

# CER SENIN

*Revista Forțelor Aeriene Române*

Nr. 3 (170) ♦ iulie - septembrie 2022

[www.roaf.ro](http://www.roaf.ro)  



**#WEARENATO**

PAG. 4-17



**BUCHAREST**  
INTERNATIONAL  
**AIR SHOW**  
& GENERAL AVIATION EXHIBITION

powered by BUCHAREST AIRPORTS

PAG. 30-31



REVISTĂ EDITATĂ DE STATUL MAJOR  
AL FORTELOR AERIENE

CONSILIUL EDITORIAL  
AL REVISTEI  
**CER SENIN**

PRESEDINTE:

General-locotenent  
**VIOREL PANĂ**

MEMBRU:

General de flotilă aeriană  
**IULIAN PAȘILEA**

Comandor  
**IONUȚ VIȘAN**

Comandor  
**CRISTIAN PĂTRAȘCU**

Comandor  
**LAURENȚIU MITITELU**

MEMBRI  
ONORIFICI

DUMITRU AMARIEI  
PETRE BĂNĂ  
NICOLAE RADU

REDACȚIA

PROCESARE TEXTE:

**LEANA TUDORAN**  
e-mail: ltudoran@roaf.ro

FOTOREPORTER:

**ADRIAN SULTĂNOIU**  
e-mail: asultanoiu@roaf.ro

GRAFICĂ & DTP:

**DIANA ȘUICĂ**  
e-mail: msuica@roaf.ro

COPERTA I: ELICOPTERE IAR-330 LA DESCHIDERA  
BIAS 2022

FOTO: ADRIAN SULTĂNOIU

COPERTA III: IAR-316B ALOUETTE ȘI SIKORSKY  
UH-60 BLACK HAWK

FOTO: ADRIAN SULTĂNOIU

COPERTA IV: F-16 ȘI PILATUS PC-9  
FOTO: ADRIAN SULTĂNOIU

SUMAR

ZIUA AVIAȚIEI ROMÂNE ȘI A FORTELOR AERIENE	3
ÎNTRUNIREA CONSILIULUI MILITAR AL SMFA	3
#WEARENATO	4-17
PREZENTUL CONTINUU	18-20
ÎN SLUJBA SEMENILOR	21
ALMA MATER	22-25
CEREMONII	26
EXPOZIȚIE	27
PAȘI SPRE VIITOR	28-29
BIAS 2022	30-31
ACTUALITATE	32-35
PROFESIONIȘTII DIN FORȚELE AERIENE	36-37
ULTIMUL TRAIECT	38-39
SPORT MILITAR	40
PASTILA DE PSIHLOGIE	41
SIGURANȚA AERONAUTICĂ	42-43
GÂNDURI ȘI FAPTE	44-45
ANIVERSĂRI	46-47
CORESPONDENȚĂ EXTERNĂ	48-57
RIAT 2022	58



PAGINA 3



PAGINA 5



PAGINA 20



PAGINA 12

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. 1122/2022

Responsabilitatea privind tehnoredactarea  
revine în totalitate redacției

Prezenta ediție s-a încheiat la data de:  
29.09.2022

ZIUA AVIAȚIEI ROMÂNE ȘI A FORTELOR AERIENE

Cu ocazia sărbătoririi  
Zilei Aviației Române  
și a Forțelor Aeriene,  
miercuri, 20 iulie,  
începând cu ora 11:00,  
la Monumentul Eroilor  
Aerului din Piața  
Aviatorilor, s-a  
desfășurat o  
ceremonie militară și  
religioasă cu depuneri  
de coroane de flori în  
memoria eroilor  
aviatori.

Pe timpul ceremoniei  
au evoluat aproximativ  
20 de aeronave  
militare de tip F-16  
Fighting Falcon, C-130  
Hercules, C-27 J  
Spartan, Antonov  
AN-30, IAR-330, IAR-99  
aparținând Forțelor  
Aeriene Române, două  
aeronave de tip  
Eurofighter Typhoon  
aparținând Forțelor  
Aeriene Regale ale  
Marii Britanii, două  
aeronave de tip  
Eurofighter Typhoon  
ale Forțelor Aeriene  
Italienne, 2 elicoptere  
tip EC-135 aparținând  
Ministerului Afacerilor  
Interne, 2 elicoptere  
IAR-330 Puma ale  
Serviciului Român de  
Informații, o aeronavă  
Boeing 737 aparținând  
Tarom precum și  
4 aeronave Extra 300  
aparținând  
Aeroclubului  
României.

La mulți ani!



ÎNTRUNIREA CONSILIULUI MILITAR AL SMFA

În data de 26.09.2022 a avut loc ședința Consiliului Militar  
al Statului Major al Forțelor Aeriene (SMFA). Activitatea a fost  
condusă de președintele consiliului, șeful SMFA, general-locotenent  
Viorel Pană.

Pe lângă membrii consiliului, comandanții de mari unități  
și unități din cadrul Forțelor Aeriene Române, au participat, ca  
invitați, șefii de module sau structuri și responsabilii de domenii

din componerea comandamentului Statului Major al Forțelor  
Aeriene. Discuțiile au vizat în principal stadiul derulării pro-  
gramelor de înzestrare la nivelul Forțelor Aeriene, stadiul  
execuției bugetare și a cheltuirii fondurilor financiare la nivelul  
marilor unități și unități, precum și scurte informări ale  
comandanților prezenți la activitate privind principalele  
activități desfășurate în anul 2022.





## SĂRBĂTOARE ÎN BĂRĂGAN



**Baza 86 Aeriană „Gheorghe Mociorniță” a marcat, printr-o ceremonie desfășurată în data de 29 septembrie, aniversarea împlinirii, la începutul lunii martie, a 70 de ani de la înființare.**

„De ce nu s-a ținut această festivitate în luna martie atunci când s-au împlinit 70 de ani de la înființarea bazei? Pentru că, pur și simplu, oamenii aceștia erau ocupați: începu războiul din Ucraina generat

de agresiunea Rusiei și decolau, uneori, și de trei ori într-o noapte pentru a veghea la liniștea spațiului aerian și a zonei de est a Mării Negre”.

Așa a început unul din foștii comandanți ai Bazei 86 Aeriană, generalul-locotenent Victor Strîmbeanu, scurtul său discurs ținut la festivitate.

La eveniment a participat ministrul apărării naționale, domnul Vasile Dîncu, iar Statul Major al Forțelor Aeriene a fost

reprezentat de locțiitorul șefului SMFA, generalul de flotilă aeriană Iulian Pașilea.

Prin decretul semnat de președintele României, Klaus-Werner Iohannis, Drapelul de Luptă al Bazei 86 Aeriană a fost decorat cu **Ordinul Virtutea Aeronautică în grad de Comandor**, cu însemn de pace, pentru militari.

„Înființat la 10 martie 1952, Regimentul 206 Aviație-Vânătoare, din cadrul Diviziei 66 Aviație Tacticală din zona de operații de Sud-Est a României, după un periplu la Deveselu, lanca și Otopeni, ajunge la Cocargeaua, adică aici. Alături de piloți, navigatori, tehnici, ingineri, meteorologi, instructori, parașutiști, soferi, soldați și generali avem esențele acestui loc: Țărâlungă

- pictor, Davidovici - Exupery al nostru, Zăpîrțan - împărat, Luca - pilot, Paneș - om, Foozie - poet. Ei nici măcar nu mai sunt ai locului, sunt ai Aviației Militare Române”, a spus la finalul ceremoniei comandantul Bazei 86 Aeriană, comandorul Cătălin Micloș.

Monetăria Statului aduce un omagiu elitei aviației militare românești și își exprimă respectul și recunoștința față de eroii aviatori căzuți la datorie prin lansarea pe piață a produsului aniversar 70 de ani de la înființarea Bazei 86 Aeriană Borcea „Locotenent aviator Gheorghe Mociorniță”, inclus în **Programul Medalistic 2022, secțiunea Aniversări: Personalități și evenimente istorice.**

Text și foto: Adrian Sultănoiu

## #WEARENATO

## COOPERARE BILATERALĂ ÎN DOMENIUL APĂRĂRII

La 24 septembrie 2022, asistentul secretarului american al apărării pentru securitate internațională, Celeste Wallander și secretarul de stat pentru politica de apărare, planificare și relații internaționale, Simona Cojocaru, s-au întâlnit în România pentru a discuta o serie de teme legate de relația bilaterală în domeniul apărării, dar și aspecte privind securitatea regională. Cei doi oficiali au salutat celebrarea, în 2022, a 25 de ani de la semnarea parteneriatului strategic dintre România și Statele Unite ale Americii, au împărtășit opinii cu privire la securitatea din regiunea Mării Negre, laudând unitatea răspunsului NATO în fața războiului nejustificat și neprovocat al Rusiei împotriva Ucrainei. Ambii oficiali au remarcat recentele succese înregistrate de Ucraina pe câmpul de luptă în regiunea Donbas și au condamnat recenta retorică de escaladare a președintelui rus Vladimir Putin.



Înalții oficiali în vizită la Escadrila 53 Aviație-Vânătoare „Warhawks”

Asistentul secretarului american al apărării pentru securitate internațională a reafirmat angajamentul Statelor Unite, în temeiul Articolului 5, față de Flancul Estic și a mulțumit României pentru găzduirea, pe bază rotațională, a unui număr semnificativ de forțe ale SUA. Ambii lideri au remarcat, de asemenea, semnificația istorică a Summitului NATO de la Madrid și au subliniat necesitatea ca Alianța să continue să investească în capacități credibile de apărare pentru a proteja Alianța și a descuraja agresiunea Rusiei.

Aflându-se la bordul unei nave a Forțelor Navale Române, pe fluviul Dunărea, Celeste Wallander și Simona Cojocaru s-au alăturat unui grup

de experți în domeniul politic și militar pentru a discuta despre securitatea Mării Negre și au putut observa barjele și navele de marfă care transportau cereale din Ucraina către piața globală.

A doua zi, ambii oficiali au vizitat Baza 86 Aeriană din Borcea, unde s-au întâlnit cu inginerii ai Armatei SUA și cu membrii ai Escadrilei 53 a Forțelor Aeriene Române, care operează avioane F-16, în sprijinul patrulilor aeriene de luptă ale NATO și al misiunilor de Poliție Aeriană Întărită la Marea Neagră.

Foto: Mădălina Dobre, Sursă: Biroul de presă al MAPn

## VIZITĂ DE LUCRU LA CÂMPIA TURZII

La jumătatea lunii august, președintele Camerei Deputaților, Marcel Ciolacu, însoțit de ministrul apărării naționale, Vasile Dîncu, au efectuat o vizită de lucru în Baza 71 Aeriană „General Emanoil Ionescu” din Câmpia Turzii. Din partea Statului Major al Forțelor Aeriene a participat locțiitorul șefului SMFA, generalul de flotilă aeriană Iulian Pașilea.

Echipa de comandă a bazei a prezentat celor doi înalți demnitari o informare cu privire la principalele obiective stabilite pentru anul în curs, activitățile planificate pentru perioada imediat următoare, pe domenii de responsabilitate, precum și detalii privind starea tehnicii



Echipa de comandă a Bazei 71 Aeriană împreună cu distinșii vizitatori

din dotarea bazei. Cei doi oficiali au discutat despre planurile de modernizare a infrastructurii existente și extinderea Bazei 71 Aeriană, programul de investiții fiind deja în derulare. Marcel Ciolacu a mulțumit militarilor unității pentru profesionalismul cu care își fac datoria și i-a asigurat de sprijinul său necondiționat pentru Armata României, atât în calitate de președinte

al Camerei Deputaților, cât mai ales din cea de fiu de pilot militar. La rândul său, Vasile Dîncu, a asigurat conducerea Bazei 71 Aeriană de întreaga disponibilitate a echipei pe care o conduce la vârful MAPn pentru sprijinirea derulării importanțelor programe de investiții și pentru îndeplinirea obiectivelor încredințate.

Text și foto: Andreea Onița, Emil Moritz



Comandantul Bazei 71 Aeriană alături de ministrul apărării naționale



Pilot de MiG-21 LanceR, generalul de flotilă aeriană Iulian Pașilea prezintă invitațiilor avionul care și-a făcut datoria timp de peste șase decenii

## OFICIAL NATO LA CAPU MIDIA

Comandantul Comandamentului Aliat Întrunit de la Napoli, amiralul Stuart Munsch, și locțiitorul Comandamentului Corpului Multinațional de Sud-Est, generalul-maior Constantin Ciolponea, au efectuat o vizită în poligonul complex de trageri al Școlii de Instruire pentru Apărare Antiaeriană „General de brigadă Ion Bungescu”, unde au avut o întrevedere cu militarii francezi ai detașamentului de apărare antiaeriană MAMBA, dislocați la Capu Midia.

\*\*\*

Amiralul Stuart Munsch a participat, în perioada 12-14 septembrie, la o serie de activități de coordonare, la nivel operativ, ale comandamentului de la Napoli cu structurile multinaționale aliate dispuse pe teritoriul României.

Șeful Statului Major al Apărării (SMAP), generalul Daniel Petrescu, s-a întâlnit luni, 12 septembrie, cu comandantul Comandamentului Aliat Întrunit de la Napoli (JFCNP), amiralul Stuart Munsch, la sediul Brigăzii 243 Radioelectronică și Observare Callatis din Constanța.

În cadrul întrevederii, cei doi oficiali au discutat despre situația de

securitate din regiunea Mării Negre și au evaluat stadiul implementării măsurilor NATO de consolidare a posturii aliate de descurajare și apărare pe flancul estic aliat, în special pentru zona României. De asemenea, agenda întâlnirii a inclus activități de planificare a instruirii comune a militarilor români cu militarii din Grupul de Luptă Prezență Avansată (BGFP), din țara noastră.

Generalul Daniel Petrescu a apreciat cooperarea dintre SMAP, JFCNP și structurile aliate dislocate pe teritoriul național, precum și colaborarea dintre JFCNP și Comandamentul Forțelor Întrunite din România. „Sprijinul JFCNP în demersul de operaționalizare a Comandamentului Corpului Multinațional de Sud-Est a condus la creșterea rolului acestei structuri aliate din România pentru realizarea capacității de comandă și control a arhitecturii regionale a NATO. Suntem într-o perioadă de intense planificări ale instruirii aliate, planificare pe care trebuie să o gândim în contextul întregului flanc estic aliat pentru creșterea interoperabilității și întărirea posturii de descurajare și apărare”, a declarat șeful Statului Major al Apărării.

Text și foto: Anca Medrea



Sistemul de apărare antiaeriană MAMBA, dislocat la Capu Midia



# CERTIFICAREA DETAȘAMENTULUI FORTELOR AERIENE CANADIENE



Avioanele de luptă CF-188 ale Forțelor Aeriene Regale ale Canadei (RCAF) și-au preluat atribuțiile de Poliție Aeriană Întărită (eAP) la Baza Aeriană Mihail Kogălniceanu și vor veghea spațiul aerian al României alături de Forțele Aeriene Române în următoarele patru luni.

La începutul lunii august, opt avioane de luptă CF-188 (denumite în mod obișnuit CF-18 Hornet) ale RCAF și personal din forța operativă aeriană a Forțelor Armate Canada-România (ATF-R) au fost dislocate în România. Din acestea șase Hornet-uri vor asigura misiunea de Poliție Aeriană Întărită, alte două avioane urmând să participe la exercițiile organizate cu aliații NATO. Este a șaptea oară când Canada a desfășurat o misiune în România în cadrul Operațiunii Reassurance începând din anul 2014.

În timpul ceremoniei desfășurată la Baza 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu în data de 4 august prin care s-a marcat începutul misiunii detașamentului canadian, comandantul Centrului de Operațiuni Aeriene Combinat (CAOC) al NATO din Torrejón, Spania, generalul-locotenent Fernando de la Cruz, a prezentat

certificatul, prin care se atestă pregătirea pentru misiune, comandantului detașamentului Air Task Force, locotenent-colonel Stephan Latwaitis, confirmând că echipa Canada-România (ATF-R) a fost dislocată în România. Din acestea șase Hornet-uri vor asigura misiunea de Poliție Aeriană Întărită, alte două avioane urmând să participe la exercițiile organizate cu aliații NATO.



festivitate au participat reprezentanți ai Ministerului Apărării Naționale, ambasadorul Canadei în România, Excelența Sa doamna Annick Goulet, comandantul Diviziei 1 Aeriene Canadiene, generalul-maior Iain Huddleston și comandantul Centrului de

Operații Aeriene Multinaționale Torrejón, generalul-locotenent Fernando de la Cruz Caravaca. Forțele Aeriene Române au fost reprezentate de comandantul Comandamentului Componentei Aeriene, general de flotilă aeriană Valerică Vrăjescu.

**„Un exemplu clar al spiritului de cooperare și solidaritate pe care îl împărtășim în Alianță”**

Generalul de la Cruz a subliniat semnificația simbolică a misiunii de Poliție Aeriană Întărită care arată coeziunea Alianței și legătura transatlantică care leagă aliații.

„Mulțumesc ambelor națiuni, Canada și România, pentru că arată, încă o dată, faptul că NATO este o Alianță puternică în care nicio națiune membru nu este niciodată singură. Detașamentul canadian, venit din America de Nord, este pregătit să-și asume responsabilități împreună cu Forțele Aeriene



Aeronavele F-16 Fighting Falcon ale RoAF împreună cu W CF-18 Hornet ale RCAF asigură misiunea de Poliție Aeriană Întărită



Comandantul CAOC Torrejón înmânează certificatul prin care se atestă pregătirea pentru misiune comandantului detașamentului Air Task Force

Române pentru misiunea de Poliție Aeriană din această parte a sud-estului Europei”, a declarat generalul de la Cruz.

Piloții Royal Canadian Air Force din Escadrila 425 vor zbura în misiuni de reacție rapidă și antrenament alături de piloți de luptă români. Toate misiunile sunt complet integrate în sistemul de apărare românesc și sistemul integrat de apărare antiaeriană și antirachetă al NATO. Misiunile sunt controlate de Centrul de Control și Raportare (CRC) Moara Vlăsiei, aflat sub comanda tactică CAOC din Spania și supravegheat de Comandamentul Aerian Aliat al NATO din Germania.

„Acesta este un exemplu clar al spiritului de cooperare și solidaritate pe care îl împărtășim în Alianță. Astăzi, ne confruntăm cu o nouă amenințare după invadarea ilegală a Ucrainei de către Rusia. NATO a reacționat prompt, luând acțiuni

rapide, decisive și oferind o voce comună pentru apărarea națiunilor noastre, arătând astfel unitatea Alianței. De atunci, am crescut nivelul activităților de vigilență asupra cerurilor NATO în această parte a Europei”, a declarat, în finalul discursului său comandantul CAOC.

„Forțele armate canadiene sunt mândre să participe la activități de cooperare și de apărare în sprijinul misiunii de Poliție Aeriană Întărită NATO în România. Canada este un susținător puternic al NATO; prin desfășurarea unui Air Task Force în România, Canada se angajează să sprijine măsurile NATO de asigurare și descurajare în Europa Centrală și de Est, cu scopul de a asigura națiunile din regiune a intenției NATO de a le susține stabilitatea și securitatea”, a afirmat locotenent-colonelul Stephan Latwaitis, comandantul detașamentului ATF. O componentă a acestei realități



este reprezentată de misiunile de protecție aeriană Allied Air Command efectuate de-a lungul flancului estic. Avionul de vânătoare canadian va fi integrat în acest efort zburând împreună cu aeronave din escadrilele de luptă românești și F-16 din Statele Unite staționate în prezent la Baza

Aeriană Fetești. În România, elementul „AIR SHIELDING” include sistemul francez de apărare aeriană de suprafață desfășurat la Capu Midia pentru a contribui la apărarea bazei aeriene de la Mihail Kogălniceanu.

Text: Adrian Sultănoiu  
Foto: Narcisa Tuță și Éric Chaput

## COOPERARE MILITARĂ

Comandantul Comandamentului Componentei Aeriene a primit, în data de 3 august, vizita unei delegații canadiene, condusă de Major General Iain Huddleston, comandantul Diviziei 1 Aeriene Canadiene.

Activitatea a avut drept scop dezvoltarea și consolidarea planurilor de cooperare militară între cele două structuri, asigurând reprezentarea la nivel înalt și promovarea intereselor României și a constituit o oportunitate pentru detalierea posibilităților de cooperare pe linia desfășurării misiunilor de Poliție Aeriană, a exercițiilor și evaluărilor.

În cadrul activității, delegația a participat la prezentarea unui briefing privind situația de securitate în zona Mării Negre, cu accente pe desfășurarea misiunilor de Poliție Aeriană Întărită, a misiunilor desfășurate în cadrul eVA (enhanced Vigilance Activities), a vizitat Centrul de Operații Aeriene și a purtat discuții cu membrii detașamentului canadian, dislocați în unitate.



La încheierea vizitei, Major General Iain Huddleston a făcut schimb de cadouri cu generalul de flotilă aeriană Valerică Vrăjescu, comandantul Comandamentului Componentei Aeriene și a semnat în Cartea de Onoare a unității. Evenimentul a constituit un bun prilej

pentru transmiterea unui mesaj privind susținerea măsurilor de asigurare stabilite de NATO pentru flancul estic al alianței conform principiului apărării colective, valoare de bază a Alianței Nord-Atlantice.

Text și foto: Sorin Săftoiu

## DETAȘAMENTUL BRITANIC LA FINAL DE MISIUNE

Comandantul Comandamentului Componentei Aeriene apreciază profesionalismul detașamentului britanic



La sediul Bazei 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu a avut loc, în data de 28 iulie, ceremonia de încheiere a misiunii detașamentului Forțelor Aeriene Regale ale Marii Britanii dislocat în România pentru executarea misiunii de Poliție Aeriană Întărită.

La eveniment au participat comandantul Comandamentului Componentei Aeriene, generalul de flotilă aeriană Valerică Vrăjescu și Air Vice Marshal (AVM) Phil Robinson.

În discursul său, AVM Phil Robinson a mulțumit trupelor britanice pentru profesionalismul și dedicația de care au dat dovadă, precum și Forțelor Aeriene Române pentru susținerea acordată pe toată durata misiunii.

Drept recunoaștere a profesionalismului demonstrat de militarii britanici, opt dintre ei au fost decorați cu „Emblema de Onoare a Forțelor Aeriene”.

Text: BIRP SMFA; Foto: Narcisa Tuță





## CONFERINȚA GRUPULUI UTILIZATORILOR AERONAVELOR C-27J SPARTAN 2022

Forțele Aeriene Române au fost gazdele Conferinței Grupului Utilizatorilor Aeronavelor C-27J Spartan, ediția 2022 (Spartan User Group Conference 2022), în perioada 4-7.07.2022. Invitați din 13 țări au purtat discuții cu reprezentanți ai Statului Major al Forțelor Aeriene cu privire la optimizarea soluțiilor comune de rezolvare a problemelor operaționale/tehnice care pot apărea în exploatarea la sol și în zbor a aeronavelor C-27J Spartan, despre programele și facilitățile de asistență logistică, stadiul derulării programului de asistență logistică, dar și despre programele viitoare de modernizare.

C-27J Spartan este un avion proiectat și construit de Alenia Aeronautica, menit să reprezinte o întreagă generație de avioane

militare, de dimensiuni medii. C-27J Spartan este un aparat remarcabil în clasa din care face parte, cu capacitate manevrieră și tactică superioară. Este destinat să execute misiuni tactice, în operații de menținere a păcii și umanitare asigurând transportul aerian direct în teatru, ziua și noaptea. Este capabil să transporte forțe, echipamente, vehicule, artilerie ușoară, elicoptere ușoare, diferite echipamente și materiale și să asigure desantarea/debarcarea forțelor pentru operații speciale, materialelor și echipamentelor. Poate opera perioade lungi de timp fără sprijin direct de la baza de dislocare, în condiții de relief și climatice severe. Primele avioane C-27J Spartan au fost livrate României în anul 2010.

Sursa: BIRP SMFA



## STATUL MAJOR AL FORȚELOR AERIENE REPREZENTAT LA JOINT WOMEN'S LEADERSHIP SYMPOSIUM

Reprezentantele Statului Major al Forțelor Aeriene, căpitanul Claudia Pop și căpitanul Iuliana Ungureanu (consilierul desemnat pe problematica perspectivei de gen în Statul Major al Forțelor Aeriene) au participat, în perioada 11-12 iulie, la Simpozionul „Joint Women's Leadership

Symposium”, organizat de Sea Service Leadership Association, la Marriot Waterside Hotel Norfolk, Virginia, Statele Unite ale Americii.

Activitatea anuală, aflată la a 33-a ediție a reunit peste 900 de participante din cadrul celor șase categorii de forțe ale Statelor Unite

ale Americii (Army, Navy, Marine Corps, Air Force, Coast Guard, Space Force), alături de reprezentante internaționale din Australia, Austria, Olanda, Chile, Japonia, Coreea de Sud, Coasta de Fildeș și România.

Tema JWLS a acestui an a fost denumită „Stronger by Helping Each Other”. Învățăm cum



putem fi o forță pozitivă pentru camarazii noștri, iar atunci când ne asumăm acest angajament de a ne ajuta între noi, nu doar că reușim consolidarea organizațiilor din care suntem parte, ci, de asemenea, ne dezvoltăm pe noi înșine și evoluăm.

Pe timpul activității au fost dezbătute diferite teme, precum leadership și familie, sindromul impostorului, mentorat, modele de femei militar lider, femeile militar în mediul internațional, metode de comunicare, egalitate și integrare, provocări, oportunități în cariera militară.

În cadrul simpozionului, pe agenda Forțelor Aeriene a fost dezbătută inițiativa „Women, Peace and Security”.

\*\*În data de 16 iulie 2020, Guvernul României a adoptat Hotărârea nr. 561 pentru adoptarea Strategiei Naționale a Planului Național de Acțiune (PNA) privind implementarea Rezoluției 1.325 (2000) a Consiliului de Securitate al Organizației Națiunilor Unite – Femeile, pacea și securitatea pentru perioada 2020-2023, instrument care stă la baza elaborării unei politici și direcții comune de implementare a Agendei Femeile, pacea și securitatea, folosit de către instituțiile din Sistemul de Apărare, Ordine Publică și Securitate Națională din România, precum și de către alte instituții ale administrației centrale, cu responsabilități în domeniu.

Prin acest mod, se reiterează rolul important al femeilor în prevenirea și soluționarea conflictelor, în negocierile de pace, consolidarea păcii, menținerea păcii, răspunsul umanitar și reconstrucția postconflict, subliniind în acest fel importanța participării și implicării depline a femeilor în toate eforturile de asigurare și promovare a păcii și securității.\*\*

Text și foto: Claudia Pop și Iuliana Ungureanu



## Piloți militari, Absolvenți Ai PROGRAMULUI ENJJPT

Încă doi piloți militari din Forțele Aeriene Române au absolvit cursul de instruire din cadrul programului ENJJPT (Euro-NATO Joint Jet Pilot Training). Promoția august 2022 a avut 21 de absolvenți (13 americani, patru germani, doi canadieni și doi români). Invitat de onoare a fost comandorul Cătălin Micloș care, în calitate sa de comandant al Bazei 86 Aeriană, se poate spune că este unul dintre „beneficiarii” programului de instruire a piloților în acest mediu internațional.

\*\*\*

Participarea Forțelor Aeriene Române la programul ENJJPT a demarat în anul 2016. Programul implică formarea unui număr limitat de piloți și instructori și contribuie în mod semnificativ la creșterea calității procesului de formare a piloților, la ridicarea nivelului de interoperabilitate cu forțele NATO. Acest program contribuie substanțial la facilitarea trecerii piloților români pe aeronava F-16. Până în prezent un număr de șase piloți români au absolvit acest curs, alți doi piloți aflându-se în pregătire. România participă în acest moment cu un număr de cinci instructori în cadrul programului.

Programul ENJJPT este realizat și derulat de țări NATO, la Baza Aeriană Sheppard, SUA,

în cadrul 80<sup>th</sup> Flying Training Wing. Acesta a fost creat în anii 1973-1974 de un grup de țări europene împreună cu Canada și SUA, cu scopul de a reduce costurile instruirii, de a standardiza pregătirea piloților și de a mări nivelul de interoperabilitate, fiind un program cu încadrare și management multi-național. Programul a fost demarat efectiv în anul 1984 în SUA la Baza Aeriană Sheppard/Texas, cu scopul de a atenua problemele generate de poziționarea în Europa, în special în ceea ce privește restricțiile din spațiul aerian și condițiile meteorologice nefavorabile zborului de instrucție.

ENJJPT cuprinde patru cicluri distincte de formare și instruire: Undergraduate Pilot Training (UPT); Pilot Instructor Training (PIT); Introduction to Fighter Fundamentals (IFF); IFF Upgrade Instructor Pilot Training (IFF UIP).

În cadrul ENJJPT sunt brevetăți, în medie, 200 de piloți/an după o perioadă de instruire de 55 de săptămâni. De asemenea, în fiecare an sunt pregătiți aproximativ 80 de noi instructori, iar 150 de piloți parcurg programul IFF.

Text: Adrian Sultănoiu

Sursa foto: www.sheppard.af.mil



Fotografia oficială a promoției

## CURSUL DE FAMILIARIZARE SQF-MILOF

Academia Forțelor Aeriene „Henri Coandă” Brașov a găzduit, alături de Colegiul de apărare și securitate europeană (ESDC-European Security and Defense College) și Universitatea Națională de Apărare „Carol I” din București, cursul de familiarizare SQF-MILOF (Sectoral Qualifications Framework for the Military Officer Profession).

La acest eveniment, desfășurat în perioada 19-22 septembrie, a participat personal militar și civil din instituții al căror obiect de activitate este educația în sistemul militar, din țări precum România, Bulgaria, Cehia, Cipru, Italia, Lituania și Spania.

Scopul cursului a fost familiarizarea cu cadrul, metodologia și beneficiile implementării SQF-MILOF în instituțiile militare de învățământ superior din România.

Sursa: Academia Forțelor Aeriene



## Conferința internațională a subofițerilor de comandă organizată de Forțele Aeriene ale Statelor Unite ale Americii

Senior Enlisted Leaders International Summit – SELIS 2022

Conferința internațională a subofițerilor de comandă, organizată de Forțele Aeriene ale Statelor Unite ale Americii (Senior Enlisted Leaders International Summit – SELIS 2022) s-a desfășurat, la începutul lunii august, în Washington DC, Statele Unite ale Americii, având ca temă „Winning The High End Fight”. La activitate au participat subofițeri de comandă sau subofițeri seniori (Command Senior Enlisted Leaders) din 65 de state NATO și parteneri ale SUA din întreaga lume, subofițerii de comandă ai NATO Allied Command for Transformation, NATO Allied Command Ramstein, US Joint Chief of Staff cât și din comandamentele majore din USAF (AFAFRICA, AFCENT, AFNORTH, AFSOUTH, PACAF, USAFE) sau alte structuri importante din Pentagon. Din partea României a participat subofițerul de comandă al Statului Major al Forțelor Aeriene, plutonierul adjutant principal Daniel Sîmpetru.

Lucrările conferinței au fost deschise de către CMSgt. JoAnne Bass, subofițerul de comandă al United States Air Force (Chief Master Sergeant of The Air Force – CMSAF).

Au fost prezente și au susținut prelegeri, oferind participanților o radiografie a situației globale de securitate, precum și a relațiilor SUA cu alte forțe aeriene aliate și parteneri ale SUA din întreaga lume, numeroase personalități, specialiști și experți.

Prezențe remarcabile au fost secretarul de stat pentru Forțele Aeriene, Honorable Frank Kendall, doamna Cara Abercombie, Senior Director for Defence, National Security Council, Executive Office of the President of the United States sau doamna Kelli L. Seybolt, Deputy Undersecretary of the Air Force, International Affairs.

Conform agendei, au susținut prezentări în plen subofițerii de comandă din Suedia, Ucraina, Singapore și Marea Britanie. Subofițerii de comandă din USAF au prezentat informații și noutăți privind programele derulate de SUA în domeniul formării și pregătirii militare profesionale, adresate corpului de subofițeri americani.

În formatul european USAFE (break-out regional sessions), Norvegia, Danemarca și Finlanda au prezentat în comun *Arctic Strategy*, unde s-a prezentat importanța regiunii arctice pentru securitatea globală și implicațiile politice și militare conexe demersului de aderare la NATO a Suediei și Finlandei.

Pe timpul dezbaterilor au fost abordate elementele propuse prin agendă, care au cuprins în general prezentări din principalele domenii aflate în atenția subofițerilor de comandă, astfel:

- cooperarea militară, fiind evidențiată necesitatea ca forțele aeriene membre NATO sau parteneri ale SUA să promoveze și să intensifice cooperarea pe problemele curente, cu accent pe subiectele legate în special de interoperabilitatea în spațiul de luptă multidimensional actual;
- procesele de transformare, formare, pregătire, dezvoltare în carieră și management ale corpurilor de maiștri militari, subofițeri, soldați și gradați profesioniști din forțele aeriene diferă în funcție de sistemul

Subofițerul de comandă al United States Air Force (Chief Master Sergeant of The Air Force – CMSAF), CMSgt. JoAnne Bass, împreună cu subofițerul de comandă al Statului Major al Forțelor Aeriene, plutonierul adjutant principal Daniel Sîmpetru



specific național, dar se acutizează și sunt dificil de recuperat decalajele tehnice și educaționale dintre statele puternice din punct de vedere economico-militar și celelalte forțe aeriene, în special pe domeniile space, cyber, sistemele de arme de generația a V-a, UAVs și echipamente non-convenționale;

– necesitatea cunoașterii mai bune a capacităților și posibilităților de cooperare și colaborare reale, în scopul de a reduce decalajele actuale din pregătirea militară profesională a acestor corpuri la nivelul forțelor aeriene, păstrând proporțiile, și conform misiunilor/capabilităților fiecărui stat.

Atât în viziunea SUA, cât și a altor state participante, este imperativ necesară o abordare modernă a programelor educaționale adresate subofițerilor/maiștrilor militari și soldaților profesioniști, cu scopul de a atinge un nivel de interoperabilitate crescut, în acord cu cerințele actuale. Secretarul de stat pentru forțele aeriene al SUA, Honorable Frank Kendall, a precizat faptul că forțele aeriene au rol critic în planul securității SUA, dar descurajarea integrată nu poate avea loc doar cu mijloace militare. Trebuie implicate și alte elemente de putere, organisme internaționale importante, justiția, oamenii și societatea, asigurată securitatea economică sau libertatea căilor terestre, maritime și aeriene.

Șeful Forțelor Aeriene ale SUA (USAF Chief of Staff), generalul Charles Brown, a specificat pe timpul prezentării următoarele:

- întărirea parteneriatelor și a relațiilor internaționale conduce la atingerea unui avantaj strategic colectiv (collective strategic advantage);
- USAF a creat și pus în aplicare o strategie de transformare a corpului

de Non-Commissioned Officers (USAF Enlisted Force Development Action Plan 2022-2023), care se axează pe cinci obiective majore și are la baza următoarele documente: *Air Force Core Values, Brown Book, Blue Print și The Joint Team*;

– dezvoltarea comună a forțelor aeriene Aliate necesită o abordare unitară în înțelegerea și aplicarea conceptului de Putere Aeriană în toate domeniile operaționale (Airpower în Joint All-Domain Operations);

– oamenii reprezintă factorul critic necesar pentru a pune în aplicare strategia de transformare și a face acest demers posibil, în colaborare cu partenerii USAF;

– trebuie respectate și impuse standardele de ordine, disciplină și pregătire validate în lupte, dar pregătirea profesională a individului trebuie concentrată pe o abordare holistică, în patru domenii majore: fizic, spiritual, profesional și etic (caractere, motivație, dreptate, onoare etc.);

– conform doctrinelor și politicilor actuale, USAF se preocupă de menținerea unui nivel educațional înalt al subofițerilor, deoarece nu sistemele de arme sunt importante ci oamenii care le operează și le dau valoare în luptă;

– conform modelului ex-sovietic, păstrat de cel rusesc, ofițerii proprii au preluat masiv din atribuțiile subofițerilor în structurile tactice mici, un fapt care a dus la deprofesionalizarea accelerată și demotivarea acestora, cu multiple efecte negative în plan tactic; acest efect doctrinar coroborat cu o cultură organizațională învechită, au generat armatei ruse pierderi umane și materiale imense în luptele din Ucraina;

– militarii profesioniști și motivați sunt cei care decid lupta, folosind judicious resursele sau sistemele de arme puse la dispoziția armatei de către statul respectiv; instruirea militarilor și conducerea structurilor tactice mici, coroborat cu modul de exploatare și utilizare eficient din punct de vedere tactic al sistemelor de arme, a fost și va rămâne majoritar atributul subofițerilor; subofițerii americani trebuie pregătiți permanent la un nivel înalt, fiind un sprijin vital pentru comandanții lor și gata pentru orice tip de confruntări ulterioare;

– USAF acordă o atenție deosebită dezvoltării acestui corp, ce reprezintă aproximativ 80% din totalul personalului propriu, o atenție bazată pe competențe fundamentale (combinații de cunoaștere, abilitați, deprinderi și alte caracteristici, dar care se manifestă în comportamente observabile și măsurabile); forța aceasta trebuie să primească o pregătire adecvată, conform multitudinii misiunilor pe care le desfășoară în toate domeniile;

– subofițerii trebuie să înțeleagă efecte și situații tactice dar și strategice, să se pregătească rapid pentru a face față unui viitor incert, unor scenarii care includ conflictele bazate pe lupta integrată, în rețea, unde vitală este informația coroborată cu timpul scurt de reacție/răspuns al forțelor aeriene.

Inteligența artificială a fost un alt subiect, experții concluzionând că actualele demersuri pentru a se atinge un nivel ridicat de interoperabilitate – „integrated deterrence and defence based on networks”, vor genera foarte probabil efecte decisive în viitoarele confruntări, roboții devenind din ce în ce mai dezvoltate și utilizați în operațiile aerospațiale. Forțele Aeriene ale SUA au reafirmat, prin vocea CMSgt. JoAnne Bass, sprijinul pentru atingerea unui nivel ridicat de dialog la nivelul subofițerilor de comandă din forțele aeriene și a fost menționat excelentul parteneriat pe care USAF îl derulează cu Forțele Aeriene Române și alte state aliate din Europa, materializat prin numeroase exerciții și activități comune.

A fost subliniat constant faptul că tehnologia actuală a avansat extrem de rapid, apar noi provocări, și trebuie investit masiv în educația/pregătirea „multitask” a militarilor, folosind metode de instruire avansate și mult mai apropiate de realitățile spațiului de luptă actual. În foarte multe forțe aeriene, programele de instruire moderne adresate personalului propriu folosesc pe scară largă diferite simulatoare, biblioteci sau sisteme virtuale. Acestea sunt extrem de eficiente, fiind aplicate cu mare succes și scăzând foarte mult costurile, precum și timpul necesar pregătirii militare profesionale a individului. În tot acest proces, se păstrează nu doar resursa prețioasă a echipamentelor/sistemelor de armă din dotare, dar se formează și certifică competențele militarului, furnizând acestuia gradual cunoștințele necesare dezvoltării sale socio-profesionale.

Și tot acest efort instituțional este tratat cu o maximă seriozitate, pentru că educația și pregătirea subofițerilor, maiștrilor militari și a soldaților și gradaților profesioniști, la cele mai înalte standarde, contează! Activitatea a constituit o ocazie deosebită de a cunoaște date teoretice și tehnice din domeniile de interes, precum și de a efectua schimburi de experiență cu forțele aeriene participante, contribuind la cunoașterea și creșterea prestigiului Forțelor Aeriene Române în plan global.

Text: plutonier adjutant principal Daniel Sîmpetru



## CURS DE PREGĂTIRE LA BAZA 86 AERIANĂ

Militari americani din 435<sup>th</sup> CRSS (Contingency Response Support Squadron) au condus un curs de pregătire, la sfârșitul lunii iulie, la Baza 86 Aeriană pentru exploatarea și întreținerea sistemului BAK-12.

BAK-12 (Barrier Arresting Kit) este un sistem de oprire a aeronavelor folosit, atât de SUA, cât și de România pentru a decelera la aterizarea aeronavelor de vânătoare în situații de urgență.

Scopul instruirii consilierilor americani a fost de a împărtăși cele mai bune practici cu personalul român, pregătindu-i mai bine pentru a efectua întreținerea și îngrijirea regulată a sistemelor de la Fetești.

În timpul antrenamentului, consilierii i-au încurajat pe români să împărtășească orice cunoștințe sau informații despre sistemele lor de arestare respective.

„Este esențial să primim informații despre ceea ce ar putea avea nevoie partenerii noștri români și despre orice ajutor sau îndrumare de care ar putea beneficia”, a declarat căpitanul Sylvan Lachance, consilier CRSS. Militarii din ambele națiuni au apreciat șansa de a împărtăși cunoștințele despre instalații, esențiale pentru a permite angajarea în luptă.

„Prin parcurgerea acestui curs nu numai că dobândim noi cunoștințe și abilități care ne permit să efectuăm

operațiuni și să desfășurăm acțiunile necesare cu diferite grade de complexitate privind întreținerea și repararea echipamentelor, dar acumulăm și cunoștințe specifice, necesare pentru utilizarea și întreținerea mijloacelor tehnice”, a declarat maiorul militar clasa a II-a Liviu Hapenciu, de la Baza 95 Aeriană.

Consilierii fac parte dintr-o echipă unică de tehnicieni calificați, multi-capabili, care sprijină militarii Statelor Unite din Europa cu angajamente de asistență a forțelor de securitate.

„Dacă ai întreba pe cineva din unitatea noastră ce face un consilier, răspunsul ar fi diferit la fiecare, deoarece toți lucrăm în domenii diferite. Toți avem cunoștințe de bază necesare pentru a transfera informații către alte națiuni. Sarcina noastră este să construim interoperabilitatea cu națiunile noastre parteneri”, a completat căpitanul LaChance.

Consilierii nu numai că lucrează cu țările parteneri pentru a-și dezvolta deprinderile aviatice, ci și pentru a consolida parteneriatele cu aliații și partenerii din SUA. Prin conducerea și participarea la mai multe evenimente de parteneriat în fiecare an, consilierii pentru forțe aeriene joacă un rol special în îmbunătățirea relațiilor de pe tot continentul.

Text: Adrian Sultănoiu  
Foto: Alexcia Givens



Aspect din timpul instruirii practice



Fotografia oficială a SELIS22

## 25 DE ANI DE PARTENERIAT STRATEGIC



Semnarea, la 11 iulie 1997, a Parteneriatului Strategic între România și Statele Unite ale Americii a însemnat mult mai mult decât extinderea cadrului de cooperare dintre țara noastră și cea mai importantă putere militară a lumii. Acest Parteneriat a consfințit înscrisura definitivă a țării noastre pe drumul integrării în spațiul euroatlantic, un obiectiv strategic asumat cu viziune și înțelepciune de poporul nostru, care a activat, din acel moment, toate pârghiile de putere și acțiune ale statului român.

Încrederea și respectul reciproc între militarii armatelor României și SUA s-au dezvoltat și consolidat în cei peste 20 de ani de acțiuni în comun în Irak, Afganistan, Balcanii de Vest și în alte zone ale lumii.

Forțele SUA din România dislocate, în principal, în bazele aeriene de la Mihail Kogălniceanu, Borcea și Câmpia Turzii, la care se adaugă efectivele de la Deveselu, pentru deservirea sistemului antibalistic Aegis Ashore, asigură un spor de capacități de apărare și reprezintă o concretizare puternică și convingătoare a solidarității aliate și a Parteneriatului nostru strategic.



Statele Unite ale Americii s-au angajat pe termen lung în procesul de asigurare și consolidare a securității în zona Mării Negre. Anunțul recent al președintelui Biden, făcut la Madrid, de suplimentare a forțelor SUA în țara noastră, prin dislocarea, pe baze rotaționale, de efective ale armatei SUA la nivelul unei brigăzi, este foarte important nu doar pentru noi, ci pentru întregul efort de consolidare a posturii aliate de apărare și descurajare a oricărei agresiuni pe întregul flanc estic.

Text: Mirela Viță, Foto: Arhivă Baza 86 Aeriană

## CEREMONIE DE SCHIMBARE A COMENZII LA 10 AAMDC



Reprezentantul Statului Major al Forțelor Aeriene, comandantul Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer „General Nicolae Dăscălescu”, colonel Bogdan-Nicolae Istrate, a participat în data de 12.07.2022, în Germania, la ceremonia de schimbare a comenzii a 10 AAMDC (Army Air & Missile Defense Command) unde generalul de brigadă Maurice Barnett a preluat comanda de la generalul-maior Gregory Brady. Ceremonia de schimbare a comenzii 10 AAMDC s-a făcut în prezența comandantului USAREUR-AF (U.S. Army Europe and Africa), general Darryl Williams.

Foto și text: Ionuț Crivățu



## Bombardiere B-52 sub comandă NATO pentru prima dată în timpul misiunii din România

Avioanele B-52 americane au intrat sub comanda și controlul NATO pentru prima dată în timpul unei misiuni de antrenament a Bomber Task Force (BTF) desfășurată în spațiul aerian al României, în care s-au exersat manevre ofensive și defensive împreună cu avioane de vânătoare aliate.



În comunicatul de presă al NATO Allied Air Command se precizează faptul că aeronave din Canada, România și Franța au exersat proceduri de escortă, vânătoare-bombardament și comunicare bilaterală în cadrul misiunii cu rază lungă de acțiune în care s-a zburat din Marea Britanie către România și regiunea Mării Negre.

Aeronava B-52 a efectuat o serie de lovituri ofensive simulate și manevre defensive pentru îndeplinirea obiectivelor de antrenament în zbor și a întăririi interoperabilității și coeziunii

între echipajele aeronavelor aliate. Aeronava de bombardament strategic a intrat sub comanda și controlul Centrelor de Operații Combinate Torrejón și Uedem ale NATO pe toată durata misiunii.

„Aducerea bombardierelor americane sub comanda și controlul entităților NATO creează un mediu favorabil pentru climatul de încredere și coeziune în cadrul Alianței. Oferim capacități avansate și activități de îmbunătățire a pregătirii în zona euroatlantică, creând în același timp opțiuni flexibile pentru bombardiere, în cazul în care ar trebui să răspundă la orice schimbări în

mediul operațional”, a declarat generalul James B. Hecker, comandantul Comandamentului Aerien Aliat al NATO și al Forțelor Aeriene ale SUA în Europa – Forțele Aeriene Africa.

Misiunile (BTF) îmbunătățesc pregătirea necesară pentru a răspunde oricărei crize sau provocări potențiale de pe tot globul. Misiunea Bomber Task Force (BTF) oferă aliaților și partenerilor oportunități unice de a consolida descurajarea și securitatea colectivă în întreaga regiune.

Text: Adrian Sultănoiu  
Foto: US Air Force

## ZIUA MARINEI ROMÂNE

În cadrul manifestărilor prilejuate de Ziua Marinei, conform unei vechi tradiții, în ajunul praznicului Adormirii Maicii Domnului, a avut loc la Crucea Marinarului, monumentul din vecinătatea Farului Genovez din Constanța, o ceremonie în amintirea marinarilor militari ce au luptat cu vitejie pentru țară, pe Dunăre și pe mare, în Războiul de Independență și în cele două războaie mondiale.

La ceremonie a participat, reprezentând Forțele Aeriene Române, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, general-locotenent Viorel Pană.

Foto: Grupul Mass Media al Forțelor Navale



Ca în fiecare an, la Ziua Marinei Române au participat și Forțele Aeriene, la Constanța și Mangalia, atât cu aeronave, cât și cu personal care a asigurat, în colaborare cu militarii din Forțele Navale, conducerea și coordonarea activităților de zbor.

Au participat la sărbătoarea oamenilor mării aeronave F-16 Fighting Falcon de la Baza 86 Aeriană, elicoptere IAR-330 de la Baza 57 Aeriană; Baza 90 Transport Aerian a fost prezentă cu elicoptere IAR-330 și un avion C-27J Spartan. Au fost, de asemenea, prezente pe cerul de la margine de mare avioane F-18 ale Forțelor Aeriene Regale Canadiene și un avion Dassault Atlantique, specializat în patrularea maritimă și luptă antisubmarin din Franța.

Conducerea și coordonarea zborului au fost asigurate la Constanța de o echipă formată din comandorul Ionuț Vișan, director de zbor și căpitanul Eduard Pănescu, controlor de trafic, iar la Mangalia de o echipă formată din comandorii Florin Sandu, director

de zbor și Cristian Popescu, controlor de trafic. Comunicațiile sol-aer au fost asigurate de militari din cadrul Bazei 57 Aeriană.

Activitatea de zbor de la Mangalia a fost una complexă, aici desfășurându-se un exercițiu în sprijinul Forțelor Navale, aeronavele C-27J și IAR-330 fiind implicate în lansare de parașutuști, iar de la bordul altor elicoptere IAR-330 s-au executat misiuni Fast Rope și SLE. Avioanele de vânătoare au executat acoperirea aeriană pentru Forțele Navale.

15 august 2022, ziua în care se împlinesc 120 de ani de la sărbătorirea pentru prima dată a Zilei Marinei, a adus pentru comandorul Cristian Popescu ultima dirijare din carieră, acesta urmând să treacă în rezervă.

La mulți ani, oameni ai nesfârșitului mării!  
Pensie lungă, POPEX!

Text: Adrian Sultănoiu  
Fotografiile sunt obținute prin amabilitatea comandorului Florin Sandu, căpitanului Eduard Pănescu, Laurențiu Turoi



## Exercițiul BLUE SKY



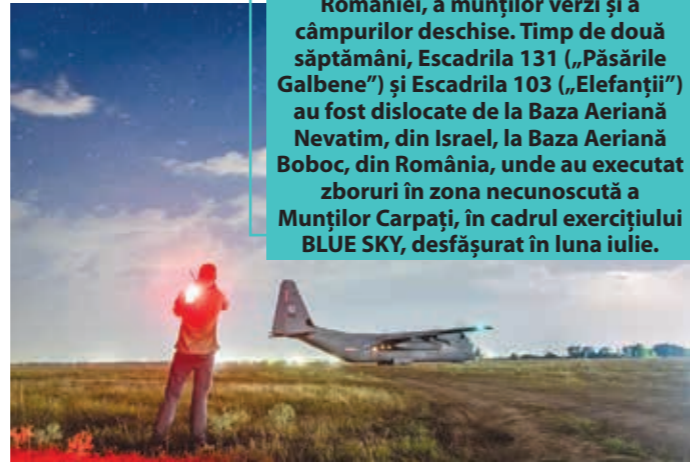
După unsprezece ani în care IAF (Forțele Aeriene Israeliene) nu au mai participat la exerciții în România, două escadrile care zboară cu avioane de transport greu și unitatea de forțe speciale YAHAK (Advance Landing Unit), au decolat de la baza Nevatim îndreptându-se spre nord-vest. Aeronavele au aterizat în țara în care în urmă cu 12 ani a avut loc accidentul de neuitat, atât pentru IAF, cât și pentru Forțele Aeriene Române.

### UN ZBOR EMOȚIONANT

„În primul rând, scopul acestui exercițiu este de a învăța să zbori într-o zonă necunoscută, în ipoteza că așa va fi în timp de război”, rememorează un căpitan din cadrul Escadrilei 131. „Ne-am antrenat aici, în regiuni muntoase, cu un relief înalt având încărcătură mare la bord. Este o provocare operațională complexă pe care nu o putem practica în fiecare zi. Este un zbor aproape de sol, în care «solul» este reprezentat de munți înalți. Prin urmare, aeronava zboară diferit din cauza aerului rarefiat, ceea ce stresează motoarele. Combinat cu sarcina grea pe care o

transportăm, face zborul mai dificil și trebuie să ajustăm modul în care zburăm”.

Actualul exercițiu nu poate fi separat de accidentul, care a avut loc în România în 2010, în exercițiul cu același nume. În timpul exercițiului, patru elicoptere „Yasur” (CH-53) au decolat pe vreme instabilă și vizibilitate scăzută, când unul dintre ele a lovit creasta Munților Carpați și toți cei șapte membri ai echipajului au fost uciși. Accidentul pus pe seama schimbării bruște a vremii în timpul zborului poate fi simțit pe toată durata desfășurării și nu există nicio îndoială că, în ciuda faptului că echipajul nu este obișnuit cu aceste tipuri de condiții, cu siguranță știu cum să le facă față. „Forțele Aeriene Israeliene se ocupă de continuitate și nu uită dezastrul care a avut loc aici”, continuă același căpitan. „În pregătirile pentru desfășurare, am vorbit mult despre acea catastrofă - am studiat ce s-a întâmplat și ne asigurăm că nu se va întâmpla din nou, cum devenim mai buni din cunoștințele a ceea ce s-a întâmplat în trecut. Să zburăm deasupra



Exercițiul BLUE SKY s-a desfășurat peste priveliștea încântătoare a României, a munților verzi și a câmpurilor deschise. Timp de două săptămâni, Escadrila 131 („Păsările Galbene”) și Escadrila 103 („Elefanții”) au fost dislocate de la Baza Aeriană Nevatim, din Israel, la Baza Aeriană Boboc, din România, unde au executat zboruri în zona necunoscută a Munților Carpați, în cadrul exercițiului BLUE SKY, desfășurat în luna iulie.

locului accidentului cu un steag israelian este incitant”.

### ATERIZARE ÎN ZONE NEAMENAJATE

„Cea mai mare provocare cu care se confruntă departamentul tehnic în această implementare este să construiești fundația de la zero”, împărtășește Serg. Maj. Amos.

„Trebuie să ne mobilizăm întreaga zonă de lucru pe un teren liber. Deși nu suntem obișnuiți să lucrăm în acest nou loc, este datorită noastră să menținem standardele IAF. Lucrăm din greu, non-stop, pentru a asigura acest lucru”.

Aeronava de transport nu a aterizat doar pe piste de aterizare amenajate ale bazei de la Boboc. Una dintre capacitățile pe care le-au exercitat a fost aterizarea aeronavei în locuri necunoscute, adică în zone pe care nu se aterizează des. În acest scop, s-a alăturat instruirii ALU (Advance Landing Unit) care este o unitate al cărei unic scop este pregătirea cu succes a unei piste de aterizare în terenuri neamenajate. „Ajungem într-o zonă pe care am identificat-o în avans, fie într-un loc pe care l-am

localizat deja în trecut, fie într-un loc pe care l-am identificat în fotografii aeriene, și decidem că este o zonă adecvată”, explică locotenentul D, comandantul echipei din această subunitate. „Scanăm zona și ne asigurăm că este liberă de orice potențial obstacol care ar putea pune în pericol aeronava. Apoi, începem să marcăm zona pentru aterizarea aeronavei. Un exemplu de antrenament realizat aici este aterizarea pe iarbă - o capacitate importantă pe care o avem dar rareori avem ocazia de a o exersa în Israel”.

„Ne-am pregătit pentru acest exercițiu de-a lungul anului trecut, când în ultimele trei luni acesta a fost obiectivul central al escadrilei. În final, acest exercițiu ne-a oferit un antrenament semnificativ și am putut dobândi cunoștințe care vor fi utile în război dacă va fi cazul. În afară de asta, zborul într-o regiune necunoscută este întotdeauna incitant, mai ales într-un loc atât de frumos”, a declarat același căpitan din cadrul Escadrilei 131.

Text: Noa Shenbrun  
Foto: Amit Agronov



## EXERCIȚIU NATO DE VIGILENȚĂ ÎNTĂRITĂ ÎN SPAȚIUL AERIAN AL ROMÂNIEI

Peste 20 de aeronave din șapte state membre ale NATO, precum și sisteme de supraveghere aeriană și apărare cu baza la sol au participat joi, 28 iulie, în spațiul aerian al României, la un exercițiu comun de Vigilență Întărită (enhanced Vigilance Activities - eVA) condus de Comandamentul Aerian Aliat (NATO AIRCOM) din Germania.

În cadrul exercițiului, organizat în conformitate cu legislația și standardele internaționale în vigoare, aeronave de luptă, de realimentare în aer și de avertizare timpurie, dirijate de controlori în zona finală de atac integrat (Joint Terminal Attack Controllers- JTAC), au simulat scoaterea din luptă a apărării aeriene a unui potențial adversar.

Scopul exercițiului a fost acela de a demonstra capacitatea NATO de planificare, coordonare și executare a unei misiuni complexe, multinaționale de securizare a spațiului aerian al Alianței în situația

oricărui tip de amenințări sau atac asupra teritoriului aliat. Ca răspuns la agresiunea Rusiei împotriva Ucrainei, NATO și-a crescut, în mod semnificativ, capacitatea de apărare și descurajare, inclusiv prin întărirea prezenței pe flancul estic, prin dislocarea de forțe și mijloace aliate suplimentare în toate mediile (terestru, aerian și maritim), în vederea asigurării apărării teritoriului Alianței împotriva oricărui tip de amenințări.

Sursa: Biroul de presă al MAPN  
Foto: Adrian Sultănoiu

## EXERCIȚIU ÎN COMUN CU PARTENERUL CANADIAN DE RECUPERARE A PERSONALULUI IZOLAT

În data de 14.09.2022, Escadrila 572 Elicoptere din cadrul Bazei 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu a executat un exercițiu de alarmare S.A.R. (Search and Rescue) împreună cu partenerul canadian din cadrul Escadrilei 425 Tactical Fighter Squadron (ATF) Air Task Force aparținând Forțelor Aeriene Canadiene, în vederea căutării și recuperării unui pilot catapultat.

Secvențele de instruire din cadrul exercițiului au cuprins executarea procedurilor standard de căutare în zona catapultării, identificarea pilotului, acordarea primului ajutor și transportarea acestuia la o unitate medicală. Misiunea a avut ca scop pregătirea și îmbunătățirea nivelului de interoperabilitate în cadrul Organizației Tratatului Atlanticului de Nord (NATO).

Sursa: Baza 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu, Foto: Air Task Force



Secvențele de instruire din cadrul exercițiului româno-canadian



## EXERCIȚII COMUNE: FORȚE AERIENE – FORȚE PENTRU OPERAȚII SPECIALE

În perioada 12-22 iulie Baza 95 Aeriană prin Escadrila 952 Elicoptere, împreună cu Batalionul 53 Comando, au executat exerciții complexe, specifice ambelor structuri, care constau în infiltrare/exfiltrare, salt liber din elicopter pe lacul Răcăciuni, evacuare aero-medicală și antrenament pentru misiunile CSAR. Toate acestea contribuie la îndeplinirea misiunilor asumate de cele două structuri.

„Antrenează-te cum vei lupta și luptă cum te-ai antrenat”.  
Sursa: Baza 95 Aeriană, foto: Cosmin Purtan





Secvențe de instruire



## EXERCİTIU ÎN COMUN CU PARTENERII BRITANICI

În perioada 06-07.09.2022, Escadrila 572 Elicoptere din cadrul Bazei 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu a executat o misiune de INFILL (insertie)/ EXFILL (extracție) prin aterizare în sprijinul Regimentului 528 Informații, Cercetare și Supraveghere „Vlad Țepeș” alături de

partenerii britanici și americani, în poligonul Babadag. Exercițiul a avut ca scop menținerea unui nivel ridicat al capacității operaționale ale structurilor cu misiuni specifice aeriene, prin antrenament în comun, interoperabilitate prin aplicarea tehnicilor, tacticilor și procedurilor.

Secvențele de instruire au cuprins dirijarea aeronavei la locul de îmbarcare a trupelor și marcarea acestuia, zbor tactic, inserarea luptătorilor la obiectiv prin aterizare și recuperarea acestora la punctul de extracție cu transportul lor la aeronavă. *Text și foto: Narcisa Tuță*



## NE PREGĂTIM ÎMPREUNĂ!

Escadrila 572 Elicoptere din cadrul Bazei 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu a executat miercuri, 13 iulie, o misiune cu două elicoptere IAR-330 L-RM în sprijinul Divizionului 164 Forțe Navale pentru Operații Speciale, în zona localității Mangalia, și a constat în exerciții de tip SLE (insertie prin salt liber din elicopter).

Ultimii doi ani au avut ca rezultat o cooperare intensă între cele două structuri, rezultatul fiind îmbunătățirea și eficientizarea procedurilor standard, creșterea nivelului de pregătire prin instrucție în zbor, dar și la sol.

*Text: Baza 57 Aeriană; Foto: Narcisa Tuță*



## INSTRUIRE ÎN COMUN LA BAZA 57 AERIANĂ

**Munca în echipă este capacitatea de a direcționa realizările individuale pentru atingerea unui scop comun!**

La jumătatea lunii august, Escadrila 572 Elicoptere din cadrul Bazei 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu a planificat și executat alături de partenerul american din cadrul Diviziei 101 Aeropurtată (101st Airborne Division (Air Assault) Division -Air Assault) misiuni de tip evacuare aero-medicală (MEDEVAC/CASEVAC) și transport echipament militar (CARGO).

De asemenea, escadrila a participat, la Mangalia, la un exercițiu în sprijinul Operatorilor din Forțele Navale pentru Operații Speciale Române constând în operațiuni de tip FAST ROPE (coborâre rapidă). În urma exercițiilor de acest fel se identifică modalități prin care se îmbunătățesc și eficientizează procedurile standard, precum și creșterea nivelului de pregătire prin instrucție în zbor dar și la sol.

*Text: Alexandra Cotoi, Foto: Narcisa Tuță*



## ZBOR PRINTRE MUNȚI



În perioada 19-23.09.2022, Escadrila 572 Elicoptere din cadrul Bazei 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu a executat o dislocare cu un elicopter, personal navigant și tehnico-ingenieresc la Baza 95 Aeriană „Erou Căpitan Aviator Alexandru Șerbănescu”, din garnizoana Bacău în vederea executării convocării de zbor la munte.

Pe parcursul dislocării au fost repetate, revăzute și actualizate procedurile de zbor la munte, au fost planificate și executate în comun misiuni de zbor în zona montană, iar personalul Bazei 95 Aeriană „Erou Căpitan Aviator Alexandru Șerbănescu” a practicat sprijinul specific de națiune gazdă pentru detașamentul nostru, astfel încât activitatea s-a desfășurat în condiții de deplină siguranță.

În ciuda condițiilor meteorologice schimbătoare specifice contextului sinoptic și a caracteristicilor specifice mediului montan, detașamentul dislocabil a reușit să îndeplinească cu succes, obiectivele propuse.

*Text: Andrei Petrașuc, Foto: Sebastian Alexă, Cosmin Bejan*





# Noi piloți de F-16

## PENTRU FORȚELE AERIENE ROMÂNE

**Trei tineri piloți încadrați la Baza 86 Aeriană au ieșit la simplă pe aeronava F-16 la jumătatea lunii iulie. Pentru atingerea acestui vis au avut nevoie de aproximativ 5 ani de pregătire.**

Sunt absolvenți ai Academiei Forțelor Aeriene din promoții recente, și înainte să facă trecerea pe F-16 au mai zburat în țară pe

aeronave ca Cessna-172, IAK-52, IAR-99 Standard, IAR-99 Șoim sau MiG-21, iar la cursurile din Statele Unite au cucerit cerul cu aeronave Tecnam, T-6 Texan II, T-38C și Diamond-20.

„F-ul este foarte ușor manevrabil și stabil, răspunde foarte bine la comenzi. Sistemul fly by wire se simte totuși diferit față de orice aeronavă pe care am zburat până acum. Este un aparat

foarte plăcut ochiului, iar senzația de a sta în formație atât de aproape de coechipier este însoțită de multe emoții. În timpul zborului din simpla de azi am văzut rezultatul anilor de pregătire de până acum. Cel mai dificil a fost să ne adaptăm la noua poziție la aterizare și să ne pregătim pentru toate situațiile de urgență la bord. Familia a fost mereu alături și m-a susținut în

permanență”, ne-a împărtășit unul dintre aceștia. „Dintre toate aeronavele de până acum, F-16 este de departe cel mai capabil avion pe care l-am pilotat. Prima simplă a venit ca un rezultat așteptat pe fondul ultimilor cinci ani de muncă. În privința planurilor de viitor, intenționez să îmi continui pregătirea spre a deveni pilot operațional pe acest tip de aeronavă, iar într-o perspectivă mai amplă, sper să fiu unul dintre primii piloți de F-35. Ce aș mai avea de împărtășit este ideea de a crede și de a munci pentru ceea ce îți dorești cu adevărat. Pentru că indiferent de obstacole, cu determinare și reziliență, vei ajunge acolo unde îți dorești”, a adăugat al doilea pilot.

„Tot procesul a fost greu, dar a meritat. Nu am avut emoții în zbor, doar bucurie că am atins acest prag. Dar sunt conștient că e abia prima etapă și mai e mult de învățat”, a completat cel de-al

treilea pilot. Pentru examenul de evaluare, fiecare dintre ei a zburat în formație cu instructorul lui. Astfel, comandorii Cătălin Micloș, Mihăiță Marin și Constantin Andrei, din prima generație de piloți români care au îmblânzit F-16 Fighting Falcon, au avut satisfacția de a da ștafeta mai departe.

Pregătirea celor mai proaspeți piloți români de F-16 va continua cu etapa de lupte aeriene Basic Fighter Maneuvers și Interceptare Aeriană.

După aterizarea reușită, au avut parte de botezul zborului, cu o surpriză din partea pompierilor militari, în aplauzele colegilor.

Momentan și-au atins primul obiectiv, de aici viitorul este plin de oportunități pentru ei. **Felicitări și mult succes!**

Text: Mirela Viță, foto: Adrian Sultănoiu





## „European Partnership Flight”



**Colonelul Keith Derbenwick și comandorii Vasile Petrea și Emilian Manoliu**

Conferința utilizatorilor europeni ai platformei F-16 „European Partnership Flight” s-a desfășurat în acest an, în perioada 19-23 septembrie, la București. Organizată anual de Forțele Aeriene ale SUA (USAF), conferința ce are ca motto „Strenght, Peace and Security” a reunit în 2022 participanți din România, SUA, Belgia, Polonia, Portugalia și Bulgaria. Evenimentul reprezintă o oportunitate pentru schimbul de experiență și identificarea de soluții pentru creșterea eficienței pe domeniile de interes precum: organizarea proceselor de mentenanță, operații, instrucție și aprovizionare pentru avioanele F-16 din înzestrarea forțelor aeriene.

Activitatea F-16 European Partnership Flight a avut ca scop îmbunătățirea relațiilor cu partenerii aliați, împărtășirea ideilor profesionale, dezvoltarea militară și sporirea cooperării regionale și a interoperabilității la nivel F-16.

În deschidere, atașatul aero al Ambasadei Statelor Unite la București, colonelul Keith Derbenwick, fost pilot de F-16, a menționat, evocând chiar și experiența proprie, rolul determinant al acestei platforme aeriene în conflictele în care au fost implicate Statele Unite și NATO accentuând în mod special faptul că operarea avionului F-16 este un efort de echipă, începând cu asigurarea logistică, munca tehnicienilor și inginerilor, a planificatorilor de misiune, culminând cu pregătirea intensă a piloților. Forțele Aeriene Române au fost reprezentate, la deschidere, de comandorii Vasile Petrea, șef Serviciu Reglementări Metodice și Instrucție Aviație și Emilian Manoliu, șef Secție Avion Multirol din cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene. Împărtășind experiența acumulată de forțele aeriene din statele care operează acest tip de avion, în special în contextul noilor provocări generate de agresiunea Rusiei în Ucraina, participanții au concluzionat că F-16 reprezintă o platformă matură care poate face față provocărilor actuale și care va continua să fie modernizată succesiv pe întregul ciclu de viață.

Text: Adrian Sultănoiu, Foto: Adrian Sultănoiu, Costel Preda



Participanții la conferință au fost invitați la Baza 86 Aeriană unde au fost prezentate facilitățile bazei și a fost împărtășită experiența în exploatarea platformei F-16



## ÎN SLUJBA SEMENILOR

**Aeronaive C-27J Spartan ale Forțelor Aeriene Române, de la Baza 90 Transport Aerian din Otopeni, configurate pentru stingerea incendiilor au avut câteva acțiuni. Misiunile s-au desfășurat la solicitarea Departamentului pentru Situații de Urgență din cadrul Ministerului Afacerilor Interne.**

### În Slovenia:

Ca urmare a unei hotărâri emise, în data de 23 iulie 2022, de Comitetul Național pentru Situații de Urgență, două aeronaive C-27 J Spartan, configurate pentru stingerea incendiilor, precum și o aeronavă C-130 Hercules, pentru sprijin logistic, din dotarea Forțelor Aeriene Române au acționat pentru sprijinul forțelor de intervenție din Republica Slovenia, țară afectată de incendiile de pădure. Militarii români au executat 4 misiuni de stingere a incendiilor, în care au folosit aproximativ 20 de containere cu apă. Aeronava C-27 J Spartan, configurată pentru stingerea incendiilor poate transporta 6.000 de litri de apă (șase containere) la fiecare trecere.

De asemenea, în anii trecuți militarii români au executat trei misiuni internaționale de acest tip prima desfășurându-se în luna iulie a anului 2018, în Grecia.



### În România:

Sâmbătă, 6 august, aeronaivele au acționat pentru stingerea incendiului de pădure declanșat în zona montană - Muntele Zănoaga Căinenilor, din județul Vâlcea. Aeronaivele au decolat din Baza 90 Transport Aerian de la Otopeni, în jurul orei 20<sup>00</sup>, iar misiunile au continuat și în cursul zilei de duminică, 7 august, în funcție de situația concretă din teren.

Duminică, 28 august, s-a acționat la stingerea incendiului forestier izbucnit în zona Vișeu de Sus din județul Maramureș. Astfel, au fost executate patru misiuni de stingere a incendiului, iar luni, 29 august, aeronava a mai executat încă trei misiuni.

### Misiuni în cadrul Mecanismului European de Protecție Civilă, Departamentul pentru Situații de Urgență (DSU):

Două aeronaive C-17 Globemaster III, din cadrul Unității Multinaționale de Transport Strategic care operează din Baza Aeriană Papa din Ungaria, și o aeronavă C-27J Spartan a Forțelor Aeriene Române, au executat joi, 11 august, și vineri, 12 august, misiuni aeriene de urgență de pe aeroporturile Otopeni și Timișoara către o bază aeriană din zona Bordeaux, pentru transportul unor echipe de pompieri salvatori români, împreună cu echipamentul aferent: 77 de pompieri salvatori și 17 mijloace de intervenție, care au acționat, în sprijinul forțelor de intervenție din Franța, în scopul limitării extinderii incendiilor de pădure.

Executarea celor două zboruri cu aeronaivele C-17 Globemaster III a fost solicitată de Ministerul Apărării Naționale, în cadrul cotei de ore de zbor alocate României, ca stat membru al Unității Multinaționale de Transport Strategic.

Dat fiind faptul că cele 2 aeronaive C-17 Globemaster III, din cadrul Unității Multinaționale de Transport Strategic care operează din Baza Aeriană PAPA din Ungaria atinseseră capacitatea maximă de încărcare, un avion C-27J Spartan aflat în dotarea MAPN a efectuat o misiune de transport a restului de personal format din pompieri salvatori.

Urmare a activării Mecanismului European de Protecție Civilă, Departamentul pentru Situații de Urgență (DSU), prin Inspectoratul



General pentru Situații de Urgență (IGSU), în calitatea sa de punct național de contact, a primit din partea Centrului de Coordonare a Răspunsului la Urgență al Comisiei Europene (ERCC), prin intermediul CECIS, solicitarea autorităților din Franța pentru acordarea de asistență internațională, având în vedere situația de urgență generată de extinderea incendiilor de pădure pe teritoriul acestora.

### Aeronaive C-27J Spartan ale Forțelor Aeriene Române de la Baza 90 Transport Aerian din Otopeni, configurate pentru misiuni medicale, au efectuat misiuni de transport umanitar:

• marți, 5 iulie, pe ruta Otopeni – Iași – Pisa (Italia), au fost transportați doi pacienți nou-născuți aflați în stare gravă. Aeronava a decolat de la Iași către Pisa în jurul orei 08<sup>00</sup>.

• miercuri, 27 iulie, a fost transportat un pacient nou-născut aflat în stare gravă. Aeronava a decolat de la Iași către Pisa în jurul orei 11<sup>00</sup> și a revenit la Otopeni în jurul orei 18<sup>00</sup>.

• joi, 4 august, pe ruta Otopeni – Hanovra (Germania), a fost transportat un pacient aflat în stare gravă. Aeronava a decolat de la Otopeni către Hanovra în jurul orei 08<sup>00</sup> și a revenit la Otopeni în jurul orei 16<sup>00</sup>.

• joi, 22 septembrie, a fost transferat un pacient de la Spitalul Clinic de Urgență Bagdasar-Arseni București la un spital din Lubeck, Germania.



Echipele medicale care au monitorizat pacienții pe timpul zborului au fost formate din specialiști din cadrul SMURD și ai Bazei 90 Transport Aerian, iar transportul pacienților de la unitatea spitalicească către aeroport s-a realizat cu ambulanțe ale SMURD

Rubrică redactată de: Elena Tudoran și Diana Șuică

## ABSOLVENT

AFA  
2022

### Senator de Onoare al Academiei Forțelor Aeriene

Reunit în cadrul unei ședințe festive, în data de 27 iulie 2022, Senatul Academiei Forțelor Aeriene „Henri Coandă” a conferit titlul onorific de „Senator de onoare” comandantului (rectorului) Universității Naționale Militare „Vasil Levski”, generalul de brigadă ing. Ivan Georgiev Malamov. Reprezentanți din întreaga comunitate academică au participat la această ședință festivă cu o încărcătură emoțională deosebită, în care motto-ul a fost populara expresie a lui Horațiu „Carpe Diem”, inspirat din motto-ul Universității Naționale Militare „Vasil Levski” – *Time is in us and we are in time*.

„Generalul de brigadă ing. Ivan Georgiev Malamov a câștigat inima întregii comunități datorită dedicării și curajului demonstrat în toate acțiunile comune. Este un leader remarcabil, pe care îl admirăm pentru integritatea sa, pentru modul priceput în care gestionează activitățile, o persoană care poate constitui o sursă de inspirație pentru fiecare dintre noi”, a menționat în cuvântul de bun venit comandantul (rectorul) Academiei Forțelor Aeriene, comandor conf. univ. dr. Marius Șerbeszki.

Președintele Senatului conf. univ. dr. Claudia Cârstea, în discursul său a evidențiat cariera remarcabilă și experiența profesională de admirat a domnului general, cu expertiză de necontestat în leadership. „Un leader activ, empatic, onest, devotat, care prin modestie, simplitate, implicare și curaj reușește să demonstreze o mare dragoste pentru familia sa, pentru țara sa, pentru universitatea pe care o conduce și pentru tradiții. Este evident că numai colaborând și lucrând împreună, cele două instituții, vom putea înfrunta noile provocări și vom putea implementa noi strategii de securitate în sistemele pe care le coordonăm”.

Mulțumind pentru titlul conferit, pentru prietenia și respectul întregii comunități a Academiei Forțelor Aeriene „Henri Coandă”, generalul de brigadă Malamov a spus că este onorat să fie considerat membrul comunității academice care pregătește viitorul Forțelor Aeriene ale României!

„I am extremely proud as the rector of the “Vasil Levski” National Military University in Bulgaria, and also as an officer of the Bulgarian Army, for whom the honor of the pursuit and worthy service in the name of the Motherland are above all.”

Îi urăm un entuziast bun venit în comunitatea noastră academică!

**Nostrum nomen rerum est mensura nostra!**

Text: conf.univ.dr. Claudia Cârstea

Foto: Adrian Sultănoiu



**Studentii Academiei Forțelor Aeriene „Henri Coandă” au participat la ultimul apel de seară al colegilor din anul III, desfășurat în prezența membrilor de familie, a celor dragi care i-au susținut pe parcursul anilor de studiu. Apel de seară puțin ieșit din tipar la care, în locul regulamentului „PREZENT!” studenții au răspuns, cu încredere și speranță „ABSOLVENT!”**

**Un moment emoționant pentru absolvenții promoției „Încoronarea de la Alba Iulia - 100”, un moment care rămâne în amintirea fiecărui ofițer și a familiilor prezente la festivitate.**



ULTIMUL APEL DE SEARĂ

Pentru un adolescent, aflat la vârsta visurilor sau, poate, a primilor fiori ai dragostei, decizia de a alege cariera militară nu este una simplă. Este, însă, o decizie luată cu responsabilitate, o decizie care reprezintă garanția faptului că absolvirea unei instituții militare de învățământ superior poate însemna un pas decisiv în desăvârșirea sa ca om. Tinerii care au absolvit în acest an cursurile Academiei Forțelor Aeriene „Henri Coandă” rosteau, în anul 2019, tot în superba Piață a Sfatului din Brașov, cuvintele care îi vor fi legat definitiv de cariera militară: „Jur să îmi apar țara, chiar cu prețul vieții!”. Viața de student le-a fost, însă, curând dată peste cap de pandemia de Covid-19, așa cum a fost bulversată întreaga lume.

Continuând tradiția, Academia Forțelor Aeriene a pregătit și în acest ciclu universitar ofițeri pentru Statul Major al Forțelor Terestre și Ministerul Afacerilor Interne. La data de 28 iulie, festivitatea de absolvire a promoției „Încoronarea de la Alba Iulia - 100” s-a desfășurat în Piața Sfatului din Brașov, a adus alături oficiali din Ministerul Apărării Naționale, cadre militare în rezervă și retragere, oficiali din administrația

locală, părinți și apropiați ai absolvenților. Printre invitații de marcă s-a aflat comandantul și rectorul Universității Militare Naționale „Vasil Levski” din Bulgaria, generalul de brigadă Ivan Gheorghiev Malamov.

Cu greu se puteau ascunde lacrimile de emoție din ochii părinților, cu greu se putea ascunde mândria acestora pentru faptul că ai lor copii au reușit, că poartă pe umeri, poate, cel mai frumos grad de ofițer, acela de sublocotenent, pentru faptul că au pășit cu dreptul în viață, îndrumați fiind de un corp didactic de prestigiu. Drumurile acestor tineri nu se despărțeau odată cu absolvirea. Se vor întâlni, începând din toamnă, la școlile de aplicație specifice armelor pentru care s-au pregătit (la Boboc, Sibiu, în Dobrogea sau București). Se vor întâlni, cu siguranță, peste ani pe aerodromuri, în poligoane, în vârf de munte sau la marginea de mare, veghind la siguranța spațiului aerian, la liniștea celor de acasă. Vor depăna amintiri despre zilele petrecute acolo, în vremea pandemiei, la poalele Tâmpii, în ȘCOALA care i-a modelat ca oameni.

Text și foto: Adrian Sultănoiu



Introducerea Drapelului de Luptă în formație



Promoția „Încoronarea de la Alba Iulia - 100” a Academiei Forțelor Aeriene



„Tot aici, în centrul vechi al Brașovului, acum trei ani, ne adunam în aproape aceeași formulă pentru a mărturisii: JUR CREDINȚĂ PATRIEI MELE, ROMÂNIA! Astăzi, confirmăm această afirmație și definitivăm prima etapă în procesul complex de pregătire pentru cariera de ofițer în serviciul Forțelor Aeriene Române. Am pășit acum trei ani pe poarta acestei instituții. Studenții naivi, dezorientați și reticenți. Academia Forțelor Aeriene «Henri Coandă» și-a deschis porțile pentru noi și a constituit, printr-un zbcucium continuu, sursa noastră de liniște și de siguranță. Un lucru este cert, anume faptul că drumul nostru, de astăzi, se va schimba radical: am devenit ofițeri, vom pleca în prima misiune a carierei noastre și, cel mai important, vom ieși din formație. Fiecare pe drumul său, fiecare cu obiectivele și strategiile sale care, în final, ne readuc pe toți împreună în slujba apărării patriei. Pornim încrezători că am făcut cea mai bună alegere în prima etapă a carierei. De la prima și până la ultima clipă am trăit totul intens. Academia ne-a adus pe toți împreună: studenți, cadre militare și profesori, în vederea pregătirii noastre pentru cerințele Armatei României. Vă mulțumim pentru că ne-ați dat șansa să ne cunoaștem, vă mulțumim pentru toate sfaturile și îndemnulurile, vă mulțumim pentru că ne-ați înțeles, iertat și trecut cu vederea micile scăpări! Și, mai ales, pentru că prin dumneavoastră ne-am cunoscut pe noi înșine! După acești trei ani vrem ca Piața Sfatului să răsună de ecoul generației noastre, promoția «Încoronarea de la Alba Iulia - 100: ABSOLVENT!».

Șef de promoție Marilena Ioana Dudeac



## La început de drum spre noi orizonturi ale cunoașterii

La Colegiul Național Militar „Mihai Viteazul” a avut loc ceremonia de deschidere a noului an școlar, care s-a desfășurat în Piața Cetății, locație cu importante valențe istorice și spirituale, sub auspiciile Centenarului Încoronării Regelui Ferdinand I și a Reginei Maria.

În Piața Cetății, din apropierea Sălii Unirii din municipiul Alba Iulia, sute de inimi de elevi, dascăli, instructori militari, părinți, rude, prieteni, reprezentanți ai Ministerului Apărării Naționale, Statului Major al Forțelor Aeriene, ai autorităților județene și locale, au simțit și resimțit emoțiile începutului de an școlar.

Ceremonia militară a deschiderii noului an de învățământ s-a desfășurat în prezența secretarului general adjunct al Ministerului Apărării Naționale Tiberiu Bărbulețiu, generalului de flotilă aeriană Leonard Baraboi, comandantul Bazei 71 Aeriană „General Emanoil Ionescu”, Câmpia Turzii și a comandantului Lucian Moldovan, șef birou învățământ superior în cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene.

Un elicopter din dotarea Bazei 71 Aeriană a salutat acest nou început a sute de elevi, care îmbrăcați în uniforma alb-albastră, plini de emoție dar și de vise, au pășit în prestigioasa instituție militară.

Cel mai emoționant moment al ceremoniei a fost rostirea de către boboci a legământului prin care se leagă „să învețe carte, să-și oțelească brațul și inima, spre a sluji cu destoinicie Patria

și Armata României”. Vizibil emoționați, dar ambițioși cei 168 de elevi din clasa a IX-a își doresc să pornească încredzători pe noul drum pe care l-au ales.

În cadrul evenimentului de astăzi, clasa care a obținut cele mai bune rezultate la învățătură în anul școlar trecut a primit distincția „Robert Schuman”. Beneficiara acestui premiu este clasa a X-a E, elevii reușind să obțină în anul școlar 2021 – 2022, media generală pe clasă 8,85, cea mai mare medie din colegiu.

Au primit diploma și au fost felicitați de către invitați, șeful clasei elev frunțaș Alexandra Petruțiu, profesorul diriginte Valer Macarie și locotenentul Flavius Briciu, comandantul companiei.

De asemenea, șeful promoției 2022, absolventei Daria Pascu, i-au fost conferite din partea colegiului, conform tradiției, placheta de onoare și diploma care îi recunoaște performanțele obținute, precum și contribuția adusă la creșterea prestigiului Colegiului Național Militar „Mihai Viteazul”. În prezent, Daria Pascu este studentă la Academia Tehnică Militară „Ferdinand I” București, specializarea „Calculatoare și sisteme informatice pentru apărare și securitate”.

Au primit aprecieri și felicitări și profesorii diriginți și cadrele militare pentru întreaga activitate de îndrumare și consiliere a absolvenților promoției 2022 și reușita acestora la examenele din această vară.



Generalul de flotilă aeriană Leonard Baraboi înmânează placheta de onoare șefei de promoție 2022, Daria Pascu



„Noica spunea că rolul profesorului este de a fi acolo ca o prezență sporitoare, ca un imbold și o sursă de inspirație, pentru ca ființa elevului să devină ceea ce trebuie, să se dezvolte natural. Stimate cadre didactice și militare, oferiți-le elevilor dumneavoastră stări de spirit, învățându-i să învețe. Convingeți-i că rolul școlii este esențial și nimic nu poate înlocui ceea ce face un dascăl cu clasa de elevi în care intră.

Dragi elevi, sunteți aici ca să vă găsiți calea. Căutați-o! Doriți-vă succesul! Găsiți-vă inspirația! Ceea ce am zidit în noi este mai important decât ceea ce am dobândit în afara noastră. Vă doresc tuturor, elevi, părinți, cadre militare și profesori, un an nou școlar plin de realizări!”, a transmis comandantul colegiului militar, colonel Marcel Domșa, în mesajul de început de an școlar.

În anul școlar 2022 – 2023 vor învăța la Colegiul Național Militar „Mihai Viteazul” peste 520 de elevi în toți cei patru ani de studiu, 168 dintre aceștia fiind elevi în clasa a IX-a.

Mult succes tuturor în noul an școlar!  
Text și foto: Ioana Popa, Adela Oltean



## Festivitate de deschidere a anului de învățământ

În data de 05.09.2022, Școala Militară de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene „Traian Vuia” a organizat festivitatea de deschidere a anului școlar 2022-2023, un nou an școlar pe care fiecare dintre noi, instructori, părinți și elevi ni-l dorim cât mai bun și cât mai bogat în satisfacții profesionale.

Aproximativ 300 de elevi de anul I și anul II au luat startul în noul an de învățământ, în prezența locțiitorului pentru Resurse al șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, comandor Cristian Pătrașcu, a șefului Serviciului învățământ și educație din Direcția Instruire și doctrină a Statului Major al Apărării, colonel Daniel-Nicolae Bănică, a cadrelor didactice și militare ale unității de învățământ.

„Bobocilor, elevii care ne pășesc pentru prima dată pragul, le urez un bun venit în școala noastră! Vă doresc ca perioada pe care o veți petrece pe platforma Boboc să fie perioada formării voastre ca militari specialiști în domeniul pe care vi l-ați ales, alegere inspirată de prestația unei cariere în Armata României și motivați de renumele acestei școli prestigioase a Forțelor Aeriene. Elevilor de anul II, care au mai puțin emoții astăzi, le urez un bun revenit acasă, fiindcă aici este zilnic casa fiecăruia!” Aceștia au fost cuvintele de întâmpinare ale comandantului școlii, comandor ing. Ștefan-Daniel Cotigă.

Le dorim tuturor un an școlar frumos, cu rezultate cât mai bune de care să ne bucurăm cu toții.

Text și foto: Laura Bașturea



## MEREU ÎN TOP!

### ȘASE ABSOLVENȚI, ȘEFI DE PROMOȚIE ÎN ACADEMIILE MILITARE!

Absolvirea academiilor militare de către absolvenții Colegiului Național Militar „Mihai Viteazul” Alba Iulia reprezintă nu doar un moment de bucurie ci și de mândrie pentru toți cei implicați în procesul complex de pregătire și îndrumare a acestora pe perioada studiilor liceale. Succesul înregistrat de absolvenții colegiului, atât în instituțiile de învățământ superior militar, cât și mai departe în cariera militară, sunt o dovadă a bunei pregătiri primite în anii de liceu. Absolvenții noștri dau dovadă de perseverență, determinare și ambiție, calități care îi clasează an de an printre cei mai buni din promoție, fiind în același timp și sursă de inspirație pentru generațiile viitoare de a realiza lucruri mărețe. După o astfel de provocare, urmează alta și mai mare: primii pași spre cariera militară, odată cu obținerea primului grad de ofițer.



Șase absolvenți ai Colegiului Național Militar „Mihai Viteazul” Alba Iulia, promoțiile 2019, 2018 și 2017 s-au remarcat la absolvirea academiilor militare prin obținerea de rezultate deosebite, fiind declarați șefi de promoție la specializările în care s-au pregătit, iar doi dintre ei au fost desemnați șefi de promoție pe academiile absolvite, obținând cea mai mare medie de absolvire a studiilor.

Sublocotenent Bogdan Cătană-Bota (promoția 2019) – șeful promoției 2022 a Academiei Forțelor Terestre „Nicolae Bălcescu” din Sibiu și a specializării Finanțe – Contabilitate, (foto 1);

Aspirant inginer Ana – Cristina Geică (promoția 2018) – șeful promoției 2022 a Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” Constanța și a programului de studii „Navigație, hidrografie și echipamente navale”, (foto 2);

Sublocotenent Alexandru Lazăr (promoția 2019) – șef promoție la specializarea Controlul trafic aerian – Academia Forțelor Aeriene „Henri Coandă” Brașov, (foto 3);

Sublocotenent Carla Holom (promoția 2019) – șef promoție la specializarea Intendență – Academia Forțelor Terestre „Nicolae Bălcescu” din Sibiu, (foto 4);

Sublocotenent inginer Alexandru Mătușa (promoția 2018) – șef promoție la programul de studii Echipamente și sisteme electronice militare – Academia Tehnică Militară „Ferdinand I”, București, (foto 5);

Sublocotenent inginer Denisa – Georgiana Șipoș (promoția 2017) – șef promoție la programul de studii Topogeodezie și automatizarea asigurării topogeodezice – Academia Tehnică Militară „Ferdinand I”, București, (foto 6).

Felicitări, suntem mândri de voi! Rezultatele obținute ne onorează și ne dau speranțe că tot ceea ce sădăm în mintea și sufletele atâtor generații, nu doar încolțește ci și rodește frumos!

Text și foto: Ioana Popa





## Comemorarea eroilor de către studenții AFA

La 20 iulie, de Ziua Sfântului Ilie Tesviteanul, Academia Forțelor Aeriene „Henri Coandă” a sărbătorit Ziua Aviației și a Forțelor Aeriene, onorând contribuția tuturor militarilor care și-au pus destinele în slujba României.

Cu această ocazie a avut loc o ceremonie militară și religioasă de dezvelire a monumentului EROILOR AVIATORI în localitatea Acriș, comuna Vama Buzăului, județul Brașov. La eveniment au participat Academia Forțelor Aeriene „Henri Coandă” cu 52 de studenți, muzica Academiei, cadre și personal civil, Asociația Despărțământul ASTRA „Buzăul Ardelean”, primarul comunei Vama Buzăului, reprezentanți ai Cultului Eroilor, invitați și populația comunei Vama Buzăului.

Monumentul EROILOR AVIATORI a fost ridicat cu contribuția Academiei Forțelor Aeriene „Henri Coandă” din Brașov, Asociația Despărțământul ASTRA „Buzăul Ardelean” și Parohia Acriș. La 9 septembrie 1941, în comuna Acriș au căzut la datorie căpitanul aviator Iuliu Potoră, locotenentul aviator Constantin Jitaniuc, maistrul militar Mihai

Răileanu și mecanicul de bord Nicolae Enache.

Acești aviatori reprezintă eroii neamului românesc, eroi aviatori, care prin sacrificiul suprem, s-au dovedit a fi bravi apărători ai neamului. Ei sunt cei care au plecat la luptă și au plătit prețul suprem, pentru a apăra cu demnitate și onoare spațiul aerian, terestru și maritim național, credința poporului, valorile naționale, dreptatea și libertatea.

Academia Forțelor Aeriene „Henri Coandă”, mulțumește tuturor celor care au contribuit la realizarea acestui monument și consideră că avem datoria morală să-i păstrăm veșnic în rugăciunile noastre, să purtăm în suflet recunoștința pentru tot ceea ce au făcut, pentru că datorită lor suntem astăzi o națiune unită, o țară liberă și suverană.



Pe data de 6 august 2022, un detașament format din studenți ai Academiei Forțelor Aeriene „Henri Coandă” a fost prezent la o ceremonie militară și religioasă prilejuită de comemorarea eroilor căzuți la Tabla Buții în Primul Război Mondial.

Alături de studenți au fost prezenți și militari din cadrul Bazei 2 Logistică „Valahia”, reprezentanți din Ministerul

Afacerilor Interne, oficiali ai județului Prahova, membri ai Asociației Junilor brașoveni și sute de români din localitatea Cerașu și din localitățile învecinate.

Încă din anul 1922, la Cimitirul Eroilor de la Tabla Buții, unde sunt înmormântați, atât ostași români, cât și străini s-au organizat sub directa coordonare a Primăriei Cerașu, pelerinaje anuale în ziua



de 6 august, când este sărbătorită de creștini și „Schimbarea la față”, care a devenit astfel un prilej de ceremonial militar, religios și civil, în amintirea acelor evenimente.

În Primul Război Mondial, aici s-au dat lupte grele. Cercetările istoricilor arată că locul este un adevărat „altar”. Au fost soldați care au căzut în bătaia gloanțelor, dar și mulți care au murit de molime și frig, parcă și natura s-a

revoltat în acele timpuri. În luna octombrie, zăpada era în Munții Tătarului de aproape 60 cm, iar soldații erau îmbrăcați cu uniforme de vară...

Pe 6 august 1922 avea să fie primul pelerinaj, iar de atunci, tot mai multe persoane au urcat an de an în acest loc, unde istoria s-a „scris” cu sânge.

Pagină realizată de Vicenzio Berchiu



Brașov și Roșiori de Vede sunt două orașe din România cu o bogată istorie aeronautică. Localitatea Roșiori de Vede apare pe harta primei companii aeriene transeuropene, la Compagnie Franco-Romaine de Navigation Aérienne, oferind un teren de aterizare de rezervă și un far de navigație (a cărui urmă, din păcate, s-a pierdut), asta în anii '20 ai secolului trecut, adică aproape în aceeași perioadă când la Brașov începea să se construiască prima mare fabrică românească de producătoare de avioane, vestita I.A.R.

Avioanele de vânătoare fabricate la Brașov au fost găzduite de aerodromul de la Roșiori în timpul celui de-al Doilea Război Mondial (Grupul 1 Vânătoare, înzestrat cu avioane IAR-80, a avut baza pe Roșiori în anii 1943-1944, iar monumentul dedicat memoriei eroilor Grupului, amplasat pe locul fostului aerodrom, stă mărturie în acest sens).

De aceea, este cât se poate de normală și binevenită ideea colaborării dintre Muzeul Municipal de Istorie „Petre Voivozeanu”, din Roșiori de Vede, și Muzeul „Casa Mureșenilor” din Brașov pentru găzduirea la Roșiori a expoziției itinerante „Aviația Brașoveană 1968-2021”.

Materialul documentar, pregătit de muzeograful Traian Constantin Dumbrăveanu, prezintă istoria fabricii producătoare de aeronave Întreprinderea de Construcții Aeronautice Ghimbav-Brașov între anii 1968 – când acolo au început a fi produse elicoptere, sub licență franceză Sud Aviation – și 2021, anul călătoriei expoziției. Întreprinderea de Construcții Aeronautice (ICA) poate fi considerată o continuatoare a tradiției industriale a Brașovului în domeniul aeronautic, chiar dacă această capacitate de producție a fost construită la Ghimbav și nu pe locul primei fabrici care, începând cu 1946, a trecut la producția de tractoare. Cu speranța de a obține licența de fabricație a avionului mediu curier Caravelle, produs în

anul 1960 de Sud Aviation, dar și avionul de vânătoare Mirage pentru Armata română, președintele de atunci al României, Nicolae Ceaușescu a primit, în 1968, vizita de stat a președintelui Franței, generalul Charles de Gaulle. Nu a reușit chiar ce a dori, dar a obținut, totuși, licența pentru fabricarea elicopterului ușor SA 316 B III Alouette, pe care l-a introdus imediat în producție la Brașov, înființând, în acest scop, Întreprinderea de Construcții Aeronautice. Produsul românesc a purtat denumirea IAR-316 B III, păstrând și porecla inițială, „Alouette”. Peste 200 de unități au fost produse de ICA, majoritatea fiind comandate de armată. A fost unul dintre vehiculele aeriene preferate ale lui Ceaușescu, care l-a folosit pentru numeroasele sale deplasări în vizite de lucru prin țară, ca și pentru expedițiile lui de vânătoare.

Al doilea elicopter preluat, prin licență, de către ICA de la Aérospatiale a fost SA 330 Puma, un elicopter mediu, cu multiple capacități, cu destinație civilă și militară, pe care l-a introdus în fabricație după 1974. Au fost construite până în 1989 aproximativ 160 de unități în variantele

## Expoziție inedită la Roșiori de Vede



civil, militar și VIP, o parte dintre ele fiind destinate exportului. Al treilea tip de elicopter, o creație originală a ICA, anume IAR-317 Airfox, ca și al patrulea, elicopterul sovietic Kamov Ka-126, au completat gama de aeronave cu aripă rotitoare fabricate la Ghimbav, chiar dacă acestea au rămas doar la stadiul de prototip.

Cele 14 panouri redau istoria ICA, începând cu primul elicopter Alouette, continuând cu Puma variantele H, L și G, dar și cu proiectele de modernizare Puma Socat, Puma NATO, Puma SM și Puma Naval.

Nu sunt uitate, sau neglijate, nici alte preocupări ale ICA Ghimbav Brașov. Alte panouri povestesc istoria avioanelor ușoare și utilitare proiectate și fabricate aici, din gama celor gândite și desenate de Radu Manicatide – IAR-823, sau IAR-824, IAR-825, IAR-828. Un loc important în producția ICA, redat de materialul expus, este producția de planoare și motoplanoare, dintre care se disting foarte performantele aeronave proiectate de Iosif Șilimon și fabricate de colectivul pe care chiar el îl conducea, anume planoarele IS-28 și motoplanoarele

IS-28 M, cu variantele respective, descrise din punct de vedere tehnic și comercial drept unele dintre cele mai profitabile produse pentru export ale României.

Expoziția ilustrează producția fabricii de avioane de la Ghimbav, așa cum o cunosc brașovenii, cu o bogată colecție de machete de protocol. Machete realizate în fabrică, din fibră de sticlă, extrem de fidele, la o scară mare și generoasă în detalii, picturate exact ca aeronavele reale, dintre cele folosite de-a lungul anilor pentru promovare și marketing. Seria este completată de un IAR-824 realizat de domnul Aurel Florin Moldovan.

La Roșiori, activitatea de vernisare a expoziției a fost condusă de doamna muzeograf Veronica Cojocaru, care i-a avut alături pe domnii Traian Constantin Dumbrăveanu (istoric, dar și proiectant de aeronave), de la Muzeul „Casa Mureșenilor”, și Mihai-Atanasie Petrescu, ambasadorul roșiorian la Brașov, ambii membri ai primei organizații din România înființată anume (în 1987) pentru studierea Istoriei Aviației Române: **Asociația Aviatorilor Brașoveni**. Cei trei au prezentat expoziția unui public format în principal din elevi de la liceele locale, cel mai numeros fiind grupul condus de profesorul Laurențiu Berevoescu, de la Liceul Tehnologic „Virgil Madgearu”.

Prin conținutul său, prin etalarea materialelor – panouri și machete și prin cuvântul celor care s-au ocupat de amenajare, expoziția „Aviația Brașoveană 1968-2021” a atras atenția vizitatorilor, bucurându-se de un real succes și promițând și alte colaborări dintre cele două prestigioase unități muzeale din Roșiorii de Vede și Brașov.

Expoziția va rămâne deschisă la Roșiori până la sfârșitul lui octombrie 2022, oferind cadrul ideal pentru desfășurarea unor interesante activități educative.

Text: prof. Mihai-Atanasie Petrescu – Membru al Asociației Aviatorilor Brașoveni. Foto: Florina Carvac, Adrian Sultănoiu

## O zi de neuitat pentru un pilot militar



**În urma examenelor susținute, absolvenții cursului de bază aviație-naviganți au primit în data de 22 iulie, în leagănul aripilor românești, la Boboc, brevetul de pilot militar.**

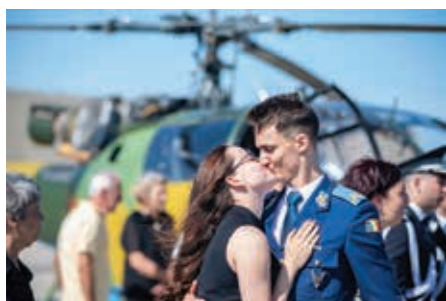
În cadrul ceremoniei, aceștia au fost felicitați de locțiitorul șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, general de flotilă aeriană Iulian Pașilea. La eveniment au participat comandanții bazelor aeriene în care absolvenții au fost repartizați, reprezentanți ai Ministerului Afacerilor Interne, piloții instructori și familiile tinerilor piloți.

*Felicități tuturor! Cer senin, și cât mai sus în cariera militară!*

*Text: Gabriela Șerban, Foto: Tătuțescu Cosmin*



**Înmânarea brevetului și insignei de pilot militar, moment care rămâne în suflet alături de prima simplă**



## REPARTIȚIA PE PRIMA FUNCȚIE



**Emoții intense la repartizarea pe prima funcție**



**Cristina Tănăsie este eleva clasată pe primul loc în clasamentul final al examenului de certificare a calificării profesionale din cadrul programului de formare a subofițerilor, arma aviație, promoția 2022 „Încoronarea de la Alba Iulia – 100”.**

Prezentă la toate activitățile cultural-artistice, Cristina s-a făcut remarcată prin talentul său poetic și ca artist plastic, reușind să obțină rezultate notabile la concursurile la care a participat. Acum, la finalul programului de formare ca subofițer de aviație, a dovedit, încă o dată, că prin implicare și voință poți reuși să îți atingi toate obiectivele propuse, având cea mai mare notă dintre toți colegii săi de la aviație.

„La ceas de sărbătoare, încununez în gând sentimente precum: curaj în urmărirea idealurilor și perseverență în muncă, frica de nou, dorința de autodepășire astfel încât, în cele din urmă, educația să-mi devină cea mai importantă carte de vizită. Emoția cunoașterii primului instructor, modul în care mi-a arătat cum să zbor spre orizontul cunoașterii, m-au făcut să înțeleg că nimic nu este imposibil, nimic nu este peste puterea mea, dacă vreau și lupt cu adevărat.

Acest an a încercat să contureze excelența în formarea mea, să fiu onorată în a face parte dintr-o generație nouă de specialiști în domeniul aviației militare.

Doresc să adresez un gând bun de profundă recunoștință și admirație tuturor celor care au ajutat la pășirea spre o carieră onorabilă, cea de militar!”

*Text: Laura Bașturea, foto: arhivă personală*



„Am onoarea să vă salut! Sunt **elev caporal Ionela-Mirabela Tutunea**, arma «Rachete și Artilerie Antiaeriană», iar astăzi vă voi împărtăși despre experiența mea din această școală, emoțiile, trăirile și eforturile care m-au adus în postura de ȘEFĂ A PROMOȚIEI 2022 «Încoronarea de la Alba Iulia – 100».

Fiecărui om îi este dat să ajungă acolo unde chiar îi este locul. Consider că aici este locul meu, că armata este menirea mea și sunt mândră că am reușit în acești doi ani de studiu să valorific fiecare experiență prin care am trecut. Am studiat la Colegiul Economic Buzău, profilul turism, iar pasiunea pentru cariera militară am avut-o dintotdeauna. Chiar dacă profilul nu a fost de așa natură încât să pot urma studiile la o școală militară dorința de a merge pe această cale a fost mai presus decât temerea mea. Am avut prima medie de admitere și m-am ambiționat să învăț la fel de bine pe parcursul școlii. Chiar dacă mi-a fost greu la început și am întâmpinat multe piedici, m-am

ambiționat și îmi spuneam în sinea mea că și atunci când nu mai pot, mai pot puțin. Pot spune că am fost întotdeauna o fire ambițioasă, mi-am îndeplinit sarcinile cu seriozitate și mi-am dorit să fiu cea mai bună în tot ceea ce fac. Sunt de părere că acesta a fost secretul pentru a ajunge până aici. Profesorilor mei de la catedra de Rachete și Artilerie Antiaeriană le datorez tot parcursul meu în această școală și le mulțumesc pentru profesionalism și seriozitate și, de asemenea, că m-au făcut să conștientizez cât de importantă este această armă în Armata României. Totodată, le doresc colegilor mei mult succes pe drumul ales și puterea de a trece cu brio peste toate obstacolele pe care le vor întâlni în viață și să nu uite că sunt oameni speciali.

Îi îndemn pe viitorii elevi ai acestei școli să fie puternici și devotați carierei militare pentru că perseverența continuă și optimismul vor fi calea către succes”.

*Foto: Alexandru Băncilă*



F-16 Fighting Falcon al Forțelor Aeriene Române



Alenia Aermacchi M-346 Master al Forțelor Aeriene Italiene



Eurofighter Typhoon al Forțelor Aeriene Italiene



BUCHAREST  
AIR SHOW  
A GENERAL AVIATION EXHIBITION  
ORGANIZED BY ROMANIAN AVIATION



F-16 și Pilatus PC-9



Sikorsky UH-60 Black Hawk în evoluție dinamică



C-27J Spartan



Formație IAR-99 de la Boboc



IAR-316B Alouette, spectacol la BIAS



Directorul de zbor



Controlorul de trafic aerian



Un trio select: comandorii Cristian Andrieș și Vasile Petrea îl încadrează pe pilotul Dan Moise



Mărturie peste timp: semnăturile participanților la BIAS 2022



Atmosfera de sărbătoare începe cu salutul măștrilor aerului



Hawks of Romania, echipa de înaltă acrobație a Aeroclubului României

# 4 SEPTEMBRIE BIAS 2022

Forțele Aeriene Române, coorganizatoarea ale Bucharest International Air Show & General Aviation Exhibition, au fost reprezentate, în evoluții solo, survol cu formația și exerciții tactice, de aeronave F-16 Fighting Falcon, IAR-99 Șoim, C-27 J Spartan, Antonov AN-26, IAR-330 Puma, IAR-316 Alouette și IAK-52.

Vizitatorii BIAS au avut posibilitatea de a vedea în expoziție statică aeronave F-16 Fighting Falcon, C-27 J Spartan, AN-30, IAR-330 Puma, IAK-52, IAR-99 Șoim și aparatul de zbor monoplan Vlaicu II, precum și tehnica din dotarea unităților de artilerie și rachete antiaeriene, radiolocație și EOD.

Totodată, curioși de toate vârstele au încercat simulatoarele de zbor IFR „ELITTE PI-135”, „Flight Simulator X” și „IAR 316B” și s-au bucurat pentru câteva minute de senzația și complexitatea unui zbor cu avionul sau cu

elicopterul. Au participat, cu aeronave în evoluție dinamică, parteneri militari străini din Statele Unite ale Americii, Italia și Slovenia. În expoziție statică au fost admirate aeronave din Statele Unite ale Americii, Canada, Slovacia, Ungaria și Germania. După o absență de doi ani, la BIAS 2022 s-au celebrat, în anul Smaranda Brăescu, două momente importante din viața și cariera celei supranumite Regina Aerului: 125 de ani de la naștere și 90 de ani de la stabilirea recordului mondial de altitudine la saltul cu parașuta (7.233 de metri, cu durata de 25 de minute), record omologat de aeroclubul din Washington.

Detășamentul Forțelor Aeriene condus de comandorul Vasile Petrea a fost format din: comandor Florin Sandu, director de zbor, comandorul Cristian Andrieș, coordonator siguranță aeronautică, căpitan Eduard Pănescu, controlor de trafic aerian. Manageri pentru expoziția statică au fost căpitan-comandorul Gabriel Epuran și căpitanul Claudia Pop. Comunicațiile sol-aer au fost asigurate de o echipă de la Centrul 85 Comunicații Aero și Informatică.

Text: Adrian Sultănoiu, Foto: Adrian Sultănoiu, Cosmin Purta, Mirela Viță

BIAS 2022 - un show desăvârșit





## Modul de pregătire a personalului navigant

La sediul Bazei 71 Aeriană, la jumătatea lunii august, pe o perioadă de câteva săptămâni, personalul navigant din cadrul unității a parcurs două cursuri de pregătire teoretică și practică în vederea îmbunătățirii deprinderilor necesare. Cursurile „Crew Resource Management” și „Curs de obținere a certificatului general/restrâns de operator radiotelefonist” s-au finalizat printr-un examen, în urma căruia fiecare participant a primit o diplomă de specializare.

Scopul unor astfel de cursuri este de a forma competențe necesare pentru personalul specializat, prin acumularea cunoștințelor, precum și dobândirea aptitudinilor practice. În colaborare cu Școala Superioară de Aviație Civilă și prin intermediul doamnelor instructoare



Adina-Mihaela Popescu, Mirela Stan și Alina Duminiță care au făcut posibilă pregătirea militarilor, la finalul cursurilor aceștia au dobândit abilitățile necesare. Pregătirea a fost una temeinică, iar complexitatea și rigoarea cursurilor i-a determinat pe militarii participanți să-și depășească limitele, dând dovadă de profesionalism, dăruire și responsabilitate.

Text și foto: Adela Oltean



## GÂND LA DESPĂRTIRE

Iubirea pentru patrie este reprezentată cu mândrie de cavalerii cerului. Sacrificiile și provocările la care acești bravi eroi ai cerului sunt supuși, de fiecare dată când devin un tot cu aeronava pe care o pilotează, demonstrează curaj, patriotism, dar și dorința de a-și depăși limitele.

Pentru acești luptători ai aviației, imposibilul nu înseamnă decât un alt obstacol în calea îndeplinirii misiunii lor. Integrarea minții, sufletului și a inimii în înfruntarea pericolelor, fac din acești apărători ai spațiului aerian, un adevărat model de urmat pentru generațiile viitoare.

„Camaraderia dintre piloți reprezintă una dintre cele mai strânse și însemnate legături care poate exista în Armata Română. Astfel, metamorfozele și schimbările prin care a trecut escadrila asta, timp de 20 ani, au venit cu multe provocări, dar și satisfacții pe plan profesional. Doar

ambția și încrederea în noi (uneori nebunia) ne-au ținut alături și ne-au făcut să mergem mai departe.

Vine un moment, când despărțirea de cei alături de care ai luptat atâta timp, se întâmplă. Se spune că nu îți vei aminti ce ți-a spus sau ce a făcut unul sau altul cu sau pentru tine, ci îți vei aminti exact cum te-ai simțit în prezența lui. Vei rămâne, cu o senzație, o impresie, un sentiment...

Am o inimă pentru voi!”

Pilotul MiG-21L, Cătălin Cărăbineanu mulțumește colegilor escadrilei pentru susținerea primită de-a lungul celor 20 de ani minunați și, în egală măsură, le dorește mult succes în îndeplinirea misiunilor de zbor viitoare!

Nihil sine Deo

Text: Adela Oltean

## ÎN ZBOR LA „FESTIVALUL AERULUI”

Militarii din cadrul Escadrilei 712 Elicoptere Giarmata au participat, la începutul lunii septembrie, la „Festivalul Aerului” organizat la Simeria. Evenimentul a implicat organizarea de activități recreative pentru copii, zbor cu balon cu aer cald, activități sportive și, nu în ultimul rând, un survol al elicopterului IAR-330 PUMA. Aeronava a aterizat pe stadionul din Simeria unde toți copiii, împreună cu părinții au putut urca la bordul acesteia și au învățat de la piloți curiozități despre meseria lor, dar și despre elicopter.

Entuziasmul și bucuria celor mici a fost cea mai mare răsplătă pentru piloții noștri care își dedică fiecare zi pasiunii pentru zbor. Pentru unii dintre copii a fost prima dată când au văzut un elicopter atât de aproape și au putut să urce la bordul acestuia. Activitatea a fost una impresionantă, atât pentru piloții care au putut să aducă un zâmbet pe fețele celor mici, dar și pentru copilașii care au intrat pentru prima oară într-o aeronavă militară.

Ne bucurăm de fiecare dată când putem să participăm la astfel de evenimente unde copiii sunt personajele principale și să creăm o



legătură cu toți cei prezenți la activitate, pentru că totul este cu și despre oameni. Vă mulțumim pentru invitația la acest frumos eveniment și vă asigurăm de toată aprecierea noastră, sperând într-o viitoare colaborare!

Text: Andreea Onița, foto: Răzvan Hrițcu

## ZBOR ÎNTRE CER ȘI MARE

„Munca în echipă este cea care îi face pe oamenii obișnuiți capabili de rezultate neobișnuite” - Pat Summitt

În perioada 12-16.09.2022, un detașament format din piloți și personal tehnic-ingineresc, aparținând Escadrilelor 712 și 713 din cadrul Bazei 71 Aeriană „General Emanoil Ionescu”, a desfășurat antrenamente de zbor pe mare.

Misiunile de inserție pe mare și de zbor deasupra acestora au fost executate de către aeronavele IAR-330 SOCAT și M ale Bazei 71 Aeriană. Antrenamentul într-un mediu mult mai solicitant față de cel uzual în care se desfășoară instrucția în zbor, îi ajută pe piloți în acumularea



experienței privind executarea tuturor tipurilor de misiuni care le sunt încredințate.

Funcționarea în parametri a tehnicii de zbor, planificările aferente executării zborului, precum și dovezile de siguranță, profesionalism și responsabilitate date de către personalul implicat, au conchis în îndeplinirea cu succes a misiunilor.



Fiecare săptămână vine cu propriile sale misiuni de zbor urmărindu-se în permanență definirea siguranței zborului care este dată de implicarea întregii echipe prin îndeplinirea obiectivelor propuse, dar și prin perfecționarea și ducerea în comun a tuturor acțiunilor de luptă.

Text: Adela Oltean, foto: Nicolae Rusu

## ECHIPAJ LA FEMININ

Femeile de succes sunt un reper pentru fiecare dintre noi. Astfel că, ascultându-le, observăm că secretul din spatele succesului lor constă, de fapt, în curajul, perseverența și munca depusă. Iar, când două femei se întâlnesc la manșa aceuiași elicopter, devine o premieră!

La începutul lunii septembrie, la Baza 71 Aeriană, căpitani Raluca Cimpoi și Raluca Răileanu, doamnele care au stabilit un etalon demn de urmat de către generațiile ulterioare, au efectuat primul zbor ca echipaj al elicopterului IAR-330, din cadrul Escadrilei 712.

Zborul reprezintă încununarea muncii depuse până la momentul în care te urci în aeronavă, fiind momentul în care pui în aplicare tot ce ai învățat. În timpul zborului ești foarte concentrat pe misiunea pe care o ai de îndeplinit, așa că încrederea în coechipierul tău este esențială,



iar satisfacția atunci când misiunea este îndeplinită cu succes și aduci aeronava în siguranță acasă, reprezintă un sentiment de nedescris.

„Feminismul nu este despre a face femeile puternice. Femeile sunt deja puternice. Este despre a schimba modul în care lumea percepe această putere” - G.D. Anderson

Felicitările noastre doamnelor, pentru modul în care vă serviți patria!

Text și foto: Adela Oltean

## REZERVIȘTI VOLUNTARI LA CÂMPIA TURZII



La jumătatea lunii septembrie, la sediul Bazei 71 Aeriană „General Emanoil Ionescu”, a început programul de instruire al rezerveștilor voluntari. Cu acest prilej le-a fost prezentat Drapelul de Luptă al unității ce reprezintă simbolul onoarei, vitejiei și gloriei militare. El ne amintește tuturor că avem datoria sfântă de a servi cu credință patria, de a apăra cu bărbăție, pricepere și abnegație, chiar și cu prețul vieții.

De asemenea, rezerveștilor voluntari li s-a înmănat armamentul individual, fiind unul dintre cele mai importante momente din viața unui militar. Știm că atunci când ai făcut pasul spre armată, nu ai optat pentru o simplă meserie. Ca militar nu te limitezi doar la sarcini de serviciu, este nevoie de dedicare, sacrificiu, motivație, pregătire permanentă și, nu în ultimul rând, altruism.

Text și foto: Andreea Onița

## CÂMPIA TURZII: SCHIMBARE A COMENZII LA 731<sup>ST</sup> EATKS



La începutul lunii septembrie, la sediul Bazei 71 Aeriană, a avut loc ceremonia de schimbare a comenzii 731<sup>st</sup> Expeditionary Attack Squadron.

La acest cadru festiv au participat, atât comandantul Bazei 71 Aeriană, general de flotilă aeriană Leonard-Gabriel Baraboi, cât și colonelul Kevin M. Crofton, comandantul 31<sup>st</sup> Expeditionary Operations Group, 31 Fighter Wings Aviano Air Base. Acesta din urmă a

elogiat întreaga activitate desfășurată pe tot parcursul misiunii, precum și rezultatele de excepție, definite sub comanda locotenent-colonelului Clint E. Carlisle. În acest context, au fost menționate, de asemenea, cooperarea remarcabilă, impactul pozitiv al misiunilor îndeplinite, dar și consolidarea legăturilor între forțele române și cele ale partenerilor strategici. Pentru efortul și profesionalismul depuse, locotenent-colonelului Clint E. Carlisle a

ținut să le mulțumească tuturor membrilor aparținând 731<sup>st</sup> EATKS și să le ureze multă ambiție în viitoarele misiuni.

Așadar, locotenent-colonelul Forrest Sisson va avea misiunea de a duce mai departe proiectele escadrilei și de a păstra, la același nivel, spiritul de echipă și coeziunea membrilor 731<sup>st</sup> Expeditionary Attack Squadron.

Mult succes și o colaborare cât mai fructuoasă!

Text și foto: Adela Oltean



## SĂRBĂTOARE ÎN POLIGONUL CAPU MIDIA

Vineri, 1 iulie 2022, s-au desfășurat, la Capu Midia, manifestări prilejuate de înființarea Școlii de Instruire pentru Apărare Antiaeriană „General de brigadă Ion Bungescu”, continuatoare a tradiției Centrului Național de Instruire pentru Apărare Antiaeriană „General de brigadă Ion Bungescu”.

La festivitate au participat o delegație condusă de locțiitorul șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, **general de flotilă aeriană Iulian Pașilea**, reprezentanți ai instituțiilor de învățământ militar superior, cadre militare în activitate și în rezervă.

Programul activității a cuprins un ceremonial militar, o slujbă religioasă, defilarea militarilor din



cadrul noii unități și un exercițiu demonstrativ de trageri cu tehnica de artilerie antiaeriană din dotarea Forțelor Aeriene Române.

În cuvântul său, comandantul Școlii de Instruire pentru Apărare Antiaeriană, **colonelul Viorel-Eugen Bitan**, a evidențiat faptul

că „noua unitate este continuatoarea tradițiilor primului și singurului poligon de trageri sol-aer din Armata României și a Centrului de Instrucție pentru Apărare Antiaeriană, cu toate denumirile pe care le-a purtat în istoria sa de 84 de ani”. În noua Școală vor fi organizate

activitățile necesare evoluției în carieră și perfecționării cunoștințelor de specialitate ale tuturor artileriștilor și rachetiștilor antiaerieni (ofițeri, maiștri militari, subofițeri, soldați și gradați profesioniști, precum și rezerviști voluntari) din Forțele Aeriene și Forțele Terestre Române.

Un detașament format din studenți de anul I și anul II, specialitatea Rachete și Artilerie Antiaeriană, care se afla în al doilea modul din practica de specialitate, a marcat momentul prin executarea unor trageri cu tunurile antiaeriene calibru 57mm și 2x30mm, tunuri pe care s-au instruit și cu care au primit totodată botezul focului.

**Text: Anca Medrea  
Foto: Alexandru Brătescu**

## CONVOCARE DE INSTRUIRE CBRN-EOD

În perioada 27.06.-08.07.2022, s-a desfășurat Convocarea de instruire CBRN-EOD cu specialiștii din Forțele Aeriene, în Poligonul „Valea Poienii” al Centrului de perfecționare Apărare CBRN din Câmpulung. Această activitate de instruire are loc anual, unde sunt invitați să participe toți specialiștii de apărare CBRN din Forțele Aeriene și o echipă EOD din cadrul Grupului EOD al Forțelor Aeriene. Activitatea este planificată, organizată și condusă de Biroul instrucție geniu, EOD, CBRN și trageri infanterie din Statul Major al Forțelor Aeriene.

Totodată, activitatea are ca obiective instruirea personalului în procedurile de

cercetare CBRN, decontaminare RBC, raportare a incidentelor CBRN și de intervenție întrunită CBRN-EOD la o muniție neexplodată cu încărcătură CBRN, în condiții CBRN simulate. Poligonul „Valea Poienii” este singurul poligon omologat pentru instruire cu imitatori ai agenților toxici de luptă și cu surse radioactive.

Pe lângă obiectivele generale și specifice armeei, convocarea mai are obiectivul de a reuni familia apărării CBRN din Forțele Aeriene, de a întări și păstra relațiile de camaraderie care au fost construite de-a lungul anilor și de a-i iniția pe cei nou veniți în tainele meseriei.

Cu acest prilej, pe lângă oportunitatea de a-și reînprospăta cunoștințele în domeniu, de

a afla noutățile tehnologice și procedurale, această activitate le oferă participanților ocazia de a împărtăși experiența proprie și specifică unității fiecăruia și de a propune soluții pentru a trece peste eventualele obstacole în îndeplinirea misiunilor, și nu numai.

Poligonul Valea Poienii este amplasat la poalele Munților Iezer-Păpușa și oferă posibilitatea de a te instrui într-un mediu complex, plăcut și nepoluat, iar în timpul liber, de a vizita împrejurimile impresionante oferite de zona muntoasă.

**Text: Radu-Alexandru Cojocariu, Biroul instrucție geniu, EOD, CBRN și trageri infanterie, SMFA**



## Precertificarea platformei naționale Cer Deschis

În perioada 05-20 august 2022, o echipă din Ministerul Apărării Naționale, formată din reprezentanți ai Oficiului Control Armamente și Verificare din cadrul Direcției de Planificare Strategică și din reprezentanți ai Forțelor Aeriene Române au participat la activitatea de precertificare a platformei naționale Cer Deschis, compusă dintr-o aeronavă Antonov An-30 și sistemul aerofotogrametric digital (RoDAS), în vederea prezentării statelor semnatare ale Tratatului privind Cerul Deschis a noilor capacități pe care România intenționează să le certifice pentru a fi utilizate în cadrul acestuia.

Activitatea s-a desfășurat pe aeroportul Koln-Bonn, împreună cu o echipă a Centrului de Verificare din cadrul Ministerului Apărării al Republicii Federale Germania, care au prezentat noua aeronavă Cer Deschis - Airbus A-319 OH, dotată cu senzori digitali.

### Ce este Tratatul privind Cerul Deschis?

Tratatul privind Cerul Deschis reprezintă un acord între 32 de țări (după retragerea SUA și a Rusiei, în 2020, respectiv 2021), potrivit căruia statele membre permit survoluri aeriene neînarmate deasupra întregului teritoriu național, din partea altor state membre. Tratatul a fost semnat în anul 1992, inițial între 24 de state. Tratatul este menit să faciliteze înțelegerea reciprocă și să promoveze transparența, colaborarea și sporirea securității între statele membre. Prin observarea aeriană reciprocă se previn eventuale neînțelegeri și se limitează escaladarea conflictelor. Tratatul Cer Deschis este unul dintre cele mai răspândite eforturi internaționale, până în prezent, care promovează deschiderea și transparența forțelor armate și a activităților acestora.

### Aeronave și Sisteme

În cadrul Tratatului este precizat faptul că aeronavele folosite de către statele membre trebuie să aibă aripă fixă (avioane), să fie

concepute pentru a executa zboruri de observare și să fie neînarmate. Pe lângă aceste condiții, atât aeronavele, cât și sistemele de aerofotogrametrie prezente la bordul lor trebuie supuse unui proces de certificare în conformitate cu cerințele Tratatului.

România deține două aeronave de tipul Antonov An-30 care sunt deja certificate pentru a fi utilizate, împreună cu sistemul analogic (pe bază de film fotografic) aerofotogrametric RC-20, la misiunile din cadrul Tratatului privind Cerul Deschis. În ultimii ani, tendința țărilor membre ale Tratatului este de a înlocui sistemele analogice cu sisteme digitale mai performante, Rusia fiind prima țară care a certificat o nouă astfel de platformă (Antonov An-30 cu sistem OSD Cam 4060), urmate de certificarea aeronavelor Tu-154B și Tu-214 OH.

Începând cu anul 2017, Ministerul Apărării Naționale, a inițiat demersurile pentru achiziția și certificarea unui sistem de fotografiere aeriană digitală. Urmare a acestui demers, Statul Major al Forțelor Aeriene a fost desemnată ca structură responsabilă pentru achiziția și operaționalizarea noului sistem digital, pentru a fi utilizat în mai multe tipuri de misiuni aeriene: cercetare aeriană, aerofotogrametrie, intervenții în caz de calamități precum și în cadrul Tratatului privind Cerul Deschis. Activitatea s-a finalizat prin instalarea și omologarea pe aeronavele An-30, din dotarea Statului Major al Forțelor Aeriene, a unui sistem aerofotogrametric digital - RoDAS (Romanian Digital Aerial System), pe baza unor cerințe operaționale elaborate de un grup de lucru constituit din specialiștii din cadrul Ministerului Apărării Naționale.

RoDAS este un sistem modern, digital, și care necesită mai puțin efort pe partea de procesare a datelor, oferind în același timp rezultate net superioare sistemului RC-20. În paralel, începând cu 2021, s-au demarat acțiuni de modernizare a celor două aeronave Antonov

An-30 cu scopul de a asigura îndeplinirea standardelor curente ale EUROCONTROL. Modificările menționate mai sus presupun nevoia unei noi certificări (aeronavă + sistem aerofotogrametric) pentru a putea continua activitatea în cadrul Tratatului privind Cerul Deschis.

### Precertificare

La activitatea de precertificare au participat, atât echipele celor două state membre care doresc certificarea aeronavelor cu noile sisteme, cât și reprezentanți ai statelor semnatare ale Tratatului privind Cerul Deschis, care au îndeplinit rolul de inspector. Pe parcursul evenimentului, s-au executat activități precum prezentarea aeronavelor și a sistemelor aerofotogrametrice, inspecția la sol și în zbor a acestora, zborurile de culegere de date, procesarea datelor culese și demonstrarea diferitelor proceduri cerute de tratat. Inspectorii au evidențiat în mod deosebit contribuția României în implementarea prevederilor Tratatului și au apreciat efortul depus pentru menținerea unui rol activ ca țară membră prin achiziția și intenția de certificare a unui sistem digital. De asemenea, a fost apreciat profesionalismul echipei române în prezentarea aeronavei, a senzorului digital și a modului în care au răspuns la cerințele și întrebările adresate de către inspectorii.

Activitatea de precertificare a reprezentat un bun prilej de pregătire pentru activitatea de certificare care va avea loc în aceeași locație, în perioada 21 octombrie - 4 noiembrie 2022. La sfârșitul certificării, România va avea certificată aeronava modernizată Antonov An-30 și noul sistem digital aerofotogrametric RoDAS și va fi pregătită de a continua îndeplinirea misiunilor din cadrul Tratatului privind Cerul Deschis cu mai multă eficacitate și eficiență.

**Căpitan-comandor Bogdan Puiu și  
locotenent Ghiță Petruț**

## PREGĂTIREA NOII GENERAȚII DE MAÎȘTRI MILITARI

**Elevii de la profilul maștri militari, arma „Aviație”, specializarea „Aeronave și motoare de aviație”, au desfășurat activitatea practică în cadrul Bazei 95 Aeriană „Erou Căpitan Aviator Alexandru Șerbănescu”.**

Pentru elevul caporal Tudor Bursa, întâlnirea cu personalul Bazei 95 Aeriană și colaborarea cu acesta i-a depășit complet așteptările. „Specialiștii din această bază ne-au arătat și învățat cu multă răbdare tot ce înseamnă cariera de maștru militar, specializarea Aeronave și motoare de aviație. Pe lângă toate acestea, relația dintre noi și cadrele militare a fost una de colegialitate, astfel lucrările de mentenanță desfășurându-se armonios. Vreau să mulțumesc personalului și conducerii Bazei 95 Aeriană pentru căldura cu care ne-a primit și totodată pentru sprijinul și îndrumarea



noastră în viitoarea carieră ca specialist în tehnica de aviație”.

Stagiul de practică reprezintă un moment important pentru toți elevii școlii militare, deoarece, sub atenta supraveghere a cadrelor militare pot pune în aplicare informațiile și tehnicile dobândite

pe parcursul anilor de studiu. „Ca viitor maștru militar de aviație, specializarea «Aeronave și motoare de aviație», am început cu pregătirile și inspecțiile în amănunt a aeronavelor, dar nu înainte de a consulta Regulamentele pentru Siguranța Aeronautică. Până la încheierea

stagiului, ne propunem să atingem obiectivele bine stabilite și să pășim în lumea aviației cu încredere”, a mai adăugat eleva Costina Crăciun. Îndrumătorul acestora, maștrul militar clasa I Toader Petrișor, parte din personalul didactic al catedrei de învățământ „Aviație” a venit în ajutorul și sprijinul lor, pentru a putea înțelege cu ușurință și a desluși tainele aviației.

„Fiecare generație a fost una specială, am creat un mediu echilibrat de lucru în care elevii și-au putut dezvolta abilitățile de viitori tehnici. Spre finalul anului școlar, aceștia mi-au demonstrat că prin multă muncă și seriozitate au atins toate obiectivele pe care le-am stabilit împreună la început. Nu-mi rămâne decât să le urez mult succes în cariera tuturor elevilor!”.

Text: Laura Bașturea  
Foto: arhivă elevi



## STAGIU DE PRACTICĂ PENTRU ELEVII RADIOLOCATORIȘTI

„Prima și cea mai simplă emoție pe care o descoperim în mintea umană este curiozitatea”.

„Pornind de la acest principiu care a stat la baza tuturor activităților pe care le-am desfășurat pe timpul stagiului în cadrul Brigăzii 76 Cercetare Supraveghere și Recunoaștere «Dacia», putem afirma faptul că acest moment unic în viață ne-a deschis perspectivele privind viitorul nostru loc de muncă. Din prima zi când am ajuns, totul părea atât de nou, o altă lume față de ce știam noi până în momentul respectiv, o lume pe care cu entuziasm și curiozitate am explorat-o în cele două săptămâni de stagiul, având îndrumarea din partea cadrelor militare care ne-au învățat și arătat o parte din ce înseamnă să fii atât cadru militar, cât și un maștru specializat pentru a realiza cu succes misiunile de supraveghere a spațiului aerian.

Cadrele militare ne-au explicat, prin deplasările la sistemele radar,

noțiunile tehnice sub o formă interactivă, astfel încât să putem înțelege cum aplicăm în practică cunoștințele teoretice învățate la disciplinele de specialitate.

Pentru tot devotamentul și interesul acordat, noi, elevii Școlii Militare de Maștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene «Traian Vuia» (SMMMSFA), specialitatea Radiolocație, le mulțumim cadrelor militare din cadrul Brigăzii 76 CSR că ne-au găzduit și ne-au împărțit din cunoștințele lor despre viitoarea noastră carieră”.

Acestea sunt cuvintele de mulțumire scrise de eleva Andreea Constantin, elevă în anul II de studiu, profilul maștri militari, specializarea Radiolocație, pentru cadrele militare din cadrul Brigăzii 76 CSR care, timp de două



săptămâni, le-au dezvăluit din tainele profesiei de maștru radiolocatorist în perioada de stagiul.

Sursa: SMMMSFA



## Eu, pilot în Forțele Aeriene Române

căpitan Mihai Vîrdol

„Sunt căpitan Mihai Vîrdol, pilot în cadrul Escadrilei 902, din Baza 90 Transport Aerian. M-am născut în Caracal și am copilărit în cartierul aviatorilor de lângă Baza 91 Aeriana Deveselu, unde tatăl meu a fost pilot de vânătoare.

Din copilărie am avut contact cu aviația, cu zborul, fără să știu că mai târziu voi fi atras de această profesie. Astfel, după absolvirea liceului, am susținut examenul de admitere în cadrul Academiei Forțelor Aeriene de la Brașov, pe care am absolvit-o în 2012. Din anul 2014 activez în Baza 90 Transport Aerian.

De la copilul la pilot comandant a fost un drum lung, un proces complex de pregătire, în care am depus multă muncă, un drum în care tot timpul am avut de învățat de la comandanții și instructorii mei de zbor. Consider că am tratat cu seriozitate și responsabilitate toate etapele de pregătire în vederea obținerii calificărilor până la cea de pilot comandant.

Am îndeplinit pe rând toate aceste etape de pregătire într-un volum de aproximativ 1700 de ore de zbor, pregătire care presupune muncă, studiu individual, antrenament la simulator, perfecționare în cunoașterea la perfecție a aeronavei, a procedurilor operaționale civile și militare și a situațiilor de urgență ce pot apărea la bordul aeronavei în orice condiții meteorologice de zi sau de noapte.

Pentru mine, C-27 J Spartan reprezintă satisfacția zborului pe o aeronavă de transport tactic, aeronavă cu care am îndeplinit o gamă

extrem de largă de misiuni în țară și peste hotare. C-27 J Spartan este o provocare continuă, este o aeronavă care te solicită în permanență și despre care niciodată nu poți spune că ai învățat totul.

Cele mai mari satisfacții la aviația de transport le reprezintă, în primul rând, ca la orice altă categorie de aviație, obținerea calificărilor în etapele de pregătire profesională. Apoi, intervin acele misiuni de înaltă noblete, misiunile umanitare de salvare de vieți omenești, acele misiuni la capătul cărora află că persoana/persoanele pe care le-ai transportat au supraviețuit și sunt în siguranță.

Satisfacții extraordinare am avut atunci când am dus la îndeplinire misiuni de stingere a unor incendii de proporții, atât în țară, cât și în afara țării, când oamenii ne-au îmbrățișat sincer și ne-au mulțumit. Am fost extrem de încercați în timpul pandemiei de Coronavirus, perioadă în care am executat zeci de misiuni umanitare de salvare, misiuni în care am zburat în condiții extreme, cu costume de protecție antivirală, nu tocmai confortabile, dar strict necesare, misiuni în care și noi am fost infectați, dar am depășit cu bine, atât izolarea, cât și boala în sine.

Continuarea pregătirii asidue în vederea obținerii celorlalte categorii de calificări profesionale până la cea de instructor de zbor, precum și avansarea în cariera militară prin efectuarea cursurilor de specialitate, ținând către studii în cadrul unor instituții militare de prestigiu în țară sau în străinătate.”

## Ambiție, pasiune și perseverență



**Să facem cunoștință cu căpitan Raluca Georgiana Răileanu, pilot la manșa elicopterului IAR-330, din cadrul Escadrilei 712, Giarmata.**

„Visul meu de a deveni pilot s-a conturat treptat, dar odată întregit m-a determinat să fiu cea mai bună

versiune a mea și să transform în realitate acest vis”.

Absolventă a Liceului Militar „Dimitrie Cantemir” din Breaza, Raluca a înțeles de la o vârstă fragedă faptul că, pe de o parte, cariera militară implică multe sacrificii, ieșirea din zona de confort, diverse etape de formare, dar

pe de altă parte, satisfacția este pe măsură.

„În cadrul escadrilei relațiile cu colegii sunt importante, colectivul din care fac parte este diferit față de cel din viața civilă, deoarece devotamentul, implicarea și curajul sunt trăsături definitorii. Profesionalismul și seriozitatea sunt determinante în obținerea succesului și în îndeplinirea misiunilor, și mă consider norocoasă că fac parte dintr-un colectiv cu oameni deosebiți”.

Originară din Brăila, Raluca Georgiana Răileanu este și absolventă a Academiei Forțelor Aeriene „Henri Coandă” din Brașov și a Bazei Aeriene de Instruire și Formare a Personalului Aeronautic „Aurel Vlaicu”, a căror forme de pregătire le-a încheiat cu rezultate meritorii.

Persoană ambițioasă, încrezătoare în sine și dinamică, Raluca afirmă faptul că este mereu dornică să acumuleze cât mai multe cunoștințe și să se perfecționeze



în tot ceea ce face. Cu familia în suflet și cu toate forțele în sprijinul străjerilor cerului, dorința ei arzătoare este să o facă mândră pe fetița ei și să reprezinte cel mai bun exemplu de urmat pentru ea.

**Felicitări, Raluca, și mult succes în îndeplinirea tuturor aspirațiilor!**

Text: Adela Oltean  
Foto: Raluca Răileanu

## SALUTUL AERULUI



Comandorul Petrică Havresciuc împreună cu comandantul Bazei 95 Aeriană, comandor Ioan Mischie

La Baza 95 Aeriană a avut loc, pe 17 august 2022, ultimul zbor, cu aeronava IAR-99 Șoim, a comandurii Petrică-Ion Havresciuc, locțiitorul Grupului 95 Operațional.

Cu o carieră de 30 de ani petrecută în slujba aripilor românești și cu aproximativ 1700 de ore de zbor pe aeronavele IAK-52, L-29, MiG-21, MiG-21 LanceR și IAR-99 Șoim, cu mari emoții, dar și cu bucurie și satisfacție profesională, camaradul nostru a decolat pentru ultima dată la manșa unei aeronave militare. Absolvent al Liceului Militar „Ștefan cel Mare”, al Institutului Militar de Aviație „Aurel Vlaicu” și al Universității Naționale de Apărare „Carol I”, și-a încununat cariera cu studiile doctorale. Cu atitudine pozitivă în toate activitățile și misiunile încredințate, un ofițer și un pilot demn de încredere, responsabil și cu o permanentă dorință de perfecționare, pentru comandorul Petrică Havresciuc zborul a fost răspunsul tuturor alegerilor făcute și motivul pentru care a urmat drumul unei cariere militare.

„Cele mai frumoase momente din punct de vedere profesional au fost reprezentate de misiunile în comun cu parteneri străini, atât pe teritoriul național, cât și în afara acestuia.

Baza 95 Aeriană a constituit pentru mine a doua casă și familie, iar colectivul din care am făcut parte a fost unul alcătuit din camarazi profesioniști în tot ceea ce au făcut și oameni cu sufletul mare.” Comandorul Petrică Havresciuc se conduce după devisa: „Dacă ai încredere în tine însuși, inspiri încredere altora”, formulă care a exprimat concis ideea călăuzitoare în comportamentul și întreaga sa activitate.

„În ceea ce privește legătura care s-a stabilit pe parcursul timpului între piloți și toți cei care asigură activitatea de zbor, aceasta este una bazată pe încredere și respect deoarece toți știm că facem parte din marea familie a aviației.

Zborul, pentru mine, reprezintă visul devenit realitate și hobby-ul transformat în muncă, iar familia a fost cea care m-a sprijinit necondiționat în tot ceea ce am întreprins pentru realizarea a ceea ce mi-am dorit. Chiar dacă nu mi-am atins



toate obiectivele legate de avansarea în carieră, aș caracteriza tot ce am trăit aici prin triada fly, fight, win!

Celor care își doresc să urmeze un astfel de drum le doresc să fie optimiști în ceea ce privește viitorul lor și să nu dezamăgească, iar celor pe care îi las aici le doresc să continue cu aceeași implicare de care au dat dovadă până acum în viața profesională, dar să nu uite că nu e nimeni de neînlocuit. În plus, uneori ar trebui să fie atenți la balanța în care sunt puse viața profesională și cea de familie, pentru că cei care îți vor fi tot timpul aproape, indiferent de situație, sunt cei din familie!”

Felicitări pentru tot ceea ce ați realizat într-o viață închinată zborului și pentru dedicarea, profesionalismul și responsabilitatea cu care v-ați îndeplinit fiecare misiune!

Pensie lungă, multă sănătate și la cât mai multe momente frumoase alături de cei dragi!

Text și foto: Mădălina Burlacu  
Foto: Roxana Cioroabă



Adio, prieten drag!



## ZBORUL CA VOCAȚIE ȘI DĂRUIRE

În cariera oricărui pilot militar există două momente cu o deosebită încărcătură emoțională, primul și ultimul zbor. Sfârșitul lunii august a adus un astfel de moment pentru generalul de flotilă aeriană Cătălin Băhneanu – într-o gală aviatică, a efectuat ultimul zbor la Baza 86 Aeriană Borcea, locul unde domnia sa a fost comandant.

Având peste 2500 de ore de zbor cu IAK-52, L-39 ZA, MiG-21, IAR-330 L, IAR-330 SOCAT, IAR-99 ȘOIM, MiG-21 LanceR și F-16 generalul de flotilă aeriană Cătălin Băhneanu a executat ultimele simple și duble la manșa aeronavei MiG-21 LanceR și F-16, cu același profesionalism, cu aceeași dedicare și intensitate cu care a dus la îndeplinire fiecare zbor.

Această performanță este construită de-a lungul unei cariere întregi de peste 30 de ani, în continuă expansiune, pe un fundament solid de cunoștințe, abilități, și tactici, deoarece aviația militară nu este o meserie, ci o vocație.

Emoțiile acestor zile, ale acestor momente, vor dăinui pentru totdeauna în memoria și în sufletul generalului de flotilă aeriană Cătălin Băhneanu și în memoria tuturor celor care au avut deosebita onoare de a fi prezenți în aceste clipe de neuitat în cariera piloților militari.

Text: Bianca Neagu  
Foto: Baza 86 Aeriană Borcea



Pilotul și instructorul de MiG-21, în scaunul de elev din cabina avionului F-16



## O VIAȚĂ ÎNCHINATĂ ZBORULUI

„După ce ai gustat zborul, vei umbla pentru totdeauna pe pământ cu ochii îndreptați către cer, pentru că acolo ai fost și acolo vei dori mereu să te întorci!”

Leonardo Da Vinci



După parcurgerea a 32 de ani de misiuni ca pilot al forțelor aeriene, căpitan-comandorul Gabriel Stancoiu a executat, în data de 09.09.2022, cel din urmă zbor ca pasager al aeronavei IAR-330. Având familia alături de el, acesta s-a bucurat de ultimele sale momente în imensitatea albastră a cerului. Pregătirea militară a debutat cu absolvirea Liceului Militar „Mihai Viteazul”, apoi Școala Militară de Aviație „Aurel Vlaicu” și Academia Forțelor Terestre „Nicolae Bălcescu”, unde, în afară de acestea, militarul și-a încununat cariera și cu numeroase cursuri. Căpitan-comandorul a afișat întotdeauna o atitudine pozitivă în toate activitățile și misiunile încredințate, fiind un ofițer și un pilot

demn de încredere. De menționat și faptul că a fost un instructor care a ghidat numeroși piloți de-a lungul carierei, reușind să lase moștenire acestora multe din învățăturile și experiențele acumulate de-a lungul anilor.

Căpitanul-comandor Gabriel Stancoiu și-a început cariera militară ca pilot în cadrul Regimentului 49 Aviație, continuând în cadrul Regimentului 58 Elicoptere, iar în ultimii 20 de ani și-a găsit a doua familie în mijlocul Bazei 71 Aeriană.

„Escadrila 713 înseamnă pentru mine oamenii, locul, spațiul și timpul în care visurile mele au prins aripi. Înseamnă a doua casă.”

Ne exprimăm pe această cale felicitări pentru toate realizările din această viață închinată zborului în infinitul ceresc, pentru respectul pe care l-ați câștigat în cadrul Escadrilei 713, dar și al Bazei 71 Aeriană,



și totodată pentru profesionalismul și responsabilitatea cu care v-ați îndeplinit fiecare misiune în parte. Începând de astăzi, vă „predăm” familiei dintâi și vă dorim multă sănătate și la cât mai multe momente frumoase alături de cei dragi!

Text: Adela Oltean  
Foto: Hosu Bogdan, Adela Oltean

## Premierea câștigătorilor Openului de tenis al Forțelor Aeriene



Militari de la mai multe unități din țară dar și militari în rezervă, iubitori și practicanți ai sportului alb, și-au urmat pasiunea până la Alba Iulia, unde la final de august a avut loc Openul de tenis al Forțelor Aeriene. Competiția a fost găzduită de Baza Sportivă Constructorul și s-a desfășurat pe trei probe: simplu categoria sub 45 ani, simplu categoria +45 ani și proba de dublu.

Timp de o săptămână, cei aproape 20 de tenismeni, care au reprezentat Statul Major al Forțelor Terestre, Statul Major al Forțelor Navale, Comandamentul Logistic Întrunit, Comandamentul Comunicațiilor și Informaticii, Statul Major al Forțelor Aeriene și militarii în rezervă și-au demonstrat abilitățile, iar cei mai buni au urcat pe podiumul de premiere.

După disputarea tuturor partidelor, clasamentul competiției arată astfel:

### CLASAMENT PROBA SUB 45 DE ANI

Locul I – căpitan Cătălin Pușcașu – Baza 95



Aeriană „Erou Căpitan Aviator Alexandru Șerbănescu”, Bacău;

Locul II – locotenent Relu Ifrim – Colegiul Național Militar „Ștefan cel Mare”, Câmpulung Moldovenesc;

Locul III – maistru militar clasa a II-a Valerian Strat – Comandamentul Flotei 56 Fregate, Constanța.

### CLASAMENT PROBA PESTE 45 DE ANI

Locul I – maistru militar clasa I Ovidiu Ciornei – Brigada 61 Vânători de Munte „General Virgil Bădulescu”, Miercurea Ciuc;

Locul II – plutonier adjutant principal în rezervă Adelin Voicu;

Locul III – colonel Ilie Scurtu – Statul Major al Forțelor Aeriene.

### CLASAMENT PROBA DE DUBLU

Locul I – Zimbrii Bucovinei/Statul Major al Forțelor Terestre (locotenent Relu Ifrim – Colegiul Național Militar „Ștefan cel Mare”, Câmpulung Moldovenesc și maistru militar clasa I Ovidiu Ciornei – Brigada 61 Vânători de Munte „General Virgil Bădulescu”);

Locul II – Vulturii de oțel/Statul Major al Forțelor Aeriene (colonel Ilie Scurtu - Statul Major al Forțelor Aeriene și căpitan Cătălin Pușcașu - Baza 95 Aeriană „Erou Căpitan Aviator Alexandru Șerbănescu, Bacău”);

Locul III – Peștișorii de aur/Statul Major al Forțelor Navale (căpitan Andreas Sideri - Comandamentul Flotei și maistru militar clasa a II-a Valerian Strat - Comandamentul Flotei 56 Fregate).

Openul de tenis al Forțelor Aeriene a fost organizat de Statul Major al Forțelor Aeriene în colaborare cu Colegiul Național Militar „Mihai Viteazul” Alba Iulia, Baza Sportivă Constructorul și Romaqua Grup Sebeș.

Organizatorii au oferit cupe, medalii, diplome, articole sportive și plachete de onoare.

Text și foto: colonel Ilie Scurtu

## CONTEAZĂ EFECTUL TONULUI VOCAL ȘI FEEDBACK-UL PRIMIT DE LA INSTRUCTORUL DE ZBOR ASUPRA PERFORMANȚEI ELEVILOR-PILOȚI?

Drd. Psiholog Maria Ioana TELECAN, Câmpia Turzii

După cum bine cunoaștem, pregătirea piloților-studenți cuprinde două componente importante, și anume: **pregătirea la sol** (componenta teoretică) și **pregătirea practică în zbor** (componenta practică) (Federal Aviation Administration (FAA), 2020). Pregătirea la sol a studenților, denumită pregătire teoretică la sol, se concentrează pe cunoștințele aeronautice care sunt livrate într-o manieră didactică, într-o sală de clasă. Metodele și mijloacele pregătirii la sol, sunt mult mai variate decât metoda instruirii în zbor (componenta practică). Acest lucru face posibil ca instructorul să aibă o influență mare asupra elevului-pilot în timpul predării exercițiului de la sol prin: narațiunea și explicarea, convorbirea, demonstrarea zborului cu ajutorul machetelor și cu ajutorul planurilor, chiar și prin analiza zborului. Componenta practică, denumită mai frecvent pregătire în zbor, constituie familiarizarea cu cabina, amplasarea instrumentelor precum și a comenzilor și este predată în timpul zborului (de exemplu, în condiții de simulator sau în aeronavă).

Un element-cheie al pregătirii pentru zbor implică faptul că, instructorul de zbor oferă **feedback**, în principal verbal, pilotului-elev (FAA, 2020). Conform FAA din Statele Unite ale Americii și Autorității pentru siguranța aviației civile (CASA) din Australia, acest feedback, împreună cu contextul de învățare, ar trebui să fie unul pozitiv, deoarece se spune că îmbunătățește performanța pilotului-elev prin diminuarea mecanismelor defensive și creșterea motivației (Autoritatea pentru siguranța aviației civile, 2007; FAA, 2020). **Dar ce este până la urmă acest feedback?** Feedback-ul presupune oferirea unui răspuns la cele comunicate de către participant și reprezintă „toate mesajele verbale și nonverbale pe care o persoană le transmite în mod conștient sau inconștient ca răspuns la comunicarea altei persoane” (Gamble & Gamble, 1993). Așadar, feedback-ul poate fi caracterizat în mai multe moduri. Acesta poate fi **nonverbal**, și este evidențiat prin gesturi precum înclinarea capului, gesturi de încurajare, gesturi care arată că sunteți atent, interesat și angrenat în discuție cu interlocutorul și **feedback verbal** care se rezumă la utilizarea unor expresii precum „**da, am înțeles, este foarte bine, observ că ...**”. Deci, feedback-ul este un tip special de comunicare care transmite informații despre comportamentul trecut (Ilgen et al., 1979; Molloy et al., 2021). Într-un context educațional și de formare, feedback-ul, denumit în mod obișnuit „**feedback corectiv**”, indică corectitudinea, acuratețea și adecvarea comportamentului destinatarului, precum și unde există lacune în performanță în comparație cu ținta sau obiectivul de atins (Askew & Lodge, 2000; Kourgiantakis et al., 2019). Eficacitatea feedback-ului este adesea redusă la patru atribute-cheie, și anume: **natura** (adică conținutul – ce dorim să transmitem); **dimensiunea temporală** (adică momentul – când anume transmitem); **sursa** (adică persoana sau aparatul care oferă feedback-ul – cine transmite); și **implicarea cognitivă** (adică angajarea cognitivă activă în procesul de luare a deciziilor; Molesworth et al., 2006; Van Houten, 1980).

Instructorii de zbor oferă feedback elevilor-piloți după un zbor de antrenament, într-o sesiune denumită „**debriefing**”. În cele mai multe cazuri, acest feedback este furnizat **verbal**. În funcție de facilitățile disponibile, unii instructori pot suplimenta acest feedback verbal cu ajutorul unor mijloace vizuale, cum ar fi un model de aeronavă sau un desen pe o tablă. Mai mult, debrief-ul este conceput pentru a-i permite elevului-pilot să reflecteze asupra performanței sale și, ceea ce este important, să utilizeze aceste informații pentru a-și influența performanțele viitoare în zbor (Savoldelli et al., 2006). Prin urmare, conținutul feedback-ului include, în general, o evaluare a performanțelor de zbor ale elevului-pilot, sugestii de îmbunătățire și sarcini și/sau obiective pentru următorul zbor. De asemenea, feedback-ul verbal oferit de o persoană (adică sursa) conține adesea informații mai mult decât semnificația cuvântului/cuvintelor în sine. Modularea vocii (adică tonul) prin modificări ale profilurilor acustice (Banse & Scherer, 1996) și ale calității vocii (Gobl & Ni Chasaide, 2003) transmite un afect (adică emoție sau stare de spirit), adesea interpretat ca atitudine. Acest afect este de obicei văzut ca fiind pozitiv sau negativ.

Mai mult, în literatura de specialitate, **tonul vocal** în care este furnizat feedback-ul este încărcat, atât cu conținutul feedback-ului (constructiv vs. negativ), cât și cu momentul în care este furnizat (respectiv, când). Aceste cercetări subliniază faptul că feedback-ul negativ care este nespecific, furnizat după o întârziere considerabilă și transmis pe un ton mai mult agresiv sau sarcastic, induce emoții negative în rândul destinatarilor, precum și reducerea dorinței acestora de a a-și îmbunătăți performanța (Baron, 1988). S-a constatat, de asemenea, că un astfel de feedback afectează comunicarea, întrucât destinatarii preferă evitarea în locul comunicării deschise. Potrivit unui **studiu realizat de Harvard**, 92% dintre participanți au recunoscut că feedback-ul de la superior îi ajută să devină mai buni în ceea ce fac. Însă și formularea și adresarea feedback-ului este o artă, iar de cele mai multe ori, internalizarea și reacția la feedback-ul negativ este încărcată de diverse emoții și trăiri. Ne poate face defensivi, furioși, anxioși – stări care sunt incompatibile cu înțelegerea, buna comunicare și evoluția. Pe lângă asta, mai trebuie să ținem cont și că feedback-ul poate fi încărcat de energia negativă a celeilalte persoane: poate un șef sau un coleg își revarsă frustrările prin acel feedback, poate cineva are așteptări nerealiste de la tine sau un prieten a avut o zi proastă și își aruncă „buruienile la tine în grădină”. Oricare ar fi situația, trebuie să învățăm să facem diferența între tipurile de feedback constructiv și cele aruncate în vânt și să găsim metode mai bune să răspundem la feedbackul negativ.

Și totuși, ce putem face să ne dezvoltăm competența de comunicare – motivare? Cum putem acorda un feedback elevului-pilot astfel încât să încurajăm performanța în zbor? Iată câteva tipsuri pentru instructorii de zbor la care ar trebui să fie atenți atunci când interacționează cu studenții-piloți:

- Evitați generalizările (ex.: Tot timpul nu ești de acord);
- Acordați feedback specific (spuneți ce face bine studentul sau ce ar fi de dorit să facă);
- Apreciați și încurajați contribuțiile/rezultatele elevilor cu care lucrați (e foarte bună ideea ta, este interesant ceea ce spui etc.);
- Să se arate pe scurt cum s-a executat tema de zbor, ce elemente au fost executate corect și care au fost greșite;
- Să se explice într-o manieră asertivă de ce au apărut greșelile respective lăsând loc de dialog între instructor și elevul-pilot;
- Se va avea în vedere o concluzie ce va prezenta modul cum trebuie să acționeze elevul pentru a nu mai comite greșeli la zborul următor;
- Manifestați toleranță față de elevii-piloți (față de ritmul, ideile sau comportamentul lor – manifestate la nivel verbal, nonverbal și paraverbal);
- Ascultați activ studentul-pilot;
- Permiteți elevilor-piloți să își prezinte punctul de vedere;
- Mesajul transmis conține verbe de acțiune (hai să facem ..., haideți să ...);
- Folosiți limbajul responsabilității: eu, noi;
- Evitați verbele la modul imperativ (ex.: Trebuie, luați, faceți) și utilizați expresii de genul: Ar fi bine să ...; E important să ...; Mi-ar plăcea să ...; Doresc să ...; Propun să ...;
- Ritmul și volumul vocii sunt moderate;
- Evitați etichetările (ex.: Este o prostie să facem așa);
- Să mulțumiți pentru feedback;
- Să decideți ce faceți cu feedback-ul primit;
- Acționați (ne propunem un plan de acțiune pentru schimbarea comportamentului).

### Bibliografie selectivă:

Fung Cheung & Brett R. C. Molesworth (2021): The Effect of Vocal Tone of Feedback on Student Pilot Performance, The International Journal of Aerospace Psychology, DOI: 10.1080/24721840.2021.1926251  
Federal Aviation Administration. (2020). *Aviation instructor's handbook (FAA-H-8083-9)*.



# INCIDENȚA DEZORIENTĂRII SPAȚIALE

Într-o continuare a celor prezentate în numărul anterior rezultă că piloții sunt în pericol de dezorientare spațială atunci când nu pot percepe în mod direct orizontul natural, adică atunci când lipsește vizibilitatea în afara cabinei. Acest lucru se întâmplă în zborul de noapte, mai ales cu cerul acoperit, la zborul în plafonul de nori, în păclă, ceață sau chiar în zile senine dacă se zboară peste suprafețe întinse acoperite de zăpadă sau apă. Situația devine și mai complicată dacă informațiile vizuale exterioare sunt fragmentate, episodice, menținând tentația pilotului de a privi afară din cabină (de exemplu străpungerea unui plafon neomogen de nori, cu spărturi care permit iluminări sporadice). Chiar și numai după o întrerupere a zborului timp de trei, patru săptămâni, orice pilot poate fi victima dezorientării spațiale.

S-au studiat rapoartele unui număr de 104 piloți care au avut astfel de fenomene, condițiile și frecvența cu care apar în relatările piloților (Tormes și Guedry - 1975).

Astfel, circumstanțele apariției dezorientării la cei 104 piloți chestionați au fost:

- la redresare din viraj: 91%;
- zbor la joasă înălțime deasupra apei, noaptea: 81%;
- reflexia luminilor de poziție în nori sau ceață: 70%;
- tranziția de la zborul la vedere la cel fără vizibilitate și invers: 62%;

- mișcarea capului în timpul înclinării sau în viraj: 56%;
- interpretarea eronată a orizontului deasupra norilor: 47%;
- citirea dificilă a instrumentelor ca urmare a vibrațiilor: 45%;
- reflexia luminilor pe cabină: 36%;
- distragerea atenției de către reflexia luminoasă a rotorului elicopterului: 35%;
- interpretarea eronată a orizontului ca efect al luminilor de la sol: 33%;
- oboseală: 32%;
- distragerea atenției de o defecțiune de la bord: 29%;
- zbor în formație noaptea: 25%;
- inducerea în eroare de către un instrument defect: 25%;
- vibrații: 24%;
- simptome de răceală sau gripă: 12%.

Într-un raport tehnic asupra comunicărilor prezentate la un simpozion NATO din anul 2002, Benson A.J. a făcut o sinteză a celor mai importante informații pe această temă. Astfel, dintr-un sondaj efectuat pe 2582 de aviatori din SUA și Marea Britanie, rezultă că cei mai importanți factori asociați producerii dezorientării sunt:

- a) distragerea și saturația sarcinii (64%);
- b) coordonarea redusă a echipajului (46%).

Pe ansamblu, 8% din aviatorii din SUA și 15% dintre cei din Marea Britanie au avut fenomene de dezorientare în zbor. Într-un

sondaj efectuat în rândul piloților de elicopter din Grecia, doar 34% raportează că nu au avut situații de dezorientare, iar un studiu pe 134 de piloți ai Gărzii de Coasta din SUA indică un procent de 71% dintre aceștia care raportează că au avut un incident de dezorientare.

Frecvența incidentelor de dezorientare corelează pozitiv cu numărul orelor de zbor și merge de la 40% în cazul piloților cu 500 de ore de zbor la activ până la 100% în cazul piloților cu peste 3500 de ore de zbor în carieră. Acest lucru arată că, practic, fiecare pilot ajunge în decursul carierei să se confrunte cu o situație de dezorientare în zbor, iar 60% dintre acestea survin după primele 500 de ore de zbor, atunci când un pilot începe să se simtă cu adevărat stăpân pe sine. Comparând piloții militari și civili, un studiu spaniol indică o incidență de 73% în cazul primei categorii față de numai 25% pentru cea de-a doua.

În general, analiza studiilor pe această temă arată o varietate mare a incidenței incidentelor de dezorientare (Braithwaite, Cowley, Rosado & Albano, 1998), și că acest fapt se datorează în mod direct gradului de cooperare al piloților. În ciuda unei tendințe de schimbare a atitudinii instituționale cu privire la acest fenomen, în multe cazuri piloții se feresc, încă, să îl raporteze. Ca urmare, credem că cel mai corect este să considerăm, pe de o parte, că imaginea oferită de sondaje indică doar o parte din incidența reală a fenomenului și, pe de altă parte, că procentajele mai ridicate sunt mai apropiate de adevăr.

Consecințele situațiilor de dezorientare spațială merg de la accidente fatale la evenimente fără urmări dar instructive pentru pilot. Între aceste două extreme se pot întâlni misiuni întrerupte sau prost finalizate care pot avea urmări neplăcute asupra pilotului. Gravitatea consecințelor unei dezorientări spațiale rezultă dintr-o combinație de factori. Cel mai important dintre aceștia este, fără îndoială, atitudinea. Dezorientarea spațială este cu atât mai periculoasă cu cât apare în evoluții mai aproape de sol. Acesta este unul dintre motivele pentru care statisticile accidentelor de elicopter contabilizează mai multe cazuri de dezorientare decât cele de avion. Dacă dezorientarea survine la o înălțime suficientă (cu cât este mai mare cu atât este „mai suficientă”) și, dacă în spațiul de zbor nu există obstacole (munți, construcții înalte sau alte aeronave), atunci șansa de recuperare a imaginii corecte cu privire la poziția în spațiu este mare. Aceasta, însă, și în funcție de capacitatea pilotului de a analiza critic informațiile de bord și de a câștiga „bătălia” cu simțurile care îi furnizează informații eronate de poziție în spațiu. În general, accidentele produse pe fondul dezorientării spațiale au o „semnătură” tipică; aparatul lovește solul în zbor aparent controlat, cu viteză mare și fără încercarea pilotului de a evita ciocnirea de sol, iar dacă aceasta a existat, s-a făcut tardiv (Arostegui & Maurino).

Text: Căpitan-comandor Cristian Dinu

## „Majoratul” Grupului EOD al Forțelor Aeriene

Luna mai a anului 2004 a marcat o premieră pentru Forțele Aeriene Române: se înființează prima structură EOD (Explosive Ordnance Disposal – Controlul Mecanismelor Explosive) din cadrul acestei categorii de forțe, structură alcătuită din 14 militari (un ofițer, zece maiștri militari/subofițeri și trei soldați gradați profesioniști) în cadrul Centrului 70 Geniu Aviație, cazarma Pantelimon. Grupul EOD al Forțelor Aeriene a apărut ca o necesitate și, totodată, ca o aliniere la noile directive și standarde NATO, organizație la care România a aderat în martie 2004.

Principalele misiuni ale noii structuri erau, ca și astăzi, neutralizarea și distrugerea munițiilor/dispozitivelor explozive improvizate descoperite în cadrul tuturor unităților subordonate Statului Major al Forțelor Aeriene (SMFA), asanarea poligoanelor în urma tragerilor de instrucție, restabilirea operativității aerodromurilor militare și pistelor de decolare/aterizare, extragerea personalului militar și civil din mediul cu multiple UXO (Unexploded Ordnance), recunoașterea/cercetarea traseelor de deplasare și a raioanelor de dispunere a trupelor, recunoașterea/cercetarea traseelor VIP, asistență în cadrul incidentelor aviatice militare, la nevoie, sprijinul pentru alte structuri din cadrul sistemului național de apărare.

Începând cu luna august a aceluiași an, încep primele achiziții de echipamente specifice EOD: costum de protecție EOD-8, disruptor fără recul, trusă HOOK&LINE, manipulator robotic, scut protecție, echipamente esențiale în îndeplinirea misiunilor specifice. Totodată, primii cursanți ai cursului de bază EOD desfășurat în străinătate (Grecia), termină modulul de pregătire specifică și, astfel, începe un amplu și vast program de instruire internă. Se creiona deja o structură interesantă, frumoasă, o specialitate „nouă” plină de riscuri și adrenalină, dar și cu satisfacții pe măsură.

Începutul anului 2005 aduce o altă premieră: România, prin Forțele Aeriene, își asumă punerea la dispoziția NATO a unui modul EOD, începând cu anul 2008. Se preconiza o perioadă de pregătire intensă, deoarece, în 3 ani, Modulul EOD al Forțelor Aeriene Române era necesar să încheie un

proces de operaționalizare care trebuia finalizat cu trecerea unei evaluări tactice NATO (TACEVAL). Astfel, au loc transformări pe linie de personal, luând naștere Grupul EOD al Forțelor Aeriene Române, structură formată din 24 de militari (3 ofițeri și 21 de maiștri militari/subofițeri). Personalul participă la cursuri de pregătire specifică, atât în țară, cât și în străinătate, se continuă procesul de achiziții cu tehnică și echipamente EOD noi, concomitent cu desfășurarea procesului de operaționalizare. Totodată, se înființează Serviciul de Intervenție EOD, un serviciu de luptă apărut ca o necesitate în vederea asigurării reacției rapide la orice amenințare cu UXO/IED în cadrul unităților subordonate SMFA.

Anul 2006 aduce și primele rezultate ale procesului intens de pregătire: România pune la dispoziția NATO o grupă EOD formată din cinci militari, destinată NRF-10, Grupul EOD al Forțelor Aeriene participă cu personal și echipamente în cadrul „Reuniunii Internaționale a Francofoniei 2006” și are loc evaluarea inițială națională a Modulului EOD în cadrul exercițiului „SIRETUL 2006”. Urmează anul 2007, un an încărcat, dar cu multe realizări pentru Grupul EOD. Structura participă la o multitudine de antrenamente și exerciții în comun cu partenerii NATO („ALBATROSUL 2007”, „CHASSEUR ACCOMPLI 2007”), se efectuează dislocări terestre și aeriene de antrenament în mai multe baze aeriene de pe teritoriul țării, dar, de departe, cea mai importantă a reprezentat-o evaluarea Modulului EOD al Forțelor Aeriene de structura TACEVAL a NATO. În luna octombrie are loc certificarea și afirmarea Modulului EOD (STARTASSESS NATO ENTRY LEVEL ASSESSMENT) în cadrul exercițiului „ROUEX 2007” desfășurat în cadrul Bazei 71 Aeriană Câmpia Turzii. Certificarea reprezintă recunoașterea din partea NATO a capacităților structurii evaluate, precum și recunoașterea eforturilor depuse de SMFA pentru înzestrarea Grupului EOD cu materiale și echipamente specifice EOD.

Următorul an confirmă încrederea acordată structurii prin punerea la dispoziția NATO, pe o perioadă de șase luni, a unei grupe EOD a Forțelor Aeriene în cadrul NRF-10, participarea în Franța la un exercițiu internațional

### COSTUM EOD OLYMPIA

- *costumul EOD conferă o foarte bună protecție împotriva efectelor unei explozii;*
- *este prevăzut cu sisteme de răcire și de ventilație;*
- *rezistă la temperaturi de peste 360°C*



sub comanda UE, „BAPEX-2008”, dar, mai ales, solicitarea participării cu personal și echipamente EOD la „NATO SUMMIT 2008” București.

Anul 2009 încununează pe deplin eforturile depuse de Statul Major al Forțelor Aeriene și Grupul EOD al Forțelor Aeriene Române, prin solicitarea participării cu un detașament la misiunea ISAF din Afganistan, în sprijinul Forțelor Terestre Române. Pentru următoarele 18 luni, Grupul EOD al Forțelor Aeriene Române generează trei detașamente a câte șase militari și tehnică militară specifică, pentru a asigura sprijinul EOD în TO Afganistan pentru batalioanele B. 280 Focșani, B. 33 Curtea de Argeș și B. 812 Bistrița. În cadrul acestor unități, militarii execută misiuni de sprijin EOD în zona de responsabilitate a forțelor române din provincia Zabul, Afganistan, alături de partenerii americani din cadrul US NAVY EOD, reprezentând de departe cea mai importantă misiune primită de Grupul EOD al Forțelor Aeriene. Această perioadă a oferit, pe de o parte oportunitatea înzestrării cu tehnică, echipamente și personal profesionist pentru acțiunea într-un mediu ostil, alături de aliați NATO, și, totodată, posibilitatea desăvârșirii personalului Grupului EOD, atât prin prisma deprinderilor profesionale, cât și a caracterului.

Începând cu 1 ianuarie 2011, Grupul EOD al Forțelor Aeriene Române intră în perioada de stand-by pentru NRF-17, cu un pluton compus din 20 de militari. Luna martie a aceluiași an vine cu o nouă provocare majoră pentru Modulul EOD: participarea unui detașament format dintr-un ofițer și 12 maiștri militari/subofițeri în cadrul misiunii internaționale KAIA LEAD NATION pe aeroportul Kabul, Afganistan, pe perioada a două rotații, timp

**MANIPULATOR TELESCOPIC TM 600**  
*oferă posibilitatea operatorului EOD să preia mecanismele explozive de la o distanță de minimum 3 metri, distanță care reduce riscul în cazul unei explozii accidentale*



de un an. Pe perioada aceasta, detașamentul a asigurat întregul spectru de misiuni specifice EOD pentru întreaga zonă de operații a aeroportului militar și civil din Kabul, cu provocările și riscurile aferente acestei zone într-un teatru de luptă.

Următorii ani, Grupul EOD al Forțelor Aeriene Române desfășoară o multitudine de misiuni specifice pe teritoriul național, printre cele mai importante fiind asigurarea răspunsului rapid la orice amenințare cu UXO/IED în cadrul unităților subordonate SMFA, asanarea poligoanelor în urma tragerilor de instrucție cu aviația militară, cercetarea și degajarea de muniții a anumitor suprafețe din cadrul unităților subordonate SMFA în cadrul proiectelor de infrastructură NATO și naționale (Baza 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu, Baza 90 Transport Aerian Otopeni, Baza 71 Aeriană Câmpia Turzii, Cazarma 3600 Mihai Bravu), asistență în cadrul incidentelor aviatice, precum și participarea cu tehnică și personal în cadrul evaluărilor TACEVAL al unor structuri subordonate SMFA.

Cu o tradiție de 18 ani, Grupul EOD al Forțelor Aeriene și-a demonstrat în repetate rânduri aptitudinile și profesionalismul prin îndeplinirea misiunilor încredințate, atât pe teritoriul național, cât și în context aliat, în vederea întăririi climatului național și regional de securitate. Prin asigurarea cu celeritate a intervenției în cazul incidentelor cu muniții explozive care amenință operațiile militare, asigurarea consilierii și expertizei în domeniul EOD, precum și continuarea dezvoltării acestei capacități pentru menținerea unei poziții proactice în îndeplinirea sarcinilor, personalul a fost întotdeauna în măsură să își reafirme locul de elită pe care îl ocupă în rândul Forțelor Aeriene și al Armatei Române.

Devotamentul perpetuu, dorința autoperfecționării și înfruntarea cu stoicism a stresului în fața pericolelor la care sunt expuși, coroborate cu eforturile susținute de modernizarea și adaptarea la cerințele impuse de realitățile actualelor amenințări, rămân garanția Grupului EOD al Forțelor Aeriene, asumată în slujba atingerii obiectivelor naționale și aliate, a promovării valorilor militare și apărării populației civile.

Text: Marius Petrică Turenschi

## GENIȘII AVIATORI – EXERCİIU APLICATIV

La Baza 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu s-a desfășurat **Exercițiul practic-aplicativ al structurilor de geniu din Statul Major al Forțelor Aeriene.**

Pentru acest an, geniștii aviatori și-au propus să se reunească într-un „Task Force” care aduce alături în aceeași echipă specialiști și echipamente din aproape toate structurile de geniu aparținând unităților de nivel bază aeriană sau echivalent (brigadă) din compunerea Forțelor Aeriene Române, integrând aici și colegii lor din cadrul Bazei Aeriene de Instruire și Formare a Personalului Aeronautic „Aurel Vlaicu”- Boboc. Iar pentru că aproape în totalitatea lor, acțiunile și operațiile Forțelor Aeriene se execută la nivel înrunit, au fost integrate în exercițiu eforturi și contribuții ale elementelor din compunerea Forțelor Terestre și din compunerea Comandamentului Logistic Întrunit.

Obiectivul principal al exercițiului este realizarea infrastructurii terestre semipermanente/relocabile, suficiente și corespunzătoare pentru instalarea unei structuri de comandă (punct de comandă) de nivel Battle Group.

Coordonatorul în teren al activităților, căpitanul Aurel Bocai



ne-a prezentat o imagine asupra forțelor și mijloacelor angrenate în exercițiu: „Pentru realizarea obiectivului exercițiului au fost dislocate un număr de aproximativ 20 de echipamente grele (rulouri

compactoare, auto-gredere, buldo-excavatoare, autobasculante de mare capacitate) și aproximativ 50 de militari, suficient pentru ca sarcina să fie finalizată în timp util. De asemenea, Baza 57 Aeriană ne-a



pus la dispoziție o suprafață de teren de peste 60.000 de mp și căi de acces către acesta”.

Text: Laura Cucos  
Foto: Narcisa Tuță și Bogdan Pantilimon



### ROBOT MOBIL PIAP GRYF

- *robotul este utilizat pentru cercetarea și neutralizarea de la distanță a dispozitivelor explozive;*  
- *este conceput pentru recunoașterea rapidă a terenului, locațiilor inaccesibile și a zonelor urbane*

## 25 IULIE ZIUA RADIOLOCAȚIEI



**Anii 1950-1955 au fost decisivi pentru înființarea unei noi arme, radiolocația. La 17 martie 1950, în urma unui ordin al M.St.M., s-au înființat două batalioane de pândă teritorială, care veneau să întărească Regimentul de Pândă Radio (P.R.) existent deja: B.1 Pândă Teritorială (P.T.) București-Cotroceni și B.2 P.T. (inițial la București-Iasmin, ulterior mutat la Cluj).**

Începând cu 1 iulie 1950, cele trei batalioane Pândă Radio au suferit următoarele transformări: B.1 a devenit B.10 P.R. (Timișoara); B.2 a devenit B.11 P.R. (Orșova); B.3 a devenit B.12 P.R. (Constanța).

De asemenea, la aceeași dată s-a înființat Centrul de Instrucție Pândă Radio în cazarma de la București-Iasmin. În sfârșit, la 1 noiembrie 1950, s-a înființat B.3 P.T., dislocat la Alba Iulia. La 30 noiembrie 1950, toate aceste unități au

fost transformate într-un organism superior: Serviciul de Observare, Informare și Legături Aeriene (O.I.L.A.).

După înființarea O.I.L.A., cele șase batalioane de pândă au devenit independente și au fost subordonate direct Comandamentului Apărării Antiaeriene a Teritoriului. Din nou, denumirile batalioanelor au suferit modificări: B.1 a devenit B.587 Independent O.I.L.A. (București); B.2 a devenit B.475 Independent O.I.L.A. (Cluj); B.3 a devenit B.329 Independent O.I.L.A. (Bacău); B.10 a devenit B.548 Independent Radio O.I.L.A. (Timișoara); B.11 a devenit B.423 Independent Radio O.I.L.A. (Orșova); B.12 a devenit B.352 Independent Radio O.I.L.A. (Constanța).

Ca și mai înainte, batalioanele transmiteau informații obținute vizual către centru prin rețeaua telefonică permanentă sau prin radio. În subordinea acestor șase batalioane independente, se aflau, în 1951, 492 de posturi de observare.

Primele stații intrate în înzestrarea Armatei Române după al Doilea Război Mondial au fost un radiolocator canadian de tipul SCR-527A, destinat colaborării cu aviația civilă, și un radiolocator de fabricație engleză, de tipul AN-TPS-3, destinat colaborării cu artileria antiaeriană.

În 1952, au fost înființate și au intrat în serviciu, în cadrul batalioanelor radio O.I.L.A., primele subunități radiotehnice, care urmau să fie înzestrate cu stații P-20 și P-3A.

La 15 mai 1952, M.St.M. a ordonat ca batalioanele independente radio O.I.L.A. să fie transformate în regimente. Au apărut astfel

R.269 (Timișoara), R.181 (Craiova) și R.110 (Constanța). Acestea vor redevini batalioane independente în 1954.

Stațiile P-8 (unele cu A.Z.P-8) au intrat în înzestrare în 1954. Pe lângă subunitățile radiotehnice existente deja la Ciacova (zona Timișoara), Vânu Mare (zona Turnu Severin), Palas (zona Constanța), au mai apărut încă zece subunități: la Oravița, Târgu-Jiu, Medias, Alexandria, Roșiori de Vede, Tecuci, Chinteni, Băișoara, Hălchiu și Cuza-Vodă. Tot în 1954, s-au înființat subunități radiotehnice pe aerodromurile militare de la Timișoara și București. În plus, mai existau șase subunități sovietice de radiolocație, stabilite pe aerodromurile de la Roșiori de Vede, Otopeni, Alexeni, Boboc, Fetești, Mihail Kogălniceanu.

În 1954, au fost instalate, la stațiile de radiolocație, sisteme de recunoaștere a avioanelor de vânătoare proprii, de tip N.R.Z.-1 (pe avioane exista, de asemenea, aparatul de răspuns).

Prin Ordinul Ministerului Forțelor Armate nr. 74 din 25 iulie 1955, s-au înființat Trupele Radiotehnice, având următoarea compunere: R.101 Radiotehnic (București); B.548 Radiotehnic Independent (Timișoara); B.423 Radiotehnic Independent (Craiova); B.475 Radiotehnic Independent (Cluj); B.329 Radiotehnic Independent (Roman); Centrul de Instrucție Radiotehnică (Șoseaua București-Ploiești, km 32); Școala Militară de Ofițeri de Radiolocație.

În urma înființării Trupelor Radiotehnice, sistemul O.I.L.A. s-a desființat.



Radar Gap Filler

19 SEPTEMBRIE

## ZIUA ARTILERIEI ȘI RACHETELOR ANTIAERIENE



### ÎNCEPUTURILE ARTILERIEI ANTIAERIENE ÎN ROMÂNIA

După apariția aviației pe câmpul de luptă, în războiul italo-turc din 1911-1912 și cel din Balcani din 1912-1913, în misiuni de cercetare și bombardare a trupelor, problema combaterii de la sol a mijloacelor de atac aerian s-a rezolvat în majoritatea țărilor din Europa prin adaptarea tunurilor terestre pentru trageri antiaeriene.

Iminența intrării României în război, ca și evoluția întrebunțării aviației în acțiuni militare au făcut ca, în pas cu preocupările existente în armatele altor state din Europa, specialiștii militari români să înceapă studiul posibilităților de realizare prin forțe proprii a unor mijloace de apărare a obiectivelor, trupelor și populației împotriva loviturilor din aer.

Printre măsurile stabilite în documentele de concepție elaborate la nivelul Marelui Stat Major în cursul anului 1914, s-au numărat și cele privitoare la apărarea antiaeriană. Astfel, la 22 decembrie 1914, s-a încheiat un contract cu firma italiană „Vickersterni Spezia” pentru importul a patru tunuri antiaeriene de 75 mm tip „Deport”. Din cauza războiului, tunurile au fost expediate abia la 9 iulie 1916 și primite de Armata Română la începutul lunii august a aceluiași an.

Concomitent cu demersurile întreprinse de diferiți furnizori străini, pentru asigurarea tunurilor și muniției necesare organizării apărării antiaeriene a diferitelor obiective, specialiștii militari români au încercat să prevină lipsa acestor mijloace prin întrebunțarea unor tunuri terestre pentru misiuni antiaeriene.

Astfel, pentru executarea modificărilor la tunurile de 75 mm model 1880, misiunea a fost

încredințată Arsenalului Armatei, iar pentru cele de 57 mm, colonelului Ștefan Burileanu și colonelului Gabriel Negrei.

Odată găsită soluția pentru asigurarea armatei cu tunuri antiaeriene, Marele Stat Major a luat măsuri ca în „Planul de mobilizare a armatei pentru perioada 1916-1917”, intrat în vigoare la 1 martie 1916, să fie cuprinse structura organizatorică a apărării antiaeriene și efectivele necesare.

Totodată, în conținutul aceluiași plan a fost înscris și încadrat cu ofițeri și trupe „Serviciul Apărării Capitalei Contra Aeroplanelor”, prima structură organizatorică de profil din Armata Română.

Primele forme de organizare a pregătirii efectivelor au apărut concomitent cu activitățile de realizare a tunurilor. La 15 aprilie 1916, Marele Stat Major hotărârea înființarea unei „Școli de tragere cu tunul antiaerian calibrul 75 mm”, mai întâi în garnizoana „Mihai Bravu”, apoi la Turtucaia, iar la 23 iunie 1916, în București, pentru tunurile de 57 mm sistem Burileanu și Negrei.

În 13 iunie 1916, gl. de divizie Mihail Boteanu, comandantul Cetății București, propune Marelui Stat Major ca, pe măsura dotării cu tunuri antiaeriene, să fie apărute antiaerian un număr de 17 obiective din țară și 7 în zona de operații care se va crea la mobilizare. Capitala țării constituia un obiectiv separat.

### ÎNFIINȚAREA CORPULUI DE ARTILERIE ANTIAERIANĂ ȘI PRIMELE SALE MISIUNI

Înainte de intrarea României în război, apărarea antiaeriană a Capitalei a fost încredințată „Serviciului Apărării Capitalei contra atacurilor aeriene”, condus de cpt. Gheorghe Ciurea. Acest serviciu făcea parte din Comandamentul Cetății București, subordonat

Corpului 2 Armată. Simțindu-se nevoia unei comenzi și răspunderi unice pentru apărarea antiaeriană, în ziua de 15 august 1916, a luat ființă prima unitate, denumită „Corpul Apărării Antiaeriene”, în compunerea căreia – pentru apărarea Bucureștiului – erau 6 baterii a câte 4 tunuri de calibrul 75 mm, 8 secții de mitraliere, 12 secții de proiectoare de 90 cm și 22 de posturi de observare. Pentru observarea îndepărtată și înștiințare, erau 22 de posturi (a câte 8 militari) dispuse la 50-60 km în jurul Capitalei, la: Putineiu, Frățești, Toporu, Drăgănești, Prundu, Greaca, Hotarele, Goșinari, Budești, Comana, Călugăreni, Bila, Letca Nouă, Vida-Cartojani, Clejani, Crevedia, Sohatu, Părlita, Titu, Bilciurești, Țigănești, Movilița. În afara acestora, mai exista o rețea de informare prin prefecturile capitalelor de județ. Toate posturile erau dotate cu mijloace telefonice necesare înștiințării asupra direcției avioanelor inamice, încă de la trecerea frontierei.

### PRIMA VICTORIE

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

Această acțiune a fost o mare surpriză pentru Mackensen și statul său major. Prima măsură luată a fost aceea ca aviația germană din Bulgaria și monitoarele austro-ungare de pe Dunăre să bombardeze podul. Pentru apărarea antiaeriană a podului, se afla dislocată

bateria „Deport”, din subordinea Corpului II Armată de la București. La 19 septembrie – a doua zi a manevrei de la Flămânda – secția elevului-plutonier Dumitru Limburg a reușit să doboare un avion german, care a căzut la 500 de metri vest de podul întins peste Dunăre. A fost prima victorie omologată obținută de artileria antiaeriană română. În amintirea acesteia, ziua de 19 septembrie este sărbătorită ca Zi a Armei Artileriei și Rachete Antiaeriene. Pentru această izbândă, locotenentul Constantin Constantin, comandantul bateriei, a fost decorat cu Ordinul „Coroana României”, iar elevul-plutonier Dumitru Limburg a primit medalia „Bărbăție și credință”.

După suspendarea operațiunilor de trecere a Dunării, bateria Deport a revenit în dispozitivul de apărare a Capitalei.

\*\*\*

Angajamentul României de a aloca 2% din PIB pentru apărare a permis demararea unor programe de înzestrare strategice dintre care, demn de amintit aici, ar fi programul de înzestrare cu sistemele de apărare sol-aer „PATRIOT”, cel mai avansat sistem de rachete sol-aer cu bătaie mare din lume. Astfel, s-a demarat înzestrarea forțelor armate cu cea mai recentă configurație a sistemului de rachete sol-aer cu bătaie mare „PATRIOT”, configurația PAC-3+.

Prin continuarea procesului de transformare și modernizare, în pas cu evoluțiile și exigențele vremii, noile structuri de artilerie și rachete sol-aer se completează armonios cu cele ale aviației, radiolocației și celorlalte genuri de armă în acțiunile integrate de apărare a spațiului aerian românesc.



# ULTIMA MISIUNE PENTRU AVIONUL BREWERY WAGON

**Li s-a spus că este o misiune care ar fi scurtat războiul...**

„...Fără gazul și petrolul lui, avioanele lui Hitler nu vor zbura. Unitățile lui mecanizate nu se vor mai deplasa. Ar fi nevoie de trei corpuri de armată complete și de multe luni pentru a realiza ceea ce mai puțin de 1800 dintre voi puteți face într-o după-amiază” – generalul-maior Lewis H. Brereton, comandant al Armatei a IX-a Aeriană a Statelor Unite.

**Întoarcerea la bază a fost un obiectiv secundar...**

„Chiar dacă niciunul din voi nu se întoarce, rezultatele vor merita prețul plătit” – generalul de brigadă Uzal G. Ent, comandant în Armata a IX-a și comandantul misiunii Tidal Wave

**Un articol de Terrence G. Popravak, Jr.  
locotenent-colonel USAF (rtr.)**

Înainte de misiune, mulți dintre participanți ar fi avut, probabil, dificultăți în a găsi România pe hartă. După aceea, cei care au supraviețuit, nu au uitat niciodată.

O sută șaptezeci și opt de bombardiere grele americane B-24D Liberator și cele 178 de echipaje ale acestora, compuse din peste 1.700 de aviatori, au decolat de la bazele lor aeriene din Libia pentru un zbor dus-întors de 2400 de mile (peste 3800 de kilometri) în cadrul Operațiunii Tidal Wave, operațiunea de proporții epice, desfășurată la joasă altitudine, de atac asupra a nouă rafinării de petrol, puncte-cheie din jurul Ploieștiului; rafinării în care se prelucra cea mai mare parte a petrolului României. Un atac la joasă altitudine era o premiză pentru acuratețe, pentru îndeplinirea misiunii cu numărul limitat de bombardiere B-24 disponibile la acea vreme. Aliații sperau să dea „o lovitură de knock-out” și să scurteze războiul cu șase luni.

Câmpurile petroliere ale României au furnizat Axei aproximativ o treime din petrolul său, inclusiv combustibil pentru vehicule și lubrifianți industriali într-o zonă relativ concentrată și au fost considerate esențiale. Era o țintă atât de importantă încât liderii aliați, președintele american Franklin Roosevelt și prim-ministrul britanic Winston Churchill, sub presiunea liderului sovietic I.V. Stalin pentru a deschide un al doilea front împotriva Axei, au ordonat personal ca acestea să fie distruse pentru a împiedica efortul de război al Axei.

Era pentru a doua oară când bombardierele americane B-24 atacau Ploieștiul. Înainte de Operațiunea Tidal Wave fusese un raid de anvergură mică, cu 12 (după unele surse 13 – n.r.) avioane, în iunie 1942. Operațiunea HALPRO („Halverson Project”, inițiatorul fiind colonelul Harry Halverson) a fost prima misiune în care un bombardier greu american acționa împotriva unei ținte din Europa, în timpul celui de-al Doilea Război Mondial. Raidul a produs puține pagube, dar a subliniat importanța Ploieștiului.

Piloții care au zburat în cadrul Operațiunii Tidal Wave proveneau din cinci grupuri de bombardiere B-24, două cu sediul în Africa de Nord (Grupul 98 și Grupul 376) și trei aduse din Anglia (Grupurile 44, 93 și 389) pentru această misiune specială în acea Duminică Neagră, 1 august 1943.

La pregătirea misiunii, echipajele au fost informate că se vor confrunta cu numeroase avioane de vânătoare, tunuri antiaeriene amplasate la sol și baloane de baraj, dar numărul exact al acestor mijloace era necunoscut și greu de estimat. Li s-a spus, de asemenea, că majoritatea aveau echipaje românești și că spiritul combativ al acestora nu este destul de puternic. Estimările erau, însă, greșite. Peste 100 de avioane de vânătoare și aproape 400 de tunuri antiaeriene au apărut Ploieștiul, iar apărătorii români și germani au luptat bine.

Unul dintre cele 178 de echipaje, echipajul Palm din Grupul 376 Bombardiere nu s-a bucurat deloc atunci când a aflat despre misiunea lor, aceea de a zbura cu un anumit B-24 cunoscut drept „lămâie” (lemon, în original, termen ce definește în jargon un dispozitiv care are probleme tehnice, care este imperfect n.r.), un avion bântuit de probleme, botezat „Brewery Wagon” („Căruța Fabricii de Bere”, într-o traducere formală; din respect, însă, pentru combatanți, indiferent de ce parte vor fi luptat, pe parcursul articolului vom folosi denumirea în limba engleză – n.r.). Pilotul John Palm era atât de dezgustat încât a aruncat o mână de nisip și pietriș în avion în timp ce el și echipajul său se apropiau de aeronavă în dimineața zilei de 1 august.

**ECHIPAJUL**

**Pilot:** locotenent (1st Lt.) **John Dudley Palm** din El Paso, Texas, avea 27 de ani. Era comandantul echipajului și, în tradiția Forțelor Aeriene ale Armatei, echipajul îi purta numele. Echipajul său era venit din toate colțurile Statelor Unite, de la o coastă la cealaltă. Era un echipaj experimentat, având efectuate între 18 și 20 de misiuni de luptă până la momentul Operațiunii Tidal Wave.

**Componența echipajului lui Palm din această misiune era următoarea:**

**Copilot:** sublocotenent (2nd Lt.) **William Franklin Love**, Los Angeles, California, 22 de ani;

**Bombardier:** sublocotenent (2nd Lt.) **Robert W. Merrell** era tot din Los Angeles, în vârstă de 25 de ani; pentru Operațiunea Tidal Wave, Merrell l-a înlocuit pe bombardierul obișnuit al echipajului Palm, sublocotenentul **Lawrence R. Strickler** – conform unor surse aceasta a fost prima misiune de luptă a lui Merrell;

**Navigator:** sublocotenent (2nd Lt.) **William Morris Wright**, din Melrose, Massachusetts, 22 de ani;

**Tehnician de zbor/trăgător în turela superioară:** plutonier major (T/Sgt.) **Alexander Philip Rockinson**, din Canal Fulton, Ohio, 29 de ani;

**Operator radio:** plutonier major (T/Sgt.) **Harold Block**, din Brooklyn, New York, 30 de ani;

**Trăgător/asistent operator radio:** plutonier (S/Sgt.) **Austin Dean Chastain**, din Siloam Springs, Arkansas, avea 31 de ani și era cel mai vârstnic membru al echipajului;

**Trăgător și armurier:** plutonier (S/Sgt.) **Clay Eugene Snyder**, din Paden City, West Virginia, 23 de ani;

**Trăgător și asistent al tehnicianului de zbor:** plutonier (S/Sgt.) **William Earl Thompson** din St. Cloud, Florida, 22 de ani;

**Trăgător în turela din coada avionului:** plutonier (S/Sgt.) **Dallis Richard Robertson**, din Vincennes, Indiana, 29 de ani.

**AERONAVA**

„Brewery Wagon” era unul dintre cele 18493 de avioane B-24 Liberator, avion de bombardament greu, fabricate în timpul celui de-al Doilea Război Mondial; bombardierul B-24 a fost avionul fabricat în cele mai multe exemplare vreodată în istorie.

Fabricația avionului a fost finalizată ca B-24D-25-CO, cu numărul de serie al Forțelor Aeriene ale Armatei SUA 41-24294; avionul a fost predat Armatei pe 9 decembrie 1942 de către fabrica de avioane Consolidated din California. Armata SUA a plătit 289276 de dolari pentru aeronavă (aproximativ 5,3 milioane de dolari la valoarea actuală).

Primul pilot a fost, probabil, locotenentul Robert H. Storz, cel care l-a botezat „Brewery Wagon”. Acest nume a fost dat (într-o perioadă în care butoaiile cu bere se transportau efectiv cu căruțe trase de cai – n.r.) în onoarea fabricii de bere Storz din Omaha, Nebraska, condusă de tatăl său, Adolph Storz. Totuși, locotenentul Storz nu a



*Echipajul de la sol al „Brewery Wagon” în deșertul libian în vara anului 1943. Un subofițer (NCO) era șeful echipajului, care asigura supravegherea și coordona îngrijirea aeronavei, asistat de alți câțiva militari. Ei lucrau zilnic la linia de zbor pentru a întreține aeronavele și au efectuat întreținerea înainte de zbor necesară pentru a pregăti misiunea, precum și acțiunile de întreținere după zbor, repararea daunelor de după luptă etc. Tehnicienii diagnosticau, de asemenea, defecțiunile ale echipamentului și înlocuiau piese după cum era necesar. Ei efectuau inspecții amănunțite ale aeronavei și țineau evidența lucrărilor de întreținere pe care le efectuau. Echipa tehnică munca mult și din greu, în condiții primitive, dure și se luptau constant cu praful fin din deșert care pătrundea în toate zonele, provocând uzura motoarelor și reducându-le durata de viață la jumătate. Sursa foto: fotografie oficială a United States Army Air Forces*



*Echipajele avioanelor B-24 din Escadrila 512 Bombardiere, Grupul 376 Bombardament, sosesc la aeronava lor devreme în dimineața zilei de 1 august 1943, înainte de ora programată de decolare, la ora 7:30. Avionul cu numărul 36, „Brewery Wagon”, cu echipajul Palm înghesuit lângă partea din față a avionului. În dreapta este nr. 23, „Desert Lilly”, una dintre aeronavele care a abandonat misiunea deasupra Mării Mediterane. Numărul 28, „Wongo Wongo”, este avionul care s-a prăbușit în mod inexplicabil în Marea Mediterană în drum spre Ploiești. Sursa foto: fotografie oficială a United States Army Air Forces*



*Această imagine este probabil cea mai faimoasă realizată în cadrul Operațiunii Tidal Wave și a fost publicată pe scară largă în ziare și reviste în timpul războiului. Aceasta arată Grupul 98 de Bombardare B-24D „The Sandman” al celui de-al patrulea val al grupului croindu-și drumul deasupra coșurilor de fum de lângă Uzina de Distilare McKee de la rafinăria Astra Română (Target White IV) din partea de sud a Ploieștiului, fotografia a fost făcută din avionul B-24D „Chug-A-Lug”. Fiecare aeronavă avea desemnată ca țintă o parte a infrastructurii unei rafinării, încercând să lovească cele mai importante elemente. „Sandman” a lovit cablul unui balon de baraj în timpul bombardamentului, dar cablul a fost tăiat de o elice și aeronava a continuat să atace cu succes rafinăria. Ambele aeronave au fost avariate, dar au supraviețuit misiunii, deși trăgătorul din turela superioară al lui „Chug-A-Lug” a fost ucis. Notă tehnică: imaginea cu un singur B-24 a fost făcută printr-o oglindă montată sub avion și este inversată pentru a arăta aeronava cu aripa dreaptă ridicată deasupra coșurilor de fum. Sursa foto: fotografie oficială a United States Army Air Forces*



„Brewery Wagon” a fost un bombardier greu Consolidated B-24D-25-CO Liberator cu numărul de construcție 1089, al 75-lea din lotul său de 92 de modele D „Block-25” produse. Avionul a fost acceptat pentru serviciu în decembrie 1942, iar până la 1 mai 1943 a fost repartizat în străinătate în Forțele Aeriene, Escadrila 512 Bombardiere, Grupul 376 Bombardament din cadrul Armatei a IX-a Aeriană. În grup i s-a dat numărul 36; inițial litera de identificare (nepictată pe aeronavă) a fost B, ulterior schimbată în V (36 V).  
Captură foto dintr-un film cu avionul în zbor, sursa necunoscută



În cel de-al Doilea Război Mondial, desenele făcute în partea din față a fuzelajului (nose art) au devenit o caracteristică comună pentru multe avioane ale Forțelor Aeriene ale Armatei Americane, în special pe bombardiere și avioane de vânătoare. „Brewery Wagon” a prezentat personaje de desene animate care ridicau câni de bere, având în vedere că primul său pilot fusese locotenentul Robert H. Storz care era fiul lui Adolph Storz, un berar din Omaha, Nebraska, care a preluat fabrica de bere Storz fondată de tatăl său, Gottlieb Storz, în 1939. Acest desen a fost prezent pe ambele părți ale aeronavei. În plus, poreclele membrilor echipajului inițial au fost pictate lângă pozițiile lor, cum ar fi „Siggy” văzut în stânga (probabil pentru bombardierul sublocotenentul William E. Siegfried) pe partea stângă a avionului și „Pops” (posibil pentru navigator, sublocotenentul Thomas H. Shuler) pe cealaltă parte; alte cuvinte și lucrări de artă mai mici erau pe alte părți ale avionului B-24. Cele șase bombe desenate de pe zona întunecată de sub cabina de pilotaj acoperită cu pânză reprezintă șase misiuni de luptă finalizate. „Brewery Wagon” a finalizat 11 misiuni înainte de zborul ei fatidic în cadrul Operațiunii Tidal Wave. O imagine alb-negru și color a desenului de pe „Brewery Wagon”.  
Sursa foto: via Charles R. Morgan

fost singurul pilot al acestui avion; lista de misiuni a bombardierului sugerează că, deși Storz l-a botezat și l-a zburat din SUA în Africa de Nord, el și echipajul său nu au zburat aeronava în misiuni de luptă. De-a lungul perioadei de 90 de zile petrecute în zona de luptă, avionul părea să aibă probleme mecanice care apăreau frecvent. Echipa tehnică de la sol a făcut tot posibilul să mențină avionul în stare de funcționare dar părea, totuși, o aeronavă oarecum nesigură.

Până în momentul raidului de la Ploiești, „Brewery Wagon” finalizase 11 misiuni de luptă cu Escadrila 512 din Grupului 376 Bombardiere în Italia (inclusiv la Roma) și Sicilia, a abandonat și nu a reușit să finalizeze alte cinci misiuni și a pierdut unul dintre piloți, ucis într-o misiune la șantierul feroviar de la Reggio, Italia, la 21 iunie 1943. Misiunea din România a făcut ca acest avion să își încheie cariera nefericită.

#### MISIUNEA

Începutul misiunii a decurs bine până când un avion B-24 din Grupul 98 s-a prăbușit imediat după decolare. Un alt Liberator, unul dintre cele 28 ale Grupul 376, s-a prăbușit în Marea Mediterană după ce s-a pierdut brusc controlul asupra aeronavei care a început să zboare haotic. John Palm zbura în aripa dreaptă a acestei aeronave (B-24 „Wongo Wongo”) și a trebuit, la un moment dat, să manevreze „Brewery Wagon” pentru a evita o coliziune. Bombardierul scăpat de sub control s-a prăbușit în mare; manevra evazivă a lui Palm l-a întors din drum și a fost nevoit să vină în coada formației Grupului 376; cu toate acestea, a rămas alături de grupul său și a continuat misiunea.

Așadar, două bombardiere B-24 s-au pierdut chiar înainte ca forța de atac să ajungă în spațiul aerian românesc. Alte 15 avioane au părăsit formația în diferite puncte, majoritatea cu diverse probleme tehnice și s-au întors la bază înainte de a ajunge la Ploiești (11 înapoi în Libia și alte patru în alte baze).

O eroare de navigare a comandantului Grupului 376, aflat în poziția de lider, a dat peste cap planul misiunii. În timp ce navigatorii căutau trei puncte inițiale (Pitești, Târgoviște, apoi Florești) înainte de a intra în viraj către Ploiești, el a ordonat un viraj prea devreme, la al doilea punct (Târgoviște) și a condus gruparea formată din Grupurile 93 și 376 pe un curs greșit, îndreptându-se spre București și nu spre Ploiești.

Deși mulți navigatori din Grupul 376 au recunoscut eroarea și mai mulți piloți au spart tăcerea radio pentru a-și alerta comandantul, gruparea a continuat traiectul către București. Stația radio din aeronava comandantului a fost aparent oprită, în conformitate cu planul inițial al misiunii care impunea tăcerea radio înainte de a lovi ținta. Această tăcere radio era o încercare de a surprinde dar, în acest caz, a devenit o problemă atunci când planul de zbor nu a fost respectat. Aflat în partea stânga-spate a formației, Palm a menținut inițial cursul către Florești, al treilea și ultimul punct de control de navigație. Dar când trăgătorul său de coadă i-a spus prin interfon că grupul a virat la dreapta, Palm a manevrat aeronava pentru a se alătura formației.

Palm a virat, dar navigatorul l-a întrebat prin interfon: „Doc, de ce faci virajul aici?” Pilotul a răspuns: „Nici Dumnezeu nu înțelege Willie. Comandantul Grupului 376) a spus să virăm!”. Palm și-a amintit, mai târziu, că navigatorul său a revenit pe interfon: „Ei bine, Doamne, dacă acesta este planul inițial, sunt pierdut! Traiectul ăsta este greșit!”

Palm nu a văzut niciun semn al țintei grupului său, Rafinăria Româno-Americană (nume de cod White I), în timp ce formația zbura spre București. Navigatorul Wright a spus că ținta se afla pe partea stângă și Palm s-a îndepărtat de grup, în timp ce „Brewery Wagon” a început

să zboare la joasă altitudine către Ploiești aflat la aproximativ 26 de mile (aproximativ 42 de kilometri) distanță. „Nu ne-a urmărit nimeni, așa că am zburat spre Ploiești singuri”, și-a amintit Palm.

Liberatorul a zburat într-o rafală de ploaie, cu vizibilitate minimă, în timp ce pilotul și copilul „își încordau ochii” pentru a căuta eventuale obstacole pe traiectul de zbor, copaci, dealuri, linii electrice când, deodată, au ieșit într-o zonă senină. Chiar atunci au traversat inelul exterior al tunurilor antiaeriene din dispozitivul de apărare al Ploieștiului; bătălia aer-sol a Operațiunii Tidal Wave a început atunci când avioanele (din celelalte grupuri – n.r.) și tunurile de la sol au început să tragă unul în celălalt.

Armele antiaeriene de la sol au început să lovească uriașul bombardier verde-oliv când acesta zbura peste vârful unor copaci. Daunele inițiale nu a fost serioase și „Brewery Wagon” a zburat mai departe. Având în vedere faptul că apărarea antiaeriană fusese deja alarmată, Palm a ales să atace cea mai apropiată rafinărie. „Până una, alta nu-mi pasă deloc a cui rafinărie era și care din ele! Era o rafinărie, pentru numele lui Dumnezeu, și gata!” a spus pilotul.

Ulterior, „Brewery Wagon” a întâlnit inelul interior al apărării Ploieștiului. Palm și-a coborât aeronava și mai mult, poate la 20 de picioare (aproximativ șase metri!) altitudine, trăgând de manșă doar pentru a evita obstacolele de la sol. Având doar un bombardier asupra căruia să se concentreze, fiecare armă aflată în raza sa de acțiune a deschis focul asupra bombardierului singuratic.

Apropiindu-se de o rafinărie, Palm a tras de manșă până la 100 de picioare (aproximativ 30 de metri) pentru a putea lansa bombele; atunci aeronava lui a fost lovită de tunurile antiaeriene. Un flux de obuze de 20 mm i-a avariat motorul exterior din stânga. Alte obuze au lovit botul avionului și au ucis sau rănit grav bombardierul și navigatorul. Un obuz de 20 mm a explodat în zona coziei, rănind la cap trăgătorul din coadă; acesta a rămas lângă armele sale și a continuat să tragă în armele de la sol, în ciuda sângerării abundente.

De parcă loviturile încasate de la artileria antiaeriană nu ar fi fost suficiente, în mai multe relatări se afirmă că un pilot german de luptă cu un avion Me-109, Hauptmann Wilhelm Steinmann, ar fi văzut „Brewery Wagon” sub el, în timp ce avionul fumega. A depășit B-24 din spate și a tras cu armamentul de bord lovindu-l în partea superioară și în planuri, provocând daune serioase.

Deși timp de mulți ani a fost acceptat faptul că Steinmann a dat lovitura de grație lui „Brewery Wagon”, un studiu mai recent despre Operațiunea Tidal Wave sugerează faptul că, de fapt, cel care a angajat bombardierul a fost un alt pilot german, și anume locotenentul Hans-Wilhelm Schöpfer. Acesta a revendicat o victorie asupra unui B-24, la ora 12:00, lângă localitatea Bătești. Descrierea lui Schöpfer despre momentul întâlnirii cu un B-24 este similară cu cea a lui Steinmann.

Dar istoricul de aviație român Dan Melinte consideră că nici Steinmann, nici Schöpfer nu au doborât „Brewery Wagon” și consideră că este mult mai probabil că acesta a căzut din cauza daunelor acumulate de la tunurile antiaeriene de la sol. Un raport militar românesc post-bătălie a evaluat epava: „Avionul de la Ploiești-Triaș prezintă câteva găuri de mitralieră; motoarele au luat foc (dar sau fost stinse cu mijloacele de la bord) și este foarte posibil ca acesta să fi fost doborât de artileria antiaeriană. Nu cred că a fost doborât de avioanele de vânătoare.”

Fie de la tunurile antiaeriene, fie de la aviația de vânătoare, un obuz a explodat și în cabina de pilotaj rănind atât pilotul cât și copilul. Obuzul a lovit lângă



Artileriști antiaerieni români la Ploiești în anul 1943  
Din amintirile generalului (rtr.) Teodor Temelcu (sublocotenent în anul 1943): Prima luptă cu bombardierele americane am avut-o la 1 august 1943, care a căzut într-o zi de duminică. Era o frumoasă zi, cu soare. Dar pentru noi, cei care eram în dispozitiv, nu era zi liberă. Bateria era permanent asigurată pentru tragere.

Nemții, care aveau stații de radiolocație în Balcani, au semnalat că o mare formație de avioane traversează Mediterana și se îndreaptă spre Europa. Nu știa nimeni unde anume va lovi... Dar, din momentul în care s-a precizat direcția, informațiile au început să curgă de la Centrul de informare de la Păulești.

Americanii au venit zburând la altitudine foarte joasă. Au coborât imediat după ce au trecut Dunărea. Chiar dacă radarele nu le-au mai putut urmări, cercetașii din zona de sud a țării ne informau că avioanele zboară jos. Știind acest lucru, noi ne-am reglat focurile proiectilelor să facă explozie la o distanță de 1000 de metri de la plecarea din tun.

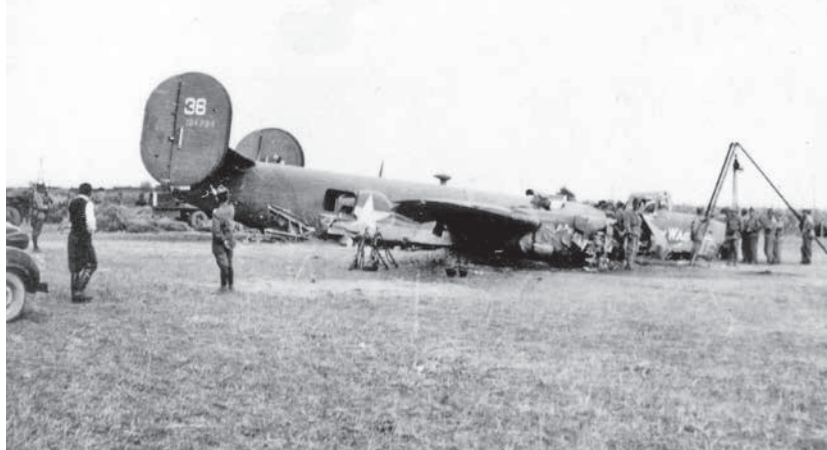
Am avut și noi o surpriză pentru americani. Nu cred că ei știau că fiecare baterie de tunuri de calibrul 88 mm avea și o secție de trei tunuri de calibrul 20 mm. Și acestea au făcut prăpăd.

Noi nu am fost luați prin surprindere de acest atac, care a avut loc dinspre vest spre est. Dar a fost acel moment unic ca tu, fiind la tun, și trăgând în avion, să-l vezi pe mitraliorul de pe bombardier cum trage în tine, iar din afetul tunului ricoșau cartușele. Era un adevărat spectacol... de la țeva tunului la bombardier erau sub o sută de metri. Dar totul se întâmpla în fracțiuni de secundă, pentru că viteza lor era foarte mare.

Sigur, lupta tunurilor de calibrul 88 mm a fost complicată. Din cauza vitezei unghiulare foarte mari, nu s-a putut face urmărirea cu ajutorul aparatelor; și atunci, s-au executat trageri directe. Fiecare tun ochea direct avionul. Eu, deși eram la aparatul central, cum nu aveam ce face acolo într-o asemenea situație, am trecut la un tun, cu ochii pe încărcător. Pe mine mă interesa ca aici treaba să meargă strună, să fie cadența de tragere cât mai rapidă. Avioanele defilau foarte repede prin fața bateriei și trebuiau trimise cât mai multe proiectile în cel mai scurt timp. Așa a fost la 1 august 1943...”.  
Sursa foto: arhiva personală a generalului (rtr.) Teodor Temelcu



Militarii români și, probabil, personalul civil au găsit o clipă să pozeze în timpul salvării epavei B-24D „Brewery Wagon”. Ne putem face o idee asupra dimensiunii aeronavei din anvergura sa de 110 picioare (aproximativ 30 de metri). Oamenii au ridicat un palan lângă capătul din față aplatizat al bombardierului, singurul lucru care putea opri zdrobirea completă fiind cele patru motoare ale aeronavei. Se observă ceea ce pare a fi o pereche de cricuri sub aripa din stânga, dar care sunt de fapt două stive de puști ale soldaților care lucrează la fața locului. Pe fundal se văd câteva instalații industriale de la marginea Ploieștiului. Majoritatea componentelor majore ale bombardierelor B-24 doborâte au fost casate, deși unele părți încă utilizabile au fost reutilizate pentru alte lucruri.  
Sursa foto: colecția personală a domnului Gabriel Ivănescu



Vederea părții din dreapta a epavei B-24D „Brewery Wagon” în timpul recuperării epavei; după acerbă bătălie Tidal Wave s-a observat cum bombardierele Liberator aterizate au suferit adesea daune mari la capătul din față, strivind sau turtind fuselajul. Proeminent este palanul de la capătul din față al aeronavei care pare a fi folosit pentru a ridica secțiunea nasului zdrobit. Turela superioară din spatele cadrelor copertinei cabinei înălțate grotesc pare să fie îndepărtată.  
Sursa foto: colecția personală a domnului Gabriel Ivănescu

pedala dreaptă a palonierului din partea pilotului și a zdrobit piciorul drept al lui John Palm sub genunchi; unele fragmente se pare că l-au lovit pe copilul Love. „Să calci palonierul era ca și cum te-ai lupta cu un cal”, și-a amintit Palm. „Nu aveam presiune pe pedala dreaptă și m-am aplecat. Piciorul meu drept, de sub genunchi, atârna de o bucată de carne”.

Palm și-a lăsat copilul să preia comenzile palonierului în timp ce încerca să decidă ce urma să facă. În timp, mai multe obuze au lovit bombardierul în aripa dreaptă și în motoarele trei și patru. „Acum aveam trei motoare stricate! Motoarele trei și patru ardeau, deveniseră inutilizabile! Știam că nu vom reuși. Viteza de înaintare ne-a dus peste rafinărie. (Probabil Columbia Aquila, potrivit cercetărilor domnului Melinte – n.a.). Am tras de declanșatorul de urgență a bombeii, nu am vrut ca acele mii de kilograme (pounds în original, unitatea de măsură pentru greutate în sistemul imperial – n.r.) să fie cuibărite în carlingă atunci când am lovit pământul”.

Aproape imediat, la sud de Ploiești lângă Tătărani, la vest de linia ferată Ploiești-București, a apărut un spațiu deschis. „Chiar dincolo de rafinărie, Dumnezeu era cu noi, adică era un câmp mare de porumb, așa cum l-a pus Dumnezeu acolo. Nu prea am avut de ales. Trecând peste rafinărie, a trebuit să pun avionul într-un viraj ascuțit pentru a evita niște coșuri de fum. Abia am avut timp să ridic nava din nou la nivel”.

(Nota autorului: „Brewery Wagon” a trecut la aproximativ 300 de metri – de trei ori trei anvergura aripilor unui B-24 – de actualul hotel Pensiuina la Gina, pe Strada Intrarea Gaterului, nr. 1 în partea de sud-vest a Ploieștiului.)

Piloții au pus avionul pe burtă, acesta croindu-și drum prin lanul de porumb până când Liberatorul lovit s-a oprit. În botul avionului, bombardierul Merrell și navigatorul Wright, dacă erau încă în viață, ar fi putut fi zdrobiți când secțiunea din față a avionului s-a distrus. Palm își amintea: „Când am lovit pământul cu cele două motoare aprinse, m-am gândit: băiete, chestia asta va exploda în orice secundă!!! Bill (copilotul) a acționat stingătoarele și nava nu a ars”.

Palm a scăpat rapid din avion; a tras fereastra deformată a cabinei și a smuls-o cu o mână, „...ceva ce nu aș putea face în circumstanțe normale cu ambele mâini nici într-o săptămână”, își amintea el.

„Cu adrenalina care îmi invadea trupul, am reușit să trag chestia aia înăuntru. Piciorul meu era încă atașat de un fir mic de carne. Am luat piciorul, l-am întins în poală și am coborât din avion. Cred că am fost primul care a ieșit din aeronavă!” A aterizat cu capul înainte, cu o rulare a umărului în stilul fotbalului american. După Palm au ieșit copilul Love și operatorul radio, „Rocky” Rockinson. L-au apucat repede pe Palm și l-au tras departe de avion, care datorită deciziei rapide a lui Love nu a luat foc și nu a explodat cu restul de combustibil de la bord.

**Echipajul american al primului avion B-24 doborât în cadrul Operațiunii Tidal Wave se afla acum pe pământul românesc.** Rockinson i-a acordat primul ajutor lui Palm, folosind centura ca garou la piciorul comandantului de echipaj pentru a opri sângerarea (în epocă existau relatări despre alte avioane B-24 doborâte în România, în timpul Operațiunii Halpro din iunie 1942, dar lipsa oricărui document care ar fi susținut aceste afirmații reprezintă un argument în favoarea faptului că „Brewery Wagon” a fost, de fapt, primul avion american B-24 doborât în România în timpul celui de-al Doilea Război Mondial – n.a.).

„După ce am stat întins acolo, într-un lan de porumb, timp de ceea ce mi s-a părut o chestiune de câteva minute, a apărut o linie de militari germani. Mi-am scos pistolul de calibrul 45 și am început să ochesc. Rocky a spus «Oh, domnule, nu face asta!» M-a surprins, atunci când mi s-a

adresat cu domnule, pentru că nu îi stătea în obicei. Chiar în spatele acelor nemți se aflau niște militari români. I-am spus lui Rocky să meargă să ia unul dintre ei, pentru că păreau prietenos. A făcut-o, aceștia au venit și s-au uitat la mine. Unii dintre ei au rămas cu Rocky și cu mine, în timp ce ceilalți au plecat. Între timp nemții se mutaseră și încercau să ne îndepărteze de români. Români nu voiau să fie parte la asta”. După ce un soldat german i-a tăiat ceasul de mână lui Palm, un soldat român și-a îndreptat pușca către germani și le-a făcut semn să se îndepărteze de americani.

Români au dus pilotul rănit la o baracă din apropiere în care erau depozitate baloane de baraj (lângă Brătulești, conform lui Dugan & Stewart, p. 228 – n.a.) În timp ce zăcea în baracă, acesta le sugera oamenilor, prin gesturi, cum să construiască o targă. Au făcut una și l-au dus la un camion. „Au adus camionul lângă baracă, au luat în el un tunar dintr-un alt avion, pe Rocky și pe mine. A durat aproximativ cinci ore de la accident până când am ajuns într-un spital din România”. Având în vedere starea lui, cu bombele cu efect întârziat încă explodând, l-au transportat pe Palm la un spital din București.

#### URMĂRILE

Palm a fost dus, mai întâi la un spital ginecologic din București. De acolo a fost mutat la Spitalul Shuler, o clinică privată de primă clasă. Doctorul George Petrescu la clinică s-a ocupat de locotenentul Palm. „Mi-am dat seama imediat că medicul era un simpatizant al aliaților”, își amintește Palm. Petrescu a amputat piciorul drept al pilotului, a suturat ciotul și l-a pus într-un pat pentru îngrijirile ce aveau să urmeze. Restul echipajului lui „Brewery Wagon” a fost închis la București.

În prima noapte Palm a primit un vizitator. A fost trezit de gărzi de corp în paltoane lungi din piele care purtau mitraliere. Un bărbat cu față de vulpe i-a vorbit în engleză „Deci ești american?” Palm a confirmat, după care omul mic de statură s-a încruntat și a plecat împreună cu oamenii înarmați. Doctorul Petrescu l-a întrebat, după aceea, pe Palm: „Știți cine a fost? Generalul Antonescu”.

În Libia, echipajul de la sol a așteptat în zadar să se întoarcă „Brewery Wagon”. Grupul 376 a avut norocul să sufere cele mai puține pierderi dintre cele cinci grupuri din Tidal Wave, pierzând doar două aeronave; o altă aeronavă a ajuns în Turcia (pentru aeronavele și echipajele ajunse în această țară războiul se terminase, având în vedere statutul de neutralitate al Turciei; echipajele și aeronavele americane au rămas pe teritoriul Turciei până la finalul războiului nefiind nici repatriate nici predate inamicilor SUA de atunci – n.r.). În total, 34 de avioane B-24 au fost doborâte deasupra României, majoritatea cu tunuri de la sol. Alte bombardiere au fost doborâte de avioane de vânatoare bulgare și germane pe drumul de întoarcere; au avut loc și accidente (inclusiv o coliziune în aer) iar alte șapte avioane avariate au ajuns în Turcia. O pierdere totală de 54 de avioane. Douăzeci de bombardiere au aterizat la alte baze aliate și 91 s-au întors în Libia. Dintre cele care s-au întors la bazele lor, 55 erau grav avariate, unele atât de grav încât nu au mai zburat niciodată. Pe 2 august, Armata a IX-a Aeriană nu a putut strânge decât 33 de bombardiere B-24 apte de misiune.

Numărul celor uciși și dispăruți a fost de 308, iar alți 208 militari americani au devenit prizonieri de război în România, Bulgaria, sau au fost internați în Turcia. Șaptezeci de supraviețuitori răniți, acum prizonieri de război, se aflau în România. În plus, aeronavele care se întorceau în Libia aveau la bord 54 de răniți. În România, 15 militari români și germani au fost uciși, iar 48 au fost răniți. Din nefericire, 80 de civili români au murit, majoritatea în urma prăbușirii accidentale a unui B-24

Sublocotenentul (1st Lt.) John Dudley Palm s-a născut în Kansas pe 17 august 1915 și s-a mutat ulterior în Texas. A absolvit doi ani de facultate și a lucrat ca vânzător, probabil în magazinul de pantofi al tatălui său, înainte de a se înrola în armată la Fort Bliss, El Paso, Texas, pe 24 februarie 1942. A primit numărul de înmatriculare al armatei 18089362. Era singur, fără persoane aflate în întreținere când s-a înrolat. După ce a terminat pregătirea de pilot, a fost angajat ca ofițer și a primit numărul de înmatriculare O-666805 și, în cele din urmă, a fost repatriat la Grupul 376 Bombardiere din Africa de Nord.  
Sursa foto: American Air Museum in Britain



Această vedere prezintă secțiunea botului avariat al lui „Brewery Wagon”, primul avion american doborât în România, în timpul Operațiunii Tidal Wave, după aterizarea forțată de la sud de Ploiești. Spațiul deschis deasupra simbolurilor, numelui și misiunii este partea cabinei din care pilotul ei rănit, locotenentul John Palm, a sărit după ce aeronava s-a oprit. Din cauza arilor montate deasupra fuselajului (partea de sub planuri și compartimentul pentru bombe cu uși tip role care asigurau ceva rezistență structurală la partea inferioară a aeronavei) secțiunile din față ale B-24 erau renumite pentru astfel de deformări în cazul aterizărilor accidentale. Poziția turelei superioare (la ora 10:00) și a celor două mitraliere de calibrul 50 ridicate arată că trăgătorul era în alertă și probabil căuta avioane de luptă chiar înainte ca aeronava să cadă.  
Sursa foto: Charles R. Morgan



Un sergent major din serviciul sanitar român pozează mândru lângă partea dreaptă a fuselajului „Brewery Wagon”. Această imagine dezvăluie unele dintre daunele suferite de aeronavă la impactul cu pământul. Se poate observa lama elicei ieșită sub fuselajul mototolit, tăiat violent de unul dintre motoare la aterizare, ceea ce a contribuit la deteriorarea catastrofală a aeronavei. Alte bucăți din epavă sunt pe pământ în partea stângă, poate unele dintre suporturile de depozitare a bombelor smulse din burta avionului B-24, în timp ce greutatea aripilor a zdrobit partea din față a aeronavei. De remarcat este și lucrarea de artă care arată brațele a doi bărbați care fac un toast ridicând câmile de bere cu cuvântul „GESUNDHEIT!” imediat dedesubt, și o poreclă pentru echipaj, „Speedy”, scris elegant dedesubt.

Pe partea superioară a aeronavei se află carcasa antenei radiocompasului în formă de lacrimă, cu o antenă radio VHF în spatele celei de deasupra stelei. Ca marcaj, însemnul național este o stea albă pe un disc albastru închis, cu un încadraj galben – galbenul era un marcaj de recunoaștere folosit de SUA în Africa de Nord. Vara lui 1943 a fost o perioadă de tranziție în marcasele însemnelor naționale ale USAAF pe avioane, iar alte stiluri pot fi văzute în alte imagini cu Liberatoarele ce au participat la Operațiunea Tidal Wave.  
Sursa foto: colecția personală a domnului Gabriel Ivănescu

care a lovit închisoarea pentru femei din Ploiești; au fost rănite în acest incident 170 de persoane. Pierderile de echipament militar ale românilor și ale germanilor au inclus șase avioane de luptă, opt tunuri antiaeriene și 12 baloane de baraj.

Raidul a provocat pagube semnificative infrastructurii de rafinării din România, dar nu atât de mari pe cât se spera. Grupurile 376 și 93 nu și-au atins țintele din cauza erorilor de navigație. Unele rafinării au fost atacate la întâmplare în haosul bătăliei. Alte trei au fost eliminate din război atunci când au fost lovite conform planului inițial. Aproximativ 45% din capacitatea de rafinare a României a fost pierdută timp de șase luni, dar odată cu efortul depus în vederea reparațiilor, producția s-a reluat la nivelurile de dinainte de atac. Cu toate acestea, calitatea produselor petroliere a scăzut odată cu punerea în funcțiune a rafinăriilor mai vechi, dar mai puțin eficiente.

A doua zi dimineața în România, luni, 2 august, John Palm a primit mai mulți vizitatori, de data aceasta prietenoși... „Eu sunt Elena și acesta este Regele”, a spus Regina Mamă în timp ce și-a prezentat fiul adolescent, Regele Mihai. Palm a răspuns: „Este cu siguranță o plăcere să facem cunoștință”.

Recuperarea lui Palm în spital a fost oarecum plăcută, trecând peste pierderea piciorului. Regina Elena i-a cerut doctorului Petrescu să-l mute pe Palm într-o rezervă, iar ea îl vizita uneori. Promise o proteză, un picior de lemn, și se pare că s-a bucurat de o anumită libertate în București, libertate care nu era dată altor prizonieri. După aproximativ o săptămână, prizonierii americani răniți au fost duși de la București la Spitalul Regal din Sinaia pentru a-și continua convalescența.

Cealalți membri nevătămați ai echipajului „Brewery Wagon” au fost ținuți mai întâi la București, apoi mutați într-un lagăr permanent de prizonieri din Timișul de Jos. Ar fi nedrept să nu vorbim despre rolul determinant al Prințesei Ecaterina Caragea în menținerea prizonierilor de război americani în România, sub control românesc, și a tratamentului uman pe care aceștia l-au primit în România. Acest fapt este întotdeauna amintit și apreciat.

Cel puțin unul dintre membrii echipajului Palm a fost, însă, scos din România și dus în Germania. O sursă indică faptul că operatorul radio, plutonierul major Block, a fost prizonier în lagărul german Neubrandenburg Mecklenberg. Domnul Melinte a menționat faptul că mai mulți prizonieri de război americani au fost trimiși temporar în Germania pentru audieri, dar au fost returnați în România. Nu este clar cât timp plutonierul major Block a stat în lagărul german dar, pentru că acesta era de credință evreiască, trebuie să fi fost o experiență cumplită așa cum s-a dovedit după război. Răniții și-au revenit și au ajuns în cele din urmă la Timișul de Jos, dar Palm era chemat periodic la București pentru a se întâlni cu Regina Mamă. Vorbeau despre situația războiului, iar Palm ducea în permanență vești colegilor săi deținuți.

Supraviețuitoarea „Brewery Wagon” au rămas captivi ca prizonieri de război până după 23 august 1944, atunci când România a schimbat tabăra și s-a alăturat Aliaților. Cei opt aviatori au revenit sub controlul american în urma Operațiunii „Reunion” de evacuare a prizonierilor de război ai Aliaților. (Operațiunea „Reunion”, 31 august-3 septembrie 1944, a constat în evacuarea de pe teritoriul României a aproximativ 1100 de prizonieri americani. Un rol determinant în acest demers l-a avut locotenent-colonelul american James A. Gunn, ofițerul american cel mai mare în grad aflat captiv în România de la 17 august 1944 – n.r.). Se pare că Palm s-a pregătit pentru evacuare punându-și un pistol în piciorul de lemn. Și-a luat rămas bun de la multe sale prietene și a plecat spre aerodromul de la Popești.

### SOARTA ECHIPAJULUI DUPĂ RĂZBOI

Toți membrii echipajului Palm, ai ghinionistului „Brewery Wagon”, sunt acum trecuți în neființă dar cu toții își amintesc de serviciul și sacrificiul lor în timpul celui de-al Doilea Război Mondial.

Pilotul John D. Palm a fost eliberat din motive medicale din armata americană, în anul 1946, cu gradul de maior. S-a întors la viața civilă și a lucrat în imobiliare și investiții în El Paso. Palm a continuat să zboare ca pilot privat și a zburat cu propria sa aeronavă în călătorii de afaceri. Și-a echipat avionul cu comenzi speciale pentru a compensa piciorul lipsă. John Palm a murit în 1985, la vârsta de 70 de ani.

Navigatorul William M. Wright, decedat la 1 august 1943 a fost înmormântat inițial în secția Eroii a Cimitirului Civil și Militar din Bolovani, Ploiești. După război, rămășițele sale au fost returnate în SUA la cererea familiei. A fost înmormântat în Peabody, Massachusetts.

Bombardierul Robert W. Merrell a fost ucis în luptă la 1 august 1943 și a fost, de asemenea, înhumat la Bolovani. Rămășițele sale au fost returnate sub controlul militar american. În conformitate cu dorința familiei, a fost înmormântat în străinătate la Cimitirul și Memorialul american Ardenes din Belgia.

Tunarul Clay E. Snyder a fost ultimul supraviețuitor al echipajului „Brewery Wagon” și a murit în 2006, la vârsta de 85 de ani.

\*\*\*

Ca urmare a pierderilor, și un alt fel de activități aveau loc în bazele de domiciliu ale bombardierelor B-24; plutonierul John E. Blundell din Grupul 98 își amintea: „Ploieștii a fost o bătălie mare, dar partea cea mai grea a misiunii pentru cei rămași în urmă încă cerea atenție. Să aduni obiectele personale și scrisorile militarilor care nu s-au întors și a le trimite părinților sau soțiilor lor, a fost un lucru greu de făcut. Pentru noi, cei care nu s-au mai întors erau încă parte din familie. A fost dificil.” Blundell a continuat: „Dintre cei de care m-am ocupat, cred că un băiat de la o fermă, de numai 22 de ani, din Nebraska, a exprimat destul de bine sentimentele tuturor celor care nu s-au întors. Ray mi-a lăsat acest bilet, împreună cu inelul lui de la liceu, câteva poze, un cuțit de cercetaș, etichetele lui și jacheta de zbor cu instrucțiuni că, dacă nu se întoarce, ar trebui să le trimit alor săi. Voia ca fratele lui mai mic, Bud, să aibă jacheta lui de pilot”.

**Sâmbătă seara, 31 iulie 1943**

**Africa de Nord**

**Dragă mamă și dragă tată,**

**Aici este sâmbătă noaptea și sunt destul de sigur că vă faceți planuri să mergeți duminică la biserică. O să roștiți o rugăciune și pentru mine, nu-i așa?**

**Facem pregătirile finale pentru o misiune foarte importantă care va avea loc mâine de dimineață. Ni se spune că este cel mai important moment din viața noastră. Vreau să știți că ceea ce fac, fac din dragoste pentru țara mea.**

**Dacă primiți această scrisoare, veți ști că nu am revenit din această misiune.**

**Sper că veți înțelege și vă rog să încercați să-l ajutați pe Bud să înțeleagă.**

**Să știți că vă iubesc și sunt recunoscător pentru tot ce ați făcut pentru mine! Mai presus de toate, vă mulțumesc pentru însuși darul vieții pe care mi l-ați dat...**

**Al vostru fiu iubitor,**

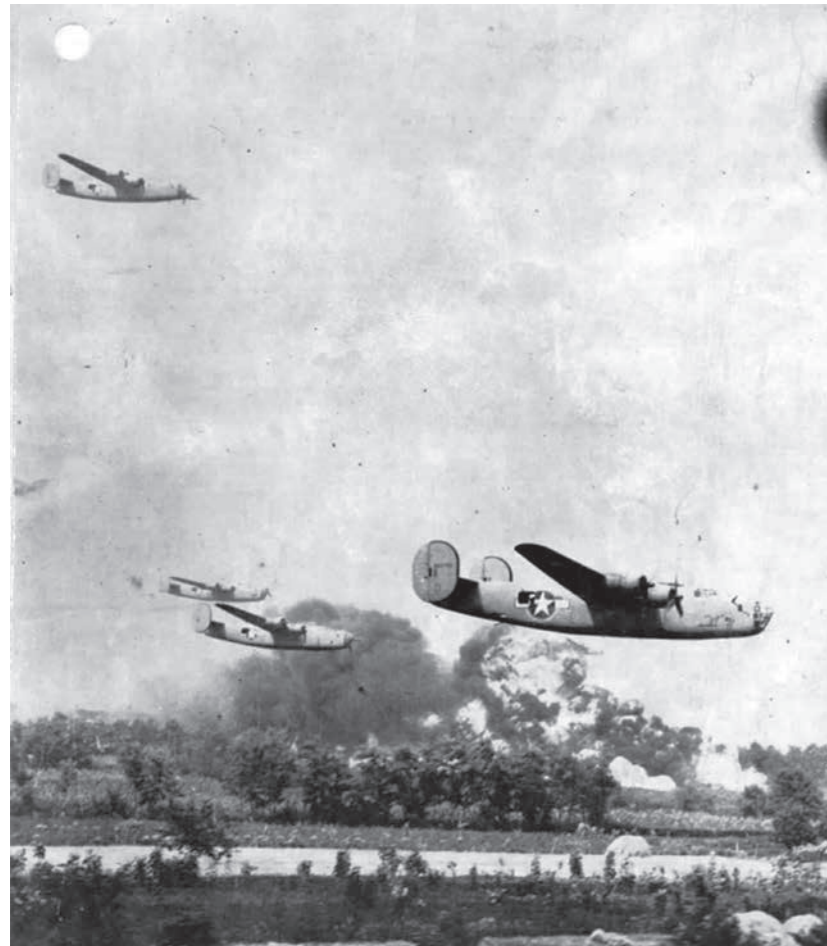
**Ray**

\*\*\*

Poporul român, civili și militari, precum și soldații germani, au apreciat planificarea misiunii de către americani. Românii au fost impresionați de numărul limitat de victime civile provocate în atac și i-au considerat pe aviatorii americani drept cavaleri



Vedere a părții drepte a botului avariata al avionului „Brewery Wagon”, privind în spate. Numărul avionului (36), numele și desenul sunt prinse în pliurile deformate ale aeronavei. Numele „Pops” a fost probabil porecla pentru navigatorul original al membrului echipajului Storz, sublocotenentul Thomas H. Shuler. Sub fereastra copilotului, „Mark Anthony” era probabil porecla pentru copilot, locotenentul Mark J. Mathers, Jr. Pe stabilizatorul vertical din stânga al secțiunii cozii, daunele apar prezente pe partea interioară, dovadă ale lovirii avionului cu tunurile antiaeriene din jurul Ploieștiului.  
Sursa foto: colecția personală a domnului Alexandru Arma



Această imagine surprinde o parte din dramatismul și violența Operațiunii Tidal Wave. Sunt prezentate bombardierele B-24D Liberator ale Grupului 98 Bombardiere „Pyramidiers”, imediat după ce bomba a fost lansată asupra rafinării Astra Română (Target White IV). Fotografia, făcută de la bordul B-24D „Li'l De-Icer”, aflat în poziția de aripă dreaptă al celui de-al doilea val deasupra țintei, arată B-24D „Li'l Jughaid”, apoi „Daisy Mae” și probabil „Black Magic”. Se crede că flăcările de la pământ de sub „Li'l Jughaid” ar fi de la prăbușirea în foc a lui „Tagalong” din primul val de avioane aflate deasupra țintei. Un alt B-24, neidentificat, poate fi văzut chiar sub „Li'l Jughaid”, la marginea de față a globului de foc al lui „Tagalong”.

Sursa foto: fotografie oficială a United States Army Air Forces

pentru că au făcut eforturi în vederea limitării pierderilor în rândul civililor.

Femeile române îi vegheau pe cei căzuți și puneau pe sicrie prăjituri speciale, fiecare cu câte un mic steag american făcut din bomboane colorate. Când un ofițer german i-a întrebat de ce fac asta și de ce plângeau pentru americani, una din femei a răspuns „Plângem, pentru că știm că și mamele americane vor plânge în curând pentru fiii lor”.

Cei care au căzut în acea bătălie au primit respectul cuvenit din partea adversarilor lor de atunci – comandantul german, generalul Gerstenberg a ordonat înmormântări cu onoruri militare depline. Morții, chiar și cei neidentificați, au fost înmormântați în Secția Eroii a cimitirului militar și civil de la Bolovani din Ploiești.

\*\*\*

În timpul războiului, Tidal Wave a fost considerat un succes. Imaginea B-24 zburând la joasă altitudine deasupra unei rafinării din Ploiești a fost dramatică și publicată pe scară largă în ziare și reviste pentru a inspira poporul american care și-a trimis fiii la război. Au fost acordate cinci medalii de onoare, cea mai înaltă onoare militară a Americii, cel mai mare număr pentru orice misiune aeriană din istorie, care reflectă importanța țintei și sacrificiile făcute pentru a încerca să o distrugă.

Lecțiile învățate de la Tidal Wave au fost aplicate raidurilor aeriene ulterioare americane asupra Ploieștiului în 1944. Un număr mai mare de bombardiere au fost angajate în atacuri la mare altitudine, cu mult peste bătaia tunurilor antiaeriene de calibrul ușor care au provocat atât de multe pierderi pentru Tidal Wave. A fost asigurată escortă de vânătoare pentru a evita atacurile românești și germane. Chiar dacă aceste atacuri din 1944 au avut succes, de-a lungul timpului au existat încă multe pierderi de bombardiere. Iar Ploieștiul și-a dezvoltat o reputație de „cea mai grea țintă”.

După război, Operațiunea Tidal Wave a fost studiată de echipele de cercetători ale Strategic Bombing Survey (USSBS). În anii care au urmat, raidul a făcut obiectul a numeroase lucrări academice ale ofițerilor din învățământul militar care studiază puterea aeriană la Air University. Misiunea rămâne controversată în ceea ce privește interpretarea rezultatelor și impactul asupra războiului, unii critici spunând că nu a avut succes, iar alții citând-o drept un succes confirmat. Probabil că această dezbatere va continua.

Indiferent de argumentele pro și contra cu privire la succesul misiunii, alte aspecte care rămân consistente sunt respectul pentru curajul echipajelor aeriene și îndrăzneala cu care a fost conceput planul misiunii, care continuă să inspire personalul militar. De exemplu, în 2015, numele operațiunii a fost folosit pentru o campanie aeriană care interzicea ISIS accesul la petrol în Siria, în Operațiunea Tidal Wave II.

Din anul 2017, agenția de evidență a prizonierilor de război/dispăruți în misiune (POW/MIA) a apărării a început o campanie specifică, numită „Proiectul Ploiești Unknowns”, cu cercetări de arhivă și criminalistică modernă (de exemplu, analiză ADN) pentru a identifica rămășițele necunoscuților din Tidal Wave. De când a început acel efort concentrat, aproximativ 25 de bărbați participanți la Tidal Wave au fost, în cele din urmă, identificați și contabilizați, inclusiv deținătorul postum al Medaliei de Onoare Lt. Col. Addison E. Baker, Comandantul Grupului 93 Bombardament. Autorul a fost invitat personal să participe la slujbele funerare și comemorative din august 2021 pentru unul dintre acești bărbați, plutonierul major (T/Sgt) Alfred F. Turgeon, operator radio la bordul B-24D „The Vulgar Virgin” din Grupul 98 Bombardament.

După aproape 80 de ani, Operațiunea Tidal Wave continuă să capteze atenția și să captiveze imaginația multora. În 2019, AeRoHistoria a desfășurat un simpozion Tidal Wave la Ploiești, care a atras interesul publicului și al presei. A fost planificat un seminar cu participare internațională, dar acesta s-a anulat din cauza COVID-19. Interesul continuă și în Statele Unite – pe 3 august 2022, David Klaus a susținut o prezentare fascinantă de 90 de minute pentru canalul Comemorative Air Force de pe YouTube (CAF Warbird Tube) intitulată „Raidul Ploieștiului”, înainte de lansarea cărții și DVD-ului planificat. Este posibil ca acest interes să continue în România și Statele Unite, iar acest articol nu este, cu siguranță, ultimul care spune povestea Operațiunii Tidal Wave.

Autorul aduce mulțumiri speciale următoarelor persoane care au contribuit la editarea acestui articol: căpitanului Sean M. Popravak din US Army, domnilor Gabriel Ivanescu de la Asociația AeRoHistoria și Dan Melinte, doamnei Dalia M. Morariu, domnilor Charles R. Morgan, Flip Marchese, Alan Starcher și Chris Webb.

Traducerea și adaptarea materialului original:  
Adrian Sultănoiu și Gabriel Ivănescu

#### REFERINȚE BIBLIOGRAFICE

##### Cărți publicate:

Blundell, John E., *Desert Fire: The Untold Story of the Air Mission that cut off Hitler's oil*, Turner Publishing Company, New York, New York, 2011;  
Bradell, William R., *The Daring World War II Raid on Ploesti*, Pelican Publishing Company, Gretna, Louisiana, 2017;  
Dugan, James and Stewart, Carroll, *Ploesti: The Great Ground-Air Battle of 1 August 1943*, revised edition, Potomac Books, imprint of the University of Nebraska Press, Lincoln, Nebraska, 2002;  
Freeman, Roger, *The Ploesti Raid Through the Lens*, Battle of Britain International, Limited, London, United Kingdom, 2004;  
Hill, Michael, *Black Sunday: Ploesti*, Schiffer Military/Aviation History Publishing, Atglen, Pennsylvania, 1993;  
Schultz, Duane, *Into the Fire: Ploesti, The Most Fateful Mission of World War II*, Westholme Publishing, Yardley, Pennsylvania, 2007;  
Sternfels, Robert and Way, Frank, *Burning Hitler's Black Gold, 6th Edition*, Frank Way Publisher, 2002;  
Zaloga, Steven, *Ploesti 1943: The Great Raid on Hitler's Romanian Oil Refineries*, Osprey Publishing, Air Campaign 12, Oxford, United Kingdom, 2019.

##### Documente:

Missing Air Crew Report 154, copy via Mr. Charles Randall Morgan.  
Individual Aircraft Record Card (IARC) for B-24D 41-24294, via Mr. Alan Starcher

\*\*\*

Nota redacției: colectivul redacției CER SENIN a decis publicarea acestui material despre primul bombardier american doborât în România în cadrul Operațiunii Tidal Wave, ce aduce în atenția cititorilor așa-numita „istorie mică”, documentată și pusă în pagină până la nivelul individual al combatanților. Din respect pentru rigoarea documentării, un exemplu de urmat pentru pasionații și istoricii de aviație din România. Din respect pentru cei ce au luptat în cea mai mare conflagrație a secolului XX, indiferent de care parte vor fi făcut-o; și ale căror amintiri trebuie păstrate pentru că „istoria mare” s-a clădit pe sacrificiu, suferință, dăruire, patriotism. Și pentru că, așa cum a spus Nicolae Iorga, „Un popor care nu își cunoaște istoria și eroii, e ca un copil care nu își cunoaște părinții”. Istorie la care România a fost parte.



Povestea avionului B-24D „Brewery Wagon”, a fost prezentată recent într-o expoziție specială la Muzeul Național de Istorie a României din București. Parte a expoziției temporare „România în al Doilea Război Mondial, 1941 - 1945” prezentată în perioada iulie 2021 și mai 2022, a prezentat un model la scară 1/48 frumos realizat al lui „Brewery Wagon. împreună cu câteva bucăți din epava aeronavei recuperate la locul prăbușirii expuse de domnul Dan Melinte. Sursa foto: colecția personală a domnului Gabriel Ivănescu





# RIAT 2022

„Mă simt recunoscătoare și împlinită că, urmare a muncii echipei din care fac parte, am participat, alături de colegii mei de la Baza 90 Transport Aerian Otopeni la cel mai mare show aerian militar internațional, RIAT, cu o aeronavă AN-30 în expoziție statică.

A fost o oportunitate extraordinară și o șansă unică în viață, pe lângă faptul că am putut să urmăresc, alături de colegii mei, live, evoluțiile de excepție, să îl cunosc și pe căpitanul Maverick.

Sunt foarte fericită și onorată că am reușit să fac o fotografie cu acest mare actor, care reprezintă și un simbol al aviației militare, oriunde în lume... pentru că personajul Maverick și filmul Top Gun, reprezintă nu doar idealul pilotului militar ci, cred eu și povestea colegilor mei, a piloților de vânătoare din Forțele Aeriene Române, pentru că în formarea lor, ca piloți militari, au parte de aceleași emoții, de aceleași trăiri.

Aș putea spune chiar că unii dintre ei au trăit experiențe și povești la fel de interesante sau cel puțin asemănătoare cu ale căpitanului Maverick, povești



despre cum au apărat zeci de ani, din celula de alarmă, spațiul aerian național.

Am crescut cu filmul acesta, am visat poate și datorită acestui film, să ajung ofițer în Forțele Aeriene și să fac parte din această mare familie.”

**Căpitan Claudia Pop,**  
Statul Major al Forțelor Aeriene

**Forțele Aeriene Române au participat cu o aeronavă AN-30 (Antonov 30) din dotarea Bazei 90 Transport Aerian, la cel mai mare airshow militar din lume: Royal International Air Tattoo (RIAT) din Fairford, Marea Britanie, în expoziție statică.**

**Pe toată durata expoziției, aeronava s-a bucurat de aprecieri din partea organizatorilor și de aprecierea publicului.**

**Forțele Aeriene Române execută cu acest tip de aeronavă misiuni de aerofotogrametrie și misiuni din cadrul acordului „Cer Deschis” sub egida Organizației de Securitate și Cooperare Europeană.**

Sursa: BIRP SMFA



 **BUCHAREST**  
INTERNATIONAL  
**AIR SHOW**  
& GENERAL AVIATION EXHIBITION  
powered by BUCHAREST AIRPORTS





**BUCHAREST**  
INTERNATIONAL

**AIR SHOW**  
& GENERAL AVIATION EXHIBITION

Organized by the Ministry of National Defense

