 had to be destined to this base. During the TLP in Amendola, there finally was an opening towards this theme: the plane was presented with the announcement that the Italian Air Force reached the Initial Operational Capability, the first in Europe to do so.

After this, the F-35 have been integrated into the Italian Air Space Surveillance Service and deployed twice in Iceland, signaling that they were confirming the expectations.

The 32nd Wing has been the first unit of the ITAF to receive the F-35 and feel responsible to accompany the Air Force in this transition to the fifth generation, a complex weapon system where the plane is only the tip of the iceberg with a complex teamwork behind, that involves the whole armed forces and that changed completely the operations, increasing flexibility.

On July 1st 1993, the 32nd Wing was finally located in Amendola, which had always been a training base with the Vampire, T-33 and G-91. In 1994 the Wing got the AMX aircraft, both one and

two-seater. The last 20 years have been characterized by the arrival of the first Remotely Controlled Aircraft, the Predator A in 2002, given to the reformed 28th Group in 2005.

In 2010 the Predator A, the MQ-1 Charlie, the Predator B and the MQ-9 Alpha arrived together with the MB-339, given to the 632nd Squadron to train for remotely controlled flying. In 2016 the Wing received its first F-35, a historic day, as it was a first time in Europe for this plane.

Italy has been the first country to assemble the F-35 outside the US and to conduct in autonomy a flight from Cameri to Pax River Base in Maryland.

In 2017 the 61st Group was reconstituted in Sigonella with Predator A aircrafts to reinforce security operations in the Mediterranean in a successful initiative. Finally, in 2020 the Wing received the first F-35B.

The arrival of the first aircraft with Short Takeoff Vertical Landing offered an extraordinary opportunity to challenge the 32nd Wing as the delivery, due to the pandemic, has been anticipated and the personnel responded in a great way by integrating it very well with the F-35A.

Today, the Wing comprehend three flight Groups, two in Amendola and one in Sigonella, a task group in Kuwait and five flying lines: Predator MQ-1 Charlie, Predator MQ-9 Alpha, MB-339 in Alpha and CD versions, F-35A and F-35B.



air-to-land and is structured to allow pilots to acquire skills with a building block approach. Indeed, we have a lot of integration activity with fourth generation aircrafts of any type. This is a fundamental aspect because it is how we operate in many national missions, like „Tempesta Perfetta“, or international exercises (Red and Blue Flag).

Recently we have had a training in Decimomannu, Sardinia, in a „Beast Mode“ configuration. This indicates a configuration with heavy weapons which does not require low observability. The F-35 is known for its stealth which allows for operations with low observability where 4th generation aircrafts cannot operate. So, weapons are usually inserted internally to minimize the radar signal. But, as the F-35 is an omni role aircraft projected to maximize its operational capacity in different scenarios, it can also have a heavier weapon charge to renounce to its stealth but still preserve its sensor fusion, info gathering

and info sharing to improve decision making.

As an example of its capacities, the F-35 can find „alone“ the different targets, identify them and engage them in autonomy or to share them with other assets.

For now, the Air Force only has one fifth generation group and a great majority of fourth generation assets, so integration is fundamental.

Fourth generation assets are not able to operate in a scenario full of threats without great risk, so the fifth generation could potentially neutralize those threats without being discovered and identify the target to share with the other assets.

The Israeli F-35 may soon be employed for a training with the 32nd Wing, do you confirm this news?

As I was saying, we have always been planning and training with foreign forces. The uncertainties from the pandemic do not allow

us to be sure about future cooperation activities.

THE MAINTENANCE

Also the aircraft maintenance saw deep transformation and the technical support of the F-35A is surely one of the core pillars of the sustainability of the armed asset.

The maintenance project of the F-35 is revolutionary with respect to what was the legacy system maintenance, indeed the latter is divided into three technical levels where the first was done directly by the operative units, the second among the different wings and the third for the maintenance unit.

The F-35 envisages two organizational levels, the Organizational and Depot, offering a good autonomy in working hours to guarantee efficiency. The maintenance is one of the cardinal points of a F-35 project: each time a part was inserted it was also done thinking about the maintenance ease. For example, it was preferred to avoid as much as possible access to panels with strong impacts on the low observability that could not be disassembled and reassembled so easily, leading to much higher restoration times.

The Organizational maintenance can be totally carried out at the operational departments as the technicians at the Wing have the capacity to carry out the vast majority of technical operations on this aircraft. There are technicians who take care of the vehicle system, others maintain the propeller which is very large and massive and can access and change, if necessary, various modules inside

the thruster itself. All technical operations are supported by the ALIS (Autonomic Logistics Information System), an info-logistic system that is the backbone of the maintenance of the F-35. A novelty for the air force as the F-35 is the first aircraft with such characteristics.

With such features, engineers have learned how to restore low-observable surfaces that can degrade due to normal flight activity, making it necessary to restore them.

The „skin“ (coating) of the aircraft must be „cured“ (curing); and there is an ad hoc room at the headquarters for these activities.

Another organizational innovation is the decision to allocate the technical part of the F-35 within a Flight Group, not a GEA (Aircraft Efficiency Group) as with other fleets.

This maintenance organization ensures an unprecedented flexibility: we no longer have to deal with two aircrafts and with two groups (efficiency and flight) that have to communicate with each other but only a single combat and projection unit has been created.

Is there a program in place with partners to integrate maintenance of airframes and equipment? Up to what level?

Let's say that aircraft parts are managed in community by the nations participating in the program.

In fact, if one were to ask the centralized technical office in the US for the availability of a spare part that would presumably stop working, as signaled by the prognostics system, this would authorize an early supply, eventually sorting it out from any of the partner countries geographi-

cally close partner country has it available.

This centralized management of spare parts guarantees much less „downtime“, or sometimes no downtime at all. Moreover, all data are centralized at a worldwide level, building statistical models that are fundamental for maintenance optimization.

You have access to most of the parts but not to all of them, that remains exclusive competence of the parent company. Is this correct?

The technical manuals available at the operational departments are exactly the same as the level of qualification of military personnel. This is an important feature: the training programs followed by maintenance personnel are in fact exactly adapted to the maintenance operations that can be carried out in the operational departments, as are the available manuals.



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 Castelnovo, Ten.Col. Giuseppe A.Magg. Daniele Trifance, the pilots of the personnel of the 32nd Wing for making this report possible.



Star Map of the Milky Way's Outer Halo

MILITARIZAREA SPAȚIULUI COSMIC

General-locotenent (r) dr. Alexandru GRUMAZ

Militarizarea spațiului cosmic a devenit o realitate strategică, iar ipoteza că spațiul va deveni o arenă pentru viitoare ostilități militare pare o chestiune de timp. De fapt, când vorbim despre militarizarea spațiului cosmic va trebui să arătăm, pe scurt, cum s-au desfășurat faptele de la primul zbor în Cosmos al unui satelit al pământului (Sputnik, în 1957) până astăzi.

În 1961, în ajunul lansării cosmonautului **Iuri GAGARIN**, liderul sovietic **Nikita HRUȘCIOV** a dictat o serie de propuneri pentru a sărbători evenimentul și un mesaj care trebuia trimis în întreaga lume, menit să comemoreze realizarea în sine, atât ca dovadă a puterii învățăturilor marxist-leniniste, cât și ca o performanță pentru întreaga omenire. În urma zborului lui Gagarin, președintele SUA, **John F. KENNEDY**, i-a trimis o telegramă lui Hrușciiov, felicitându-l pentru programul spațial. În telegramă, Kennedy a afirmat că *dorința sa sinceră este ca, în căutarea continuă a cunoașterii spațiului cosmic, națiunile noastre să poată lucra împreună pentru a obține cel mai mare beneficiu pentru omenire*. Președintele Kennedy a urmărit atent cooperarea spațială cu sovieticii. În pofida crizei rachetelor cubaneze, din octombrie 1962, au continuat încercările de cooperare.

O telegramă din noiembrie 1962 a trimisului special **Georgi K. ZHUKOV**, în urma conversației sale cu consilierul prezidențial **John J. McCLOY**, arată încercările Administrației Kennedy de a remedia relația, spațiul fiind menționat ca un posibil domeniu de cooperare. În 1963, președintele Kennedy a ținut un discurs în fața Adunării Generale a Națiunilor Unite, sugerând o expediție lunară comună SUA-URSS. Progresele au continuat și pe o bază mai tehnică. Discuțiile, care au început în 1962, despre schimbul de date, susținute de **Hugh DRYDEN**, de la NASA, și **Anatoli BLAGONRAVOV**, de la Academia Sovietică de Științe, s-au finalizat cu un al doilea Memorandum de înțelegere, așa-numit Acord Dryden-Blagonravov, în 1964. După asasinarea lui Kennedy, următoarele administrații de la Casa Albă au continuat ideea cooperării cu sovieticii.

Cam așa a început cooperarea ruso-americană pentru cucerirea spațiului cosmic. Cooperarea spațială a rămas aparent neatinsă de deteriorarea relațiilor dintre Statele Unite și Uniunea Sovietică, la sfârșitul anilor '70 și '80. Ea a continuat chiar și după ce sovieticii au invadat Afganistanul, în 1979, și au ieșit din toate negocierile de control al armelor ca răspuns la primele desfășurări de rachete Pershing în Europa. Stația Spațială Internațională (ISS) de astăzi este rezultatul acestor eforturi de colaborare, care își au rădăcinile în anii '60, au fost testate în anii '70 și au continuat pe parcursul anilor '80 și '90, chiar și în timpul și după prăbușirea Uniunii Sovietice.

În anii '90, după prăbușirea URSS, cooperarea spațială a fost văzută ca unul dintre domeniile promițătoare pentru construirea noului parteneriat între Statele Unite și noua Rusie, trezită la democrație. De asemenea, ar fi ajutat oamenii de știință ruși, care și-au pierdut locurile de muncă sau finanțarea în timpul crizei de tranziție post-sovietică. Câteva programe noi, între SUA și Rusia, au inclus cooperarea în spațiu, notabile printre acestea fiind cel al **senatorului Nunn-Lugar**, Cooperative Threat Reduction (program care a dezactivat 7.600 de capete nucleare, arme biologice și chimice aflate în exces în fostul URSS) și Comisia Gore-Cernomârdin, care a inclus un grup de lucru pentru explorarea spațiului. Aceste programe au jucat roluri-cheie în stabilirea unui nou parteneriat între cele două țări. Un Memorandum de securitate națională, din 1993, privind deciziile referitoare la Stația Spațială menționează importanța viitorului parteneriat rus, dar îndeamnă la prudență până când problemele proliferării vor fi soluționate în mod satisfăcător.

De la lansarea sa, în 1998, ISS a fost un simbol al parteneriatului internațional și al puterii cooperării științifice între ruși și americani, care au lucrat permanent împreună. Astăzi, cooperarea spațială dintre SUA și Rusia se confruntă cu noi provocări, pe măsură ce relațiile diplomatice continuă să se înrăutățească. Decizia Rusiei de a se asocia cu China, în loc de SUA, în cadrul Programului Artemis dezvoltat de aceasta, semnalează o ruptură într-o relație spațială odată sănătoasă, care a supraviețuit apogeeului Războiului Rece, invaziei sovietice din Afganistan, prăbușirii URSS, anexării ilegale de Rusia a Crimeii și altor momente tensionate ale relației. La 9 martie, Rusia și China au semnat un memorandum privind cooperarea în construcția unei stații internaționale de cercetare lunară (ILRS). Deși nu există o foaie de parcurs spre realizarea ILRS, memorandumul ruso-chinez ridică cel puțin două întrebări principale. În primul rând, care este perspectiva reală pentru o astfel de cooperare spațială bilaterală? Și, în al doilea rând, acest memorandum înseamnă că Rusia a decis să meargă pe Lună cu China și să renunțe la programul Artemis din Vest (și, în special, la stația orbitală lunară Gateway), condus de Statele Unite cu participarea Europei, Japonia și Canadei? Spre deosebire de Statele Unite, abordarea Chinei față de cooperarea spațială internațională nu presupune niciun tip de interdependență pe termen lung. Partenerii săi ar trebui să fie furnizori de componente și tehnologii pentru programele spațiale chineze până când China le poate produce singură, sau actori dependenți care acordă loialitate politică și preferințe economice Beijingului în schimbul participării la activități chineze dincolo de atmosfera Pământului. Pe scurt, China nu creează coaliții, ci mai degrabă caută donatori de tehnologie pe termen scurt și mediu și clienți pe termen lung. Sunt 22

de ani de când Stația Spațială Internațională (ISS) a fost plasată pe orbită și de 20 de ani omul o poate exploata. Cel puțin până în 2028, ea va continua să orbiteze în jurul Terrei, însă, ca și oamenii, îmbătrânește. În fapt, Stația Spațială Internațională este un laborator uriaș aflat în imponderabilitate, cu finanțare internațională. Era cooperării pe ISS se apropie de sfârșit. În afară de SUA, și alte țări continuă cu proiectele unor noi stații naționale. China a lansat două module-habitat prototip în ultimii 10 ani și plănuiește să construiască o stație întreagă în următorii doi ani. India vrea să-și lanseze primii astronauți în spațiu, în 2022, și să construiască o stație în 2030. Rusia, principalul partener al SUA pentru ISS, a anunțat că va realiza, singură, o nouă stație orbitală, după 2030. Nu e sigur că toate aceste planuri se vor fructifica sau nu la timp, dar semnalează o îndepărtare de la abordarea cooperativă – care a făcut să funcționeze ISS până acum și care este una dintre cele mai importante moșteniri ale Războiului Rece – și întoarcerea la o perspectivă naționalistă asupra explorării spațiale.

Tensiuni similare au apărut deja în ceea ce privește următoarele misiuni spre Lună și spre centura de asteroizi. La 29 aprilie, o rachetă Long March 5B (Lungul Marș), care transporta modulul central Tianhe 1 al stației spațiale chineze, a fost lansată cu succes, pe o orbită joasă a Pământului, de la situl spațial din Wenchang, provincia Hainan. Acest moment marchează primul pas în construcția Stației Spațiale a Chinei, văzută de mult ca punctul culminant al unui program național de zbor spațial-pilot care va ajuta la realizarea viziunii comune a unei comunități de destin pentru beneficiul întregii omeniri în cooperarea spațială internațională (People's Daily, 20 iunie 2019). Intrarea Chinei în programul de construcție al stațiilor orbitale atrage atenția asupra creșterii tehnologice și militare a regimului de la Beijing, creștere încă insuficientă (dovadă scăparea de sub control a reîntoarcerii rachetei pe pământ). Chinei i-au trebuit 30 de ani pentru dezvoltarea unei stații spațiale indigene. „Laboratoare spațiale” mai mici, cu durata de viață mai scurtă, au fost lansate în septembrie 2011 (Tiangong 1, 8,5 tone) și în septembrie 2016 (Tiangong 2, 8,2 tone), care au oferit lecții importante despre transportul de mărfuri, aprovizionarea cu combustibil pe orbită și sprijinul pentru viață. După eșecul lansării unei rachete Long March 5, în 2017, lansarea modulului de bază a fost întârziată cu trei ani. Tianhe 1 a fost dezvoltat de China Academy of Space Technology, care este subordonată China Aerospace Science and Technology Corporation. Modulul cântărește 22,5 tone și include componente pentru comanda și controlul stației spațiale și pentru susținerea vieții. Un raport al lobbistilor chinezi s-a străduit să constate că multe din componentele sale sunt mult mai avansate decât cele utilizate pe ISS. Construirea cu succes a unei stații spațiale chinezești „pe termen lung” este al treilea și ultimul pas al unui program de dezvoltare „în trei pași” pentru zborul spațial cu echipaj (Proiectul 921), care a fost stabilit de Comitetul permanent al Biroului Politic, în 1992. După finalizarea anticipată în 2022, va avea o durată de viață planificată de peste 10 ani și o masă de 60-80 de tone (va fi mai puțin de un sfert din dimensiunea Stației Spațiale Internaționale, care are o masă de aproximativ 420 de tone). Chinei i s-a interzis accesul la ISS de când Administrația Națională Aeronautică și Spațială (NASA) a SUA a decis s-o excludă din activitățile internaționale de cooperare spațială în 2011, în mare parte din cauza îngrijorărilor cu privire la furtul de tehnologie. Programele spațiale chineze au fost întotdeauna strâns legate de probleme de securitate națională și de prestigiu global. O carte albă din 2016 a cerut Chinei să devină o putere spațială din toate punctele de vedere până la mijlocul secolului, legând acest obiectiv direct de ambiția mai mare a președintelui **Xi JINPING** de a realiza „Visul Chinei” de „întinerire națională” până în 2049 (Consiliul de Stat, 27 decembrie 2016). China se dorește o putere spațială mai incluzivă decât SUA și dorește probabil să modeleze dezbaterile internaționale cu privire la controlul armelor spațiale, sustenabilitatea spațiului, utilizările comerciale ale spațiului și extragerea resurselor naturale, în plus față de eliminarea normelor internaționale mai stricte împotriva activităților anti-satelit (ASAT) și anti-spațiale, pe care continuă să le urmărească.

Pe măsură ce mai multe țări se vor implica în activități spațiale (potențial ajutate de accesul la Stația Spațială Chineză), China va avea oportunități mai mari de a-și extinde influența în guvernarea spațiului prin curțarea națiunilor în curs de dezvoltare și interacțiunea proactivă cu Națiunile Unite. O stație spațială permanentă semnalează lumii că China contestă deschis SUA în competiția spațială și că este un partener capabil pentru cooperarea internațională în spațiu. Cu toate acestea,

capacitatea și dorința Chinei de a fi un lider responsabil rămân discutabile. Pentru a da doar un exemplu legat de spațiu, Beijingul a fost criticat pentru eșecul său de a ameliora căderea resturilor spațiale. Dimensiunea mare a rachetei Long March 5B și reîntoarcerea necontrolată în atmosferă au determinat îngrijorarea că bucăți mari de resturi ar putea să nu ardă. Deși, statistic, este puțin probabil ca astfel de resturi care cad să fie periculoase pentru oameni (spre deosebire de căderea în ocean), resturile provenite din reîntoarcerea necontrolată a primei lansări din 5 martie a Chinei au lovit două sate din Coasta de Fildeș, în luna mai.

Suntem din nou într-un Război Rece. China comunistă a provocat acest Război Rece prin acțiunile sale averse de putere în urmărirea visului său de dominație mondială. Recunoașterea de către SUA a faptului că această competiție cu Beijingul este un Război Rece este un pas esențial în proiectarea unui răspuns proporțional cu provocarea, scrie Washington Times. Războiul Rece al Chinei nu este o luptă pentru avantaje economice. Aceasta este o luptă pentru lumea în care vrem să trăim. Acțiunile recente ale Chinei comuniste ne oferă o previzualizare a aspectului unei lumi dominate de China. Va avea succes politica de contraincercuire a președintelui Xi? O întrebare este dacă China – a cărei datorie socială totală se ridică la de peste trei ori produsul intern brut (PIB) – își poate permite să-și continue sprijinul financiar generos pentru proiectele legate de proiectul One Belt One Road (BRI) dar și de alte proiecte în regiuni precum Orientul Mijlociu și India-Pacific. Investițiile recente din China în întreprinderile BRI s-au micșorat din cauza deficitului de schimb valutar al țării.

O semnificație mai mare este dacă elementele defensive ale diplomației războinicului lup din Beijing ar putea declanșa o confruntare militară sau chiar un război fierbinte în zone considerate adevărate *butoaie de pulbere*, precum Strâmtoarea Taiwan și Marea Chinei de Sud. În discursurile din anul trecut, adresate forțelor armate chineze, președintele Xi, care deține și funcția de șef al Comisiei Militare Centrale, a subliniat necesitatea *disponibilității armatei chineze pentru lupta în noile condiții* și capacitatea de a *câștiga războaie*.

La începutul lunii aprilie, Beijingul a trimis grupul de luptă al portavionului Liaoning să evalueze situația în Marea Chinei de Sud și în strâmtoarea Taiwan. Grupul de luptă al portavionului USS Theodore Roosevelt și distrugătorul USS John McCain se aflau în zonă în aceeași perioadă, crescând riscul unei posibile escaladări. China practică un război gri în zona Taiwanului. Având în vedere înclinația președintelui Xi de a susține proiecția puterii militare a Chinei, măsurile Beijingului



NASA's Perseverance Mars rover used its dual-camera Mastcam-Z imager to capture this image of "Santa Cruz," a hill about 1.5 miles (2.5 kilometers) away from the rover, on April 29, 2021, the 68th Martian day, or sol, of the mission

de combatere a „izolării” americane ar putea amenința cu ușurință pacea și stabilitatea în regiunea Indo-Pacifică. Securitatea asigurată de SUA, centrată pe Europa, se mută spre zona Indo-Pacific astfel încât autonomia strategică, concept al președintelui **MACRON** (așa-numita *Doctrină Sorbona*), care ar trebui să fie parte a relației transatlantice, implică mutarea de trupe europene pe flancul estic în sprijinul celor americane deja prezente, altfel totul rămâne o teorie pe hârtie. Președintele Xi a jucat un rol esențial în încercarea de a provoca o diviziune între SUA și UE, la sfârșitul anului 2020, care a culminat cu semnarea virtuală, la sfârșitul lunii decembrie, a Acordului cuprinzător China-UE privind investițiile, în ciuda preocupărilor Administrației **BIDEN** de a-l bloca. Președintele Xi a declarat cancelarului german **MERKEL**, într-un apel telefonic de la începutul lunii aprilie, că dezvoltarea

Chinei a fost o oportunitate pentru UE. Fără a face referire la SUA, el a îndemnat Europa să facă judecăți corecte în mod independent și să realizeze cu adevărat autonomia strategică. China și-a susținut, de asemenea, relația de cvasi-alianță cu Rusia și încercă o nouă relație strategică în Orientul Mijlociu, dictată de nevoia de resurse petroliere. După ce a purtat discuții cu omologul său **Wang Yi**, la Guilin, în provincia Guangxi, la sfârșitul lunii martie 2021, ministrul rus de externe, **Sergey LAVROV**, a oficializat existența parteneriatului cuprinzător dintre cei doi vecini, parteneriat care a început consolidarea prin participarea la Organizația pentru Cooperare de la Shanghai. Ministrul chinez de externe Wang s-a angajat, de asemenea, într-o vizită de maraton în Orientul Mijlociu și a avut întâlniri cu omologii săi din Asociația Națiunilor din Asia de Sud-Est (ASEAN) – țări din afara sistemului tradițional de alianțe occidentale. Wang a început, la 24 martie, un turneu în șase țări – Arabia Saudită, Turcia, Iran, Emiratele Arabe Unite, Bahrain și Oman. În timp ce Orientul Mijlociu nu se află în sfera obișnuită de interes a Chinei, comerțul China-staatele arabe din prima jumătate a anului 2020 a fost evaluat la 115 miliarde de dolari, ceea ce face din RPC primul partener comercial al țărilor arabe. China Daily a raportat că *Beijingul caută sprijinul țărilor din Orientul Mijlociu pentru a contracara presiunea aplicată de Statele Unite și aliații săi*. La începutul călătoriei sale, Wang a spus că *forțele exterioare din regiune ar trebui să renunțe la calculul propriu și să nu mai trateze regiunea ca o tablă de șah în manevrele lor strategice*. Conducerea PCC este dornică să asigure aprovizionări sigure de petrol din Orientul Mijlociu, din această cauză vizita a început în Arabia Saudită. Wang a încercat, de asemenea, în timpul vizitei, să erodeze hegemonia petrodolarului, încercând să-și convingă gazdele din Orientul Mijlociu să accepte plăți de petrol în Yuan (Renminbi).

Dar dorința urgentă a Beijingului este aceea de a împiedica Administrația Biden să formeze un front unit cu țările asiatice pentru a respinge încercările de ocupare de către China a insulelor disputate în Marea Chinei de Sud. Aceste insule/recife sunt revendicate de Vietnam, Filipine, Malaiezia, Indonezia și Taiwan. În perioada 31 martie – 2 aprilie, Wang s-a întâlnit cu miniștrii de externe din Singapore, Malaiezia, Indonezia și Filipine, la Muntele Wuyi din sud-estul provinciei Fujian, pentru a discuta situația din regiune. În prezent, autoritățile de la Beijing derulează o veritabilă cursă a înarmării în Marea Chinei de Sud și au mari probleme cu vecinii menționați.

La finele lunii martie, Forțele Aeriene Chineze au desfășurat exerciții militare de amploare în Marea Chinei de Sud în vederea *consolidării pregătirii de război*. Regimul de la Beijing a instalat echipamente militare de bruij și nu numai, în Marea Chinei de Sud, susțin oficiali de la Pentagon, în diferite rapoarte prezentate. Vorbim despre o infrastructură militară care se întinde pe o suprafață totală de 29 de hectare, unde sunt inclusiv depozite de muniții, magistrale de senzori, sisteme radar, piste de aterizare pentru avioane de luptă și amplasamente pentru lansatoare de rachete. Această întindere maritimă este una dintre zonele geopolitice fierbinți ale Asiei, prinsă în multiple dispute teritoriale. Președintele chinez Xi Jinping le-a cerut recent soldaților să fie pregătiți oricând de un „război sângeros” cu inamicii Chinei. În ultimul deceniu, centrul lumii s-a mutat dinspre Europa spre Asia. Cu rezerve imense de petrol și gaze naturale, după secole de dispute teritoriale, Marea Chinei de Sud, este o sursă de potențial conflict. Administrația Biden are deja o listă lungă de sarcini urgente legate de China și Rusia. Efortul de a restrânge relația celor două țări aparține acestei agende. Gândirea creativă cu privire la modul de a limita cooperarea dintre Beijing și Moscova – evitând, în același timp, acțiunile care le întăresc acordul – va fi esențială pentru protejarea intereselor SUA și a democrațiilor liberale în deceniile viitoare, inclusiv interesele Europei de Est.

Sursa: Observatorul Militar



COSMONAUTUL DUMITRU DORIN PRUNARIU OMAGIAT LA MUZEUL NAȚIONAL AL AVIAȚIEI

Adrian SULTĂNOIU

Muzeul Național al Aviației a fost gazda, în data de 27.05.2021, unui eveniment de suflet. Cosmonautul Dumitru-Dorin PRUNARIU, cel care prin zborul său, efectuat acum 40 de ani în cadrul programului Intercosmos, a pus România în rândul țărilor care au trimis oameni în spațiul cosmic a fost invitat de Asociația Română pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii (ARPIA) la ședința lunară a comitetului executiv central.

Cu acest prilej, președintele ARPIA, **generalul de flotilă aeriană (rtr) Ion FLOREA** a înmănat cosmonautului român Emblema de Onoare a Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii, în contextul aniversării a 40 de ani de când primul și singurul român a zburat în spațiul cosmic.

Statul Major al Forțelor Aeriene, reprezentat de șeful biroului personal, **locotenent-colonelul Cristian TOMA**, a acordat unui număr de cinci membri ai ARPIA Emblema de Onoare a Forțelor Aeriene, în semn de recunoaștere a eforturilor depuse pentru promovarea tradițiilor și personalităților din domeniul aeronauticii.



Dumitru-Dorin Prunariu – Recunoașterea meritelor

La sfârșit de iunie, într-un oraș din Transilvania, timpul a înghețat și a lăsat loc poveștilor despre cele mai îndrăznețe visuri de călătorie în Cosmos și de cucerire a spațiului.

Aniversarea a 40 de ani de la zborul în spațiul cosmic al românului **Dumitru-Dorin PRUNARIU** a fost sărbătorită în data de 25 iunie, la Mediaș, printr-o ceremonie care a adus împreună militari din întreaga țară, eveniment organizat de către Primăria Municipiului Mediaș, Unitatea Militară 01810 și Muzeul Național al Aviației Române, Secția „Hermann Oberth”.

Sărbătoarea a fost dublată de împlinirea a 127 ani de la nașterea savantului Hermann Oberth, care a avut strânse legături cu burgul medieșan. Forțele Aeriene Române au participat cu o delegație numeroasă, condusă de **generalul de flotilă aeriană Lian SOMEȘAN**,

locțiitorul pentru Resurse. De buna organizare și desfășurare a evenimentului s-a ocupat domnul Dan Ramf, muzeograful Secției „Hermann Oberth” din Mediaș, care a făcut tot posibilul pentru a-i aduce laolaltă la această aniversare pe pasionații de istorie și de aviație, militari și civili.

La activitate au luat parte și generațiile tinere, elevi militari de la Colegiul Național Militar „Mihai Viteazul” din Alba Iulia, studenți ai Academiei Forțelor Aeriene „Henri Coandă”, care au putut afla chiar de la celebrul cosmonaut povestea zborului în spațiu.

Onorul din aer s-a dat cu aeronave MiG-21 LanceR ale Bazei 71 Aeriană Câmpia Turzii, spre încântarea participanților și locuitorilor medieșeni. Felicitări organizatorilor pentru dăruirea arătată istoriei naționale!



Cosmonautul român alături de reprezentanții Forțelor Aeriene Române participanți la aniversarea de la Mediaș



„Îndrăzniți să vă urmați întotdeauna visurile!” a fost sfatul cosmonautului pentru liceenii militari de la Alba Iulia

Acordarea titlului de Doctor Honoris Causa



În data de 28 iunie 2021, conferirea celui mai înalt titlu onorific, „Doctor Honoris Causa”, de către Senatul Academiei Forțelor Aeriene „Henri Coandă” din Brașov, a reprezentat o

recunoaștere explicită a valorii profesionale, academice și a prestigiului științific ale domnului academician general-locotenent (rez.) doctor inginer cosmonaut **Dumitru-Dorin PRUNARIU**.

„Având o carieră remarcabilă în multiple domenii, cu o experiență profesională de admirat, dar cu firescul omului care nu a uitat de unde a plecat, generalul în retragere **Dumitru-Dorin Prunariu** a găsit în propunerea venită din partea instituției brașovene confluența pasiunii sale pentru aviația militară cu locul nașterii. Prezent pentru a treia oară în această instituție, cosmonautul român, de acum parte a comunității, a transferat încredere și capital de imagine, a mobilizat studenții și le-a oferit un exemplu, un model de performanță prin etalarea valorii. Am ascultat de nenumărate ori, în diferite contexte,

mai mult sau mai puțin formale, discursurile ilustrului cosmonaut.

În discursurile domniei sale există o constantă: *grijă pentru planeta fragilă care se numește Pământ, pentru subțirimea atmosferei terestre, pentru menținerea nealterată a acestui înveliș al vieții. Și astăzi domnia sa a vorbit despre această condiție a menținerii vieții și, implicit, a umanității.*

Să învățăm această lecție și să ne imaginăm că, privind cu ochii singurului român care a văzut Pământul din spațiu, putem duce mai departe acest mesaj devenit crez pentru cosmonautul **Dumitru-Dorin Prunariu**, (aprecierea **prof. univ. dr. Adrian LESENCIUC**/ Academia Forțelor Aeriene).

În urmă cu 40 de ani, un tânăr ofițer de aviație român ducea tri-colorul românesc în spațiul cosmic, devenind al 103-lea

pământean ce explora necunoscutul Cosmosului.

De atunci și până acum, **Dumitru-Dorin Prunariu** a continuat să-și servească Patria – atât pe plan național, în cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene sau al Agenției Spațiale Române – cât și pe plan internațional, în calitate de ambasador extraordinar și plenipotențiar al României la Moscova, președinte al Comitetului de politici și relații internaționale al Asociației Exploratorilor Spațiului Cosmic, președinte al Comitetului ONU pentru utilizarea în scopuri pașnice a spațiului extraatmosferic, vicepreședinte al Comitetului pentru relații internaționale al Agenției Spațiale Europene sau președinte al Grupului global de experți pentru activități lunare durabile.

DURA LEX SED LEX

Căpitan Mirela VÎȚĂ



Colonel (just. mil.) Valerian VLANGĂR

Ca o ironie a sorții, am absolvit Liceul Militar de Aviație „Tudor Vladimirescu” dorind să urmez o carieră de pilot militar dar nu a fost să fie, așa că am urmat o armă tehnică, Artilerie Terestră, sub al cărei semn am slujit în perioada 1993–2006, urmată de o altă perioadă de opt ani sub semnul de armă Poliție Militară, iar începând din 2014 m-am confirmat în arma Justiției Militare și iată-mă în Forțele Aeriene în calitate de consilier juridic șef, un domeniu unde nicio zi nu seamănă cu precedenta, mereu apar subiecte noi de soluționat, își prezintă succint parcursul carierei militare colonelul (just. mil.) Valerian VLANGĂR.

Obiectivele Secției Juridice vizează respectarea legalității în activitățile desfășurate de comandamentul Statului Major al Forțelor Aeriene, unitățile militare subordonate, prevenirea producerii de pagube în patrimoniu, precum și colaborarea cu organele de cercetare/investigare.

Într-o organizație în continuă dezvoltare și transformare, rolul juristului nu este doar de a asigura permanent respectarea cadrului legal, ci de multe ori devine un rol proactiv, din nevoia de a crea părgăhiile legislative care să armonizeze necesitățile și lecțiile învățate din teren cu reguli clare și de actualitate. Activitățile noi, cum ar fi misiunile în context multinațional, vin la pachet cu provocări care nu beneficiază de confortul precedentului, iar modul de soluționare ține doar de iscusința juristului. *Iscusință* care, de facto, se traduce prin competență, know-how, cunoașterea istoricului și a specificului domeniului, atitudine proactivă și timpul necesar de a aborda toate aspectele.

Concret, munca lor pentru pregătirea misiunii ONU din Mali a însemnat printre

Chiar dacă din afară poate părea un domeniu enigmatic și cu reguli rigide, asistența juridică este o responsabilitate cu rol esențial, cu impact direct, atât asupra organizației în ansamblu, cât și asupra fiecărui membru în parte, în anumite situații.

În Statul Major al Forțelor Aeriene, Secția Juridică este structura specializată care asigură permanent asistență juridică comandamentului și temporar structurilor din subordinea acestuia care nu au încadrate funcțiile de consilier juridic.

altele, alocarea distinctă a unui număr de ore suplimentare studiului legislației internaționale specifică dreptului operațional și necesar în procesul de consiliere a echipei de negociere a unui memorandum, redactarea scrisorii de acceptare, coordonarea aranjamentului tehnic cu structurile NATO, UE și ONU în vederea armonizării bazei legale complete necesară planificării, organizării și conducerii exercițiilor/misiunilor internaționale, multe ore de videoconferință și negocieri.

PROVENIENȚA ȘI FORMAREA UNUI CONSILIER JURIDIC

În cadrul structurilor juridice din Statul Major al Forțelor Aeriene își desfășoară activitatea consilier juridici militari și civili. Până în prezent, un **consilier juridic militar** provine din rândul ofițerilor, care în urma absolvirii unei forme de învățământ în domeniul dreptului aleg să-și schimbe arma de bază în arma Justiției Militare sau din filieră indirectă în urma admiterii la concursul organizat de către Direcția Generală Juridică.

Ca element de noutate, anul acesta nu se mai organizează concursuri prin filieră indirectă, ci vor fi repartizați ofițeri de justiție militară absolvenți ai Facultății de Drept din cadrul Academiei de Poliție „Alexandru Ioan Cuza”.

Consilierii juridici civili provin din societatea civilă, în urma admiterii la concursurile organizate de structurile militare care au astfel de funcții în statele de organizare, iar formarea și adaptarea acestora în general la specificul militar și în special în domeniul aviației este un proces de lungă durată.

Proiecte legislative adoptate sau aflate în derulare la care Secția juridică din Statul Major al Forțelor Aeriene a contribuit prin elaborarea de propuneri în vederea avizării:

- Legea nr. 21/2020 privind Codul aerian;
- Legea nr. 168/2020 pentru recunoașterea meritorului personalului participant la acțiuni militare, misiuni și operații pe teritoriul sau în afara teritoriului statului român și acordarea unor drepturi acestuia, familiei acestuia și urmașilor celui decedat, respectiv norme de aplicare ale acesteia;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 36/2020 pentru modificarea și completarea unor acte normative, precum și pentru adoptarea unor măsuri pe timpul stării de urgență instituite prin Decretul nr. 195/2020 privind instituirea stării de urgență pe teritoriul României;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 71/2020 pentru modificarea și completarea Legii nr. 346/2006 privind organizarea și funcționarea Ministerului Apărării Naționale;

– Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 164/2020 pentru modificarea și completarea OUG nr. 57/2019 privind Codul administrativ;

– Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 79/2020 pentru modificarea și completarea Legii educației naționale nr. 1/2011;

– Hotărâre a Guvernului nr. 252/2019 privind aprobarea participării României ca membru cu drepturi depline în cadrul Centrlui European de Transport Aerian Tactic (ETAC – European Tactical Airlift Center);

– Memorandumul privind Participarea Armatei României la Misiunea multidimensională integrată a ONU de stabilizare din Mali (MINUSMA), cu detașamentul de elicoptere pus la dispoziție în cadrul United Nations Peacekeeping Capabilities Readiness System (UNPCRS), respectiv Scrisoarea de acceptare și înțelegerile tehnice ulterioare;

– Memorandumul privind pregătirea piloților militari în Europa (NFTE-NATO Flight Training Europe), document care s-a semnat la summitul din iunie 2021 de către țările participante;

– Acte normative specifice elaborate de Statul Major al Forțelor Aeriene în vederea reglementării activităților aeronautice.

REPERE NOTABILE PENTRU ACTIVITATEA SECȚIEI JURIDICE:

– participarea cu doi consilieri juridici în cadrul misiunii Multidimensionale Integrată a ONU de Stabilizare din Mali (MINUSMA) în perioada septembrie 2019 – octombrie 2020;

– participarea în cadrul Grupurilor de lucru organizate la nivelul Statului Major al Forțelor Aeriene/Ministerului Apărării Naționale și a altor instituții publice;

– participarea anuală la Reuniunea reprezentanților din Subcomitetul Financiar și Legal (FLS – Financial Legal Subcommittee) în cadrul Programului Euro-NATO de formare a piloților pentru avioane de luptă (ENJJPT – Euro-NATO Joint Jet Pilot Training);

– participarea anuală la Reuniunea reprezentanților țărilor membre NATO în cadrul programului de pregătire a piloților militari în Europa (NFTE-NATO Flight Training Europe).

Activitățile desfășurate în ultima perioadă au fost de analiză și avizare a contractelor încheiate (contracte de achiziții produse, prestării servicii, sponsorizare, lucrări, închiriere și a tuturor contractelor de muncă); de consultanță juridică generală și specific militar; pe linie procesuală, de elaborare și pregătire a documentelor necesare promovării acțiunilor în instanță pentru fapte sau activități produse în sau în legătură cu Statul Major al Forțelor Aeriene și structurile subordonate arondate juridic; alte activități

specifice (de prevenție cu reprezentanți ai DPCIF și parchete/instanțe militare, de documentare legislativă, de participare la soluționarea dosarelor privind răspunderea materială etc.).

Instabilitatea și dinamica cadrului legislativ creează un număr în creștere de situații în care este necesară expertiza consilierilor juridici în scopul aplicării corecte a prevederilor actelor normative.

Ținând cont de faptul că pentru fiecare aviz acordat este necesară o analiză temeinică a documentului și a cadrului normativ



O împlinire profesională personală am avut atunci când, pe timpul îndeplinirii atribuțiilor de consilier juridic șef al Detașamentului de 4 elicoptere participant în cadrul MINUSMA dislocat în Camp Castor/Gao/Mali, am reușit să le asigur camarazilor posibilitatea exercitării dreptului de a vota prevăzut de Constituția României. Astfel, cu sprijinul comenzii detașamentului și a specialiștilor din cadrul Ministerului Afacerilor Externe și Serviciul de telecomunicații speciale, am înființat în noiembrie 2019, în premieră internațională, Secția de votare nr. 444 în Gao/Mali pentru alegerile prezidențiale din România, unde și-au exercitat dreptul de vot, în cele două tururi, atât militari detașamentului, cât și alți militari și civili aflați pe teritoriul statului Mali. Desfășurarea activității mele sub imperiul celor trei arme coroborat cu experiența asimilată în cele două misiuni ISAF 2011-2012 și MINUSMA 2019-2020 din Teatrele de Operații Afganistan și Mali, m-au format și m-au ajutat să contribui consistent la îndeplinirea atribuțiilor de serviciu și întărirea spiritului de coeziune în cadrul structurilor în care am activat. În tot acest timp am avut alături familia mea care m-a încurajat și susținut pe tot parcursul carierei mele, fapt pentru care țin să le mulțumesc din suflet.

Colonel (just. mil.) Valerian VLANGĂR,
șef Secție juridică din cadrul
Statului Major al Forțelor Aeriene

aplicabil, menținerea calității actului de avizare juridică și de acordare a asistenței juridice la standarde ridicate se poate face eficient doar cu o resursă umană adecvată și prin alocarea zilnică a unui timp suficient studierii legislației nou apărute.

CONSILIEREA JURIDICĂ ÎN PANDEMIE

Pe timpul misiunilor specifice stării de urgență și de alertă, instituite ca urmare a pandemiei de COVID-19, desfășurate în comun cu echipele Ministerului Afacerilor Interne, pe teritoriul României, structura juridică a asigurat permanent asistență specifică pentru redactarea și implementarea măsurilor de angajare (rules of engagement) de către militarii structurilor subordonate Statului Major al Forțelor Aeriene în executarea controalelor comune și a pazei unor obiective preluate de la forțele de jandarmi, reușind să controleze situațiile tensionate, cu caracter izolat, apărute între forțele de ordine și grupuri de persoane.

Pentru îmbunătățirea activității profesionale și sociale ale consilierilor juridici, colonelul (just. mil.) Valerian Vlangăr susține proiecte precum:

- motivarea consilierilor juridici prin acordarea sporului de încordare psihică sau de viză;
- fidelizarea consilierilor juridici civili prin trecerea în corpul funcționarilor publici sau prin accesul în rândul cadrelor militare;
- continuarea organizării de convocări de specialitate a consilierilor juridici cu invitarea unor specialiști din cadrul Direcției de Prevenire și Investigare a Corupției și Fraudelor, Direcției Generale Juridice, Direcției

Audit Intern, Corpului de Control și Inspecție, parchetelor/instanțelor militare;

– participarea la Team Building-uri cu participarea unor experți din ANAF, ANAP, BAROURI, NOTARIATE, ANCP, mediu universitar;

– crearea unui program legislativ integrat accesibil exclusiv consilierilor juridici cu posibilități de încărcare/descărcare documente tip blog;

– modificarea legislației actuale în scopul introducerii subofițerilor în arma Justiției Militare;

– identificarea posibilității trecerii subofițerilor, absolvenți de studii universitare în domeniul drept, în corpul ofițerilor;

– recunoașterea și aprecierea activității consilierilor juridici prin acordarea Emblemei de Onoare a Justiției Militare.

Pe termen lung avem ca scop continuarea demersurilor inițiate în anul 2018 prin care i-am solicitat șefului Direcției Generale Juridice, general de brigadă (just. mil.) Anton-Radu CIPU, sprijin în identificarea măsurilor sustenabile de îmbunătățire și consolidare a corpului consilierilor juridici din Armata României.

Prin participarea activă la modificarea și actualizarea legislației, identificarea riscurilor posibile și eliminarea deficiențelor în domeniile ce pot atrage răspunderea civilă/penală/materială putem crește atractivitatea încadrării funcțiilor de consilier juridic civil. De asemenea, eliminarea interpretărilor diferite ca urmare a legislației stufoase și lipsită de asanare periodică va conduce la asigurarea celerității procesului de avizare a documentelor, a precizat colonelul Valerian Vlangăr.

În ultimii patru ani, consilierii juridici din cadrul Secției juridice din Statul Major al Forțelor Aeriene au depus eforturi susținute, împreună cu consilierii juridici procesuali/DJG pentru a câștiga în favoarea Ministerului Apărării Naționale un număr de 32 de dosare civile





Stiluri de conducere versus Siguranța aeronautică

Adrian SULTĂNOIU

Cum este influențată cultura de siguranță aeronautică de către lideri? Îngăduiți-vă un moment de reflecție pentru a vă gândi la cei mai buni oameni care v-au fost conducători. Ce i-a făcut pe fiecare dintre ei să fie un lider bun? Probabil că vă puteți gândi la mai multe persoane și probabil că au avut unele asemănări, dar și multe diferențe în modul în care v-au condus. Asta pentru că există modalități diferite de abordare.

Toată lumea dezvoltă, de-a lungul timpului, un stil unic de conducere. Stilul va depinde de o multitudine de factori, inclusiv trăsăturile de personalitate, experiența, valorile, cultura organizațională ș.a. De-a lungul timpului acestea modelează stilul de conducere.

Cercetările au arătat că stilul de conducere poate fi descompus în două părți distincte: (1) procesual – concentrarea asupra procesului, sarcinilor și rezultatelor și (2) uman – concentrarea asupra oamenilor și relațiilor. În funcție de acestea, stilul de conducere poate fi puternic influențat.

Stilul de conducere procesual subliniază caracteristici cum ar fi: îndeplinirea obiectivelor și a termenelor, care se concentrează în final pe atingerea scopului într-o manieră oportună, consecventă și de succes. Persoanele cu un stil de conducere caracterizat de toate acestea, tind să fie directe în comunicare, sunt organizate și planificate, stabilesc cu claritate liniile directoare dar și consecințele abaterilor de la acestea. În contrast, liderii concentrați pe oameni se apleacă mai mult asupra relațiilor cu membrii echipei, sentimentelor și percepțiilor acestora, precum și creșterea nivelului moralului.

LIDER TRANZACȚIONAL – CONCENTRAT PE PROCES

Tipul acesta de lider are un nivel ridicat de concentrare asupra proceselor și redus asupra relațiilor interumane. Tinde să fie autocratic și direct în stilul de conducere. După cum sugerează și numele, are loc o tranzacție: atingerea scopului contra unei recompense sau consecințe negative, după caz. Un lider tranzacțional stabilește natural granițe clare între ei și membrii echipei cu care lucrează. Prin urmare, aceștia tind să ofere consistență și așteptări clare, dar sunt exigenți, mai puțin empatici, ceea ce împiedică capacitatea de a construi relații strânse și puternice cu subordonații.

Efectul asupra siguranței aeronautice	
Puncte forte	Puncte slabe
Stabilește așteptări clare pentru un comportament orientat spre siguranță aeronautică	Stil impersonal sau intimidant care poate descuraja raportarea
Aplică strict regulile de siguranță aeronautică în vigoare	Subalternii au sentimentul că nu sunt ascultați sau susținuți cu privire la raportările de siguranță aeronautică
Are o activitate consistentă în domeniul siguranței aeronautice, urmărind strict politicile și procedurile	Stilul poate conduce la resemnare din partea subalternilor, aceștia ajungând să „bifeze” activitățile

Se poate concluziona fără dubiu că slăbiciunile acestui tip de lider provin din stilul său autocratic afișându-se ca persoane inabordabile sau intimidante.

LIDER TRANSFORMATOR – RAPORT EGAL ÎNTRE CONCENTRAREA PE PROCES ȘI FACTORUL UMAN

Conducerea transformatoare a fost sub lupa cercetătorilor pentru o lungă perioadă de timp și a fost legată de o multitudine de rezultate pozitive.

Este caracterizată de grija față de oamenii din subordine, asigurându-se în același timp că obiectivele sunt îndeplinite în termenele prevăzute.

Acest tip de lider știe cum să motiveze fiecare individ din echipă și cum să-i utilizeze eficient, stimulând subalternii să iasă din zona de confort și să se dedice integral atingerii obiectivului.

Efectul asupra siguranței aeronautice	
Puncte forte	Puncte slabe
Capacitatea de a inspira subalternii în a alege siguranța ca stil de viață, nu doar de a aplica politicile de siguranță aeronautică	Forțarea indivizilor de a ieși prea mult din zona personală de confort
Are o activitate consistentă în domeniul siguranței aeronautice, urmărind strict politicile și procedurile	Unii subalterni simt că liderul nu este sincer interesat de grijile lor privind siguranța
Relațiile interpersonale puternice promovează dedicarea subalternilor pentru siguranța aeronautică	Unii subalterni pot fi demoralizați de angajamentele și așteptările prea mari

Slăbiciunea liderului transformator se regăsește în subalternii care nu doresc să se dedice sau se simt incapabili să adopte schimbările impuse de aceștia.

LIDER RELAȚIONAL – PREDOMINANT UMAN

Dacă ai lucrat vreodată pentru cineva care era mai mult prieten decât șef, atunci acesta făcea parte din categoria liderilor relaționali. Fiind concentrați mai mult asupra factorului uman decât asupra proceselor, acestora le pasă mai mult de personalul din subordine și de binele lor decât de atingerea obiectivelor și a termenelor. Sunt ușor de abordat și prietenoși, fiind ușor pentru subordonați să lucreze pentru aceștia. Deși acest stil are multe beneficii, indivizii care se încadrează în această categorie pot avea dificultăți în a trasa obiective clare pentru subordonați și devin evazivi în discuțiile legate de performanță. Ca rezultat, unii dintre subordonați pot profita de șefii lor, fiind conștienți

că sunt șanse scăzute să fie confrunțați de aceștia sau să suporte consecințe ca urmare a nivelului de performanță scăzut.

Efectul asupra siguranței aeronautice	
Puncte forte	Puncte slabe
Favorizează moralul subalternilor și implicarea în cultura de siguranță aeronautică prin relații personale	Dificultăți în a stabili așteptări clare privind comportamentul de siguranță aeronautică
Subordonații se simt în largul lor să abordeze liderii relaționali în legătură cu probleme de siguranță aeronautică	Poate evita confruntarea subalternilor cu privire la un comportament riscant sau încălcări de siguranță aeronautică
Stilul facilitează raportarea tuturor problemelor de siguranță aeronautică	Unii subalterni pot profita, ignorând politicile și procedurile de siguranță aeronautică

În acest caz, abordarea prietenoasă, care cel mai probabil va evita confruntări sau limbaj monosilabic, poate încuraja dezvoltarea unui mediu indisciplinat sau lipsa dedicării.

LIDER SUPERVIZOR – NIVEL SCĂZUT, ATÂT PROCESUAL, CÂT ȘI UMAN

Procesul de conducere are loc din umbră, subalternii beneficiind de un grad mare de autonomie în modul de gestionare a sarcinilor. Acest tip de lider are un nivel mare de încredere în subordonați, evitând micro-managementul acestora.

Datorită nivelului scăzut de relaționare cu subordonații tendința este de detașare de aceștia, relațiile interpersonale și cunoașterea membrilor echipei fiind păstrate la nivel minim. Deși majoritatea subordonaților se bucură de autonomie, liderii pot pierde contactul cu activitatea echipei și pot eșua în a stabili obiective clare de performanță.

Efectul asupra siguranței aeronautice	
Puncte forte	Puncte slabe
Subalternii se simt responsabili pentru a promova un mediu sigur de lucru și evită riscurile inutile	Face estimări despre nivelul de siguranță aeronautică al subalternilor
Permite autonomie și flexibilitate în deciziile legate de modul de abordare al sarcinilor	Subalternii nu sunt siguri de nivelul așteptărilor privind siguranța aeronautică
Siguranța aeronautică nu este impusă prin frică sau pedepse	Dificultăți în a stabili relații interpersonale

Toate cele patru stiluri aduc multe elemente pozitive pentru a încuraja siguranța aeronautică. Totuși, fiecare are punctele sale slabe care pot crește nivelul de expunere la riscuri. Deși stilul de conducere poate fi educat, un individ se va încadra involuntar într-una din cele patru categorii descrise mai sus. Important este ca liderul să fie conștient de aceste tendințe și de implicațiile lor asupra nivelului de siguranță aeronautică al echipei cu care lucrează și al organizației din care face parte. Doar atunci acesta va face schimbări în stilul de conducere care vor reduce sistematic nivelul de risc până la cel mai redus nivel posibil.

Traducerea și adaptarea Secția Siguranță aeronautică SMFA
Preluată din revista AirClues a Royal Air Force

AVIAȚIA REACTIVĂ DE LUPȚĂ ÎN ROMÂNIA

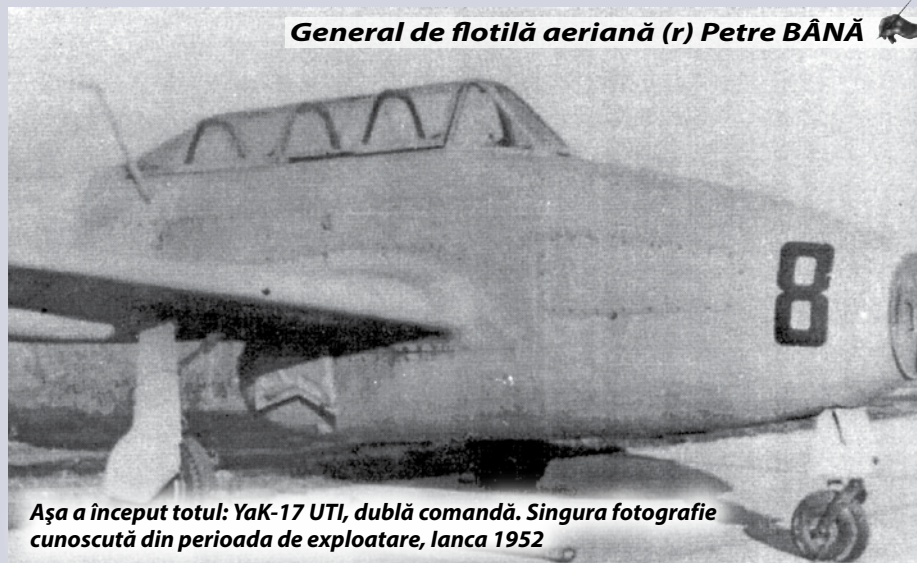
70 de ani

DIVIZIA DE AVANGARDĂ

1951 este un an de referință pentru aviația militară. La mijlocul lunii martie lua ființă prima divizie de aviație de vânătoare cu reacție, comandată de **locotenent-colonelul Vasile COSMA**. Indiferent de numele pe care l-a purtat atunci și de persoanele pe care le-a avut în frunte, marea unitate a jucat un rol important în consolidarea primelor regimente de aviație cu reacție din armata română.

Evenimentele se derulau în condiții deosebit de grele și într-un ritm alert. Aviația, ca și celelalte arme, fusese epurată, în mare parte, de cele mai valoroase cadre ale sale: piloți și tehnicieni cu o mare experiență, adevărați eroi ai războiului. Locul lor avea să fie luat „din mers” de absolvenții ultimelor promoții. Tinerii iscușiți, pasionați de arta zborului, dornici de afirmare, erau formați de veteranii supraviețuitori ai luptelor aeriene și politice, dar, mai cu seamă, de colegi mai mari cu una sau două-trei promoții. Immediat după ieșirea la zborul în simplă se producea un fenomen de-a dreptul miraculos. Foștii ofițeri-elevi, după numai câteva ore de zbor, deveneau instructori pentru promoțiile mai mici sau chiar pentru promoția lor. În pofida experienței minime de zbor, ca și a stagiului mic la comanda subunităților, a unităților, rezultatele obținute erau bune. Și răsplata, pe măsură. Într-un singur an, pe epoleții unor cadre se adăugau câte două, chiar trei grade. Acești oameni tineri și ambițioși aveau să devină „vioara întâi” în marșul forțat pe care forțele aeriene îl făceau pentru introducerea tehnicii reactive pe aerodromurile militare. Chiar dacă acestea nu aveau o infrastructură corespunzătoare, iar mijloacele terestre de asigurare a navigației aeriene erau complet depășite, structurile tehnice abia se înființau. Pe un singur aerodrom se găseau, la un moment dat, trei regimente de aviație, cum a fost cazul pe lanca, leagăn al aviației reactive, care, atunci, în 1951, semna opera celui de-al doilea pionierat în aeronautica română. Pregătirea la sol se făcea în bărci, cadrele erau cazate în blocuri, „la roșu” și în comună, prin casele oamenilor, unde apa se cumpăra de la saca, iar în unitate era adusă cu cisternele.

Tehnica pilotajului pe primele avioane reactive, este drept, nu dintre cele mai avansate,



General de flotilă aeriană (r) Petre BĂNĂ

Așa a început totul: Yak-17 UTI, dublă comandă. Singura fotografie cunoscută din perioada de exploatare, lanca 1952

a fost însușită în asemenea condiții și nu în școli sau centre de instrucție, cum ar fi fost normal și cum, de altfel, s-a procedat ulterior, ci direct, în unitățile de luptă, după parcurgerea unui program minimal de pregătire pe avioanele-școală de vânătoare IAK-11 și IAK-17.

Începând din iunie 1951, cele trei regimente ale Diviziei 3 Aviație Reactivă – 14, 12 și 11 – se aflau instalate pe aerodromul lanca. Primul lot de avioane reactive sosit pe lanca era compus din 2 avioane de dublă comandă IAK-17 și din 6 avioane de luptă, monoloc, IAK-23. (Alte două duble de IAK-17 aveau să sosească mai târziu). Instructori de zbor erau patru piloți sovietici. Primii lor „elevi” au fost comandanții de unități și cei de escadrilă. În partea a doua a lunii iunie, după efectuarea, în medie, a șase zboruri de fiecare pilot, a urmat trecerea la simplă comandă. Trebuie menționat că avioanele IAK-17 și IAK-23 au fost aduse pe calea ferată. Lăzile în care se găseau părțile componente au fost transportate în unitate cu tractorul șenilat. Immediat, tehnicienii și piloții români au trecut la asamblarea aeronavelor. Pregătirea teoretică se făcea după notițele luate, prin intermediul translatorilor, de la instructori. Nu existau, încă traduse, manuale, regulamente de zbor.

Primul căruia i-a revenit cinstea de a zbura în simplă comandă pe avionul reactiv monoloc a fost **maiorul Aurel RĂICAN**. Era 26 iunie 1951. În amintirea evenimentului cu care intra

în istorie, din partea ministrului Forțelor Armate i-a fost înmănat pe aerodromul lanca, de către **dr. Petru GROZA**, atunci președintele Guvernului, un stilet aurit pe care sunt gravate următoarele: „*Maiorului Răican Aurel, pilotul român care, primul, a zburat pe avionul de vânătoare reactiv*”.

Maiorul Răican, comandantul Regimentului 14, a fost urmat la zborul în simplă comandă de către maiorul Ștefan Gheorghiu, comandantul Regimentului 12, locotenentul-major Ioan Anuța, comandantul Escadrelor 1 din Regimentul 14 și locotenentul-major Gheorghe Păduraru, comandantul Escadrelor 3 din același regiment. Conducător de Zbor în acea zi a fost Dumitru Balaur (secondat de un consilier sovietic, locotenent-colonelul Nicolai Coveliov).

În luna iulie au sosit alte două avioane IAK-17 și 114 IAK-23. În numai câteva zile – se consemnează în manuscrisul lucrării **căpitan-comandorului Paul SANDACHI**, consacrate aviației de vânătoare reactive – piloții și tehnicienii, lucrând zi-lumină, au reușit să le asambleze.

Când numărul de avioane și de instructori români a fost suficient, s-a trecut la zborul pe unități. Zilnic. Cu starturi prelungite. Deși nici nu se uscaseră bine cerneala de pe brevetele de piloți de vânătoare pe avionul de luptă reactiv, s-a hotărât ca avioanele IAK-23 să participe la parada aeriană de la 23 august. A început un

ritm infernal de zbor. Așa s-a ajuns ca după circa o lună de la ieșirea la simplă, să se defileze cu două regimente reactive. În fruntea paradei militare aeriene se afla Regimentul 14, comandat de maiorul Aurel Răican, cu **locotenentul-major Gheorghe PĂDURARU** și **locotenentul Ion CLENCIU** – coechipieri dreapta și, respectiv, stânga. Asistența îi urmărea cu respirația oprită. Trăia, la rândul-i, un eveniment istoric. Maiorul Răican avea să ajungă, peste ani, general și șeful aviației civile, cu rang de ministru adjunct. Păduraru va ocupa funcții importante în aviația militară, iar Clenciu, absolvent a trei facultăți civile – un reputat ziarist.

Trecerea la zborul pe regimente a favorizat ieșirea la simplă comandă a tuturor piloților și începerea, după instalarea balizajului mobil al pistei betonate, a zborurilor de noapte, inclusiv în lumina proiectoarelor, concomitent cu efectuarea primelor zboruri în condiții meteo grele, ziua. O dată cu realizarea poligonului pentru trageri reale, a crescut gradul de complexitate al pregătirii piloților.

După parcurgerea programului minim de zbor în condiții grele – ziua și în condiții normale – noaptea și executarea tragerilor în ținte terestre și aeriene, s-a instituit serviciul de luptă pe aerodrom. Indiferent de anotimp, Aviația de vânătoare reactivă devenise operativă. Și nu peste mult timp avea să primească Drapelul de Luptă.

Dar pentru multe dintre cadrele diviziei aveau să vină și zile negre. Multe sunt oprite de la zbor, unora li se înscenează procese de intenție, sunt destituite. Au loc evenimente de zbor. Divizia este reorganizată, regimentele – de asemenea. Se produc dislocări pe alte aerodromuri. Dar cu toate acestea, programul pregătirii de luptă în zbor crește în complexitate, numărul starturilor se mărește, calitatea instrucției sporește. Se înființează alte două divizii de aviație reactivă dotate cu MiG-uri 15 și încadrate cu personal format, în mare parte, în cele trei regimente de IAK-23.

Avioanele IAK-17 și IAK-23 au ieșit din serviciu în 1958.

Între timp, se zbura masiv cu MiG-15. Începea epoca MiG-urilor.



Locotenent-colonelul Aurel Răican, comandant al Regimentului 135 Aviație Reacție de la Caransebeș în anii 1952-1954. Este pilotul român care a scris prima pagină din istoria aviației de luptă reactive după ce la data de 26 iunie 1951 a efectuat un zbor în simplă comandă la manșa unui avion reactiv



AUREL VLAICU ȘI AVIAȚIA ROMÂNĂ ÎN PRIMUL RĂZBOI MONDIAL

Expoziție temporară aprilie-mai 2021 la Muzeul Național al Aviației Române, Secția Hermann Oberth Mediaș

Dan RAMF

Au trecut mai bine de 102 ani de la terminarea Primului Război Mondial și peste 108 ani de la sfârșitul tragic al unui cuceritor pionier al aerului.

Oare am putea să-l uităm pe Vlaicu?

Ne amintim de tânărul fecior care a fost sprijinit de părinții săi să meargă la școlile Orăștiei, Sibului și mai departe la Universitatea din Budapesta. De acolo „zboară” mai departe în căutarea visului către München, devenind astfel inginer.

Poate că Vlaicu al nostru a fost, nu doar pionier al Aviației Române, ci și pionier al fotografiei aeriene, în timpul armatei a realizat fotografii aeriene din avion, fapt remarcabil pentru acele vremuri. Rezultate deosebite a avut la uzina Opel din Rüsselheim, Germania, mașina lui câștiga un mare concurs de automobile, dar totuși dorul de casă îl aduce la Bințiș, acolo unde realizează primul planor, cel care îi dă aripi, îl duce mai aproape de cer.

Primul vis s-a împlinit la 17 iunie 1910 atunci când avionul Vlaicu I se ridică la cer nu mai mult de 4 metri, dar îndejuns să treacă Alpii cu viteza gândului. Era fericit, tânărul inginer construia primul avion românesc!, *Nu m-am ridicat mai mult de patru metri, cu toate astea nici Alpii nu mi-i închipui mai înalți decât înălțimea la care mă ridicam eu! Zbor! Zbor!*, îi scria prietenului de acasă **Romulus BOCA**.

În toamna anului 1910, la data de 17 septembrie, Vlaicu cu avionul său, duce primul mesaj aerian unui corp de armată român, devenind astfel pionier și în acest domeniu.

Un an mai târziu vede lumina zilei avionul Vlaicu II, cel care avea să încante inimile românilor ardeleni, cei care organizau serbările ASTREI la Orăștie, Sibiu, Brașov, Târgu Mureș, Blaj, Lugoj etc. La Blaj este felicitat cu entuziasm de **I.L. CARAGIALE**: „*Vlaicu este un mare geniu al poporului român*”, spunea marele nostru dramaturg.

Cu siguranță, avionul Vlaicu II a fost admirat și de străbunica mea **Lucreția MAIER** (1901-1983), cea care rostea atât de entuziastă:

„*L-am văzut pe Vlaicu zburând la Ibășfalău („Ibășfalău”- Dumbrăveni, județ Sibiu, denumirea din 1912, n.n.) și am fost la Unirea din 1918!*”, spunea dânsa. (vezi „Bunicii noștri, Eroii noștri”, Editura Militară 2018, capitol Câmpian Ana).

În anul 1912, la concursul de la Aspern (district al Vienei azi), s-au prezentat 17 concurenți austro-ungari, 12 francezi, 7 germani, 3 italieni, 1 belgian, 1 rus, 1 persan și românul Aurel Vlaicu. Aviatorul nostru purta numărul de concurs 38, reușind să cucerească patru premii, un premiu întâi și trei premii doi. În 27 iunie 1912 a excelat la concursul de nimicire a țintelor cu proiectile din zbor razant.

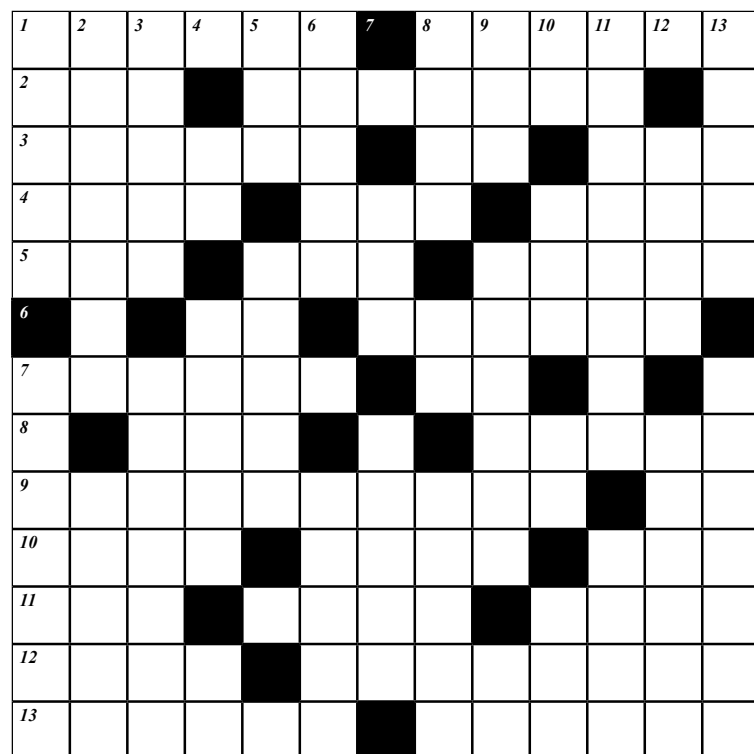
A câștigat locul întâi și premiul de 3 500 coroane. Prin acest premiu l-a înfrânt și pe vestitul **Roland GARROS**, celebru în toată lumea pentru reușitele sale. A ieșit pe locul al doilea la concursul de viraje strânse, concursul de zbor în cercuri mici și aterizarea la punct fix. S-a dovedit și la cel mai înalt nivel că aeroplanul lui Vlaicu este de rang mondial și pilotul care-l conduce un maestru al aerului. Presa vieneză l-a dedicat articole elogioase, publicul îl „*ovăționează furtunos, aclamându-l cu entuziasm de neînchipuit*” nota „Neue Freie Presse”.

Celebrul Roland Garros îi spune „*musca nebună*”, inginerul englez **Wells**, reprezentant al firmei Marconi, nota: „*aparatură lui Vlaicu dă iluzia unei jucării savante, iar nu a unei mașini purtate în aer de o mână ome-nească*”. În urma succesului de la Aspern, primește invitații la Paris, Londra și Berlin, însă gândul și inima îl duc către satul lui drag, către neamul românesc.

Anul 1913 aduce un nou avion pe masa de lucru a inginerului român, dar din păcate Vlaicu III nu va mai fi realizat de inventatorul său.

Pornește în zbor către Ardeal, din păcate drumul către nemurire începe la 13 septembrie 1913 la Bănești, acolo unde cade un avion, dar se ridică un model, un exemplu pentru generații întregi de piloți români.

Se spune că, după ce a zburat cu avionul, tatăl lui ar fi zis: „*Acum îl înțeleg pe Aurel!*”



EROII EREI REACTIVE

70 de ani de Aviație
Reactivă de Luptă



ORIZONTAL: 1) Pilotul care a scris prima pagină din istoria Aviației Reactive de Luptă prin zborul inaugural din 26 iunie 1952 cu avionul IaK-23, decolând de pe aerodromul militar lanca, supranumit leagănul aviației reactive de luptă. A făcut trecerea de la era avioanelor clasice la cea a avioanelor reactive. Fratele, fiul și cei doi nepoți ai săi și-au închinat la rândul lor viața, tot aviației (Aurel) – Cel ce a efectuat primul zbor în România cu avionul de luptă supersonic MiG-19, la data de 5 martie 1958, decolând de pe aerodromul Deveselu, este unul dintre piloții de excepție ai aviației noastre militare, salvându-și viața prin catapultare în 1958 și în 1975 (**Nicolae**).

2) Pilot de asalt din promoția 23 august 1953 împreună cu piloții de vânătoare Brișcă Gheorghe, lancu Gheorghe, Opruță Horia și alții (**Gheorghe**) – Acest pilot clasa I a zburat pe toate tipurile de avioane din dotarea forțelor noastre aeriene fiind coleg cu celebrul Doru Davidovici. A fost primul nostru pilot care a zburat cu MiG-21 LanceR, avionul modernizat împreună cu firma israeliană Elbit. A fost comandantul Centrului de trecere pe avioane supersonice de la Buzău, precum și al Școlii de aplicație "Aurel Vlaicu" de la Ziliștea-Boboc (**Liviu**).

3) Acest pilot a fost prima jertfă a aviației reactive de luptă împreună cu lt. Negruțiu Ioan, în ziua de 31 oct. 1952 zburând în formație cu MiG-15, avioanele s-au acroșat și au luat foc (**Liviu**) – Andi Cristi – Pilotul care zburând de la Giarmata în 31 iulie 1990, într-un exercițiu de antrenament, s-a contopit cu pământul Apusenilor, pe vârful Curcubăta Mare (**Pavel**).

4) "Canadian Museum of Contemporary Photography" (siglă) – Pseudonim al lui Constantin Rădulescu – Motru (1870 – 1944) – Impozite, biruri (inv.).

5) "Atlantic Internațional University-SUA" (siglă) – Maiorul ce a zburat prima oară în ziua de 20 mai 1952 MiG-ul 15, în simplă comandă, alături de căpitanii Borzea Nicolae, Daniel Mălăescu și alții, pe aerodromul Deveselu. Bine pregătit, a devenit o legendă a aviației noastre militare, la multe parade militare a fost cap de formație și a ocupat numeroase funcții de comandă – În ziua

de 17 august 1999, acest comandor și coechipierul său, lt. Cristi Andrieș, își salvează viața catapultându-se de pe dubla MiG-21 LanceR de la Bacău. Cu îndemănare și stăpânire de sine, au reușit să manevreze avionul spre o zonă fără clădiri și oameni.

6) Moise Răducu – Trăsurică ușoară trasă de un cal.

7) La numai 22 de ani, acest pilot a efectuat prima misiune de interceptare a unei ținte reale, noaptea, în condiții meteo grele, în data de 28 oct. 1952, cu avionul IaK-23. Un IL-28 sovietic, poreclit „Agentul secret”, încercase un zbor de „spionaj” asupra României și a vecinilor din sud, tânărul nostru pilot fiind singurul care l-a depistat. Cu timpul a ajuns un as al Aviației Militare, ocupând multe funcții de conducere, de mare responsabilitate (**Dumitru**) – Lazăr Ion.

8) Codul aeroportului Iriona (Honduras) – Acest maior a făcut parte dintre primii piloți care în 1961 au făcut trecerea pe avionul MiG-21. În 1974 a aterizat în premieră împreună cu col. Ilie Bota pe tronsonul de autostradă, destinat acestui scop, în dreptul localității Găiești. În 1975 era locțiitorul comandantului Carra Nicolae, la Giarmata-Timișoara, fiind totodată un instructor de elită pentru colegii mai tineri (**lordan**).

9) Îndrăgit aviator și scriitor român, comparat cu Antoine de Saint-Exupéry, a descris viața dură, dar frumoasă a zburătorilor noștri în romanele sale (Caii de la Voroneț, Celula de alarmă, Culoarea cerului, Aripa de argint etc.) În 1967, având capota cabinei sărită și mâna dreaptă scoasă afară din carlingă de curent, lipită de fuzelaj și dislocată din umăr, aterizează doar cu stânga. În ziua de 20 aprilie 1989, împreună cu coechipierul său, lt. major Dumitru Petra, au ajuns în lumile galactice, la colegii lui din Neștiut, în condiții neelucidate încă (**Doru**) – Roșoga Dumitru.

10) Acest tânăr locotenent de la Giarmata, poreclit Bulgarul, în anul 1953 a avut într-o singură săptămână trei accidente cu IaK-ul 23, dar a scăpat teafăr: prima oară a reușit să aterizeze cu roata din față blocată, a doua oară i-a sărit bușonul de la rezervorul central și a aterizat cu cabina acoperită cu petrol pulverizat, iar a treia oară i s-a oprit motorul în zbor (**Nicolae**) – Simbolul

aviației reactive de luptă, un comandant de excepție al aerodromului Borcea, erou desprins din romanele lui Doru Davidovici, a făcut înaltă acrobație cu avionul MiG-21, lăsând mulți urmași, precum cpt. comandor Gheorghe Stancu, comandorul Daniel Moise și alții. Împreună cu lt. colonel Anastasof Laurian și cu cpt. Chiriță Laurențiu, poreclit Kiru, între 30 iunie și 1 iulie 2000, au luat parte cu succes la mitingul aviatic de la Zeltweg (Austria), dovedind încă o dată buna pregătire a piloților noștri (**Dorel**) – „Institutul de Analiză Economică” (siglă).

11) „Agenția Română de Dezvoltare” (siglă) – Acest pilot a făcut parte din promoția de aviatori de vânătoare alături de Dee Nicolae și așii de mai târziu, colonelii Tache Dumitru și Puiu Dumitru (**Attila**) – Plantă inferioară caracterizată prin prezența clorofilei, fiind răspândită în ape dulci, sărate și pe uscat.

12) Pom fructifer din familia rozaceelor, cultivat pentru fructele sale dulci – A fost prima femeie-pilot de vânătoare din România care a zburat MiG-ul 21 LanceR în 2009, în prezent devenind prima femeie, ofițer de aviație din Europa, comandant de aeronavă tip Spartan, din Grupul de Transport Aerian Strategic al SAC, din forțele NATO (**Simona**).

13) Capătul ciubucului prin care se trage fumul din lulea – Porecla comandorului Daniel Moise, unul dintre cei mai experimentați piloți de la Borcea, un instructor calificat, pilot operațional, de încercare, recepție și verificare. Împreună cu comandorul Gheorghe Stancu este urmaș al monstrului sacru, generalul Luca Dorel, în acrobația aeriană (viraje de luptă cu suprasarcină mare, trecere în forță cu trenul sus, șandele, tonouri în patru timpi, răsturnări). În anul 2015 a participat într-o misiune în Afganistan, fiind șef securitate zbor.

VERTICAL: 1) Pilot de excepție, calificat încă din 1953 ca pilot clasa I, zburând zi și noapte în toate condițiile meteo, pe 15 tipuri de avioane. S-a confruntat cu numeroase situații limită de zbor, rezolvându-le magistral, de multe ori riscându-și viața pentru a evita posibile catastrofe aeriene (**Victor**) – Unul dintre cei mai buni piloți de MiG-23, cu o vastă experiență de zbor, acest lt. colonel, poreclit Oase, pe 24 aprilie 1984, venind dintr-o misiune din Bulgaria, împreună cu prietenul său, col. Tache Dumitru, poreclit Cocoș, un as al aviației noastre militare, primul care zburase în simplă comandă MiG-ul 23, au încercat de trei ori să repornească motorul oprit în zbor, fără succes, reușind prima catapultare din acest tip de avion (**Mircea**).

2) Pilot de legendă, începând cu avionul Nardy de la Școala de ofițeri de aviație nr. 2 din Focșani, ajungând în prima escadrilă de avioane supersonice MiG-19 pe aerodromul Deveselu, căpitan fiind, s-a salvat prin catapultare în 25 iulie 1961, sfătându-i apoi pe tineri "... să nu ezite în cazul în care situația nu permite continuarea zborului în siguranță, asigurându-și supraviețuirea și punându-se mai presus de avion. Avionul se înlocuiește, omul nu" (**Vasile**) – La 1 noiembrie 2010, se prăbușesc la datorie cu avionul MiG-21 LanceR, riscându-și viețile pentru a feri zonele populate, doi piloți de excepție ai aviației noastre, cpt. comandor Laurențiu Chiriță, poreclit Kiru și acest prieten și coechipier al său, poreclit Biker. (**Sorin**).

3) Acest pilot a făcut parte dintre zburătorii cu experiență ai Centrului de Încercări de Zbor de la Craiova, înființat în 1974 pentru avionul IAR-93, primul avion de producție românească care a intrat în înzestrarea aviației noastre militare în 1978. Parada de la 23 august din acel an a fost deschisă de trei avioane românești, acest pilot fiind capul formației (**Gheorghe**) – Sat

aparținând comunei Baru, județul Hunedoara.

4) Dee Petre – Este unul dintre piloții români antrenați în Portugalia să piloteze un avion F-16 dintre cele 17 existente în prezent în Romnia (**Mihăiță**, poreclit Miță) – Sandu Marin.

5) Port în Finlanda – Medicament antiepileptic.

6) Mic animal din familia jderului, cu blana foarte prețioasă – Limba Edoit din Nigeria.

7) Absolvent al Școlii de Ofițeri de Aviație în 1956, a parcurs întreaga ierarhie militară. În octombrie 1962, după decolarea cu un MiG-15 de pe aerodromul Alexeni, la 100-150 de metri i s-a oprit motorul. Cu calm și o bună pregătire profesională, după o planare de 6-7 km, aterizează pe o arătură. În 1976 a luat parte la grupa de trageri de la Astrahan împreună cu gen. Gheorghe Zărnescu, viitor comandant al Comandamentului Aviației Militare (CAvM) între anii 1977-1986, col. Tache Dumitru, lt. col. Doru Davidovici și alții. În 1986 devine comandantul CAvM, iar în timpul evenimentelor din decembrie 1989 se străduiește să depășească cele mai fierbinți momente ale acelor vremuri (**Iosif**) – Femeie cu avere, bogată.

8) Localitate în India – Anastasof Laurian – Cpt. comandor, actualul președinte al ARPIA – Filiala "General Av. Aurel Niculescu" din Galați. A fost dascăl și instructor de zbor la Tuzla (**Feodor**).

9) Onomatopee care redă cântecul broaștelor – Pilot ce a făcut parte din Escadrila 1 de la Deveselu, devenită unitate fanion. În martie 1958, după primul zbor cu avionul supersonic MiG-19 executat de lt. col. Borzea Nicolae, a făcut trecerea și acest pilot alături de Vasile Adamiță, Adalbert Bodiș, Croitoru Florin și alții. Din păcate, la data de 04 iunie 1965 acest erou și-a pierdut viața pe vârful muntelui Căpățâna, noaptea, în condiții meteo foarte grele – Enache Octavian.

10) Răfăilă Lucian – Pilot din promoția 1952 alături de Toth Attila, Tache Dumitru, Puiu Dumitru și alții, devenind cu toții unii dintre cei mai buni aviatori ai aviației noastre (**Nicolae**) – Abrudan Ion – Carte rămasă fără coperti!

11) Născut în 1929 pe meleagurile clujene, în 1949 urmează Școala de Ofițeri de Aviație și în 1952 obține gradul de locotenent. Urmează cursurile Academiei Militare de Aviație din URSS și i se încredințează comanda Regimentelor de Aviație Vânătoare de la Deveselu și apoi de la Borcea, fiind poreclit „Dumnezeu”. Având o bogată experiență de zbor, pe 04 septembrie 1974, reușește să-și salveze viața catapultându-se dintr-un avion MiG-21 – Primul instructor de la Școala de Aviație de la Bobocu-Buzău al aviației Romina Mirza, singura femeie pilot operațional pe MiG-21 LanceR (**Valentin**).

12) Cel mai mare membru al familiei delfinilor, animale foarte inteligente – Încadrat pilot militar pe MiG-21 la Giarmata în 1985, în ziua de 17 mai 1994, acest căpitan, pilot clasa I, a căzut la datorie în timpul unei misiuni de trageri reale cu proiectilele muniției de bord (**Daniel**).

13) Siglă pentru „Asociația Română pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii”, asociație care are drept scop promovarea aviației prin expoziții, simpozioane, ridicarea de monumente, organizarea de demonstrații aeriene și altele – În anul 1953, acest pilot s-a jertfit în slujba aripilor românești căzând pe aerodromul Craiova (**Ion**).

Dicționar: CRM, IRN, IMAMEA, ABO, TRUND, OLOMA, BHAM, ORCA.

Lucreția MĂRIEȘ – Bogați, Argeș

80 de ani DE PARASUTISM MILITAR ÎN ROMÂNIA

Eugen Dorin SPĂTARU

Primul comandant al acestei subunități a fost numit **locotenentul mecanic de aviație Ștefan ȘOVERTH**. După o perioadă scurtă de pregătire, la 1 octombrie 1941 au fost breveți primii parașutiști militari, din care: 16 ofițeri (**locotenentii Ștefan ȘOVERTH, Gheorghe IORDĂCHESCU, Mihail ȚANȚU, Eugen VEVERIȚĂ, sublocotenentii Ioan ȚETCU, Aurel POPESCU, Mircea GHEORGHIU, Gheorghe MESTEȘ, Ioan MANGRA, Iosif SÂNGEORZAN, Gheorghe ȘANDRU, Alexandru COTELEA, Toma POPESCU, Alexandru COSTEANU, Vasile STANCU și Mircea BUTOESCU**), 15 subofițeri (printre care **plutonierul Nicolae PANGICĂ și sergentul major Simion MĂȚU**) și 86 de militari în termen (printre care **sergenții Grigore BAȘTAN, Teodor BUSUIOC, Gheorghe CLAPON** etc.). La comanda companiei a fost numit **locotenentul Gheorghe IORDĂCHESCU**. Parașutările s-au executat cu parașute tip „Irvin”, fabricate sub licență americană, din avioanele trimotoare de transport germane Ju-52, iar brevetul se obținea după efectuarea a trei lansări.

Ulterior, în anul 1942 s-a mai înființat încă o companie de parașutiști și, la 25 februarie 1942, Batalionul 4 Parașutiști. Începând cu anul 1943, parașutiștii militari au fost asimilați personalului aeronavigant din aviație cu aceleași drepturi ca ale aviatorilor militari. A început o activitate intensă de instruire și dotare a efectivelor. Batalionul a fost organizat pe trei companii de pușcași, o companie de armament greu, un pluton de misiuni speciale, subunități de deservire și transport.

Parașutiștii militari au făcut dovada profesionalismului, dar și eroismului și jertfei supreme în zilele eroice ale lui august 1944, în luptele din nordul Bucureștiului,



sub comanda **locotenent-colonelului (căpitan-comandor) Teodor DOBRE** și a **căpitanului Mihail ȚANȚU**, aflat la comanda „Detașamentului Operativ”. Pe timpul luptelor de la Băneasa, Otopeni, Pipera și Boteni, au căzut la datorie din rândul parașutiștilor militari doi ofițeri (**sublocotenentii Eugen GIURGIU și Ioan POP-CLUJ**), trei subofițeri (**adjutanții Vasile PURICE, Ion SIMION și Teodor ȘTEFĂNESCU**) și 14 militari în termen. În perioada imediat următoare, la presiunea sovieticilor, această structură a fost transformată la 15 decembrie 1944 în Batalionul 4 Pază, pentru ca la 1 martie 1945 această unitate să fie desființată. Personalul a fost încadrat în diferite unități de aeronautică sau alte arme, iar majoritatea au fost trecuți în rezervă, în perioada următoare.

Renașterea parașutismului militar a avut loc la 1 noiembrie 1950 când, în conformitate cu Ordinul M.F.A. nr. 123249 din 18 octombrie 1950, s-a reînființat Batalionul 1 Parașutiști, în subordinea Centrului de Instrucție al

La 10 iunie 1941, în baza Decretului-Lege 93/1941 pentru înființarea, organizarea și funcționarea unităților de Infanterie Aeriană și a Ordinului nr. 5945/1941 al Statului Major al Aerului, a fost înființată, pe lângă Centrul de Instrucție al Aeronauticii, Școala de Parașutiști, denumită și Compania de Parașutiști, dislocată la Popești-Leordeni, și subordonată Flotei 1 Aerostație. Era rolul gândirii factorilor militari de decizie din acei ani, în frunte cu generalul de armată **Ion ANTONESCU**, și care au conștientizat rolul trupelor de parașutiști în războiul ce era în plină desfășurare, pentru îndeplinirea unor misiuni de mare importanță. Astfel, prima subunitate de parașutiști din Armata Română poate fi considerată și prima structură de învățământ din Trupele de parașutiști.

Forțelor Aeriene de la Tecuci. Primul comandant a fost numit **căpitanul (av.) Vasile COSMA**, iar șef de stat major **locotenent-major (av.) Grigore BAȘTAN**. De numele acestuia din urmă se va lega în viitor dezvoltarea parașutismului militar, apariția unor noi materiale de desant și apariția unui luptător complet - parașutistul militar. Pentru instruirea efectivelor s-a apelat la un număr restrâns de ofițeri și subofițeri din primele generații de parașutiști militari. Pentru început batalionul a fost organizat pe două companii de pistolari (doar una era încadrată, din cauza lipsei de personal), o companie de mitraliere, o companie aruncătoare, plutoane de cercetare, transmisiuni, pionieri, chimici și puști a.t. După o scurtă dislocare în garnizoana Botoșani, începând cu luna mai 1951, municipiul Buzău va deveni „leagănul” parașutismului militar.

Astăzi, sintagma de „parașutist militar” a intrat în umbră fiind înlocuită cu cea de „operator

pentru forțe speciale”, iar unitățile de parașutiști existente au fost transformate în unități de forțe (operații) speciale, în conformitate cu noile cerințe operaționale.

Armata română are în structura ei Componenta Forțelor pentru Operații Speciale de la Târgu Mureș (cu Batalioanele 51 Operații Speciale de la Târgu Mureș, 52 de la Buzău și 53 Comando de la Bacău, și Batalionul 54 Logistic Târgu Mureș), Centrul de Instruire pentru I.S.R., Operații Speciale, Parașutiști și J.T.A.C. de la Buzău, precum și Batalionul 495 Parașutiști de la Clinceni. De asemenea, sunt pregătiți ca parașutiști și militarii din cadrul Batalionului 313 Cercetare București, Regimentelor 317 ISR Someșeni și 528 ISR Brăila, Grupului Naval pentru Operații Speciale din subordinea Statului Major al Forțelor Navale, și Școala de Aplicație a Forțelor pentru Operații Speciale, înființată la 1 iunie 2018.

La data de 1 martie 2018, s-a înființat Comandamentul Forțelor pentru Operații Speciale, în garnizoana Târgu Mureș.

1956-2021 PRIMA ESCADRILĂ DE ELICOPTERE A ÎMPLINIT 65 DE ANI

În luna iunie a acestui an, s-au împlinit 65 de ani de când România a primit în dotare elicoptere. Mai precis, pe 10 iunie 1956, a sosit primul elicopter Mi-4, cu numărul 0127 pe fuselaj. Era destinat pentru misiuni de transport, cercetare, salvare în terenuri greu accesibile sau din zbor la punct fix, atacul trupelor terestre ș.a. Ca armament, avea o mitralieră calibru 12,7 mm și, ulterior, două blocuri de rachete S-5 fixate în exteriorul fuselajului. Putea transporta un autoturism de teren GAZ sau IMS, cu șofer sau 8 răniți pe tărgi, sau un tun de 75 mm cu servanți, ori 14 militari echipați de luptă. Dezvolta o viteză maximă de 210 km pe oră, avea un plafon maxim de 6.000 de metri, iar autonomia de zbor era de 400 de km. Putea executa zbor ziua și noaptea în toate formele de teren și condițiile meteorologice.

La acea dată, aveau elicoptere în înzestrare doar Forțele Aeriene ale SUA, URSS, Franței și Angliei. În centrul și sud-estul Europei, România era prima țară care dispunea de elicoptere.

Între 15 iunie și 20 august 1956, pe Aerodromul Pipera s-au făcut cursuri de pregătire de specialitate: aerodinamica și

construcția elicopterului, aparate de bord, tehnica pilotajului, organizarea startului de zbor, pregătirea pentru zbor, cazuri speciale etc. Cursurile, la care a participat personalul tehnic și ingineresc din Comandamentul Forțelor Aeriene Militare și de la întreprinderile de reparație avioane, personal de la Școala de Specialiști Inferiori și specialiști din Centrul Medical al Aviației, au fost asistate și de traducători aduși de pe teritoriul pentru teorie și zbor.

Între 25 august și 25 octombrie 1956 a început zborul care a constat în pregătirea în dublă și simplă comandă ca pilot și instructor pe elicopterul Mi-4, a celor patru elicopteristi. Data de 25 octombrie are o semnificație deosebită pentru că atunci și-au obținut brevetul primii piloți pe Mi-4. La început timizi în pilotarea și exploatarea elicopterului, fiindcă erau primii și nu aveau înaintași, cei patru ofițeri: **căpitanul Ioan REPEDE, locotenentii majori Vasile IURAȘCU, Gheorghe DINU și Gheorghe LEAHU** au prins curaj și încredere cu fiecare zbor efectuat și cu fiecare lucru nou învățat. Acelea au fost începuturile exploatarea unei aeronave care urma să devină o necesitate pentru civili și militari.



HAWK 15 ANI DE LA INTRAREA ÎN DOTARE

La începutul lunii mai 2006, se înființa, în cadrul Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer, prima structură destinată să exploateze sistemul de rachete HAWK.

Achiziționat sub premisa realizării unei modernizări rapide, sistemul de rachete sol-aer HAWK din dotarea Forțelor Aeriene Române a rămas o perioadă într-un con de umbră din cauza lipsei resurselor necesare pentru a fi adus la configurația gândită inițial. Personalul, după un timp în care a acumulat cunoștințe teoretice exclusiv din manuale, a beneficiat de prima pregătire instituțională în anul 2012, când au fost contractate cursuri oficiale de operare a sistemului prin intermediul partenerilor turci. Data de **8 noiembrie 2012** avea să intre în istoria Forțelor Aeriene Române ca data la care, asistați de instructorii turci, militarii români au executat primele trageri cu sistemul HAWK.

În prezent, structura dispune de instructori proprii, de un sistem logistic de nivel NATO și execută anual trageri de antrenament în

poligonul de la Capu Midia în cadrul exercițiilor în care este implicat: Vlăsia, Istria, Șoimul, NEWFIP etc. Din punct de vedere organizatoric, funcționează ca Grup de Luptă în cadrul Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer și urmează un program de ridicare a capacității de luptă conform standardelor NATO.

Sistemele de rachete sol-aer cu bătaie medie HAWK (denumire provenită din acronimul Homing All the Way Killer) asigură apărarea aeriană cu baza la sol a unor obiective importante împotriva atacurilor cu avioane pilotate și fără pilot, a rachetelor de croazieră și cu alte vehicule aeriene ce evoluează la înălțimi mici și medii.

Integrate cu sisteme de tip Patriot modernizate și cu radare de înălțime și viteze mari, sistemele au capabilități TBMD (capabilități de apărare împotriva rachetelor balistice tactice).

Prin adăugarea facilității de indicare externă, sistemul are capabilitatea de angajare a rachetelor balistice tactice.

INTERCEPTARE CU MIG-29: INCIDENT INTERNAȚIONAL

Un eveniment din lumea aviației care a ținut titlurile presei online și offline la nivel internațional, în luna mai, a fost utilizarea unei aeronave de vânătoare pentru a intercepta un avion de pasageri și a-l face să aterizeze, cu deturnarea rutei prestabilite.

Căpitan Mirela VIȚĂ
Loredana CIOCLEI

Mai exact, în data de 23.05.2021, o aeronavă a companiei Ryanair, care executa un zbor pe ruta Atena-Vilnius a fost interceptată de o aeronavă MiG-29 aparținând Forțelor Aeriene Belaruse, cu 10 kilometri înainte de a părăsi spațiul aerian al acestei țări, fiind apoi însoțită la aterizare pe aeroportul din Minsk, sub pretextul unei amenințări cu bombă la bordul avionului. Cursa Ryanair Atena-Vilnius a fost obligată să aterizeze pe aeroportul din Minsk, unde jurnalistul **Roman PROTASEVICI** a fost arestat.

Comisarul European pentru transporturi, **Adina VĂLEAN**, a declarat în cadrul unei emisiuni de știri televizate că din informațiile pe care le are, deturnarea avionului Ryanair la Minsk n-ar fi fost justificată nici dacă ar fi fost într-adevăr vorba despre siguranța zborului, întrucât cel mai apropiat aeroport ar fi fost cel de la Vilnius. Comisarul a anunțat o investigație „amănunțită”.

Liderii europeni au cerut Minsk-ului să permită imediat plecarea avionului oprit, și cu toți pasagerii de la bord. După aproximativ șapte ore petrecute la sol în Minsk, avionul a decolat spre Vilnius, unde aeronava a sosit cu șase pasageri mai puțini decât la îmbarcarea din Atena. Ministerul Afacerilor Externe a transmis în aceeași seară un comunicat în care condamnă cu fermitate această acțiune, pe care o consideră un incident „deosebit de grav” și a exprimat îngrijorarea cu privire la arestarea, în urma forțării aterizării aeronavei la Minsk, a unui jurnalist belarus aflat la bordul avionului.

Autoritățile lituaniene au confirmat ambasadorului român la Vilnius, după debarcarea tuturor pasagerilor, că la bordul aeronavei nu s-a aflat niciun cetățean român.

REAȚII ȘI MĂSURI

Având în vedere gravitatea situației, care decurge din faptul că o aeronavă care făcea o cursă între două state membre NATO și UE a fost deturnată, reacțiile internaționale nu s-au lăsat așteptate. Astfel, secretarul general al NATO, **Jens STOLTENBERG**, a transmis că deturnarea avionului și arestarea opozantului aflat la bordul aeronavei reprezintă *un incident grav și periculos, care necesită o anchetă internațională*. Același lucru a fost cerut și de Uniunea Europeană. O investigație internațională asupra acestui incident trebuie să fie realizată pentru a verifica orice încălcare a regulilor internaționale de aviație, a afirmat șeful diplomației europene, Josep BORRELL.

Belarus este un coridor de zbor important pe ruta dintre Europa-Moscova sau între sud-estul Asiei și Europa.

Charles MICHEL, președintele Consiliului Europei – *Europe in action*, 25 mai, Twitter

Consiliul European, în urma ședinței din 24 mai pe acest subiect, a recomandat impunerea unor sancțiuni ce cuprind interzicerea survolului aerian și a aterizării aeronavelor bielorus în spațiul aerian al țărilor

membre UE și evitarea tranzitării spațiului aerian bielorus. ICAO va continua investigarea incidentului.

Companii precum Lufthansa, KLM Royal Dutch Airlines și Scandinavian Airlines sunt printre primele care au pus în aplicare recomandările Consiliului European.

SANCTIUNI

Pe 27 mai, un zbor al companiei AirFrance, planificat pe ruta Paris-Moscova, a fost anulat deoarece Rusia nu a aprobat planul de zbor care cuprindea ocolirea Belarus. Purtătoarea de cuvânt a Casei Albe, **Jen PSAKI** a declarat că Statele Unite vor lua măsuri punctuale împotriva Belarus, printre care și suspendarea unui acord din 2019 cu Minsk-ul, care acorda dreptul aeronavelor de transport mărfuri să utilizeze spațiul aerian al celor două state.

Reuters, 30 mai

PERSPECTIVE

Cu excepția recomandărilor Consiliului UE, a căror aplicare ține mai degrabă de o luare de poziție diplomatică, sancțiuni punctuale nu s-au putut adopta până la definitivarea investigației ICAO, și trebuie să recunoaștem că, de obicei, anchetarea incidentelor aviatice nu este niciodată rapidă. Dar presa internațională a început investigarea pe cont propriu, prin discuții cu specialiștii. Deși concluziile lor nu reflectă poziții oficiale și nu pot cauza efecte de ordin legal, pot oferi publicului o gamă de interpretare asupra a ceea ce s-a întâmplat, și o analiză a semnificației evenimentului în eventuale jocuri de putere pe termen lung. Într-un articol The Atlantic din 28 mai este citat **John BYERLY** fost avocat în domeniul aviației, cu peste 30 de ani experiență.

Conform opiniei lui, singura bază legală internațională, la care și Belarus a aderat, care reglementează zborurile cu aeronave civile este Convenția de la Chicago, din 1944, al cărui text normativ nu se poate dovedi cu precizie încălcat în situația zborului Ryanair 4978. Astfel, Convenția precizează, în art. 1, că un stat își păstrează suveranitatea asupra spațiului aerian pe care alte aeronave civile îl tranzitează, iar această suveranitate cuprinde și dreptul de a cere respectivei aeronave să aterizeze, iar textul Convenției nu specifică circumstanțe limitative pentru exercitarea acestui drept.

Singurele condiționări sunt prevăzute în art. 3bis, care limitează recurgerea la folosirea armelor împotriva aeronavelor civile aflate în zbor și pune pe primul loc siguranța pasagerilor, dar și acesta este un cadru legal destul de general. Cu alte cuvinte, ceea ce considerăm normalitatea călătoriilor aeriene, a călători fără altă grijă în afară de turbulențe și de prețul biletului, era de fapt doar dovada de bunăcredință și de aplicare a unor norme cutumiare, pe care anumite state s-ar putea să aleagă să nu le respecte, dacă acest lucru servește intereselor lor.

Arestarea jurnalistului belarus Roman Protasevici va avea urmări pe termen lung nu numai în relațiile internaționale, ci și în industria aeriană globală. Modul în care Belarusul este tras la răspundere pentru actul său „revoltător” și în temeiul căror legi, va determina rezultatul acelei dispute.

Fragment din Rule of law, The Economic Times, 4 iunie 2021

Cu siguranță, incidentul zborului Ryanair 4978 stabilește un precedent care va crea dezbateri la nivel internațional pe viitor, în scopul creionării unui cadru legislativ detaliat și bine reglementat, care să garanteze sosirea în siguranță a pasagerilor la destinație. Dacă acest lucru nu se va întâmpla, s-ar putea ca atunci când cumpărăm biletul pentru plecare în vacanță să ni se enumere și statele tranzitate, cu detalii despre starea de securitate de acolo, iar companiile de asigurări ar fi mai mult decât încântate să ne ofere și un pachet cu clauze privind escalele *impromptu* într-un asemenea stat. Cum ar fi ca într-un zbor Paris-Thailanda să ne împachetăm, pe lângă ținuta de plajă, și niște haine groase pentru Rusia?

CONVENȚIE din 7 decembrie 1944 privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, cu unele amendamente aduse ulterior acestei convenții

Articolul 1 — SUVERANITATEA

Statele contractante recunosc că fiecare stat are suveranitatea completă și exclusivă asupra spațiului aerian de deasupra teritoriului său.

Articolul 25 — AERONAVELE ÎN PRIMEJDIE

Fiecare stat contractant se obligă să acorde aeronavelor în primejdie pe teritoriul său asistența pe care o va socoti cu putință și, sub rezerva exercitării dreptului de control de către propriile sale autorități, să permită proprietarilor sau autorităților statului unde este înmatriculată aeronava să ia măsurile de asistență care s-ar vădi necesare.

Articolul 3bis, adăugat textului Convenției prin Protocolul semnat la Montreal în 1984, precizează:

a) Statele contractante recunosc faptul că fiecare stat trebuie să se abțină de la recurgerea la folosirea armelor împotriva aeronavelor civile aflate în zbor, precum și faptul că, în caz de interceptare, viața persoanelor aflate la bordul aeronavelor și securitatea aeronavelor nu trebuie să fie puse în pericol. Această prevedere nu va putea fi interpretată ca modificând în vreun fel drepturile și obligațiile ce le revin statelor în baza Cartei Națiunilor Unite;

b) Statele contractante recunosc faptul că fiecare stat, în exercitarea suveranității sale, are dreptul să ceară aterizarea unei aeronave pe un aeroport teritorial sau, dacă are motive rezonabile să tragă concluzia că aceasta este utilizată în scopuri incompatibile cu obiectivele prezentei convenții, el poate, de asemenea, să dea acestei aeronave orice alte instrucțiuni pentru a pune capăt acestor violări. În acest scop, statele contractante pot recurge la orice mijloace compatibile cu regulile corespunzătoare ale dreptului internațional, inclusiv cu prevederile corespunzătoare ale prezentei convenții, în special ale alin. a) al prezentului articol. Fiecare stat contractant este de acord să publice reglementările sale în vigoare pentru interceptarea aeronavelor civile;

c) Orice aeronavă civilă trebuie să respecte un ordin dat în conformitate cu alin. b) al prezentului articol.

Se crede că Belarusul a fabricat o amenințare cu bombă pentru a aresta un disident politic. Este posibil să nu fie prima dată când un stat forțează aterizarea unui avion în scopuri politice. Dar este pentru prima dată când cei din domeniul aviației s-au întâlnit cu situația ca structurile civile de control trafic aerian să fie transformate într-o armă: folosite de un stat pentru a transmite un mesaj fals unui avion comercial pentru a-l obliga să aterizeze.

Fragment articol „Incidentul din Belarus, o amenințare pentru cultura de siguranță aeronautică”, Financial Times, 2 iunie 2021

AU EXISTAT PRECEDENTE?

Un articol publicat de jurnalista BBC **Claudia ALLEN** la sfârșitul lunii mai, după interceptarea cursei Ryanair și aterizarea sa forțată în Belarus pentru arestarea unui jurnalist critic al regimului, aduce în discuție un scurt istoric al acestui gen de acțiuni controversate.

„Evenimentele au fost condamnate de UE și SUA. Dar s-a mai întâmplat o interceptare similară?”, se întreabă jurnalista

În articol se face referire la declarația purtătorului de cuvânt al Ministerului Rus de Externe, **Maria ZAKHAROVA**, care a acuzat țările occidentale de ipocrizie, spunând (în limba rusă) că națiunile „au reacționat diferit la evenimente similare care au avut loc în alte țări mai devreme”. Aceasta s-a referit în special la un incident petrecut în urmă cu opt ani care a implicat avionul președintelui bolivian **Evo MORALES**.

Iată o privire retrospectivă asupra incidentelor anterioare în care avioanele ar fi putut sau nu să fi fost forțate să aterizeze.

2013: avionul președintelui bolivian aterizează la Viena

În iulie 2013, Evo Morales zboară spre Bolivia venind de la un summit ținut la Moscova, când avionul său a trebuit să se îndrepte spre aeroportul din Viena din Austria, după ce alte câteva țări europene i-au refuzat permisiunea de a intra în spațiul lor aerian. Bolivia a susținut că a existat o „minciună uriașă” conform căreia **Edward SNOWDEN**, acuzat de guvernul american de scurgere de informații, s-ar fi aflat la bordul aeronavei prezidențiale.

Mai târziu, Franța a cerut scuze guvernului bolivian pentru „confirmarea târzie a permisiunii” de a intra în spațiul aerian francez, invocând existența unor „informații conflictuale”. Cu toate acestea, analogia cu incidentul din Belarus este greu de făcut, deoarece avionul domnului Morales nu a fost interceptat de avioane de vânătoare și forțat să aterizeze deși nu i s-a acordat permisiunea de a intra în spațiul aerian al țărilor vecine Austriei. Președintele bolivian călătorea, de asemenea, cu o aeronavă de stat, mai degrabă decât pe un avion comercial de pasageri. Convenția de la Chicago din 1944 se aplică avioanelor civile, cum a fost zborul Ryanair, dar nu și avioanelor de stat, cum ar fi avioanele prezidențiale sau militare.

2010: Un militant sunnit este arestat de Iran

Abdolmalek RIGI, șeful Jundullah, un grup rebel sunnit violent, a fost arestat de Iran în februarie 2010. Agenția oficială iraniană de știri Irna a declarat ulterior că acesta a zburat într-o țară arabă prin Pakistan înainte de arestarea sa. „Avionul în care se afla Rigi a primit ordin să aterizeze iar Rigi a fost arestat după ce a fost percheziționat avionul”, a declarat parlamentarul iranian **Mohammed DEHGAN**, citat de agenția de știri AFP. Alte rapoarte din acea vreme precizau faptul că Rigi se afla la bordul unui zbor comercial din Dubai către Kârgâzstan care a aterizat în Iran, unde acesta a fost arestat.

Dar au existat rapoarte contradictorii – în special în mass-media din SUA – care sugerează că Pakistanul a oferit asistență pentru a-l duce pe Rigi în arest. BBC, se precizează în articolul menționat, nu a verificat în mod independent modul în care Rigi a ajuns în custodia iraniană și afirmațiile Iranului că avioanele sale au forțat un avion comercial să aterizeze în Iran s-ar putea să nu fie corecte. Liderul militant a fost executat în iunie 2010.

1985: Avioanele americane interceptează un avion în care se afla un grup terorist

În octombrie 1985, un avion egiptean care transporta presupuși militanți palestinieni a fost interceptat de avioane de luptă americane și forțat să aterizeze la o bază americană din Italia. Vasul de croazieră italian Achille Lauro fusese deturnat în Marea Mediterană, cu sute de oameni la bord, iar un pasager evreu, cetățean american, a fost ucis. Cei patru militanți ai Frontului Palestinian de Eliberare au scăpat inițial după ce au permis navei Achille Lauro să acosteze în Egipt. Agresorii au încercat să fugă din Egipt la bordul unui avion de linie, închiriat de la Egipt, care i-ar fi dus la Tunis. Avionul a fost interceptat de avioane F-16 în spațiul aerian internațional deasupra Mediteranei, potrivit raportului din acel moment al Los Angeles Times, și escortat la baza americană Sigonella din Sicilia. Pirații au fost judecați și condamnați în Italia.

1956: Arestarea liderilor Mișcării de Independență algeriană

La 22 octombrie 1956, cinci lideri ai Mișcării de Independență Algeriană, FLN, se aflau într-un zbor civil de la Rabat, în Maroc, către Tunis. Aceștia urmau să ia parte la o conferință despre viitorul regiunii Maghreb, găzduită de președintele tunisian **Habib BOURGUIBA**. Algeria era la acea vreme o colonie franceză și serviciul secret francez a trimis avioane de luptă pentru a intercepta avionul de pasageri, forțându-l să aterizeze în Algeria. Evenimentele au stârnit, la acea vreme, furie în Maroc și Tunisia. Printre cei cinci arestați s-a numărat și **Ahmed Ben BELLA**, care a devenit primul președinte al Algeriei după ce această țară a obținut independența față de Franța.

Editorial

LECȚII ÎNVĂȚATE

Căpitan Mirela VIȚĂ

După un an dificil, în care atenția tuturor a fost îndreptată pentru a face față și a combate virusul care a făcut ravagii la nivel global, se pare că, după descoperirea vaccinului, vara anului 2021 aduce primele semne de victorie. Spun „se pare” pentru că în momentul de față, de fapt, încă nu știm dacă am câștigat războiul sau doar o bătălie, iar victoria oricum este amară, cu un bilanț de 3.9 milioane de decese la nivel mondial.

Perioada 2020-2021 a demonstrat (dacă mai era nevoie) cum incidente la scară mică pot provoca efecte în lanț, în cele mai variate domenii, iar pandemia de COVID-19, apărută într-un orașel din China și extinsă pe toată suprafața globului, exemplifică perfect acest lucru.

Încet, încet revenim la normalitatea după care am tânjit în lunile de zile în care am trăit privind cu îngrijorare știrile, am purtat măști, am stat închisi în casă, am înlocuit vizitele la familie și ieșirile cu prietenii prin conversații telefonice și îmbrățișări video (nu mă pot abține să nu menționez că așa trăiesc și militarii în misiune, dar măcar o fac în mod asumat). Pandemia a fost înfricoșătoare și pentru că ne-a demonstrat brusc cât de ușor perturbabil este modul nostru de viață. Mai greu este să acceptăm că, de fapt, „normalitatea” atât de dorită nu există, e doar o versiune idealizată a realității, că singura constantă este schimbarea.

Să aruncăm o privire mai atentă asupra dinamicii lumii noastre, prin câteva exemple de situații cunoscute: În teoria haosului, prin **efectul fluture** se explică faptul că cele mai mici perturbări în condițiile inițiale pot evolua și pot avea consecințe importante într-o stare ulterioară a unui sistem neliniar determinist. Explicația este desigur, simplistă, dar teoria are un rol important în a explica capacitatea (sau incapacitatea, de fapt) de predicție pe un orizont de timp a comportamentului anumitor sisteme, cu aplicabilitate în special în meteorologie.

Și dacă tot vorbim de climă, semnalul de alarmă al anului 2021 vine dintr-un comunicat al WMO (Organizația Mondială de Meteorologie), care ne avertizează că încălzirea globală se întâmplă mai rapid decât previziunile inițiale. *Ultimele măsurători indică faptul că este o șansă de 90% ca cel puțin un an între 2021-2025 să fie cel mai cald înregistrat vreodată în ultimii 150 ani și aproximativ 40% șansa ca temperatura globală medie anuală să ajungă temporar la 1,5°C peste nivelul preindustrial în cel puțin unul din următorii 5 ani.* Dacă cifrele nu sunt de ajuns, o știre din 29 iunie care anunța 47°C într-o Canadă toridă ar trebui să ne convingă să luăm subiectul în serios. Pentru aviația militară, instabilitatea meteo cu ploi, furtuni și chiar și avertizări de tornade e un factor care atârna greu în siguranță zborurilor și poate modifica planificările de misiune.

Dacă virusul nu a ținut cont de granițe, totuși gestionarea spațiului rămâne un concept mult discutat, mai ales când câteva sute de metri sau câțiva kilometri dintr-un punct strategic pe glob pot afecta viețile cetățenilor obișnuiți într-un mod greu de imaginat. În martie 2021, tot traficul pe Canalul Suez a fost blocat timp de șase zile după ce o navă de mari dimensiuni a eșuat. Fiind una dintre cele mai aglomerate rute comerciale din lume, obstrucția canalului a avut un impact negativ semnificativ asupra schimburilor comerciale dintre Europa și Asia și Orientul Mijlociu. La 28 martie, cel puțin 369 de nave erau la coadă pentru a trece prin canal, împiedicând comerțul la nivel mondial cu o valoare estimată de 9,6 miliarde dolari. Trecând pe plan financiar, asistăm (sau suntem implicați fără voia noastră) în lupta pentru a ameliora situația bugetelor afectate de COVID (Italia, Spania, Grecia, Irlanda), luptă care e posibil să producă pierderi colaterale, pe termen lung, pe bugetele de apărare (nu și în cazul României, se pare).

Ridicându-ne de la sol, puse în discuție au ajuns să fie și regulile de gestionare a spațiului aerian, când pasagerii unei curse civile s-au aflat brusc în situația de a beneficia de o escală neprogramată, acompaniați spre aterizare de un avion de vânătoare MiG-29, iar comunitatea internațională nu s-a pus încă de acord asupra încălcării vreunei reglementări.

Rămâne întrebarea: putem face ceva? Și dacă da, ce anume? Dacă timpul și curgerea nu pot fi stăpânite sau prevăzute, dacă spațiul poate fi cu greu modelat sau cercetat, cel puțin conceptele abstracte, pe care le-am creat în interesul nostru, sunt ajustabile și pot fi îmbunătățite pe măsură ce se conturează nevoi noi. *Pot fi*, așa, la modul teoretic și impersonal, dar cineva trebuie să o și facă. În orice situație inițială de criză cu elemente de noutate, așa cum a fost pandemia, toate structurile implicate se adaptează pentru a depăși momentul critic. Pentru a obține rezultate pe termen lung, chiar în clipa, în secunda în care avem impresia că am trecut peste ce a fost mai rău și avem tendința naturală de a pica într-o relaxare binemeritată... atunci e momentul oportun pentru un ultim efort conștient: să ne facem bilanțul propriilor reacții și măsuri, a consecințelor pe termen lung, să îi ascultăm și pe cei de lângă noi povestind despre cum au făcut (sau nu) față situațiilor grele. Și să punem mai departe concluziile în lecții învățate, proceduri transformate, perspective inovative de abordare a problemelor, propuneri pentru cadre legislative noi.

Să recunoaștem, suntem sau avem în jur optimiști declarați, dar care își pierd repede avântul. Găsim pretutindeni pesimiști gata să demonteze orice inițiativă din trei vorbe ascuțite. Sprinteri și obstacole sunt din plin.... dar e momentul, când tocmai am dat masca jos, să tragem adânc aer (din ce în ce mai fierbinte, se pare) în piept și să căutăm în noi alergătorii de cursă lungă.



