

# CER SENIN

Revista Forțelor Aeriene Române

Nr. 2 (173) ♦ aprilie - iunie 2023

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



BALȚICA 2023

PAG. 32-53



REVISTĂ EDITATĂ DE STATUL MAJOR  
AL FORTELOR AERIENE

**CONSILIUL EDITORIAL  
AL REVISTEI  
CER SENIN**

PRESEDINTE:

**General-locotenent  
VIOREL PANĂ**

MEMBRI:

**General de flotilă aeriană  
LEONARD-GABRIEL BARABOI**

**General de flotilă aeriană  
IULIAN PAȚILEA**

**Comandor  
IONUȚ VIȘAN**

**Comandor  
CRISTIAN PĂTRAȘCU**

**Comandor  
LAURENȚIU MITITELU**

**MEMBRI  
ONORIFICI**

**DUMITRU AMARIEI  
PETRE BĂNĂ  
NICOLAE RADU**

**REDACȚIA**

REDACTOR-ȘEF:

**Locotenent-colonel IOANA TEIȘANU**  
e-mail: iteisanu@roaf.ro

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: F-16 DIN DOTAREA ROAF LA BALTICA  
2023, FOTO: GIOVANNI COLLA

COPERTA III: MiG-21LanceR - ULTIMA  
DECOLARE LA BORCEA, FOTO: ADRIAN  
SULTĂNOIU

COPERTA IV: ALĂTURI DE ALIAȚI, FOTO:  
ESCADRILA 53 WARHAWKS

**SUMAR**

MESAJUL ȘEFULUI SMFA	3
AGENDA	4-11
#WEARENATO	12-53
FINALUL UNEI ERE	54-67
CURSANȚI ROMÂNI LA ENJJPT	68
ALMA MATER	69-70
TRECERI ÎN REZERVĂ	71
PROFESIONIST ÎN FORȚELE AERIENE	72-73
SIGURANȚA AERONAUTICĂ	74-77
OMAGIU VETERANILOR	78-79
PAGINI DE ISTORIE	80
FORȚELE AERIENE ROMÂNE - 110 ANI	81-103
ANIVERSARE	104-105
PASTILA DE PSIHLOGIE	106



**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**

**STATUL MAJOR AL FORTELOR AERIENE**

ȘOSEAUA BUCUREȘTI-PLOIEȘTI, KM 10,5, SECTOR 1, BUCUREȘTI  
E-mail: cersenin@roaf.ro

ISSN 1582-6317. B 916.10; C 3146.18

**Tipărită la  
CENTRUL TEHNIC - EDITORIAL  
AL ARMATEI  
sub comanda  
nr. 1087/2023**



**Responsabilitatea privind tehnoredactarea  
revine în totalitate redacției**

**Prezenta ediție s-a încheiat la data de:  
23.06.2023**

**MESAJUL  
ȘEFULUI STATULUI MAJOR AL FORTELOR AERIENE  
CU PRILEJUL SĂRBĂTORIRII ZILEI AVIAȚIEI ROMÂNE  
ȘI A FORTELOR AERIENE**

Ziua de 20 iulie reprezintă, în conștiința celor care slujesc cu devotament aripile patriei, un reper de suflet. În această zi sărbătorim, o dată cu praznicul Sfântului Mare Prooroc Ilie Tesviteanul, patronul și ocrotitorul temerarilor zborului, Ziua Aviației Române și a Forțelor Aeriene.

Această sărbătoare crește în însemnătate, în acest an, prin asocierea cu un moment de referință în istoria Forțelor Aeriene Române, și anume, împlinirea a 110 ani de la înființarea Aeronauticii Militare Române. Potrivit Legii pentru organizarea Aeronauticii Militare, intrată în vigoare la 1 aprilie 1913, primele componente ale Forțelor Aeriene, aviația și aerostația, au fost subordonate unei structuri de comandament specializate și anume: Serviciul de Aeronautică Militară. Odată cu progresul tehnicii, un pas important l-a constituit și integrarea ulterioară în Aeronautica Militară a structurilor de apărare antiaeriană și supraveghere a spațiului aerian.

În Primul Război Mondial, Aeronautica Militară Română a dat jertfa de sânge, contribuind astfel, alături de nenumărați eroi, la împlinirea idealului românilor de a trăi într-o singură țară, România Mare. Nu trebuie să uităm nici acțiunile Aeronauticii Militare Regale Române în cea mai mare conflagrație a secolului XX, atunci când o întreagă generație a plecat necondiționat la luptă pentru că țara era în pericol, și căreia îi datorăm ceea ce suntem azi.

Continuator al tradițiilor Aeronauticii Militare, trecând prin reorganizări și transformări succesive, reprezentând o categorie de forțe de elită a Armatei României, Statul Major al Forțelor Aeriene s-a înființat la 30 noiembrie 1993, prin unificarea Comandamentului Aviației Militare cu Comandamentul Apărării Antiaeriene a Teritoriului, inițial sub denumirea de Statul Major al Aviației și Apărării Antiaeriene și, ulterior, sub denumirea actuală.

A omagia realizările predecesorilor este onorant, însă nu suficient, pentru că moștenirea pe care ne-au lăsat-o nu este doar un cadou, ci și o datorie veșnică.

Domnilor generali, ofițeri, maiștri militari, subofițeri, soldați și gradați profesioniști, personal civil contractual, Suntem o categorie de forțe de elită și trebuie să ne comportăm la nivelul pe care un asemenea nobil blazon îl impune și-l pretinde.

Prestigiul Forțelor Aeriene Române constituie o comoară neprețuită, moștenită de la predecesorii noștri, iluștrii pionieri ai aeronauticii mondiale, dar și eroi ai aerului care, prin jertfa lor, au făcut să crească numărul celor care fac parte acum din Escadrila din Cer.

Prin invențiile și eforturile depuse, acești înaintași ai noștri au contribuit la progresul universal. De aceea, pentru a păstra vie amintirea, dăruirea și sacrificiul acestora, întregul personal al Forțelor Aeriene are datoria de a respecta istoria, de a duce mai departe tradiția și de a contribui la transformarea categoriei noastre de forțe la cerințele secolului XXI, performând la standardele celei mai puternice alianțe militare din care facem parte.

În prezent, Forțele Aeriene Române se prezintă cu performanțe notabile în procesul instruirii, al interoperabilității prin participarea la exercițiile naționale

și multinaționale, precum și la misiunile interne și externe executate în comun cu categorii de forțe similare din NATO. În contextul actualei situații de securitate din vecinătatea flancului estic al Alianței, v-ați adaptat timpul de reacție la un ritm operațional crescut și ați continuat misiunile și antrenamentele în comun cu partenerii din NATO, atât în ceea ce privește executarea misiunilor de Poliție Aeriană, cât și în cadrul misiunilor de Vigilență Întărită, alături de militari din Alianța Nord-Atlantică.

Forțele Aeriene Române sunt într-o continuă dezvoltare, dovadă fiind escadrila de aeronave F-16 Fighting Falcon, care în momentul de față execută Serviciul de Luptă Permanent Poliție Aeriană sub comandă NATO. Drumul misiunilor internaționale sub comandă NATO a fost deschis de militarii români, care operau avioane MiG-21 LanceR, prin participarea la misiunea de apărare a spațiului aerian al Țărilor Baltice - Baltica 2007. După retragerea din exploatare a acestui avion care a reprezentat nu numai o adevărată legendă a aviației de vânătoare românești, dar pentru mai bine de zeci de ani a fost coloana vertebrală a apărării spațiului aerian al României, a venit rândul aeronavelor F-16 să ne reprezinte în misiunea Baltica 2023. Militarii detașamentului dislocat în prezent în Lituania - un arc peste timp simbolic care reafirmă rolul Forțelor Aeriene Române în contextul actual de securitate - se dovedesc a fi adevărați ambasadori ai României, prin modul exemplar în care au înțeles să-și îndeplinească misiunile încredințate pentru apărarea cerului baltic, demonstrând astfel și nivelul de interoperabilitate cu partenerii din NATO participanți la misiune.

De asemenea, continuă demersurile pentru intrarea în dotarea Forțelor Aeriene Române a celor două escadrile de F-16, achiziționate din Norvegia și care vor întări aviația de vânătoare.

Totodată, trebuie menționată continuarea procesului de operaționalizare a sistemelor de rachete sol-aer PATRIOT. Primul sistem PATRIOT execută, deja, misiuni specifice de apărare a spațiului aerian al României și al flancului estic al NATO.

Astfel, prin profesionalism, dăruire și respect față de valorile aviației, dezvoltăm capacitățile de care Armata României are nevoie.

Am deplina convingere că dumneavoastră, cei care faceți parte din frumoasa familie a Forțelor Aeriene: aviatori, controlori de trafic aerian, rachetiști și artileriști antiaerieni, radiolocatoriști, meteorologi și personal tehnic, veți duce mai departe faima acestei categorii de forțe, care de mai bine de un veac strălucește în înaltul cerului.

Dragi camarazi,  
Cu ocazia sărbătoririi Zilei Aviației Române și a Forțelor Aeriene, vă doresc să fiți la fel de entuziaști, curajoși, să îndrăzniți să visați și să realizați permanent pentru gloria aviației române!  
Vă doresc multă sănătate, bucurii alături de familia și cei dragi și vă asigur de întreaga mea considerație!

**CER SENIN ȘI LA MULȚI ANI!**



La 1 aprilie 1913, a fost votată „Legea de organizare a Aeronauticii Militare”, cerută de Ministerul de Război, Aeronautica Militară fiind structura care s-a constituit în piatra de temelie pentru ceea ce înseamnă Forțele Aeriene în prezent.

Legea care a pus bazele Aeronauticii Militare Române, ca armă de sine stătătoare, a fost elaborată după ce au fost consultați piloții Școlii Militare de Pilotaj de la Cotroceni. Dezbătută în Parlamentul României, legea privind organizarea aeronauticii militare a fost votată de ambele camere, sancționată prin Înaltul Decret Regal nr. 3199/20 aprilie 1913 și publicată în „Monitorul Oficial”.

Prin această lege, se înființa „Serviciul de aeronautică militară”, care avea următoarele atribuții:

- studierea, construirea și întreținerea „aparatelor de navigațiune ce s-ar putea utiliza în armată”;
- administrarea și mobilizarea unităților din subordine, pe măsură ce acestea urmau să se constituie;
- instruirea personalului navigant și tehnic.

Sub aspect organizatoric, Serviciul era format din două secții (Aviație și Aerostație) și se subordona Inspectorului General al Geniului, care devenea acum „Inspectorul general al Geniului și al Aeronauticii”.

De asemenea, Legea de organizare a Aeronauticii Militare stabilea statutul personalului din aeronautică, recunoscându-se pentru prima dată calitatea de personal navigant a acestuia, cu drepturile aferente.

Legea mai prevedea că piloții, aeronauții și tehnicii, formau „Corpul aeronauților permanenți”. Foarte important era și faptul că prin textul legii se introducea acordarea brevetelor de piloți militari, fiind stabilite două clase de brevete: brevetul de pilot și brevetul de pilot superior. La terminarea cursurilor școlii și după trecerea probelor de zbor, elevii obțineau brevetul de pilot. Îmbogățindu-și cunoștințele, după numai 3 luni obțineau cel de-al doilea brevet și treceau în corpul aeronauților permanenți pe baza unui angajament de trei ani.

\*\*\*



**O coroană de flori a fost depusă din partea Statului Major al Apărării de către directorul SMAp, general-locotenent Corneliu Postu**

Într-un gest de aducere aminte, în ziua în care s-au împlinit 110 de ani de la apariția Aeronauticii Militare, la cimitirul Bellu din București, a avut loc o ceremonie în care s-a evocat memoria înaintașilor care, la finalul primului deceniu al secolului XX, puneau la loc de cinste și de necontestat România în istoria aeronauticii mondiale.

Locul ales, nu întâmplător, a fost monumentul ridicat în anul 2013, în memoria și întru „gloria celor care prin strădania lor au întemeiat aeronautica militară română”.

Desfășurată la inițiativa Statului Major al Forțelor Aeriene, ceremonia a avut o încărcătură de suflet, în special în rândul tinerilor studenți de la Academia Forțelor Aeriene „Henri Coandă” din Brașov.

*„Astăzi, la moment de sărbătoare, dar și de bilanț, este și un prilej de a aduce un omagiu tuturor eroilor Forțelor Aeriene care și-au pus viața în slujba patriei și le onorăm sacrificiul, devotamentul și tenacitatea de care au dat dovadă de la înființarea Aeronauticii Militare și până în prezent. Fie ca lecția patriotismului, învățată din faptele de arme ale acestora, să ne anime în continuare și să o transmitem nealterată generațiilor viitoare. Este de datoria noastră să-i amintim și să ne cinstim eroii, așa cum au fost: patrioți, curajoși și, mai ales, iubitori ai zborului”, a transmis, cu acest prilej, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, generalul-locotenent Viorel Pană.*

În data de 31.03.2023, la sediul Statului Major al Forțelor Aeriene s-a desfășurat ceremonia de sărbătorire a 110 ani de aeronautică militară română.

Făcând un arc peste timp, cu prilejul celebrării a 110 ani de Aeronautică Militară Română, la data de 1 aprilie 2023, Statul Major al Forțelor Aeriene a fost mandatat să preia tradițiile culturale și militare ale Serviciului de Aeronautică Militară.

*Text: Ioana Teișanu, Adrian Sultănoiu*

*Foto: Adrian Sultănoiu*



**Monumentul ridicat în cimitirul Bellu din Capitală, în anul 2013, în memoria și întru „gloria celor care prin strădania lor au întemeiat aeronautica militară română”**

## Ceremonie la Baza 71 Aeriană

La sediul Bazei 71 Aeriană a avut loc ceremonia prin care s-a sărbătorit 110 ani de la înființarea aeronauticii militare. Pe fondul dezvoltării aviației și aerostației, dar și sub presiunea situației internaționale, prin Înaltul Decret Regal nr. 3199 din 20 aprilie 1913, a intrat în vigoare, începând cu data de 1 aprilie 1913, prima Lege de organizare a aeronauticii militare din România. Pentru prima dată de la apariția lor, cele două arme chemate să lucreze în domeniul aerului erau puse laolaltă, fiind constituită o nouă categorie de forțe armate, Forțele Aeriene, în formula Serviciului de aeronautică militară.

Cu acest prilej, comandorul în rezervă Laurențiu Buzenchi, președintele Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii „Smaranda Brăescu” Cluj, a prezentat istoria aeronauticii române, iar la final militarilor prezenți la activitate au vizionat filmul premiat cu locul I la secțiunea Istorie, la Festivalul Internațional al Filmului Militar, 2013.

Cu ocazia aniversării a 110 ani de la înființarea primei structuri de Aeronautică Militară și Ziua Statului Major al Forțelor Aeriene, în semn de apreciere a profesionalismului manifestat în îndeplinirea cu responsabilitate a misiunilor încredințate și a rezultatelor meritorii obținute în activitatea desfășurată, comandorul Călin Hulea i s-a conferit Emblema de Onoare a Statului Major al Apărării.

*Text: Andreea Oniță*

## 110 ani de Aeronautică Militară, 103 ani de Aviație Militară în Moldova și 70 de ani de Industrie Aeronautică în Bacău

**Baza 95 Aeriană „Erou căpitan aviator Alexandru Șerbănescu” și Aerostar S.A. Bacău au organizat în data de 30 martie 2023, simpozionul dedicat împlinirii a „110 ani de Aeronautică Militară, 103 ani de Aviație Militară în Moldova și 70 de ani de Industrie Aeronautică în Bacău”, activitate care a avut loc la Cercul Militar Bacău.**

În cadrul evenimentului au fost susținute alocuțiuni și s-au acordat distincții onorifice.

Temele principale aflate pe agenda prezentărilor au fost: Importanța Forțelor Aeriene Române în cadrul Sistemului Național de Apărare, Ordine Publică și Securitate Națională (comandor Ioan Mischie); Facilitățile oferite de către Cercul Militar Bacău (doamna Elena Moisă); Aspecte privind evoluția structurilor aviației militare în Moldova (plutonier adjutant principal Sorin Grumuș); Rolul aviației de vânătoare și bombardament, al aviației de transport și al elicopterelor în cadrul Forțelor Aeriene (comandor Radu Paraschiv și căpitan Șerban Timofte); Misiunea Aerostar S.A. de a sprijini Forțele Aeriene în îndeplinirea misiunilor încredințate (inginer Grigore Filip) și Tradițiile românești în istoria aeronautică (plutonier major Marius Boboc).

La simpozion au participat reprezentanți din cadrul autorităților administrației publice centrale și locale, dintre care domnul Lucian Bogdănel, prefect al județului Bacău și domnul Valentin Ivancea, președintele Consiliului Județean Bacău au luat cuvântul în cadrul evenimentului; Forțelor Aeriene Române, un mesaj important fiind transmis de generalul de flotilă aeriană Cătălin Băhneanu, locțiitorul comandantului Comandamentului Forțelor Întrunite; societății Aerostar S.A. Bacău; comandanților aparținând structurilor Sistemului Național de Apărare, Ordine Publică și Securitate Națională din cadrul Garnizoanei Bacău; asociațiilor de utilitate publică și instituțiilor culturale din municipiul Bacău.

În semn de apreciere deosebită a profesionalismului manifestat în îndeplinirea cu responsabilitate a misiunilor încredințate, precum și contribuția adusă la buna desfășurare a activităților în comun cu Forțele Aeriene, s-a conferit Emblema de Onoare a Forțelor Aeriene colonelului ing. Sicoe Silviu și căpitanului ing. Rășcanu Răzvan, din cadrul Centrului de domenii și infrastructuri nr. 5 – Iași.

Simpozionul a debutat și s-a încheiat în acordurile Muzicii Militare a Garnizoanei Bacău.

Ministrul apărării naționale, Angel Tîlvăr, și șeful Statului Major al Apărării, general Daniel Petrescu, s-au întâlnit joi, 27 aprilie, la sediul MAPN, cu comandantul Forțelor Aeriene Americane din Europa (COM USAFE) și comandant al Comandamentului Aerian Aliat (COM AIRCOM), generalul James B. Hecker, în cadrul vizitei pe care oficialul american a efectuat-o în România



## Vizita în România a comandantului Forțelor Aeriene Americane din Europa

În perioada 26-27.04.2023, a avut loc la sediul Ministerului Apărării Naționale, la Baza 90 Transport Aerian „Comandor Aviator Gheorghe Bănculescu” - Otopeni, Baza 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu, Baza 86 Aeriană „Locotenent Aviator Gheorghe Mocionă” - Borcea, și Baza 71 Aeriană „General Emanoil Ionescu” Câmpia Turzii, vizita unei delegații militare condusă de generalul James B. Hecker, comandantul Forțelor Aeriene Americane din Europa (COM USAFE) și comandant al Comandamentului Aerian Aliat (COM AIRCOM).

Delegația Forțelor Aeriene Române a fost condusă de generalul-locotenent Viorel Pană, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene Române. Activitățile desfășurate pe parcursul vizitei au contribuit la dezvoltarea

și consolidarea planurilor de cooperare militară între cele două structuri, asigurând reprezentarea la nivel înalt și promovarea intereselor României în domeniu și a constituit o oportunitate pentru detalierea posibilităților de cooperare pe linia desfășurării misiunilor de Poliție Aeriană (eAP), a misiunilor din cadrul activităților de Vigilență Aeriană Întărită (eVA), precum și a exercițiilor și a evaluărilor.

Parteneriatul dintre Forțele Aeriene Române și Forțele Aeriene ale Statelor Unite ale Americii a creat o legătură puternică între cele două părți aliate, iar instansificarea colaborării în domeniul militar este într-o continuă dezvoltare. Le mulțumim pentru încrederea și sprijinul acordat de-a lungul anilor!

Biroul presă MAPN



La sediul Bazei 90 Transport Aerian



La sediul Bazei 57 Aeriană



La sediul Bazei 86 Aeriană



Pe timpul vizitei la sediul Bazei 71 Aeriană, generalul James B. Hecker, comandantul forțelor aeriene americane dislocate în Europa (COM USAFE) și a comandamentului aerian aliat (COM AIRCOM), a fost însoțit de șeful Statului Major al Forțelor Aeriene general-locotenent Viorel Pană



La sediul Bazei 71 Aeriană

## Vizita șefului Statului Major al Forțelor Aeriene în Statele Unite ale Americii

În perioada 26-30 iunie a.c., o delegație română condusă de șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, general-locotenent Viorel Pană, a efectuat o vizită în Statele Unite ale Americii.

Șeful SMFA a fost primit de generalul Charles Q. Brown Jr., șeful Forțelor Aeriene ale SUA (USAF). În cadrul discuțiilor bilaterale de

la Pentagon, generalul Brown a felicitat România pentru contribuția sa la securitatea europeană, subliniind sprijinul Forțelor Aeriene Române pentru misiunea NATO de Poliție Aeriană din Țările Baltice, ca un exemplu de solidaritate a Alianței.

Pe lângă evenimentele de la Washington DC, șeful SMFA a vizitat Baza Aeriană Sheppard

din Texas, pentru activități axate pe participarea continuă a României la Programul comun de pregătire a piloților Euro-NATO (ENJJPT); vizita a continuat la Universitatea Forțelor Aeriene aflată la Baza Aeriană Maxwell din Alabama, unde a avut loc o serie de prezentări și întâlniri privind programele și capacitățile universității.

Sursa foto: USAF



Șeful SMFA a fost întâmpinat cu onoruri militare la Baza Comună Anacostia-Bolling și a primit decorația „Legiunea de Merit”, care este cea mai înaltă distincție pe care Forțele Armate ale Statelor Unite o pot acorda unui cetățean care nu este american; de asemenea, șeful SMFA a avut o întâlnire cu generalul Charles Q. Brown Jr. șeful USAF



Șeful SMFA a vizitat și Baza Montgomery din Alabama a Gărzii Naționale Aeriene cu care România a început colaborarea în anul 1993

## Locțiitorul șefului Biroului Gărzii Naționale al SUA, oaspete la Statul Major al Forțelor Aeriene

Aspect din timpul întâlnirii de la sediul SMFA



Șeful Statului Major al Forțelor Aeriene Române, generalul-locotenent Viorel Pană, s-a întâlnit miercuri, 3 mai, cu locțiitorul șefului Biroului Gărzii Naționale al SUA (National Guard Bureau/ Department of Defense), generalul-locotenent Marc H. Sasseville. Întrevederea a avut loc în contextul marcării, în anul 2023, a trei

Șeful SMFA, general-locotenent Viorel Pană oferă distinsului oaspete placheta cu însemnul Statului Major al Forțelor Aeriene



decenii de cooperare militară în cadrul Programului de Parteneriat Statal dintre Armata României și Garda Națională Alabama.

Agenda de lucru s-a axat pe analiza situației regionale de securitate și măsurile aliate de consolidare a posturii de descurajare și apărare, respectiv pe activitățile pe linia instruirii bilaterale.

## Simpozionul viitorilor subofițeri de comandă din forțele aeriene din țările membre NATO și partenerere

În perioada 18.06-1.07.2023, la Aviano Air Base Italia, s-a desfășurat Simpozionul viitorilor subofițeri de comandă din forțele aeriene din țările membre NATO și partenerere.

Forțele Aeriene Române au fost reprezentate de maistrul militar clasa a II-a Adrian Bunea, maistrul militar de comandă la Regimentul 74 PATRIOT.

Simpozionul s-a concentrat pe funcțiile specifice NATO și pe consolidarea parteneriatelor internaționale cu Statele Unite ale Americii dar și cu alte națiuni.

De asemenea, s-a pus accent pe gândirea critică și pe dezvoltarea viziunii la cel mai înalt nivel în domeniul educației, a gestionării și îndrumării în mod eficient a personalului din aria de responsabilitate.



Maistrul militar clasa a II-a Adrian Bunea

## Delegație parlamentară italiană în vizită la Baza 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu

Sâmbătă, 1 aprilie, secretarul de stat pentru relația cu Parlamentul și calitatea vieții personalului, Eduard Bachide, a primit, în Baza 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu, județul Constanța, delegația Comisiei pentru Apărare a Camerei Deputaților din Italia, condusă de vicepreședintele Piero Fassino, aflată în vizită la trupele dislocate în România.

Cele două delegații au abordat teme de actualitate precum situația de securitate din regiunea Mării Negre, agenda NATO și inițiativele UE în domeniul apărării.

Contribuția aliaților în asigurarea apărării avansate colective pe flancul de est este fundamentală în descurajarea Rusiei în regiunea Mării Negre, oficialul român mulțumind pentru reacția rapidă a partenerilor, dovedind astfel un angajament ferm al Italiei la NATO și o bună reflectare a importanței pe care Italia o acordă apărării colective și întăririi posturii în regiunea



noastră. Totodată, reprezentantul român a salutat contribuția Italiei la misiunile de Poliție Aeriană Întărită (enhanced Air Policing) din regiunea Mării Negre și a lăudat profesionalismul cu care piloții italieni își execută misiunile încredințate pe timpul dislocării în România.

„Salut angajamentul continuu și solidar al partenerilor italieni, printr-o prezență militară robustă în România, și încrederea pe care ne-o



arată cu fiecare ocazie”, a declarat secretarul de stat Bachide. În cadrul discuțiilor, secretarul de stat Eduard Bachide a punctat contribuția semnificativă în cadrul inițiativei PESCO care are o importanță deosebită pentru România.

În prezent, România și Italia participă în comun la 9 proiecte sub egida Cooperării Structurate Permanente.

Foto: Narcisa Tuță



## Schimbarea comenzii la Baza 71 Aeriană

Joi, 20 aprilie, a fost o zi cu însemnătate pentru Baza 71 Aeriană, deoarece a avut loc ceremonia de predare-primire a comenzii bazei, în prezența șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, general-locotenent Viorel Pană, între generalul de flotilă aeriană Leonard-Gabriel Baraboi și comandorul Călin Hulea.



Predarea și primirea Drapelului de Luptă al Bazei 71 Aeriană

În cuvântul său, generalul de flotilă aeriană Leonard-Gabriel Baraboi a mulțumit întregului colectiv al bazei pe care l-a intitulat „familie” pentru încrederea, sprijinul acordat și pentru oportunitatea de a face parte din acest colectiv cu o bogată experiență și determinare.

Generalul de flotilă aeriană Leonard-Gabriel Baraboi a reușit prin vasta experiență și bunătatea de care a dat dovadă să își atragă alături oameni de calitate, cu ajutorul cărora a adus baza în fruntea Forțelor Aeriene. După zicala „omul sfințește locul”, acest lucru îl putem afirma și noi când vorbim despre perioada în care l-am avut comandant. Deși despărțirea nu este una ușoară, iar emoția momentului am trăit-o cu

toții, ne-a asigurat că suntem pe mâini bune și că va trebui să ținem ștacheta ridicată în continuare. Nu putem decât să vă dorim succes în noua funcție, să vă asigurăm de toată aprecierea și recunoștința noastră și să vă amintim cu drag de „familia Bazei 71 Aeriană” care își va deschide întotdeauna porțile pentru dumneavoastră!

„Om bun cunoaște și trăiește o stare de permanentă sete de îmbogățire și înfrumusețare a mediului în care a fost sortit să-și poarte pașii vieții” (Ernest Bernea).

Foto și text Andreea Onița

## PROFESIA, ÎNTRE PASIUNE ȘI GRADE MILITARE

Recent, în Baza 95 Aeriană Erou căpitan aviator Alexandru Șerbănescu din Bacău s-a întâmplat un lucru inedit. Trei generali de forțe aeriene, dar și foști comandanți ai marii unități de aviație moldave au fost prezenți pentru a participa la un examen de licență aeronautică ce se desfășoară periodic.



General de flotilă aeriană Valerică Vrăjescu



General de flotilă aeriană Leonard-Gabriel Baraboi



General de flotilă aeriană Cătălin Băhneanu



Comandor Ioan Mischie

Aviația are regulile ei stricte, multe privind securitatea și siguranța zborului. Periodic, personalul aeronautic trece prin mai multe evaluări teoretice și practice. Una din acestea este examenul de licență aeronautică, în care sunt verificate cunoștințele celor implicați în activitatea de zbor. Acesta este o recertificare anuală a calificărilor și autorizărilor specifice personalului navigator. Inedit, anul acesta pe aerodromul din Bacău, au fost prezenți trei generali de forțe aeriene, dar și foști comandanți ai Bazei 95 Aeriană: general de flotilă aeriană Cătălin Băhneanu, la ora actuală loctiitor al comandantului Comandamentului Forțelor Întrunite, general de flotilă aeriană Valerică Vrăjescu care este comandant al Comandamentului Componentei Aeriene, iar generalul de flotilă aeriană Leonard-Gabriel Baraboi ocupă funcția de loctiitor al șefului Statului Major al Forțelor Aeriene. Toți trei au muncit, au zburat și s-au implicat activ în tot ceea ce înseamnă dezvoltarea marii unități de aviație moldave. Au fost strâns legați pentru că, rând pe rând, au fost loctiitori, apoi comandanți ai Bazei 95 Aeriene. Acum, chiar dacă gradul de pe umeri este mare, nu au ezitat să intre în bancă și să fie evaluați, conform normativelor actuale de securitate și siguranță aeronautică. Acolo, în aer, aeronava se pilotează după cunoștințe și norme, nu după grade militare.

„Mă bucur că am avut în Baza 95 Aeriană, în același timp, trei foști comandanți ai marii unități, care acum sunt generali de flotilă aeriană. A fost, în primul rând, o întâlnire de suflet, apoi de amintiri și de vizionare a unor proiecte terminate, dar începute pe timpul cât au fost la comanda bazei. Cred că s-a văzut cel mai bine continuitatea și mândria de a lăsa ceva în urmă. Da, omul sfințește locul! Partea a doua a vizat examenul de licență aeronautică, unde nu contează gradul de pe umăr ci cunoștințele și respectarea normelor și procedurilor. Este o evaluare complexă, tipică aviației, în care suntem atenți la orice detaliu, fiindcă aviația are reguli foarte bine întemeiate și unde orice greșeală costă”, a afirmat comandantul Bazei 95 Aeriană, comandor Ioan Mischie.

Generalul de flotilă aeriană Cătălin Băhneanu are la activ peste 2500 de ore de zbor, din care multe pe MiG-21 LanceR. În ultima perioadă zboară pe elicopterul IAR-330 în diferitele sale variante. Între anii 2008–2009 a fost loctiitorul comandantului, iar între 2009–2012 a comandat Baza 95 Aeriană. Pentru generalul de flotilă aeriană Cătălin Băhneanu, Baza 95 Aeriană este locul cu o istorie reabilă în lumea aviației super-sonice românești, unde a făcut cunoștință cu aviația de luptă, cu oameni binevoitori, calzi și profesioniști. Întâlnirea cu ceilalți comandanți a fost cordială, cu aduceri aminte, înțelegere și apreciere pentru ceea ce s-a reușit a se face, în decursul timpului, pentru menținerea acestei baze aeriene printre locațiile cu aviație militară din țară.

„Examenele sunt GO/NO GO, adică, știi, treci. Nu știi, continui pregătirea, la sol pentru o nouă examinare, indiferent de grad, funcție și vechime

„Sunt multe amintiri ce îmi revin în minte de fiecare dată când revin în Baza 95 Aeriană. Aici am început cariera militară, aici am zburat MiG-21 LanceR, iar peste ani am fost loctiitor și comandant. Cel mai important este că proiectele demarate au avut continuitate, indiferent de cine a fost la comandă, iar acum baza aeriană de la Bacău este altfel. Mă bucur că sunt idei ce se pun în continuare în aplicare, iar marea unitate de aviație se dezvoltă frumos cu oameni ce iubesc zborul. Examenul pentru licență aeronautică pe care l-am susținut are un grad ridicat de dificultate și nu contează gradele de pe umeri. Aeronava recunoște pilotul, nu gradul. Acolo, sus, trebuie să cunoști meserie, să știi să zbori după manuale și regulamente, nu după altceva. Este o evaluare ce ne ține tot timpul în priză, legați de profesie. Ca aviatori avem tot timpul de învățat, de studiat, dacă vrem să fim, din când în când, la manșă. Am venit în aviație pentru visul de a zbură, iar el primează încă atât timp cât purtăm combinezoni de zbor. Gradele sunt pe plan secundar, în acest caz”, a declarat generalul de flotilă aeriană Leonard-Gabriel Baraboi.

Text: Lucian Irimia  
Foto: Mădălina Burlacu, Roxana Cioroabă



## Logistica nu a câștigat nicio bătălie, dar niciun război nu a fost câștigat fără logistică



**Drapelul de Luptă a fost decorat de șeful de Stat Major al Comandamentului Logistic Întrunit, comandorul Răzvan Gabriel Brătulescu**



**Defilarea efectivelor**

**Drapelul de Luptă al Bazei 91 Logistică a Forțelor Aeriene „General aviator Andrei Popovici” a fost decorat cu Emblema de Onoare a Logisticii în cadrul unei ceremonii militare la care Statul Major al Forțelor Aeriene a fost reprezentat de loctiitorul pentru Operații și Instrucție al șefului SMFA, general de flotilă aeriană dr. Iulian Pașilea.**

Ceremonia a fost organizată cu ocazia Zilei Logisticii Militare, sărbătorită în fiecare an pe data de 30 aprilie.

Drapelul de Luptă a fost decorat de șeful de Stat Major al Comandamentului Logistic Întrunit, comandorul Răzvan Gabriel Brătulescu.

Decorarea Drapelului de Luptă este o tradiție importantă în cadrul armatei și reprezintă o recunoaștere a eforturilor și sacrificiilor făcute de membrii unităților militare în timpul misiunilor lor.

În cadrul ceremoniei s-a dat citire mesajului adresat cu ocazia Zilei Logisticii Militare de șeful Statului Major al Apărării, general Daniel Petrescu.

„Susținerea logistică a structurilor armatei rămâne o provocare, una al cărei succes necesită abordare pragmatică și viabilă. Indiferent dacă vorbim despre hrănire, echipare, întreținerea echipamentelor, constituirea stocurilor,

gestionarea infrastructurii, mobilitate și transport, medicină operațională ori despre protecția mediului, protecția muncii, supraveghere tehnică și metrologie legală, mereu v-ați încheiat sarcinile cu raportul «misiune îndeplinită». Sprijinul dumneavoastră este esențial pentru Armata României. Vă asigur că aveți nu doar aprecierea colegilor și a comandanților dumneavoastră, dar și pe cea a comenzii Statului Major al Apărării”, a transmis în mesajul său generalul Petrescu.

\*\*\*

Cu prilejul sărbătoririi Zilei Logisticii Militare, colonelul Laurențiu Hodoroșea, în semn de



**Comandantul Bazei 91 Logistică, colonelul Laurențiu Hodoroșea, a înmănat loctiitorului pentru Operații și Instrucție al șefului SMFA, general de flotilă aeriană Iulian Pașilea (foto stânga) și șefului de Stat Major al Comandamentului Logistic Întrunit, comandorul Răzvan Gabriel Brătulescu (foto dreapta) placheta cu însemnul heraldic la unități**



apreciere a meritelor personale, atitudinii și atașamentului față de valorile morale și profesionale ale Bazei 91 Logistică a Forțelor Aeriene „General aviator Andrei Popovici”, a acordat Diplome de Excelență unor militari și civili din cadrul bazei.

\*\*\*

În cadrul aceleiași ceremonii, s-a efectuat premiarea militarilor care au participat la competiția sportivă „Cupa 30 Aprilie”, disciplinele cros și fotbal-tenis, organizată cu ocazia Zilei Logisticii Militare de Baza 91 Logistică a Forțelor Aeriene „General aviator Andrei Popovici”.

\*\*\*

Baza 91 Logistică asigură sprijinul logistic al acțiunilor Forțelor Aeriene, derulate la nivel operativ și tactic, prin executarea lucrărilor de mentenanță de nivel complex la tehnică de aviație, rachete, radiolocație, război electronic, auto și deservire, în structurile proprii sau externalizat, executarea de reparații-fabricații utilaje și echipamente, precum și managementul resurselor materiale prin: efectuarea achizițiilor din Programul major Forțe Aeriene, constituirea și depozitarea stocurilor operative, declararea și scoaterea din funcțiune a bunurilor materiale, efectuarea de expertize tehnice, analize de laborator chimice și spectrometice, controale nedistructive și verificări metrologice.

**Text și foto: Adrian Sultănoiu**



**Premierea militarilor care au participat la competiția sportivă „Cupa 30 Aprilie”, disciplinele cros și fotbal-tenis, organizată cu ocazia Zilei Logisticii Militare de Baza 91 Logistică a Forțelor Aeriene „General aviator Andrei Popovici”**



## SPAȚIUL AERIAN AL ROMÂNIEI ESTE PROTEJAT!

**Vineri, 5 mai, o aeronavă de tip L410 TURBOLET din dotarea Poliției de frontieră poloneze, care executa, în cooperare cu Poliția de frontieră română, misiuni de patrulare de rutină sub egida Frontex deasupra Mării Negre, în spațiul aerian internațional, a fost interceptată, în jurul orei 13.20, la aproximativ 60 de km est de spațiul aerian al României, de un avion rusesc de vânătoare tip Suhoi Su-35.**

Manevrele agresive și periculoase executate în mod repetat de aeronava de luptă a Federației Ruse în apropierea aeronavei poloneze au generat un nivel ridicat de turbulențe și dificultăți majore în controlul acesteia. Ca urmare a incidentului, două aeronave de luptă ale Forțelor Aeriene Române și două ale Forțelor Aeriene Spaniole aflate în Serviciul de Luptă Poliție Aeriană au fost prealertate de către Centrul de Operații Aeriene Combinate NATO de la Torrejon, fiind pregătite să intervină în orice moment, nefiind însă necesară decolarea acestora.

Echipajul din Polonia a acționat cu calm și profesionalism în situația creată în mod ireponsabil de către pilotul rus, reușind să redreseze avionul, după pierderea inițială de altitudine cauzată de manevrele aeronavei Su-35, reușind să aterizeze în siguranță pe aeroportul Mihail Kogălniceanu, în jurul orei 13.50. Niciun membru la echipajului aflat la bordul aeronavei poloneze nu a fost rănit în urma acestui incident. Autoritățile române se află în contact cu Frontex și cu

autoritățile poloneze pentru clarificarea tuturor circumstanțelor producerii acestui incident. Conduita agresivă a aeronavei militare aparținând Federației Ruse manifestată împotriva unui aeronave neînarmate care derula o misiune Frontex menită să monitorizeze riscul migrator în bazinul Mării Negre este complet inacceptabilă. Acest incident este o dovadă în plus a abordării provocatoare a Federației Ruse în Marea Neagră.

În perioada 19 aprilie – 17 mai 2023, o aeronavă poloneză tip L410 UVP-E20 a fost dislocată în România în cadrul Operațiunii „Multipurpose Maritime Operation (MMO) Western Black Sea 2023”, coordonată de Agenția Europeană pentru Poliția de Frontieră și Garda de Coastă - Frontex.

MMO Western Black Sea 2023 este o operațiune comună găzduită de România și coordonată de Frontex. La această operațiune mai participă Polonia, Spania și Suedia, precum și ale două agenții ale Uniunii Europene: Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA) și Agenția Europeană pentru Controlul Pescuitului (EFCA). Operațiunea, planificată a se desfășura până la milocul lunii decembrie a acestui an, are ca obiective prevenirea migrației ilegale, pescuitul ilegal, poluarea marină și combaterea altor tipuri de infracțiuni transfrontaliere în regiunea Mării Negre. Operațiunea MMO Western Black Sea se desfășoară anual, începând cu 2019.

**Sursa: MAPN**

## Misiuni umanitare ale Forțelor Aeriene Române

În data de 29.03.2023, o aeronavă C-27J Spartan a Forțelor Aeriene Române, configurată pentru misiuni medicale, a efectuat o misiune umanitară pe ruta Otopeni - Târgu Mureș. Misiunea s-a efectuat la solicitarea Departamentului pentru Situații de Urgență din cadrul Ministerului Afacerilor Interne.

O aeronavă C-27 J Spartan a Forțelor Aeriene Române, configurată pentru misiuni medicale, a decolat luni, 24 aprilie, din Baza 90 Transport Aerian din Otopeni, la solicitarea Departamentului pentru Situații de Urgență, pentru a efectua o misiune de transport umanitar pe ruta Otopeni - Iași - Lubeck (Germania), a unui pacient diagnosticat cu arsuri pe aproximativ 75% din suprafața corporală. Echipa medicală care a monitorizat pacientul pe timpul zborului a fost formată din specialiști din cadrul Spitalului Clinic de Urgență - București, iar transportul de la unitatea spitalicească către aeroport s-a realizat cu o ambulanță a SMURD.

În ziua de 11.05.2023, o aeronavă C-27J Spartan configurată MEDEVAC, din Baza 90 Transport Aerian Otopeni, „Comandor aviator Gheorghe Bănciușescu”, a executat transport aerian umanitar al unui pacient diagnosticat cu arsuri grave suferite prin explozie în spațiu deschis. Zborul umanitar s-a executat pe ruta Otopeni - Timișoara - Lubeck/Germania - Otopeni și a fost efectuat la solicitarea Departamentului pentru Situații de Urgență (DSU).

**Sursa: BIRP SMFA**





F-22 RAPTOR la Baza 71 Aeriană

## Vizită la comandamentul Bazei 71 Aeriană

În data de 24 mai, la sediul Bazei 71 Aeriană am avut deosebita onoare de a avea alături de noi pe Ambasadorul Statelor Unite ale Americii în România doamna Kathleen A. Kavalec. Gazda întâlnirii a fost comandantul bazei, comandor Călin Hulea.

Activitatea de la bază a cuprins un scurt briefing de prezentare a marii unități, în cadrul căruia a participat și comanda detașamentelor partenerilor americani. La final, Excelența Sa, a asistat la decolarea aeronavelor F-22 Raptor, în vederea desfășurării unor misiuni de antrenament în spațiul aerian al României.

Prezența Excelenței Sale se încadrează într-un program mai amplu de activități prin care s-a celebrat existența a 25 de ani de parteneriat strategic între Statele Unite ale Americii și România.

Text și foto: Andreea Onița



Ambasadoarea Kavalec a fost însoțită de comandantul Bazei 71 Aeriene, comandorul Călin Hulea, de șeful de stat major al bazei aeriene, căpitanul comandor Florin Sandu, și de șeful Biroului de sprijin al națiunii gazdă, maiorul Cosmin Tănase



Distincții vizitatori au fost însoțiti, pe timpul vizitei, de comandantul Bazei 57 Aeriană, comandorul Nicolae Crețu



## Președintele Comitetului Militar al NATO la Baza 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu

În perioada 11-14 aprilie, a avut loc vizita președintelui Comitetului Militar al NATO la Baza 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu, la invitația șefului Statului Major al Apărării, generalul Daniel Petrescu.

Agenda de discuții a vizat subiecte importante și de actualitate de pe agenda NATO, o atenție deosebită fiind acordată recomandărilor și conceptelor militare care vizează consolidarea posturii colective de descurajare și apărare în regiunea Mării Negre, având în vedere rolul important pe acest palier al Comitetului Militar în cadrul Organizației Nord-Atlantice.

Comandantul bazei aeriene, comandor Nicolae Crețu a făcut o informare cu privire la principalele obiective stabilite pentru anul în curs și principalele activități planificate în perioada imediat următoare, cu detalieri pe domenii de responsabilitate, dar și o evaluare privind starea tehnicii și a infrastructurii din înzestrarea bazei. Pe timpul discuțiilor care au urmat informării au fost abordate teme precum

Pe timpul informării privind obiectivele Bazei 57 Aeriană



planurile de modernizare și dezvoltare a infrastructurii existente sau reperetele programului de investiții aflat în faza de derulare pentru Baza 57 Aeriană.

Distincții vizitatori au luat cunoștință în informații cu privire la rolul Bazei 57 Aeriană în actualul context de securitate, provocările întâmpinate în integrarea planurilor și operațiilor cu detașamentele aparținând statelor aliate dislocate în bază și modul accelerat în care se dezvoltă capacitatea de găzduire a forțelor aliate

în vederea întăririi flancului estic și consolidării posturii de descurajare. Agenda vizitei a cuprins și întâlniri cu echipele de comandă ale detașamentelor aliate dislocate în baza de la Mihail Kogălniceanu, respectiv efective din cadrul Diviziei 10 Munte și Structura de Asigurare a Sprijinului pentru zona de operații Marea Neagră ale Statelor Unite ale Americii, detașamentul Forțelor Aeriene Italiene și o echipă de legătură a armatei franceze.

Text și foto: Narcisa Tuță

## Secretarul General Adjunct al NATO la Câmpia Turzii

În data de 18 iunie, Secretarul General Adjunct al NATO Mircea Geoană a ajuns la Baza 71 Aeriană, unde a fost întâmpinat de comandantul bazei, comandor Călin Hulea și de o parte din membrii echipei de comandă. Delegația a fost însoțită de reprezentantul șefului Statului Major al Apărării, general de brigadă Daniel Pop, șeful Direcției instrucție și doctrină.

În timpul vizitei, acesta s-a adresat militarilor din bază, dar și detașamentelor partenerilor NATO care își desfășoară activitatea în unitate. De asemenea, a participat la briefingul de informare cu privire la rolul și misiunile bazei în Forțele Aeriene și în Armata României. Secretarul General Adjunct al NATO a vizitat capela și sala de tradiții a bazei, dar și expoziția statică, unde a aflat despre modul de operare și misiunile pe care le pot îndeplini dronele MQ-9 Reaper și elicopterele IAR-330 Puma Socat.



Sosirea distinsului oaspete



Trecerea în revistă a gărzii de onoare



Prezentarea tehnicii din dotarea Bazei 71 Aeriană în expoziție statică



Secretarul General Adjunct al NATO, Mircea Geoană, consemnează în Cartea de Onoare a bazei

„Pentru militarii români, bărbați și femei, vreau să vă spun că suntem mândri de dumneavoastră. România este o țară influentă și respectată în NATO. România are nu doar o geografie minunată, e o țară superbă și vă are și pe dumneavoastră. Aveți încredere în meseria pe care ați îmbrățișat-o. Armata română este cea mai de încredere instituție a statului român. Avem obligația să o ținem așa, să investim în ea și vreau să vă mulțumesc pentru ce faceți pentru țara noastră, pentru Alianța noastră și în general pentru valorile noastre democratice.”

Text: Andreea Onița; foto: Cornel Mituț, Andreea Onița

## Vizita de informare a responsabililor de armament (SERA) din Franța la Baza 57 Aeriană

În data de 23 mai, în marja activităților organizate de Institutul de Înalte Studii de Apărare Națională (IHEDN) din Franța și găzduită de Universitatea Națională de Apărare „Carol I” în cadrul Sesiunii Europene a responsabililor de armament (SERA), participanții au efectuat o vizită de informare la Baza 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu.



Agenda vizitei a cuprins și întâlniri cu echipele de comandă ale detașamentelor aliate dislocate în baza de la Mihail Kogălniceanu, respectiv efective din cadrul Diviziei 10 Munte și Structura de Asigurare a Sprijinului pentru zona de operații Marea Neagră ale Statelor Unite ale Americii, detașamentul Forțelor Aeriene Italiene și o echipă de legătură a armatei franceze.

Pe agenda de discuții au fost aduse în atenție subiecte importante și de actualitate de pe agenda NATO, o atenție deosebită fiind Grupul de luptă al NATO din România constituit în luna mai a anului 2022, prin transformarea elementelor multinaționale aliate din cadrul Forței de Răspuns a NATO dislocate în țara noastră.

La propunerea Franței de a prelua rolul de națiune-cadru,

batalionul francez dislocat în România, considerat vârful de lance (Spearhead) al Forței cu Nivel de Reacție Foarte Ridicat al NATO (VJTF), formează BGFP pe teritoriul național.

BGFP contribuie la creșterea cooperării militare a României cu Franța, și, implicit, la consolidarea securității spațiului euro-atlantic pe flancul estic. Cooperarea cu partenerii strategici și existența

pe teritoriul național a unor structuri de luptă relevante contribuie la creșterea capacității de apărare și descurajare în contextul războiului din Ucraina și a crizei din regiunea Mării Negre.

La final, oficialii au asistat la un exercițiu de poliție aeriană executat de partenerii aviatori italieni.

Text și foto: Narcisa Tuță



## „Black Sea and Balkans Security Forum”

„Black Sea and Balkans Security Forum” este o conferință internațională de securitate, în format regional, care a adus și de această dată în România invitați cu vastă experiență profesională, pentru a dezbate riscurile, amenințările și vulnerabilitățile din regiunile Mării Negre și a Balcanilor. Obiectivul general al forumului este de a dezvolta, consolida și promova o platformă de dezbateri, care să evidențieze importanța strategică a Mării Negre și a Balcanilor pentru stabilitatea și securitatea în plan regional, precum și la nivelul întregului continent european. La conferință au participat înalți oficiali români și străini, oficiali ai NATO și UE, reprezentanți ai instituțiilor cu responsabilități în domeniul relațiilor externe și securității naționale, alături de invitați din zona academică din țară și din străinătate.

În data de 20 mai, în marja activităților organizate în cadrul Conferinței Internaționale „Black Sea and Balkans Security Forum” participanții au efectuat o vizită de informare la Baza 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu.

Pe agenda de discuții au fost aduse în atenție subiecte importante și de actualitate de pe agenda NATO, o atenție deosebită fiind acordată

recomandărilor și conceptelor militare care vizează consolidarea posturii colective de descurajare și apărare în regiunea Mării Negre, plecând de la domeniile comune de preocupare pe acest palier, cum ar fi securitatea țării noastre, securitatea Regiunii Extinse a Mării Negre, precum și securitatea spațiului balcanic, zone unde România are interese de securitate evidente.

Comandantul bazei aeriene, comandor Nicolae Crețu a făcut câteva orientări cu privire la principalele obiective pe termen scurt, mediu și lung, cu detalieri pe domenii de responsabilitate, dar și o evaluare privind starea tehnicii și a infrastructurii din înzestrarea bazei dar și a modului în care acestea contribuie la nivelul de securitate zonal. Pe timpul discuțiilor au fost abordate teme precum planurile de modernizare și dezvoltare a infrastructurii existente sau reperle programului de investiții aflate în faza de derulare pentru Baza 57 Aeriană.

Agenda vizitei a cuprins și întâlniri cu echipele de comandă ale detașamentelor aliate dislocate în baza de la Mihail Kogălniceanu, respectiv efective din cadrul Diviziei 10 Munte, a Structurii de Asigurare a Sprijinului pentru zona de operații Marea Neagră ale Statelor Unite ale Americii sau detașamentul Forțelor Aeriene Italiene.

Text și foto: Narcisa Tuță

## NATO Special Air Conference 2023



Participarea Detașamentului 2 pentru Operații Speciale generat de Baza 57 Aeriană cu o aeronavă IAR-330 L-RM la NATO Special Air Conference 2023 în 21-23 martie, a reprezentat o excelentă oportunitate, atât pentru întărirea cooperării internaționale în domeniu, cât și pentru promovarea capacităților Forțelor Aeriene de operare în sprijinul Forțelor pentru Operații Speciale.

Reprezentanții statelor membre care au luat parte la eveniment au apreciat pozitiv capacitățile aeronavei IAR-330 L-RM, gama vastă a misiunilor pe care le poate îndeplini și în mod deosebit sistemul care îi permite elicopterului operarea în condiții de vizibilitate redusă (sistemul BrightNite), extrem de util pentru executarea misiunilor FOS.

La conferință au participat reprezentanți din 18 state membre NATO și au fost prezentate platforme aeriene din SUA, Belgia, Germania, Cehia și România. Condițiile meteorologice în care s-a desfășurat evenimentul nu au făcut posibilă prezența mai multor platforme aeriene din rândul celorlalte state participante la eveniment. Organizarea, pregătirea și executarea misiunii au reprezentat o provocare pentru echipa tehnică și echipaj, pentru dislocare fiind necesare 12 ore de zbor pentru parcurgerea unei distanțe de aproximativ 2500 de kilometri.



## Away Day al NATO HLTF

În data de 9.05.2023, la Baza 90 Transport Aerian Otopeni, „Comandor aviator Gheorghe Bănculescu” a avut loc evenimentul de tip Away Day al NATO HLTF (High Level Task Force Deputies) având ca temă implementarea Tratatului privind Cerul Deschis, la care au participat reprezentanții grupului de lucru la nivel înalt al NATO și personal din cadrul Ministerului Afacerilor Externe.

În cadrul activității s-au executat cu aeronava militară AN-30 zboruri de observare demonstrative cu membrii delegațiilor participante al grupului NATO HLTF.

Activitatea contribuie la îndeplinirea de către România a angajamentelor asumate în cadrul grupului HLTF la consolidarea profilului României ca stat participant activ în cadrul Tratatului privind Cerul Deschis, precum și la creșterea nivelului de pregătire privind executarea zborurilor de observare Cer Deschis.

Sursa: Baza 90 Transport Aerian  
Foto: Daniel Ularu, Radu Postelnicu





## PROCESUL DE ROTIRE A FORTELOR AMERICANE DISLOCATE ÎN ROMÂNIA CONTINUĂ LA BAZA 57 AERIANĂ MIHAIL KOGĂLNICEANU

Procesul de rotire a forțelor americane dislocate în România a continuat cu Ceremonia transferului de autoritate între Brigada 2 „Strike” și Brigada 1 „Bastogne”, ambele din cadrul 101st Airborne Division (Air Assault) - Divizia 101 Aeropurtate (Asalt aerian) a Armatei SUA a avut loc vineri, 31 martie, în Baza 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu, județul Constanța.

Cu acest prilej, forțe și mijloace aparținând Brigăzii 2 Combat Team din cadrul Diviziei 101 Aeropurtate americane, au desfășurat etapa de execuție a unui exercițiu demonstrativ planificat împreună cu Escadrila 572 Elicoptere din cadrul Bazei 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu, Detașamentul Italian „Task Force Gladiator”, militari aparținând Brigăzii 9 Mecanizată „Mărășești” și Batalionului 284 Tancuri „Cuza Voda” al Brigăzii 282 Blindate „Unirea Principatelor”.

Scopul exercițiului a constat în demonstrarea capacității de reacție rapidă a forțelor aliate prin integrarea capabilităților structurilor implicate în executarea asaltului asupra unui obiectiv militar în vederea neutralizării acestuia.

Text și foto: Narcisa Tuță



## CEREMONIE DE SCHIMBARE A COMENZII DETAȘAMENTULUI FORTELOR AERIENE SPANIOLE

Ceremonia de schimbare a comenzii detașamentului Forțelor Aeriene Spaniole, dislocat în România pentru a executa misiuni de Poliție Aeriană Întărită și misiuni din cadrul activităților de Vigilență Întărită (eVA), a avut loc în data de 31 martie, în Baza 86 Aeriană „Locotenent Aviator Gheorghe Mociorniță” Borcea.

Detașamentul Forțelor Aeriene Spaniole, format din aproximativ 130 de militari (piloți și personal tehnic) având în dotare șase aeronave F-18 Hornet, va executa în continuare misiuni de Poliție Aeriană Întărită (enhanced Vigilance Activity) sub comandă NATO, pentru încă patru luni, împreună cu aeronave F-16 Fighting Falcon și militari din cadrul Forțelor Aeriene Române.

Misiunile de poliție aeriană desfășurate în comun contribuie la dezvoltarea capacității de reacție și descurajare, precum și la consolidarea interoperabilității între Forțele Aeriene Spaniole și Forțele Aeriene Române.



## SCHIMBAREA COMENZII DETAȘAMENTULUI FORTELOR AERIENE ITALIENE DISLOCAT ÎN ROMÂNIA

Ceremonia de schimbare a comenzii detașamentului Forțelor Aeriene Italiene dislocat în România pentru a executa misiuni de Poliție Aeriană Întărită a avut loc marți, 4 aprilie, în Baza 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu.

Activitatea s-a desfășurat în prezența secretarului de stat din Ministerul Apărării Naționale Eduard Bachide, a comandantului Comandamentului Forțelor de Operații Întrunite Italiene, generalul-locotenent Francesco Paolo Figliuolo, precum și a ambasadorului Italiei la București, Alfredo Maria Durante Mangoni.

Secretarul de stat Bachide a mulțumit pentru contribuția Forțelor Aeriene Italiene la consolidarea posturii de descurajare și apărare

pe flancul estic, trupele italiene fiind la a treia rotație în România.

„Sunteți un partener de încredere pentru noi, această misiune reprezintă o dovadă concretă a angajamentului țării dumneavoastră la NATO și o bună reflectare a importanței pe care Italia o acordă apărării colective și întăririi posturii de descurajare și apărare în regiunea noastră.

Dialogul bilateral la nivel înalt din anul 2022, cât și cel din anul în curs reprezintă o dovadă în plus a angajamentului reciproc pentru consolidarea cooperării dintre statele noastre în domeniul apărării”, a declarat secretarul de stat Bachide.

Detașamentul italian, format din aproximativ 150 de militari (piloți și personal tehnic) și aeronave Eurofighter Typhoon, va executa

în continuare, împreună cu militarii ai Forțelor Aeriene Române, misiuni de Poliție Aeriană Întărită (enhanced Air Policing) și misiuni în cadrul conceptului Vigilență Aeriană Întărită (enhanced Vigilance Activity), sub comandă NATO, pentru încă patru luni.

Aceasta este cea de-a treia rotație la Mihail Kogălniceanu a Forțelor Aeriene Italiene, după cele executate în anii 2019 și 2021 și cea de acum, începută în decembrie 2022.

Misiunile de poliție aeriană desfășurate în comun contribuie la creșterea capacității de reacție și descurajare, precum și la consolidarea interoperabilității între Forțele Aeriene Române și cele Italiene.

Foto: Andreea Ilie, Baza 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu

## EXERCIȚIUL ANACONDA-23

În perioada 4-6 mai, Forțele Aeriene Române au participat la exercițiul Anaconda-23 în care au fost angrenați un detașament format din 37 de militari cu 3 elicoptere IAR-330 SOCAT din cadrul Escadrelor 713 Elicoptere SOCAT de la Baza 71 Aeriană Câmpia Turzii.

Exercițiul Anaconda-23 se concentrează pe aplicarea măsurilor de apărare și descurajare având ca scop integrarea acțiunilor forțelor NATO în ceea ce privește reacția rapidă în fața unei agresiuni fiind unul dintre evenimentele majore de instruire în cadrul alianței.



Detașamentul participant la exercițiu



Anaconda-23 (AN-23) este cel mai mare exercițiu militar multinațional organizat și condus de Polonia, acesta având loc o dată la 3 ani. Pe lângă forțele poloneze, la exercițiu au participat numeroși aliați NATO (Statele Unite ale Americii, România, Slovenia, Suedia, Franța, Lituania, Letonia, Estonia și Turcia) precum și a Grupului de luptă polonez aparținând Prezenței Înaintate Întărite a NATO (NATO enhanced Forward Presence (NATO eFP)) (NATO eFP Battlegroup Poland). Acesta din urmă are în componență trupe aparținând Statelor Unite, Croației, României și Regatului Unit.

Anaconda are ca scop antrenarea Operational Command of the Polish Armed Forces (echivalentul CFI-ului românesc) în planificarea și conducerea operațiilor defensive intrunite (de tip joint). Deși infanteria

mecanizată a fost actorul principal al exercițiului, aceasta a fost sprijinită de artilerie, artilerie antiaeriană, geniu, aviație și cercetarea aeriană.

Aeronavele Statului Major al Forțelor Aeriene au executat misiuni de Close Air Support (CAS).

Coordonarea tehnicilor aeriene cu elementele mobilizate de la sol s-a realizat cu sprijinul echipelor JTAC mixte româno-poloneze, dispuse în fiecare dintre zonele de interes. Antrenamentul în acest mediu multinațional cu integrarea diferiților operatori și platforme de luptă se dovedește esențial, atât pentru JTAC, cât și pentru echipele în scopul îmbunătățirii cooperării sol-aer.

Text și foto: Claudiu Curta, Andreea Tabarcea, Alexandru Aioanei, Sławomir Koziol



Aeronavele Statului Major al Forțelor Aeriene au executat misiuni de Close Air Support (CAS)



Drapelul României, însemnele Forțelor Aeriene și Bazei 71 Aeriană oferite gazdelor la sosirea în Polonia



Printre obiectivele de antrenare s-au aflat executarea de misiuni de transport aerian și misiuni de desantare prin parașutare



## Exercițiu de comandament în teren, cu trupe (de zbor)

### CORAL 23.5

În perioada 24-28.04.2023, la Baza 90 Transport Aerian Otopeni „Comandor aviator Gheorghe Bănciulescu” s-a desfășurat exercițiul de comandament în teren, cu trupe (de zbor) - CORAL 23.5. Forțele din organica bazei s-au antrenat în comun cu alte structuri din cadrul Sistemului Național de Apărare, în vederea menținerii capacităților operaționale esențiale. Obiectivele de antrenare au constat în executarea de misiuni de transport aerian, misiuni de

desantare prin parașutare și debarcare, misiuni de cercetare aeriană, lansări de contramăsuri de război electronic, misiuni de evacuare medicală, trageri cargo-elicopter necesare pentru atingerea nivelului de instrucție necesar.

Scopul principal al exercițiului a fost ridicarea nivelului de pregătire și dezvoltarea cooperării și interoperabilității, în vederea creșterii nivelului de răspuns la amenințările actuale.

Sursa: Baza 90 Transport Aerian Otopeni



Forțele din organica Bazei 90 Transport Aerian s-au antrenat în comun cu alte structuri din cadrul Sistemului Național de Apărare

#WEARENATO

## Exercițiile **AZUR 23.11** și **ISTRIA 23.11.1**

După ce tunurile de calibrul 57 de mm, radarele CRT, rachetele HAWK și tehnica auxiliară au fost instalate în pozițiile de tragere, comandanții batalioanelor au primit misiunea și au transmis ordinele militarilor aflați în câmpul tactic. Unul dintre scenarii prevedea un atac inamic, cu aviația, venit dinspre mare. Elicoptere IAR-330 PUMA de la Baza 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu și avioane de luptă F-16 de la Baza 86 Aeriană Borcea au simulat infiltrarea în teritoriul ocupat de trupe, iar militarii de la sol au avut misiunea de a descoperi și nimici țintele.

O altă situație tactică de care au avut parte militarii, pe timp de noapte, a fost infiltrarea în zona de instrucție a unui individ cu un colet suspect. Conducerea exercițiului a urmărit să vadă cât de repede reacționează și acționează militarii. Imediat, o echipă EOD a intervenit și a izolat coletul suspect, a fost evacuat comandamentul în fața căruia a fost abandonat obiectul și relocalat în altă zonă de operații, iar apoi pachetul a fost neutralizat. De asemenea, a fost simulată și pătrunderea prin efracție, într-un obiectiv militar a unui civil pentru a observa reacția și modul de acțiune al militarilor din serviciul de pază.

Și echipele medicale au fost solicitate să acționeze în cazul unui militar rănit de inamic. Specialiștii sanitari au transportat victima la cortul de prim ajutor și-au acordat îngrijiri medicale, conform procedurilor.

Rachetiștii din cadrul Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer au avut misiunea de a distruge drone care zburau deasupra mării, la aproximativ 15 km de țărm, pe care le-au doborât în doar 10 secunde.

Comandanții militarilor au spus că forțele implicate și-au îndeplinit obiectivul. La aplicația de la Capu Midia au participat peste 500 de cadre și soldați/gradați profesioniști, precum și

**În perioada 8-18 mai 2023, au avut loc, în poligonul complex de trageri de la Capu Midia, cele mai ample exerciții de artilerie antiaeriană ale Forțelor Aeriene Române – AZUR 23.11 și ISTRIA 23.11.1. Implicate au fost forțe și mijloace aparținând batalioanelor de artilerie antiaeriană din cadrul bazelor aeriene și ale Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer, iar scenariile și situațiile tactice de luptă le-au testat militarilor abilitățile de comandă și execuție.**

*Vânătoare de avioane,  
elicoptere și avioane  
fără pilot, la Capu Midia*

#WEARENATO

**Elicoptere IAR-330 PUMA de la Baza 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu și avioane de luptă F-16 de la Baza 86 Aeriană Borcea au simulat infiltrarea în teritoriul ocupat de trupe**



**Șeful SMFA, general-locotenent Viorel Pană și comandantul Școlii de Aplicație pentru Apărare Antiaeriană, colonel Viorel Bitan, în poligonul Capu Midia**



**Caporalul rezervist voluntar Cătălin Robu**

rezerviști voluntari. Unul dintre aceștia este Cătălin Robu. În viața civilă este ospătar, dar a ales să (re)vină în mediul militar din trei motive: îi face plăcere să poarte haina militară, regretă că, în urmă cu 20 de ani, după ce a efectuat stagiul militar nu a rămas în armată și vrea să fie un exemplu pentru cei trei fii ai săi. A fost pentru a doua oară în Școala de Instruire pentru Apărare Antiaeriană de la Capu Midia. Prima experiență a avut-o anul trecut, iar acum a revenit cu plăcere și cu forțe proaspete, împreună cu militarii din Batalionul 864 Artilerie Antiaeriană Fetești. „Partea bună este că revenind mereu la genul acesta de aplicații, putem mai bine să ne organizăm și putem să ne stăvilim mai bine emoțiile și asta ne face să fim și mai profesioniști. Vreau să vă spun că am fost

#WEARENATO



Trageri cu tunul antiaerian calibru 57 mm



Punctul de comandă al Batalionului 715 Artilerie Antiaeriană



Gata de misiune

nerăbdător să fiu din nou alături de colegii mei din armată, practic de cei care ne-au învățat, cu foarte mult profesionalism, și într-un timp foarte scurt, cunoștințele pe care ei le-au acumulat de-a lungul anilor”, a spus caporalul rezervist voluntar Cătălin Robu.

În câmpul tactic am întâlnit foarte mulți tineri, la început de carieră, care s-au concentrat și au executat misiunea primită cu multă responsabilitate. Sublocotenentul Roxana Caldare a fost comandant pluton, bateria 2, în cadrul Batalionului 954 Artilerie Antiaeriană din Bacău. Este la prima ei misiune în această calitate, după absolvirea Academiei Forțelor Aeriene „Henri Coandă”. „Sincer, am avut emoții, dar au trecut ca focul. Cele mai importante lucruri au fost coordonarea, comunicarea și înțelegerea cu servanții, cu toți comandanții de tun, cu cei de batalion și de baterie. Cea mai complexă a fost tragerea cu batalionul, având în vedere că toți trebuia să ne coordonăm”, a mărturisit ofițerul.

O armă mult mai puternică, racheta HAWK a adunat în jurul ei, la exercițiul cu trageri reale de luptă, foarte mulți tineri, veniți din promoție, atât din Academia Forțelor Aeriene, cât și din Școala Militară de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene. Sublocotenentul George-Octavian Racoceanu, ofițer specialist în cadrul plutonului 1, Bateria 1

Rachete Sol-Aer, se află și el la prima misiune ca trăgător și ne-a spus, că până să lanseze racheta, sunt o multitudine de activități pe care militarii le au de făcut în poligon: „Pe înțelesul tuturor, trebuie să așezăm plutonul în poziție de tragere, să facem inițializarea sistemului și să ne luăm toate măsurile de siguranță”.

La final, comandanții detașamentelor de apărare antiaeriană i-au felicitat pe militarii participanți la exerciții pentru îndeplinirea misiunii cu succes.

Text și foto: Locotenent Anca MEDREA



Sublocotenentul Roxana Caldare, comandant pluton, bateria 2, în cadrul Batalionului 954 Artilerie Antiaeriană din Bacău

„Țintă prinsă! Foc!”



Rachetiștii din cadrul Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer au avut misiunea de a distruge drone care zburau deasupra mării, la aproximativ 15 km de țărm, pe care le-au doborât în doar 10 secunde



#WEARENATO

Dacă acum 23 de ani, „agitația” primei trageri cu rachete sol-aer imi dădea mari emoții, mi-am dat seama că cele peste 20 de misiuni executate în poligonul rachetiștilor (Școala de Instruire pentru Apărare Antiaeriană – Capu Midia) sunt mereu diferite, cu noi emoții, cu noi provocări.

De această dată, am fost alături de colegii mai tineri din cadrul Batalionului 111 Rachete Sol-Aer „Voievodul Mihai”, și când spun „mai tineri” mă refer la o medie de 25 de ani.

Pentru mulți dintre camarazi, este exact același sentiment ce l-am trăit eu în urmă cu mulți ani, prima tragere, prima dată când pregătirea teoretică are o finalitate practică, lansarea unei rachete.

„Timp de 2 săptămâni, militarii batalionului s-au pregătit, atât prin exerciții de relocare a tehnicii în diferite raioane, toate executate în barem și condiții diferite (zi sau noapte), cât și verificarea capacității de răspuns a militarilor în diferite situații de moment (incendiu, prim ajutor, atac chimic, atac terestru sau aerian)”, ne transmite colonel Bogdan Borcilă, directorul exercițiului și șef de stat major al Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer, „General Nicolae Dăscălescu”.

Comandantul Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer, colonel Bogdan Istrate, a transmis cu această ocazie mulțumiri camarazilor pentru efortul depus în perioada premergătoare misiunii cât și pe timpul desfășurării acesteia, pentru ca rezultatele să se ridice la nivelul așteptărilor!

Exercițiul ISTRIA se execută de două ori pe an, fiind unul din exercițiile complexe anuale de pregătire și verificare a capacității de luptă a subunităților de apărare antiaeriană, prin transport și redислоcare de tehnică și personal, verificarea modului de acționare în situații de moment cât și testarea operativă.

Text și foto: Vlad Ciobanu



Activitatea de planificare a misiunilor

Exercițiul ISTRIA este unul din exercițiile complexe anuale de pregătire și verificare a capacității de luptă a subunităților de apărare antiaeriană



Încărcarea pe rampa de lansare a rachetei Hawk



# EXERCIȚIUL „ASTRAL KNIGHT 23”

În perioada 22-27.05.2023 un detașament mixt constituit din personal navigant și tehnic din Baza 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu, operatori căutare-salvare prin luptă din cadrul DC SL (Detașamentul de Căutare-Salvare în Luptă) și operatori din DCCSRPEM (Detașamentul Cercetare Căutare-Salvare Recuperare Personal și Evacuare Medicală) de la Baza 90 Transport Aerian Otopeni „Comandor aviator Gheorghe Bănciulescu” au participat cu două elicoptere IAR-330 la exercițiul multinațional Astral Knight 23 din Zadar Croația.



În sprijinul misiunii au fost utilizate și aeronavele de transport ale Forțelor Aeriene Române de la Baza 90 Transport Aerian

Exercițiul a fost organizat de către USAFE-AFAFRICA (United States Air Forces in Europe and Air Forces Africa) și s-a desfășurat sub umbrela Defender Europe 23.

În cadrul exercițiului, detașamentul românesc a exersat executarea misiunilor specifice în contextul geografic din Croația și Albania, a executat misiuni de antrenament pentru inserția prin diferite proceduri a parașutiștilor americani (PJ- parajumpers), a antrenat personalul structurilor partenere care efectuează sarcinile de recuperare în misiuni de P.R. - Personnel Recovery și a antrenat sistemul de comandă și control pentru misiuni PR - C2 al partenerilor croați, în cadrul multinațional întrunit.

Este cea de-a doua dislocare organizată în afara teritoriului național de către Baza 57 Aeriană de la începutul anului cu elemente de noutate și complexitate pentru anul de instruire în curs reprezentat de integrarea în detașament a operatorilor DC SL și a operatorilor DCCSRPEM din cadrul Bazei 90 Transport Aerian Otopeni.

Dislocarea s-a executat cu două elicoptere IAR-330 L-RM dar și cu tehnica de luptă a operatorilor, cu echipamentul, piesele de schimb și dispozitivele specifice necesare sprijinului misiunii pentru întreaga perioadă de instruire, pentru aceasta fiind utilizate și aeronavele de transport ale Forțelor Aeriene Române de la Baza 90 Transport Aerian.



Misiunile s-au executat cu două elicoptere IAR-330 L-RM de la Baza 57 Aeriană



Misiunile de antrenament pentru inserția prin diferite proceduri a parașutiștilor americani (PJ- parajumpers) au fost executate de către personalul structurilor partenere care efectuează sarcinile de recuperare în misiuni de P.R. - Personnel Recovery



În perioada 29-30.03.2023, Baza 90 Transport Aerian Otopeni „Comandor aviator Gheorghe Bănciulescu” a participat la exercițiul „SEA SHIELD 2023” cu o aeronavă C-27 J Spartan, executând misiuni de zbor și parașutare

# EXERCIȚIUL MULTINAȚIONAL „SEA SHIELD 2023”



Misiunile executate de detașamentul Forțelor Aeriene Române în sprijinul forțelor participante au constat în lansarea parașutiștilor, operațiuni de tip INFILL (inserție) /EXFILL (extracție), misiuni de evacuare aeromedicală, misiuni de căutare, salvare și recuperare

În perioada 20-30.03.2023, Escadrila 572 Elicoptere din cadrul Baza 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu a participat, alături de alte forțe și mijloace aparținând Forțelor Aeriene la un exercițiu interinstituțional organizat de Forțele Navale.

Misiunile executate în sprijinul forțelor participante au constat în lansarea parașutiștilor, operațiuni de tip INFILL (inserție) /EXFILL (extracție), misiuni de evacuare aeromedicală, misiuni de căutare, salvare și recuperare, misiuni de asigurare a sprijinului logistic și de tip națiune gazdă pentru aeronavele Forțelor Aeriene Române și ale Franței participante la exercițiu.

Exercițiul multinațional „Sea Shield 2023”, organizat și condus de Forțele Navale Române, s-a desfășurat cu precădere în raioanele maritime dar a cuprins și o secvență deosebit de complexă în care a fost exersată neutralizarea desantului aerian inamic, debarcat într-un raion adiacent unui curs de apă. La secvența desfășurată în Delta Dunării au participat alături de militarii Flotei Fluviale „Mihail Kogălniceanu”, forțe și mijloace din mai multe instituții din sistemul național de apărare dar și specialiști în diferite domenii aparținând statelor riverane.

Sursa: Baza 57 Aeriană  
Foto: Narcisa Tuță





**În cadrul exercițiului multinațional Air Defender 23, 25 de națiuni s-au antrenat împreună în spațiul aerian al Europei în operațiuni aeriene comune. Exercițiul Air Defender 23 este cel mai mare exercițiu al forțelor aeriene din istoria NATO și demonstrează solidaritatea transatlantică. Între 12 și 23 iunie, aproximativ 10.000 de participanți din 25 de țări, inclusiv 250 de aeronave, au efectuat misiuni de antrenament în spațiul aerian european sub comanda Forțelor Aeriene Germane.**



**Misiunile executate cu aeronava C-27J Spartan de la Baza 90 Transport Aerian au fost misiuni tactice de transport, inserție/extracție personal, transport de materiale cu debarcare rapidă, misiuni de parașutare, misiuni de lansare de containere, misiuni de evacuare medicală și misiuni de noapte de tip NVIS**

## AIR DEFENDER 23

Scenariul exercițiului s-a bazat pe un scenariu de asistență NATO în baza Articolului 5.

Unul dintre principalele obiective ale exercițiului Air Defender 2023 a fost acela de a testa desfășurarea rapidă a forțelor de rezervă americane în Europa. Principala caracteristică a acestui antrenament a constat în desfășurarea capacităților aeriene americane, dar, la acest exercițiu, în locul USAF (Forțele Aeriene ale SUA), a participat Garda Națională a Statelor Unite - cu alte cuvinte, forțele de rezervă. Au fost prezente 100 de aeronave sosite din Statele Unite.

Detașamentul Forțelor Aeriene Române a participat la exercițiul Air Defender cu o aeronavă C-27J SPARTAN dislocată pe aerodromul Wunstorf, un detașament compus din personal navigant și tehnic, precum și un ofițer de legătură la centrul de operații aeriene Kalkar. În cadrul exercițiului, detașamentul român a efectuat misiuni împreună cu partenerii NATO. Împreună cu partenerii americani și germani pe aerodromul Wunstorf, unde au fost dislocate 30 de aeronave de transport, detașamentul românesc a planificat și executat zilnic misiuni pentru susținerea COMAO (Composite Air Operation) în cadrul unui pachet de 30 de aeronave (F-35, F-16, EF 2000, GRIPEN, F-18, A-10, RAFALE, TORNADO, AWACS). Misiunile executate au fost misiuni tactice de

transport, inserție/extracție personal, transport de materiale cu debarcare rapidă, misiuni de parașutare, misiuni de lansare de containere, misiuni de evacuare medicală și misiuni de noapte de tip NVIS. Pentru detașamentul român, acest exercițiu a fost complex și a avut rolul de a oferi credibilitate atunci când este vorba de zborul în comun cu diferiți parteneri.

Exercițiile de zbor la care a participat personalul navigant au contribuit, de asemenea, la îmbunătățirea abilităților în desfășurarea zborurilor tactice și la îmbunătățirea competențelor profesionale ale comandanților în calitate de lideri de formație în zbor. Este important faptul că detașamentul și personalul navigant au lucrat în mod eficient împreună pentru respectarea procedurilor cu scopul de a asigura desfășurarea zborurilor în siguranță și eficient. Întreaga bază de cunoștințe acumulate asupra tacticilor, armamentului și tehnologiilor oferite a făcut ca participarea la acest exercițiu să fie foarte eficientă pentru formarea personalului participant și a demonstrat compatibilitatea cu partenerii NATO.

*Text: comandor Florin Sandu, comandantul detașamentului român*

*Foto: Mirela Viță și Florin Sandu, Baza 90 Transport Aerian*



## SABER GUARDIAN 23

**„SABER GUARDIAN 23” este integrat în complexul de exerciții „DEFENDER 23” și reprezintă un vârf al pregătirii profesionale care cuprinde etape de planificare și organizare demarate înaintea fazelor de execuție operațională derulate în prezent.**

**Exercițiul, condus de Comandamentul Forțelor Întrunite „General Ioan Emanoil Florescu”, reprezintă cea mai amplă și complexă activitate multinațională de instruire din acest an și s-a desfășurat în poligoane și facilități militare de instruire din România.**

În perioada 6-7.06.2023, Escadrila 57 Elicoptere din cadrul Bazei 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu a participat cu trei aeronave de tip elicoptere PUMA IAR-330 L-RM la ultima fază a exercițiului multinațional „Saber Guardian 23”, în raionul de instruire Bordenșani (Ialomița).

„Saber Guardian 23”, un vârf al pregătirii profesionale, este integrat în complexul de exerciții „DEFENDER 23” și cuprinde etape de planificare și organizare demarate înaintea celor de execuție operațională. Exercițiul a fost precedat, în cursul lunii mai, de etapa de afluire a efectivelor și echipamentelor pe căile de comunicații rutiere, navale și aeriene din țară, către zonele de antrenament, și a urmat faza deflurii forțelor, din a doua decadă a lunii iunie. Comandamentul Forțelor Întrunite „General Ioan – Emanoil Florescu” exercită comanda și controlul asupra structurilor participante la „Saber Guardian 23”.

„DEFENDER 23” este planificat de Comandamentul Forțelor Armate ale SUA în Europa (USEUCOM) și condus de Comandamentul Forțelor Terestre ale SUA în Europa și Africa (USAREUR-AF). Exercițiul „Saber Guardian 23” este inclus în programul de exerciții de antrenament comun al USAREUR-AF, pentru creșterea interoperabilității forțelor armate din state aliate și parteneri.

La exercițiul SABER GUARDIAN 23 au participat și militari ai Bazei 71 Aeriană cu două elicoptere IAR-330 SOCAT, unde au executat misiuni de sprijin aerian, alături de mii de militari din 14 state aliate și parteneri care s-au antrenat în facilitățile de instruire ale Armatei României.

Secvența demonstrativă realizată în cadrul Zilei Distinșilor Vizitatori de la Bordenșani a reprezentat eforturile depuse de către toți participanții care au reușit să coopereze și să se coordoneze pe timpul exercițiului, crescând astfel nivelul de interoperabilitate și muncă în echipă.

Activitățile aeronautice planificate în cadrul SABER GUARDIAN 23, în locația Bordenșani, s-au executat sub stricta dirijare și coordonare a doi controlori de trafic aerian tactici (Joint Terminat Attack Controller) din cadrul Bazei 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu și a unei echipe tactice de control a partenerului american. Misiunea a fost un real succes și a condus la îndeplinirea în totalitate a sarcinilor aeriene din scenariul exercițiului.

*Text: Luca Valentin, foto: Laurențiu Turoi, Luca Valentin*



# „ADRIATIC STRIKE 23”



În perioada 2-9 iunie 2023, un detașament format din 33 de militari și două elicoptere IAR-330 SOCAT din cadrul Bazei 95 Aeriană din Bacău a participat la exercițiul „ADRIATIC STRIKE 23”, care a avut loc în Baza Aeriană Cerklje din Slovenia.



O parte din personalul participant la misiune de la Baza 95 Aeriană

Exercițiul multinațional a avut ca obiectiv consolidarea tehnicilor pentru executarea misiunilor de sprijin aerian apropiat, perfecționarea instruirii echipajelor detașamentului pentru a fi în măsură să-și îndeplinească misiunile în cadrul național și ca forță de răspuns a NATO și realizarea schimbului de experiență privind tehnici și proceduri.

Detașamentul Bazei 95 Aeriană a executat misiuni de sprijin aerian apropiat (CAS), sub coordonarea echipelor de control aerian tactic

(TACP) aliate, cu trageri reale în poligonul Pocek, cu tunul de bord de calibrul 20 mm și cu proiectile reactive nederijate (PRND) de calibrul 57 mm, pe timp de zi și de noapte.

La acest exercițiu multinațional, găzduit pentru al unsprezecelea an consecutiv de către Slovenia, au fost implicați aproximativ 800 de participanți din 30 de țări.

Sursa: MAPN, foto: Marius Tudoran

## EMBLEMA DE ONOARE A FORTELOR AERIENE, OFERITĂ REPREZENTANȚILOR DETAȘAMENTULUI FRANCEZ MAMBA DE LA CAPU MIDIA

Șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, general-locotenent Viorel Pană, prin comandantul Comandamentului Componentei Aeriene, general de flotilă aeriană Valerică Vrăjescu, a oferit, în data de 13 aprilie 2023, Emblema de Onoare a Forțelor Aeriene conducerii Detașamentului francez MAMBA dislocat la Capu Midia, în semn de apreciere pentru îndeplinirea misiunilor în mod profesionist.



În mesajul adresat militarilor francezi, șeful SMFA a subliniat că prezența sistemului de apărare MAMBA și a personalului Forțelor Aeriene Franceze dislocate în România demonstrează abordarea la 360 de grade a NATO în ceea ce privește apărarea spațiului aerian aliat de la vest la est și de la Marea Baltică la Marea Neagră.

„Detașamentul de Apărare Aeriană a Forțelor Aeriene Franceze s-a concentrat pe asigurarea prezenței aliaților în regiunea Mării Negre,

îmbunătățirea relațiilor multinaționale, îmbunătățirea interoperabilității dintre aliați și, cel mai important, executarea misiunilor NATO de descurajare și apărare. Doresc să vă mulțumesc pentru dăruire, munca grea și determinarea de a oferi piatra de bază pentru asigurarea și menținerea stabilității în această parte a lumii în vremuri tulburate de tensiuni și instabilitate”, a subliniat generalul de flotilă aeriană Valerică Vrăjescu.

Text și foto: Anca Medrea

# EAGLE SHIELD 23-1



Militarii francezi din cadrul Grupului de luptă ROU BG (FRA FN) staționat la Cincu au executat trageri reale cu lansatoare multiple de rachete și tunuri de artilerie antiaeriană, calibrul 20 mm, asupra unor ținte terestre și aeriene, în cadrul exercițiului „Eagle Shield 23-1” care s-a desfășurat în perioada 24-28 aprilie 2023, în Poligonul Capu Midia.



Seria de trageri a presupus lovirea cu precizie a unor ținte inamice fictive aflate la o distanță de circa 15 kilometri de zona în care s-au aflat militarii participanți la exercițiu.

La tragerile de luptă reale au fost prezenți, cu echipe de observare în punctele de comandă, militari americani dislocați la Baza 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu, militari luxemburghezi și olandezi care au rolul de a evalua, cu sisteme aeriene fără pilot, loviturile la ținta ale militarilor francezi, iar personalul poligonului a asigurat siguranța, observarea, coordonarea și conducerea activităților.

„Exercițiul desfășurat în poligonul Capu Midia are rolul de a îmbunătăți interoperabilitatea între aliații prezenți în România. Scopul nostru este să fim mereu pregătiți pentru orice este necesar și am demonstrat că suntem”, a declarat colonelul Arnaud Martin, comandantul Regimentului 1 Rachete Antiaeriene din Franța.

Text și foto: Anca Medrea





## Stagiul de instruire aplicativ APROC 23

În perioada 26.06 - 7.07, un detașament format din 30 de militari și 2 elicoptere IAR-330 SOCAT din cadrul Bazei 95 Aeriană „Erou căpitan aviator Alexandru Șerbănescu” din Bacău participă, pentru al doilea an consecutiv, la stagiul de instruire aplicativ „Air Centric Personnel Recovery Operatives Course 2023 - APROC 23”, care se desfășoară în Baza Aeriană Albacete din Spania.

Pentru acest curs, elicopterele Bazei 95 Aeriană vor executa cea mai lungă dislocare a Forțelor Aeriene Române în zbor, traversând Europa de la est la vest și de la vest la est, pe o distanță de aproximativ 7000 de kilometri, din Bacău în Albacete și înapoi, cu escale în baze aeriene militare și aeroporturi civile.

În cadrul acestuia, se va executa o gamă largă de misiuni specifice elicopterelor, conform tehnicilor, tacticilor și procedurilor comune, fapt care va contribui la consolidarea interoperabilității între partenerii NATO într-un mediu multinațional înrunit.

Text și foto: Mădălina Burlacu



## Ne instruiem împreună! SLE (salt liber din elicopter)

Escadrița 572 Elicoptere din cadrul Bazei 57 Aeriană Mihail Kogălniceanu a participat în data de 22 iunie 2023, în raion port maritim Mangalia, la activități în comun cu operatorii din cadrul Divizionului 164 Forțe Navale pentru Operații Speciale. Activitățile au constat în exersarea operațiilor aeriene în sprijinul FOS prin procedeul de tip salt liber din elicopter (SLE).

Instruirea în comun a avut ca scop îmbunătățirea cooperării și a interoperabilității dintre cele două structuri.

Obiectivele propuse au fost realizate cu succes în special datorită pregătirii excepționale și la cele mai înalte standarde a personalului participant la activitate.

Text și foto: Narcisa Tuță



Verificarea parametrilor de funcționare



Verificarea elicopterului

### Salt liber din elicopter







BALTICA 2023



**„Viperele de Bărăgan“  
pe cerul Țărilor Baltice**

Foto: Danielle Faccioli

*Detașamentul de 4 aeronave de luptă F-16 și personalul desemnat, care poartă denumirea onorifică „Carpathian Vipers” este dislocat pe Baza Aeriană Šiauliai, din Lituania și asigură misiunea de Poliție Aeriană Întărită în Țările Baltice în perioada aprilie – iulie 2023, rotirea piloților și a personalului tehnic realizându-se după două luni. Misiunea detașamentului este de a proteja integritatea spațiului aerian al Țărilor Baltice și este o componentă fundamentală a angajamentului NATO față de membrii săi. Aeronavele de luptă F-16 asigură permanent avertizarea timpurie și intervenția pentru clarificarea situației aeriene, aplicând măsurile legale împotriva aeronavelor care utilizează neautorizat spațiul aerian al Țărilor Baltice. Contingentul românesc dislocat în afara teritoriului național a intrat sub comanda operațională a comandantului Comandamentului Forțelor Întrunite, comandantului suprem al Forțelor Aliate din Europa (SACEUR) și continuă să fie sub comanda administrativă a șefului Statului Major al Forțelor Aeriene.*



Foto: Bogdan Pantilimon

**CUM A ÎNCEPUT?**

Prima misiune a Forțelor Aeriene Române în Țările Baltice a avut loc în 2007, atunci când un detașament format din 67 de militari și 4 aeronave MiG -21 LanceR de la Baza 71 Aeriană „General Emanoil Ionescu” au executat Serviciul de Poliție Aeriană în Țările Baltice. Dislocate în Baza Aeriană Šiauliai, avioanele de vânătoare românești au asigurat integritatea spațiului aerian al Lituaniei, Letoniei și Estoniei pentru trei luni. A fost prima misiune externă de Poliție Aeriană a României ca membru NATO, prin care aceasta și-a demonstrat statutul de aliat de încredere.

15 ani mai târziu, în data de 6 mai 2022, președintele Klaus Iohannis a declarat, în cadrul conferinței de presă organizate cu prilejul vizitei în România a președintelui Lituaniei, Gitanas Nausėda, necesitatea întăririi posturii de descurajare și apărare a NATO pe flancul estic. Acesta a reprezentat momentul în care România s-a angajat să reia participarea la misiunea de Poliție Aeriană NATO în zona baltică. Decizia arată solidaritate între membrii alianței și contribuția României la efortul de apărare colectivă.

**DE CE ESTE NEVOIE DE POLIȚIE AERIANĂ?**

Pentru NATO, apărarea spațiului integrat este o responsabilitate colectivă, la pace, criză și război, reprezentând una din sarcinile esențiale ale Comandantului Suprem al Forțelor Aliate din Europa (SACEUR – Supreme Allied Commander Europe). Pe timp de pace, asigurarea integrității spațiului aerian al Alianței se face prin executarea misiunilor de Poliție Aeriană sub comandă NATO, pentru care sunt alocate avioane de luptă cu capabilități aer-aer, sisteme de descoperire și identificare și personal calificat, aflate într-o anumită stare de pregătire pentru luptă (RS – Readiness Status). În acest context, forțe și mijloace din cadrul Alianței asigură permanent avertizarea timpurie și intervenția pentru clarificarea situației aeriene și aplicarea măsurilor legale împotriva aeronavelor care utilizează neautorizat spațiul aerian al Alianței Nord-Atlantice.

*„Carpathian Vipers”, înainte de dislocare, la Baza 86 Aeriană „Locotenent aviator Gheorghe Mocioniță”, la ceremonia de predare-primire a comenzii operaționale*  
Foto: Adrian Sultănoiu



Foto: Remo Guidi

**EVOLUȚIA MISIUNII DE POLIȚIE AERIANĂ PE FLANCUL ESTIC**

După anexarea ilegală a Peninsulei Crimeea de către Federația Rusă în anul 2014, la nivel NATO au fost adoptate o serie de măsuri de reasigurare (Assurance Measures) pentru statele aflate la flancul estic al NATO. Printre măsurile adoptate, în scopul reconfigurării posturii militar-strategice de apărare și descurajare, se regăsește dezvoltarea și implementarea conceptului de Poliție Aeriană Întărită (eAP – enhanced Air Policing). Conform SACEURs Standing Defence Plan, „Persistent Effort”, eAP presupune augmentarea forțelor și mijloacelor existente

în Poliția Aeriană sub comandă NATO cu forțe și mijloace suplimentare aparținând statelor aliante, care, la nevoie, să fie dislocate în zonele de interes.

Ca urmare a agresiunii Federației Ruse împotriva Ucrainei, începând cu februarie 2022, la nivel aliat au fost adoptate o serie de măsuri de vigilență consolidată (eVA – enhanced Vigilance Activity) cu implicații inclusiv în domeniul apărării aeriene. În scopul menținerii unui nivel superior de pregătire pentru forțele și mijloacele destinate apărării aeriene și pentru asigurarea tranziției rapide la faza de apărare, în cazul activării Articolului 5, a fost dezvoltat



*MiG-21 LanceR în shelterul din Baza Aeriană Šiauliai, Lituania - pregătit 24/7 pentru a decola*



*Componența detașamentului Baltica 2007 care a asigurat integritatea spațiului aerian al Țărilor Baltice în 2007*





**Două avioane F-16 românești și două avioane F-16 portugheze asigurând spațiul aerian al Țărilor Baltice. Foto: Bartek Bera**

conceptul de protecție aeriană (AS – Air Shielding). AS asigură creșterea efectului de descurajare realizat prin misiuni AP și eAP de-a lungul flancului estic al Alianței, prin constituirea unor detașamente naționale sau combinate de nivel escadrilă (SSE – Squadron Sized Element) și completarea gamei de misiuni specifice care se pot executa (includerea activităților de instruire în comun și a misiunilor de patrulare aeriană prin luptă).

România este una dintre țările beneficiare ale implementării conceptelor eAP și AS. Astfel, în perioada 2017-2023, în țara noastră au fost dislocate 12 detașamente din mai multe țări aliate care au executat misiuni specifice eAP sub comandă NATO, iar după declanșarea războiului dintre Federația Rusă și Ucraina, în anul 2022, protecția spațiului aerian național a fost sporită prin executarea de misiuni de patrulare aeriană de luptă de către forțe NATO care au acționat în format AS.

**POLIȚIA AERIANĂ ÎN ȚĂRILE BALTICE**

Păstrarea integrității spațiului aerian al Alianței NATO este o sarcină colectivă. Pentru națiunile NATO care nu au capacitățile aeriene necesare (Albania, Estonia, Islanda, Letonia, Lituania, Luxemburg, Muntenegru, Macedonia de Nord și Slovenia), există acorduri pentru a asigura securitatea spațiului aerian în aria de responsabilitate a SACEUR. Prin urmare, încă din 2004, an în care cele trei țări baltice au aderat la NATO, integritatea spațiului aerian a fost asigurată de aliați. De atunci, 17 state membre NATO au asigurat, pe baza unui sistem rotațional, Serviciul de Poliție Aeriană. Poliția Aeriană întărită (enhanced Air Policing – eAP) a început din aprilie 2014, ca măsură NATO de reasigurare luată în contextul anexării ilegale a Peninsulei Crimeea de către Federația Rusă. Până în prezent, acest tip de misiune a fost executată de 13 aliați, România făcând parte din această listă a solidarității.

**„CARPATHIAN VIPERS” – PRIMA MISIUNE eAP A FORȚELOR AERIENE ROMÂNE ÎN ȚĂRILE BALTICE**

Astfel, pentru demonstrarea angajamentului și solidarității naționale la nivel aliat, Forțele Aeriene Române și-au asumat participarea la misiunea eAP în Țările Baltice în perioada aprilie-iulie 2023. Detașamentul compus din patru aeronave de luptă multirol F-16 Fighting Falcon și 100 de militari români poartă denumirea onorifică „Carpathian Vipers”. Contingentul românesc dislocat în afara teritoriului național se află sub comanda operațională a Comandamentului Forțelor Întrunite și a comandantului suprem al Forțelor Aliate din Europa (SACEUR).

Comandantul detașamentului este comandorul Cosmin Vlad, un pilot de vânătoare experimentat, care a reprezentat Forțele Aeriene în multiple misiuni naționale și internaționale și care, în prezent, face parte din



**Carpathian Vipers la ceremonia de predare-primire a comenzii operaționale**



**Comandorul Cosmin Vlad, comandantul detașamentului Carpathian Vipers**



**Convoi terestru lung de 1 km în drum spre zona de dislocare a detașamentului. foto: Valentin Nișu**

echipa Statului Major al Forțelor Aeriene. Înainte de dislocarea pentru misiune, acesta declara: „Este o misiune complexă, plină de provocări, generate pe de o parte de contextul geopolitic dominat de agresiunea Federației Ruse împotriva Ucrainei, iar pe de altă parte de noutatea dislocării aeronavelor F-16 românești într-un teatru de operații. Sunt conștient de responsabilitatea pe care o avem cu toții în îndeplinirea cu succes a acestui angajament asumat. Experiența acumulată în executarea Serviciului de luptă permanent Poliție Aeriană în țară, precum și sarcinile îndeplinite la standarde înalte în cadrul exercițiilor multinaționale, oferă certitudinea unei misiuni îndeplinită cu succes”.

Detașamentul provine majoritar din Escadrila 53 Vânătoare „Warhawks” a Bazei 86 Aeriană „Locotenent aviator Gheorghe Mocioniță”, dar are în componere și militari din mai multe unități ale Forțelor Aeriene. Acesta a fost constituit, operaționalizat și

evaluat într-un timp relativ scurt imediat după asumarea participării României la misiune. Pentru executarea misiunilor de Poliție Aeriană, detașamentul asigură o prezență permanentă a aeronavelor de vânătoare în zona de responsabilitate. Acestea au un nivel de reacție ridicat, ceea ce confirmă nivelul de pregătire și profesionalism al militarilor din detașament.

**PROVOCAREA LOGISTICĂ A DISLOCĂRII**

Dislocarea contingentului a fost un efort considerabil și s-a desfășurat în mai multe etape. Pregătirea pentru operațiunea logistică specifică dislocării a început cu aproape un an în urmă. Despre acest efort ne spune căpitanul Lucian Popa: „Probabil una dintre cele mai ample operațiuni de mișcare și transport pe care Forțele Aeriene a executat-o până în prezent, deplasarea în Lituania a fost o adevărată provocare. Asigurarea transportului întregului detașament de F-16 a fost realizată eșalonat, folosind două

căi principale. Pe durata a două săptămâni s-au transportat, atât terestru, cât și aerian, peste 100 de tone de echipament. Pe cale aeriană bunurile și echipamentele au fost repartizate în 4 zboruri cu aeronave tip C-17 Globemaster și două aeronave tip C-130 Hercules. Pentru a ne asigura că misiunea se va desfășura în condiții optime, peste 1.500 de piese de schimb pentru avioanele F-16, au fost aduse în Lituania”.

Dislocarea pe calea terestră s-a desfășurat pe traseul Fetești, Ungaria - Slovacia - Polonia - Șiauliai, Lituania. Plutonierul adjutant Valentin Nișu, alături de colegii de la Comandamentul Logistic Întrunit, a fost unul dintre militarii responsabili de buna desfășurare și coordonare a transportului: „Am plecat în data de 19.03.2023, orele 18.00 și am sosit la destinație în data de 23.03.2023, orele 8.00. Coloana formată din vehiculele care au transportat tot ce era necesar pentru sprijinul la sol al operațiunilor se întindea pe o distanță medie de 1 km.

**Odată cu aterizarea celor patru aeronave F-16 multirol, în 28 martie, detașamentul a fost în efectiv complet în Șiauliai**



**eAP presupune augmentarea forțelor și mijloacelor existente în Poliția Aeriană sub comandă NATO cu forțe și mijloace suplimentare aparținând statelor aliate, care, la nevoie, să fie dislocate în zonele de interes**





România și Portugalia au preluat, într-un cadru oficial, de la partenerii polonezi și francezi, conducerea celei de-a 62-a rotații a misiunii de apărare a integrității spațiului aerian al Țărilor Baltice



În cadrul evenimentului, detașamentul român „Carpathian Vipers”, a primit, împreună cu detașamentul din Portugalia, Cheia Spațiului Aerian Baltic, de la aliații polonezi și francezi. Cheia reprezintă un simbol și o garanție a angajamentului NATO de a asigura protecția și integritatea statelor membre în fața oricărei posibile amenințări



Foto: Bogdan Pop

Distanța de 2.400 de kilometri a fost parcursă cu o viteză maximă de deplasare de 65 km/h. Au fost două nopți albe, dar sunt mândru că am reușit să parcurgem în siguranță probabil cel mai lung traseu pe cale terestră.

Un detașament precursor, format din 22 de militari, a pregătit din punct de vedere logistic și administrativ toate condițiile necesare pentru integrarea întregului detașament în teatrul de operații. În data de 25 martie, o aeronavă Boeing C-17 Globemaster III a asigurat transportul celorlați membri, în maximă siguranță, către Baza Aeriană Șiauliai. Odată cu aterizarea celor patru aeronave F-16 multirol, în 28 martie, detașamentul a fost în efectiv complet în Șiauliai.

#### PERIOADA PREMERGĂTOARE PRELUĂRII MISIUNII

Perioada de acomodare cu zona de dislocare și de preluare a spațiilor administrative de la partenerii francezi a reprezentat oportunitatea militarilor români și francezi de a interacționa pe domenii de specialitate. Astfel că, în data de 27 martie structurile de Force Protection a celor două națiuni au executat împreună un exercițiu. Ambele grupe au jucat pe rând rolul de OPFOR (Opposing Force - inamic) unde fiecare a venit cu experiența acumulată în teatrele de operații din Afganistan, Africa, Djibuti și au expus în teren tactici de nivel echipă, grupă. „Exercițiul s-a finalizat cu prezentarea armamentului individual al fiecărei națiuni. Partenerul francez a fost plăcut surprins de pușca automată calibrul 5,45 mm, de capacitațile și manevrabilitatea acestuia”, a declarat plutonierul major Dan Văleanu.

**Ceremonia de predare-primire** (Hand over – Take over - HOTO) a misiunii de Poliție Aeriană sub comandă NATO a avut loc pe 30 martie 2023, în Baza Aeriană din Șiauliai, Lituania. România și Portugalia au preluat, într-un cadru oficial, de la partenerii polonezi și francezi, conducerea celei de-a 62-a rotații a misiunii de apărare a integrității spațiului aerian al Țărilor Baltice.

La activitate au participat oficialități, atât din partea celor cinci națiuni, cât și din partea Comandamentului Aerian Aliat (AIRCOM). Delegația română a fost compusă din consilierul prezidențial pentru securitate națională al președintelui României, domnul general (r) Ion Oprîșor, ambasadorul României în Republica Lituania, domnul Cosmin George Dinescu, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, general-locotenent Viorel Pană și loțiitorul pentru Operații al șefului de stat major al Comandamentului Forțelor Întrunite, general de brigadă Robert Manea.

În deschiderea ceremoniei, loțiitorul Centrului de Operații Aeriene Combinat din Uedem, generalul de brigadă Ralf Raddatz, a luat cuvântul recunoscând contribuția adusă de detașamentele aliate la misiunile aeriană defensivă de-a lungul flancului estic al Alianței, mulțumindu-le totodată pentru sprijinul acordat misiunii NATO în regiunea baltică.

În cadrul evenimentului, detașamentul român „Carpathian Vipers”, a primit, împreună cu detașamentul din Portugalia, Cheia Spațiului Aerian Baltic, de la aliații polonezi și francezi. Cheia reprezintă un simbol și o garanție a angajamentului NATO de a asigura protecția și integritatea statelor membre în fața oricărei posibile amenințări.

Evenimentul a fost prilejul potrivit pentru ca șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, general-locotenent Viorel Pană, să se adreseze întregului personal al detașamentului „Carpathian Vipers”, proaspăt instalat pe Baza Aeriană Șiauliai. Acesta a subliniat faptul că echipa de conducere a Forțelor Aeriene consideră misiunea Poliție Aeriană întărită în Țările Baltice o prioritate, asigurând personalul detașamentului de sprijinul deplin în desfășurarea misiunii.



**Șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, general-locotenent Viorel Pană, s-a adresat întregului personal al detașamentului „Carpathian Vipers”. Acesta a subliniat faptul că echipa de conducere a Forțelor Aeriene consideră misiunea Poliție Aeriană întărită în Țările Baltice o prioritate, asigurând personalul detașamentului de sprijinul deplin în desfășurarea misiunii**



**Două aeronave Rafale franceze predau simbolic în aer misiunea de eBAP unui avion F-16 românesc**  
Foto: 53<sup>rd</sup> Warhawks RoAF

După predarea misiunii la sol, a avut loc o predare simbolică și în aer. Aliații francezi, cu două aeronave de vânătoare Rafale au predat serviciul de eAP aeronavelor românești F-16 prin executarea în comun a unei misiuni de Poliție Aeriană. Această activitate mai puțin formală a subliniat colaborarea dintre aliați, o dovadă vie a nivelului înalt de pregătire a personalului și a interoperabilității membrilor.

**ÎNCEPUTUL MISIUNII DEBUTEAZĂ CU PRIMA MISIUNE REALĂ**

Prima din cele 121 de zile aferente perioadei operaționale a detașamentului, a fost marcată prin arborarea drapelului național al României la intrarea în perimetrul desemnat în care contingentul își desfășoară activitatea. Simbol național al tuturor românilor, steagul tricolor este purtat cu mândrie în suflet de către toți românii, iar de militari mai cu seamă. În zonele

de dislocare, acesta are și rolul de a aminti fiecăruia de patrie și de sacrificiul înaintașilor în fărâșirea statului român modern.

În general, aeronavele F-16 sunt alertate ca răspuns la activitatea Forțelor Aeriene ale Federației Ruse în zona noastră de responsabilitate. Prima misiune de interceptare a avioanelor de vânătoare F-16 românești în Țările Baltice a avut loc în data de 7 aprilie 2023. Astfel, la numai șase zile de la preluarea misiunii, două avioane de luptă F-16 ale detașamentului „Carpathian Vipers” au fost alertate de Centrul de operații aeriene NATO din Uedem, Germania. Două aeronave neidentificate au fost detectate zburând deasupra apelor internaționale din zona de responsabilitate a NATO. În conformitate cu procedurile standard, aeronavele românești au fost alertate pentru a clarifica situația aeriană. După interceptare, țintele au fost identificate ca fiind două Suhoi Su-27 Flanker, aparținând Federației Ruse. Acestea

au fost escortate în siguranță până la ieșirea din zona de responsabilitate a Alianței.

Pe durata misiunii, detașamentul este angajat în exerciții comune cu structuri aliate și partenerere. Primul exercițiu din serie a fost **Ramstein Alloy** desfășurat în perioada 12 - 13 aprilie 2023. Acesta a fost un exercițiu de antrenament în comun cu alți șapte aliați (Statele Unite ale Americii, Lituania, Portugalia, Germania, Turcia, Marea Britanie, Finlanda) conceput pentru a îmbunătăți standardele NATO în domeniul Poliției Aeriene și pentru a sprijini conceptul de reasigurare pentru statele aflate în flancul estic al NATO. Aeronavele F-16 românești au zburat alături de aeronave Eurofighter (Germania, Marea Britanie), aeronave F-16 ale Forțelor Aeriene Portugheze și aeronave ale Forțelor Aeriene ale Statelor Unite. Nivelul ridicat de interoperabilitate al detașamentului a permis îndeplinirea unor obiective comune de antrenament în diferite

**#WEARENATO**



**Prima interceptare - două SuhoiSu-27 Flanker, aparținând Federației Ruse escortate de F-16 românești**  
Foto: 53<sup>rd</sup> Warhawks RoAF

**Ramstein Alloy a fost un exercițiu de antrenament în comun cu alți șapte aliați (Statele Unite ale Americii, Lituania, Portugalia, Germania, Turcia, Anglia, Finlanda) conceput pentru a îmbunătăți standardele NATO în domeniul Poliției Aeriene și pentru a sprijini conceptul de reasigurare pentru statele aflate în flancul estic al NATO. Acesta este o demonstrație a apărării colective NATO. „Exercitiul Ramstein Alloy a reprezentat o oportunitate de a ne antrena personalul în îndeplinirea misiunilor de Poliție Aeriană și de a demonstra nivelul înalt de pregătire, interoperabilitate și cooperare dintre membrii NATO”, a declarat comandantul „Carpathian Vipers”, comandor Cosmin Vlad.**



**Întreaga activitate este concentrată în jurul marilor „păsări de metal”. Fiecare militar contribuie personal la executarea în bune condiții a activității pe pistă. La fiecare decolare a avionului, gândul celor de la sol este îndreptat către pilot, iar aterizarea avionului pe pistă este motiv de bucurie, un sentiment pe care doar cei familiarizați cu viața de aerodrom îl înțeleg**





scenarii simulate pe timpul exercițiului. Ramstein Alloy a reprezentat o oportunitate de a antrena personalul în îndeplinirea misiunilor de Poliție Aeriană și de a demonstra nivelul înalt de pregătire, interoperabilitate și cooperare dintre membrii NATO.

**Aurora 23 Deep Strike, Spring Storm Estonia, RAAL 23, Agile Linx, Griffin Storm, Baltops23, AirDefender 23** sunt doar o parte din exercițiile NATO la care au participat aviatorii detașamentului „Carpathian Vipers” până în momentul scrierii prezentului articol. Aceste antrenamente au drept scop continua dezvoltare a cooperării dintre membrii și partenerii Alianței și promovarea interoperabilității în spiritul Parteneriatului pentru Pace (PfP), ce contribuie la stabilitatea și securitatea regională.

#### **ALTE ACTIVITĂȚI ALE DETAȘAMENTULUI**

Adiacent misiunilor obișnuite de Poliție Aeriană, detașamentul „Carpathian Vipers” participă la diferite activități care întăresc relația

dintre civili și militari (CIMIC) și dezvoltă, în afara domeniului profesional, relațiile de colaborare cu națiunile aliate. Activități sportive, ceremonii, vizite din partea instituțiilor publice și a instituțiilor de învățământ militar sau/și civil, donări de sânge ș.a., se numără printre activitățile care îmbogățesc experiența militarilor români în Lituania.

**Runway Run 23** a fost un eveniment sportiv organizat de către Baza Aeriană din Siauliai pentru a marca sărbătorirea a 19 ani de când Lituania este membră NATO. Printre cei aproximativ 10.000 de participanți, militari și civili, pe pista de alergare s-a putut observa fluturând în mâinile competitorilor drapelul României alături de cel al Lituaniei. Spiritul de echipă a fost simțit de fiecare participant în parte, la activitate fiind prezente persoane din toate categoriile de vârstă. Nu timpul în care cei 3 km au fost parcurși a contat, ci faptul că cei 10.000 de participanți s-au îndreptat, cu toții, în aceeași direcție! Împreună! Colaborarea cu partenerul lituanian a început încă din 2007,

anul în care România a avut prima misiune de Poliție Aeriană în Țările Baltice. Parteneriatul cu portughezii a început în 2014, an în care piloții și personalul tehnic român au participat, în Portugalia, la stagiul de instruire și antrenament pentru familiarizarea cu F-16. Legătura creată între militarii celor trei țări este una activă și permanentă.

O activitate care a implicat militari ai celor trei națiuni a fost un mini **campionat de fotbal**. Au participat echipe ale detașamentului român, ale detașamentului portughez și o echipă a națiunii gazdă. Nu am fost surprinși de faptul că primul loc a fost ocupat de portughezi, efortul echipei noastre fiind răsplătit prin ocuparea locurilor 2 și 3 în clasamentul final.

O altă competiție a fost o provocare militară care a presupus parcurgerea mai multor probe, dintre care amintim: cățărarea pe frânghie, transportul individual al sacilor de 20 de kg de nisip pe o distanță de 30 de metri, conducerea unui autovehicul sub ghidarea colegilor (șoferul fiind legat la ochi), identificarea cu ajutorul unui

**STRONGER TOGETHER**  
**Aviatorii**  
**detașamentului**  
**„Carpathian Vipers” au**  
**participat în perioada**  
**22-26 mai la un**  
**antrenament în comun**  
**cu aeronave F-22 ale**  
**Statelor Unite ale**  
**Americii. Acest tip de**  
**exercițiu demonstrează**  
**integrarea și**  
**interoperabilitatea**  
**Forțelor Aeriene**  
**Române cu forțele NATO**  
**în spațiul aerian al**  
**Țărilor Baltice**



„CARPATHIAN VIPERS” – EROI DONATORI

O parte din personalul contingentului român „Carpathian Vipers” a dat curs invitației de a participa la o campanie de donare de sânge organizată de către partenerii lituanieni în Baza Aeriană Šiauliai.

„Carpathian Vipers” au fost recunoscători pentru oportunitatea oferită, deoarece și-au putut păstra bunul obicei de a dona sânge periodic, decizie care poate salva până la trei vieți. Familia donatorilor de sânge este mare și excede granițele naționale și culturale.



Sublocotenent Florin Gavriluță și locotenent Dovydas Kazamekinovas donând împreună sânge



Maistrul militar principal Gimi Obaciu

binoclu a diferite obiecte militare în teren. La final am reușit să obținem cel mai bun punctaj, una dintre echipele române, respectiv Team Weapons situându-se pe primul loc. Spiritul de echipă, respectul reciproc și camaraderia au fost sentimentele trăite de către toți participanții. Mai important decât locul fruntaș din clasament a fost oportunitatea de a colabora cu partenerii portughezi.

Săptămânal, Baza Aeriană Šiauliai oferă posibilitatea comunității civile și militare din Lituania de a cunoaște contingentele care asigură integritatea spațiului aerian al celor trei țări baltice prin executarea misiunii de Poliție Aeriană. Astfel, „Carpathian Vipers” a primit diferite vizite, atât din partea instituțiilor publice, cât și din partea instituțiilor de învățământ militar și civil. Cursanții Academiei Militare Lituaniene, personal al Serviciului de Grăniceri de Stat din cadrul Ministerului de Interne din Lituania, reprezentanți ai Crucii Roșii, toți au fost curioși să afle despre capacitățile de luptă ale avionului multirol F-16.

Una dintre cele mai inedite vizite a fost cea a unei „delegații” de elevi lituanieni, școlari de clasa I. Cei mici au înțeles că sunt într-o unitate militară și că este necesar să respecte regulile acesteia. Prin urmare, după ce și-au verificat cu atenție încălțăminte, au pășit în zona avioanelor pe care au putut să le admire de la distanță. Curiozitatea specifică vârstei a născut multe întrebări inocente privind modul de funcționare a avionului F-16 și nu numai. În câteva minute,

micuții s-au apropiat de militarii români, i-au îmbrățișat, mulțumindu-le pentru serviciul adus Țărilor Baltice. „AČIU” în lituaniană înseamnă „MULȚUMESC!”. Acest cuvânt, sub forma unor desene a fost darul oferit de cei mici militarilor români.

Vizitele oficiale sunt și ele pe agenda detașamentului. Prima dintre acestea a fost vizita Excelenței Sale Robert S. Gilchrist, ambasadorului Statelor Unite ale Americii în Lituania. Domnia Sa, a ocupat în trecut funcția de consilier politic al Ambasadei Statelor Unite în România, motiv pentru care a ținut în mod special să îi salute călduros pe militarii români și portughezi.

O delegație de reprezentanți militari (MilRep) la NATO, compusă din general-maior Remigijus Baltrėnas (Lituania), general-locotenent Paulo José Reis (Portugalia) și general-locotenent Vasile Toader (România) a vizitat Baza Aeriană Šiauliai și zona de dislocare a celor două detașamente. Scopul principal a fost de a observa modul în care militarii națiunilor aliate colaborează în vederea executării misiunilor de Poliție Aeriană și Poliție Aeriană întărită și pentru a-i asigura pe aceștia de tot suportul din partea Alianței. Cu această ocazie, generalul-locotenent Vasile Toader s-a adresat contingentului românesc, salutând personal fiecare membru al acestuia și, totodată, felicitându-i pentru modul în care îndeplinesc îndatoririle specifice. Pe timpul vizitei în baza românească cei trei generali au avut ocazia să participe în timp real la

pregătirea avioanelor F-16 pentru o misiune de interceptare. Au fost surprinși să audă declanșându-se alarma care a anunțat RS-10, apoi să vadă piloții și tot personalul tehnic îndreptându-se alert către shelterele unde avioanele așteptau pregătite pentru decolare. În 10 minute, avioanele au decolat, CAOC Udem anunțând Alfa Scramble. După acest moment plin de adrenalină, a urmat vizitarea QRA 1, zona de dislocare a detașamentului portughez. Aici, cei trei generali s-au fotografiat în fața zonei în care sunt marcate ale tuturor detașamentelor care au executat până în prezent misiunea BAP.

În cadrul activităților ce sunt suplimentare îndatoririlor zilnice, militarii români au dat dovadă și de spirit civic. Astfel, în luna mai, o parte din personalul contingentului român a dat curs invitației de a participa la o campanie de donare de sânge organizată de către partenerii lituanieni. Militarii „Carpathian Vipers” au fost recunoscători pentru oportunitatea oferită de a putea dona sânge periodic. Sângele unui donator poate salva până la trei vieți. Din acest motiv, familia donatorilor de sânge este mare și excede atât granițele naționale, cât și pe cele culturale.

ROTAȚIA DETAȘAMENTULUI

Misiunea a ajuns la jumătate. Diversele activități ale militarilor români au contribuit la trecerea mai ușoară a primelor două luni. Odată cu finalul lunii mai, a avut loc ceremonia militară organizată cu prilejul rotirii a unui procent de

50% din personal. La eveniment au participat locțiitorul pentru Operații al Comandamentului Forțelor Întrunite, general de brigadă Robert Manea, comandantul Bazei 86 Aeriană „Gheorghe Mociorniță”, general de flotilă aeriană Cătălin Micloș și din partea națiunii gazdă, șeful de stat major al Bazei Aeriene Šiauliai, maior Robertas Tumasonis.

În acest cadru festiv au fost acordate distincții și diplome militarilor români pentru profesionalismul dovedit pe timpul executării misiunii specifice de Poliție Aeriană în Țările Baltice. Cei care s-au întors acasă au fost decorați cu medalia NATO pentru Misiuni de Poliție Aeriană în Țările Baltice. Evenimentul rotirii personalului implică emoții diferite pentru militari. Cei care pleacă și predau atribuțiile de serviciu noilor veniți, simt emoțiile conexe ultimei zile de misiune, dar momentul despărțirii de colegi este diminuat de bucuria resimțită la gândul vederii celor dragi. Cei care preiau, trăiesc entuziasmul unui nou început, prima zi de misiune.

Atât în cele două luni premergătoare perioadei de rotație, cât și ulterior, aviatorii români au format o echipă care are ca obiectiv desfășurarea la nivel ridicat de profesionalism a misiunilor specifice, scopul comun fiind siguranța detașamentului. Programul zilnic a fost, și continuă să fie, același ca în toate bazele aeriene. Întreaga activitate este concentrată în jurul marilor „păsări de metal”. Fiecare militar contribuie personal la executarea în bune condiții a activității pe pistă. La fiecare decolare a avionului, gândul celor de la sol este îndreptat către pilot, iar aterizarea avionului pe pistă este motiv de bucurie, un sentiment pe care doar cei familiarizați cu viața de aerodrom îl înțeleg.

Misiunea detașamentului este evidentă, anume protejarea integrității spațiului aerian al Țărilor Baltice, 24 de ore din 24, 7 zile din 7. Avioanele de luptă F-16 multirol asigură permanent avertizarea timpurie și intervenția pentru clarificarea situației aeriene. Iar piloții sunt cei care aplică măsurile legale împotriva aeronavelor care utilizează neautorizat spațiul aerian al NATO.

Prin participarea Forțelor Aeriene la misiunea de Poliție Aeriană întărită în Lituania, România susține imaginea deja creată de aliat de încredere și de pilon important pentru întărirea posturii de descurajare și de apărare NATO pe termen lung pe flancul estic.

Text: Laura Bașturea, ofițer de relații publice al detașamentului Carpathian Vipers

Prima din cele 121 de zile aferente perioadei operaționale a detașamentului, a fost marcată prin arborarea drapelului național al României la intrarea în perimetrul desemnat în care contingentul își desfășoară activitatea. Simbol național al tuturor românilor, steagul tricolor este purtat cu mândrie în suflul de către toți românii, iar de militari mai cu seamă. În zonele de dislocare, acesta are și rolul de a aminti fiecareia de patrie și de sacrificiul înaintașilor în făurirea statului român modern.



Cu ocazia Zilei Poliției Militare, membrii detașamentului „Carpathian Vipers” i-au felicitat pe colegii din subunitatea de poliție militară pentru modul exemplar în care își îndeplinesc atribuțiile și le-au urat un sincer „La mulți ani!”. Structurile de poliție militară au misiuni specifice și susțin activitățile militare prin sprijinul manevrei și mobilității, asigurarea securității și stabilirea și menținerea ordinii și disciplinei militare. În cadrul misiunilor internaționale rolul subunităților de poliție militară este cu atât mai important cu cât în acest context asigurarea securității personalului și a obiectivului militar necesită o mai atentă securizare a zonelor restricționate.

Foto: Laura Bașturea, Adrian Sultănoiu, Danielle Faccioli, Bogdan Pantilimon, Remo Guidi, Bartek Bera, Cătălin Moncea, Liviu Dnistran, Bogdan Pop, 53<sup>rd</sup> Warhawks RoAF, Arhiva Cer Senin

Militarii participanți la eveniment, o parte au alergat, iar ceilalți au oferit informații despre avionul F-16, aflat în expoziție



Echipele de WeaponLoaders F-16, română și portugheză, relație de colaborare începută în 2014, care continuă și în prezent



Echipa României alături de militarii lituanieni poartă cu mândrie propriile drapеле





Foto: Karolis Kavolelis





## Am vizitat „Vipererele de Bărăgan“, în Lituania

**Urci în C-130 în Otopeni, zbori câteva ore, iar apoi aterizezi într-o bază aeriană foarte similară celei din care ai plecat. Treceți de formalitățile vamale, urcați în autobuz și căutați cu privirea drapelul României, care se zărește câteva minute mai târziu. Uite și shelterele, unde două avioane așteaptă cuminiți. Celelalte două F-uri ne salută cu vuiet din aer. Am ajuns acasă la „Carpathian Vipers“!**

În orașul care adăpostește singura bază aeriană a Lituaniei s-au mutat 100 de militari români pentru 4 luni, din aprilie 2023. Chiar dacă își amintesc că au prins și zăpadă la început, dar acum cerul e senin în Šiauliai. Iar de seninul Țărilor Baltice tot băieții noștri sunt responsabili, fiind 24/7 pregătiți să piloteze F-16-le oriunde e nevoie. Iar până acum a fost nevoie de mai mult de 10 ori, așa zice. Vizita noastră a avut loc cu ocazia rotației unei părți a personalului la jumătatea misiunii, iar în cele trei zile cât am stat lângă ei chiar au primit o alertă.

Mai mult de două luni au trecut de când România și Portugalia au preluat conducerea celei de-a 62-a rotații a misiunii de Poliție Aeriană sub comandă NATO în Țările Baltice. Iar Falconul din dotarea Forțelor Aeriene Române își dovedește capacitatea în prima misiune în afara teritoriului țării în același loc în care și MiG-ul a dat examenul NATO în 2007. Cu aproximativ 16 ani în urmă, un detașament de 67 de militari și 4 MiG-21 LanceR de la Baza 71 Aeriană „General Emanoil Ionescu” au

executat Serviciul de Poliție Aeriană în Țările Baltice, misiune pe care o continuă în prezent avioanele F-16 Fighting Falcon. Această legătură dintre trecut și prezent este cu atât mai semnificativă cu cât o parte dintre piloții și personalul tehnic din detașament au exploatat avionul MiG-21.

I-am vizitat pe 29 mai, cu ocazia rotației unei părți a personalului, zi în care militarii români au fost decorați cu medalia NATO pentru Misiuni de Poliție Aeriană. La eveniment au participat locțiitorul pentru Operații al Comandamentului Forțelor Întrunite, general de brigadă Robert Manea, comandantul Bazei 86 Aeriană, „Gheorghe Mociorniță”, general de flotilă aeriană Cătălin Micloș și din partea națiunii gazdă, șeful de stat major al Bazei Aeriene Šiauliai, maior Robertas Tumasonis.

„Sunt plăcut impresionat de ceea ce am găsit, tehnica are disponibilitate de 100%, toate activitățile planificate au fost respectate, iar moralul detașamentului este foarte bun. Misiunea din Lituania este una dintre cele mai importante, având în vedere impactul asupra

imaginii României în cadrul Alianței, cu executarea misiunilor reale de Poliție Aeriană în Țările Baltice. Dislocarea în sine a fost o provocare, având în vedere că practic, detașamentul a „înființat aici o nouă unitate”, pentru 4 luni de zile, cu dislocarea tuturor materialelor necesare”, a declarat generalul de brigadă Robert Manea.

Tot cu această ocazie deosebită comandantul Bazei 86 Aeriană, generalul de flotilă aeriană Cătălin Micloș a vizitat pentru câteva ore contingentul românesc din Lituania, compus în mare parte din militari ai bazei din Bărăgan.

„Suntem la jumătatea misiunii și e o ocazie potrivită de analiză, astfel încât pentru restul perioadei totul să decurgă conform planului. Feedbackul din Lituania a fost foarte bun, știm că personalul este pregătit, acum avem și certitudini. Aș putea spune că facem același lucru și aici, și acasă: suntem apărători ai spațiului aerian NATO. Atâta timp cât suntem la Borcea sau în Šiauliai, Lituania, executăm aceeași misiune. Bineînțeles, când ești dislocat există o încărcătură

## #WEARENATO

ușor mărită, nu ești acasă, în mediul tău obișnuit; dar ni s-a demonstrat că lucrurile au decurs cum trebuie, fără probleme, și așa vrem să rămână.

Românii de acasă trebuie să știe că militarii depun eforturi și execută misiuni la standarde NATO, trebuie să știe că au Forțe Aeriene capabile, astfel încât să considere că spațiul aerian al României și al NATO este sigur”.

Printre corimece sau la sheltere, lângă avioane, am avut ocazia să vorbim cu militari de la toate structurile. Cei care se pregăteau de plecare predau atribuțiile de serviciu noilor veniți, iar pentru ei regretul despărțirii de colegi se împletește cu bucuria revederii celor dragi. Ceilalți trăiesc entuziasmul unui nou început, prima zi a unei noi misiuni internaționale.

Căpitan Cătălin Mesaroș – „Efortul logistic a fost destul de mare, am avut 4 transporturi aeriene cu material și piese de schimb pentru avioane. Eu plec acasă peste 2 zile, dar am încredere în colegii care mă schimbă că vor duce mai departe totul. Cu detașamentul de aviație și F-16 așa pleca în misiune oricând, la orice oră!

Pentru caporalul Viorel Vlad, parte din structura de Poliție Militară, aceasta a fost prima misiune în afara țării. „A fost mai complexă decât mă așteptam, am învățat multe din ea. Acum familiile ne așteaptă. Sunt mândru că am făcut parte din acest detașament!”.

Căpitanul Cătălin Moncea, șeful secției mentenanță aviație, consideră că primele două luni au fost perfecte și speră ca următoarele să fie la fel de bune. „Am adus cu noi câteva mii de piese, așa se desfășoară mentenanța în aviație. Avem și un motor, nu e nimic ieșit din comun. Toate verificările se fac conform documentației. Totul a fost nou pentru noi, dar ne-am obișnuit repede. S-a făcut rotația și la secția mentenanță

cu o parte din personal, pentru noi este un lucru bun ca tot mai mulți colegi să aibă experiența unei misiuni”.

După decolarea pentru un exercițiu, l-am întâlnit pe locotenentul Silviu Crăcană - șeful grupului de tehnici care lansează avioanele la zbor. Atribuțiile echipei sale se învârt în jurul pregătirii înainte de zbor, după zbor și între valurile pe care le execută avioanele. Ei trebuie să se asigure că din punct de vedere tehnic avioanele vor decola în siguranță. Nu consideră că este mai dificilă activitatea din Šiauliai față de cea din România: „Facem ce am fost învățați să facem, singura parte dificilă este că suntem departe de familiile noastre. Mi-a oferit o nouă viziune asupra a ceea ce înseamnă să execut sarcinile departe de casă”.

De ce îi place F-16? „F-16 e cool! E un avion frumos, zboară în orice condiții și mi-a făcut plăcere să îl învăț. Pregătirea personalului tehnic durează 4-6 luni până la 2 ani, e un proces complex, văzut cu mare responsabilitate, atât de cei care coordonează activitatea de pregătire, cât și de cei care învață”.

Pentru Ionuț Cătălin Adam, maistru militar specialist instalații hidraulice, primele două luni au trecut foarte repede, cu pregătiri, decolări, aterizări.

„Am fost primiți foarte bine aici. F-16 e un avion frumos și complex, dar pe care l-am învățat bine și știm cum să îl stăpânim. Următoarele luni sper să treacă la fel de repede și să ajungem toți bine acasă!”.

Câteva ore mai târziu, la aterizare după un Tango Scramble, l-am „interceptat” pe comandantul Mihăiță Marin, pilot de F-16 și comandantul escadrilei.



**Generalul de brigadă Robert Manea, locțiitorul pentru Operații al șefului de stat major al Comandamentului Forțelor Întrunite**



**Comandorul Mihăiță Marin, pilot de F-16 și comandantul escadrilei**



„Astăzi am făcut un zbor de antrenament, așa cum încercăm să facem în fiecare zi pentru a ne menține mereu pregătiți pentru acțiunile pentru care suntem solicitați. Din cauza rotației care are loc în aceste zile încercăm să zburăm și cu piloții nou sosiți, pentru a deveni cât de repede familiarizați cu zona de operații, așa încât să poată începe executarea serviciului de luptă chiar de mâine. Procedurile de zbor sunt la fel, dar mediul aici este mult mai dens din punct de vedere al acțiunilor. Când ești alertat pentru o misiune reală adrenalina și sentimentul general sunt mult mai intense decât la o operațiune de antrenament. Pe de altă parte, după ce ne aflăm în aer și misiunea este un succes, avem satisfacția că modul în care aplicăm procedurile pentru care ne-am antrenat atât timp da roade. E intens și interesant”.

Un mesaj pentru cei de acasă? „Nouă ne e dor de cei de acasă, iar lor le e dor de noi. Familiile noastre știu că am venit aici să ne facem treaba și sunt convins că ne înțeleg și ne așteaptă. Pentru toți ceilalți, am venit aici să reprezentăm Armata României, sper să o facem cu cinste, cum am făcut-o și până acum, iar de fiecare dată când se uită la reportaje sau citească știri despre noi să știe că nu-și cheltuie banii degeaba: scopul este înalt, iar noi facem tot ce putem pentru a-l atinge”.

**În următoarea zi, comandorul Cosmin Vlad, comandantul „Carpathian Vipers, ne-a oferit imaginea de ansamblu a cadrului în care se desfășoară misiunea:**

„Suntem foarte aproape de Federația Rusă, atât la nordul spațiului aerian, cât și în partea de vest, iar asta îi determină să facă misiuni aeriene aproape zilnic, o parte dintre ele nerespectând neapărat partea de reglementări internaționale. În aceste situații CAOCUEDEM, sub comanda operațională a căruia se află detașamentul, solicită interceptarea aeronavei, pentru clarificarea situației aeriene”.

Aflați la jumătatea perioadei de desfășurare a misiunii, piloții români primiseră, până la data vizitei noastre, aproximativ 10 alerte de interceptare, cea mai recent fiind chiar în perioada când ne aflam acolo, după rotație, în data de 30 mai, când avioanele F-16 au fost alertate de Centrul de operații aeriene NATO din Uedem, Germania. O aeronavă militară de transport, aparținând Federației Ruse, a fost detectată în zona de responsabilitate a NATO, în apropierea spațiului aerian al

Țărilor Baltice. Conform procedurilor standard ale Alianței, după interceptare, aeronava a fost escortată în siguranță până la clarificarea situației aeriene.

E important de subliniat că militarii români nu sunt responsabili doar de spațiul aerian al Lituaniei, ci al celor trei Țări Baltice, iar la nevoie pot face operațiuni cross border, mergând până în spațiul aerian al Poloniei. Cât de departe s-a dus cel mai mult un F-16 românesc? Până în partea de nord extrem a Estoniei, la limita spațiului aerian al Țărilor Baltice și al NATO.

„Oportunitatea de instruire în Lituania este fantastică, cu participări la multe exerciții multinaționale, cu peste 16 aeronave de diverse tipuri, de la realimentare în aer până la integrarea cu aeronave de generația a 5-a, F-22 și chiar F-35 ale partenerilor americani. Dincolo de avioane, sufletul detașamentului sunt oamenii. Îmi plac cifrele, dar acum voi spune doar așa: am avut zero incidente, zero misiuni ratate, zero zile în care tehnica a fost indisponibilă. Asta vorbește mult despre modul în care oamenii au înțeles să își îndeplinească misiunea”, a subliniat comandantul detașamentului.



**Comandorul Cosmin Vlad, comandantul detașamentului „Carpathian Vipers”**

Comandorul Adrian Cîrjău, șeful de stat major al detașamentului „Carpathian Vipers” pentru prima rotație, este cel care a avut o perspectivă unică asupra misiunii, dumnealui fiind în Lituania și în 2007, când în hangare se aflau MiG-urile, nu F-urile. „După o lungă perioadă în care aviația de vânătoare nu a mai trimis forțe în afara țării, ne aflăm iarăși aici. Între timp mediul de securitate s-a schimbat semnificativ, sunt alte provocări, dar și noi suntem aici cu aeronave de altă generație”.



**Comandorul Adrian Cîrjău, șeful de stat major al detașamentului „Carpathian Vipers” pentru prima rotație**



La câteva sute de metri de sediul detașamentului românesc se află și locația detașamentului Forțelor Aeriene Portugheze (unde în 2007 de fapt au avut sediul românii). Comandantul portughez, maiorul „Splinter”, ne-a confirmat ceea ce aflasem deja de la tehnicii noștri: între militarii portughezi și români există o colaborare veche, de când militarii români au fost în Portugalia pentru cursurile care pregăteau sosirea avionului F-16. Maiorul portughez își amintește cu plăcere de perioada când a fost instructor pentru piloții români, în 2014-2016. Cele două națiuni au același interval de misiune în Lituania, iar faptul că folosesc același tip de avion este un avantaj, profitând de fiecare ocazie pentru a executa exerciții în comun. Recunosc, am fost surprinsă de senzația de familiaritate pe care am

avut-o de îndată ce am ajuns în Baza Aeriană din Šiauliai. Unitatea este suficient de mare încât fiecare detașament e ca o enclavă, are sediul propriu în care nu intră altcineva fără a trece pe la puncte de control naționale. Baza este înconjurată de păduri, se aseamănă unei primăveri în Bărăgan, de unde nu lipsesc nici tufe de liliac sau cântecul păsărelor. Dar nu te poți lăsa furat de peisaj, aici timpul are alte unități de măsură: țiuitul ascuțit al sirenei îți tresare în creier, urmat de vocea clară, apăsată, a operatorului în difuzoare: ALFA SCRAMBLE, ALFA SCRAMBLE!

În câteva minute, peste toate, cel mai tare vujește F-16 Fighting Falcon! Restul este normalitate...

**Text și foto: Michi-Mirela Viță**



**Comandantul portughez, maiorul „Splinter”**



*Ingineri, tehnicieni, personal din protecția forței, operatori... Ei sunt o parte din cei care asigură buna desfășurare a zborului pentru îndeplinirea misiunilor*



**Când piloții zboară,  
atunci ei toți și-au făcut datoria**



# ULTIMUL START, ULTIMA ATERIZARE

## Retragerea avionului de vânătoare supersonic MiG-21



Apărut în anii fierbinți ai Războiului Rece, avionul de vânătoare supersonic MiG-21 și-a încheiat misiunea.

Aflat în dotarea aviației militare începând cu anul 1962, avionul de vânătoare supersonic MiG-21, existând de-a lungul timpului, în România, nouă variante constructive (F-13, RFM, U400/600, RFMM, C, US, M, MF/MF-75 și UM) și o sub-variantă, MiG-21 LanceR (ce a înglobat modelele LanceR A – simplă comandă, aer-sol, LanceR B – dublă comandă și LanceR C – simplă comandă aer-aer) a avut misiunea de apărare a spațiului aerian al României mai bine de 60 de ani, alături de alte tipuri de avioane, rachete sol-aer, artilerie antiaeriană și unități de supraveghere a spațiului aerian.

S-au aflat în dotare puțin peste 300 de aparate ce au operat de-a lungul timpului de pe șapte baze aeriene (Bacău, Borcea, Câmpia Turzii, Craiova, Deveselu, Giarmata și Mihail Kogălniceanu).



Axare la pistă pentru decolare la Câmpia Turzii

„Contacte puse, maneta de gaze pe RALANTI, ATENȚIE LA PORNIRE!”. Un gest făcut de zeci, poate chiar sute de ori de către tehnicul de MiG în ceea ce percepem ca pe un ritual închinat zborului, acum, pentru ultima dată la Borcea



„Pilotule, este pentru ultima dată când te mai ajut să urci în MiG!” Un moment irepetabil pentru binomul pilot-tehnic

În data de 15 mai 2023 au avut loc ultimele zboruri cu aeronavele MiG-21 LanceR din dotarea Forțelor Aeriene Române, acestea urmând a fi scoase din serviciu în baza Hotărârii CSAT nr. 083/2022.

La ceremonia militară de la Baza 86 Aeriană, în cadrul căreia s-a marcat o simbolică predare a ștafetei de pilon al aviației militare către F-16 Fighting Falcon, au participat ministrul apărării naționale, Angel Tîlvăr, șeful Statului Major al apărării, general Daniel Petrescu și șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, general-locotenent Viorel Pană.

La ceremonie au participat foști piloți și tehnicieni care au operat și exploatat avionul MiG-21.

Baza 71 Aeriană a fost, de asemenea, gazda unei ceremonii în care aviatorii s-au despărțit de arma care le-a fost sprijin în îndeplinirea misiunii de apărare a spațiului aerian de pe flancul estic al NATO. Au fost depănate amintiri, s-au spus povești de aerodrom, s-a evocat participarea la misiunea de Poliție Aeriană în Țările Baltice, unde, la distanță de 16 ani, se află din nou un detașament al Forțelor Aeriene Române.

Baza 95 Aeriană și-a deschis porțile pentru toți pasionații de aviație.

Publicul a urmărit trecerea la verticală și aterizarea aeronavelor MiG-21 LanceR decolate de la celelalte două baze aeriene și a putut vizita muzeul unității.

Iubit de către piloții de vânătoare ce l-au zburat, supersonicul MiG-21 va rămâne un simbol al aviației de vânătoare române. A fost cel mai longeviv avion de vânătoare reactiv ce a activat purtând cocarda tricoloră.

Legenda va dăinui mult timp după retragerea sa din activitate.

Adio, credincios prieten!

Foto: Adrian Sultănoiu, Bogdan Pantilimon, Rareș Ceclan, Dănuț Vlad

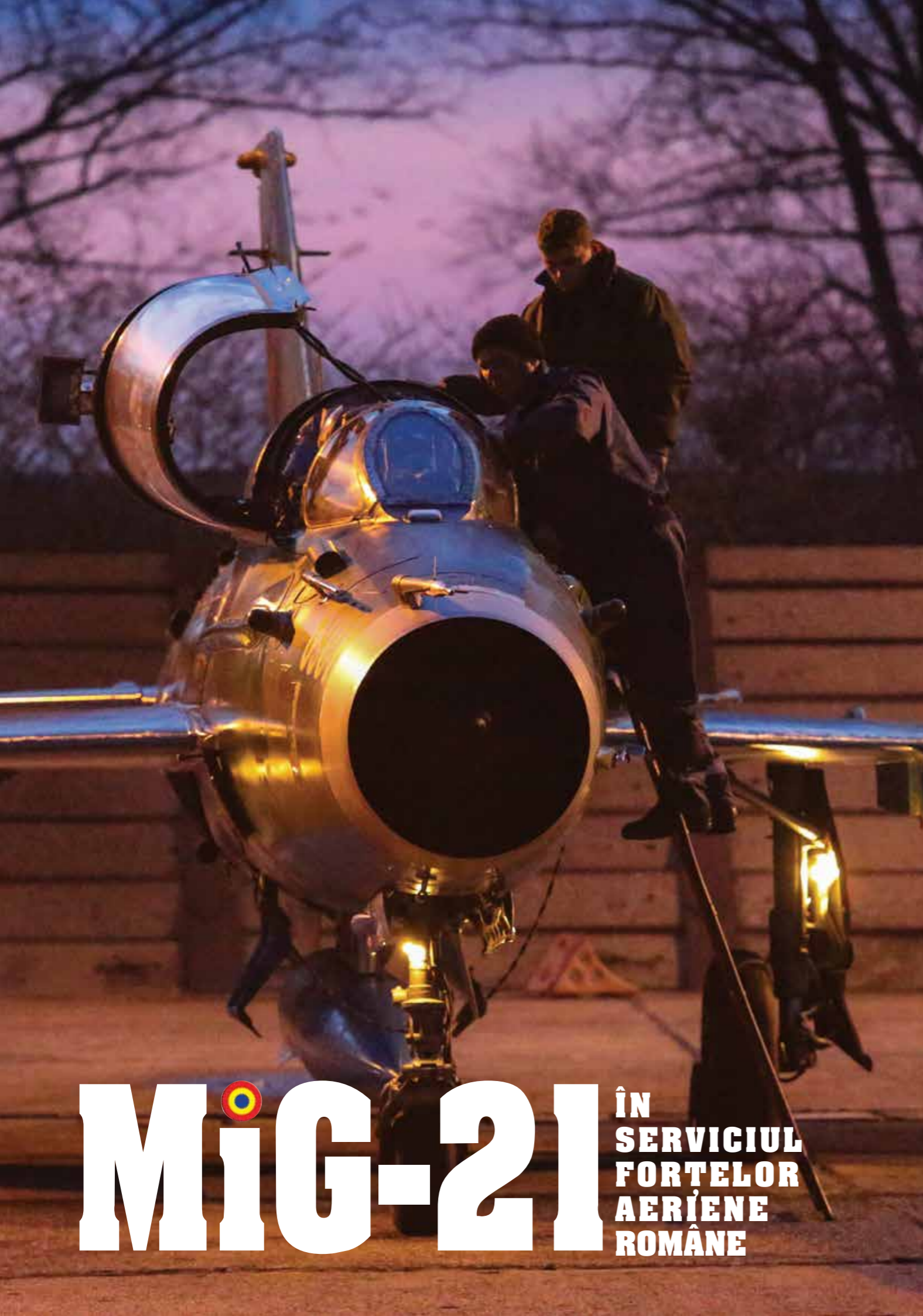


Ultima trecere la verticala Borcei a avionului MiG-21 s-a făcut în compania celor cărora li s-a predat nobila misiune de apărare a spațiului aerian al României la frontiera de Est a NATO, avioanele F-16



Cei șase piloți care au fost la manșa avioanelor MiG-21 pentru ultima lor aterizare în România (Adrian „Grasu” Trifa, Mihail „Mișu” Zamfirescu, Tudor „Gheruță” Dora, Romina Mirza, Mădălin „Gonzo” Bogdan și Silviu „Lică” Marincaș) au raportat: „MISIUNE ÎNDEPLINITĂ!”





# MiG-21

ÎN  
SERVICIUL  
FORTELOR  
AERIENE  
ROMÂNE



MiG-21F-13



MiG-21RFM



MiG-21U

La nici două decenii de la începutul de facto al Războiului Rece, competiția militară între țările lumii libere (reprezentate de NATO) și fosta Uniune Sovietică alături de sateliții săi membri ai Tratatului de la Varșovia era în plină desfășurare.

La începutul anilor 1960, unitățile de aviație de vânătoare erau dotate cu avioane de producție sovietică MiG-19P și PM, dar avionul principal al Aviației Militare Române rămânea redutabilul MiG-15 sau varianta cehoslovacă S-102. Alte tipuri de avioane reactive, precum Yak-23 „Flora” și Yak-17 UTI „Magnet”, fuseseră deja retrase din serviciul activ.

În urma schimbărilor politice și militare din teatrul european între 1960 și 1961, în Forțele Aeriene Române s-a produs o reformă structurală. Drept urmare, toate unitățile de vânătoare și vânătoare-bombardament au fost plasate sub controlul a două divizii de apărare aeriană, cu sediul la Ploiești pentru partea de est a țării, și Timișoara pentru partea de vest.

La începutul anilor '50, apăruse un avion care va deveni legendar: MiG-21, primul avion sovietic care a combinat cu succes caracteristicile avionului de vânătoare și interceptorului într-o singură platformă. În anii '60 s-a hotărât înzestrarea aviației militare cu avioane MiG-21, avioane cu reacție, supersonice din generația a II-a, considerate ca fiind unele dintre cele mai performante din lume la vremea respectivă. Au fost cumpărate într-o primă etapă 12 aparate care urmau să intre în înzestrarea Regimentului 93 Aviație Vânătoare dislocat pe aerodromul Giarmata (Timișoara). Primele avioane, de tipul MiG-21 F-13 (Изделие 74, sau Fishbed-B; cuvântul rusesc Изделие înseamnă Produs), construit de fabrica GAZ-30 Znamya Truda din Moscova, au sosit în țară în luna februarie 1962, aduse în zbor, ca de obicei, de către piloții furnizorului.

Pista de la Giarmata fiind în lucrări de extindere (în lungime) pentru viitoarea exploatare a MiG-urilor 21, aterizarea s-a făcut pe aerodromul Deveselu, unde se afla dislocată Escadrila 1 din Regimentul 93, celelalte două escadriile aflându-se pe aerodromul Arad. Avioanele, aduse în țară în trei tranșe, au fost recepționate și reinmatriculate primind numere tactice formate din două cifre (ultimele două cifre ale numărului de construcție), după cum urmează: de la 10 la 13, de la 16 la 18 și de la 20 la 24, urmând ca până la începerea efectivă a zborului să se desfășoare lucrări de conservare, respectiv de deconservare. Din regimentul de la Giarmata au fost selecționați cei mai buni piloți și tehnicieni, cu experiență în pilotarea și întreținerea avioanelor cu reacție. Prima grupă de piloți a fost formată din maiorii Alexandru Marcu, Dumitru Puiu, Costel Zagara, Aurel Gheorghe și căpitanul Livius Săbău. S-au format două grupe mixte (piloți și tehnicieni) care au plecat la cursuri în URSS (aprilie-iunie – prima grupă; iulie-septembrie – a doua grupă). Singura persoană din afara Regimentului 93 Aviație Vânătoare era locotenentul major inginer Gheorghe Grasu – inginer la escadrila de MiG-19 de la Cocargeaua. El va ajunge inginerul primei escadrii de MiG-21. La cursuri a participat, pentru prima oară, și un medic de la Centrul de Medicină Aeronautică. La întoarcerea în țară (9 octombrie 1962), locotenentul major inginer Gheorghe Grasu s-a deplasat la Deveselu pentru a lua în primire avioanele. Cursurile s-au desfășurat în orașul Krasnodar unde se afla un centru de trecere pe diverse tipuri de avioane pentru piloții țărilor din cadrul Tratatului de la Varșovia.

Grupele au fost însoțite de câte un translator, de regulă inginer. La Krasnodar, unii tehnicieni s-au

specializat în cunoașterea și exploatarea scaunului de catapultare (deosebit de complex la acest tip de avion prin funcțiile ce le asigură la joasă înălțime și în stratosferă). S-a creat, de asemenea, o grupă de echipament de altitudine pentru noul costum de suprasarcină care avea să fie folosit de către piloții care zburau pe MiG-21 (ulterior, costumul va intra în înzestrarea piloților din escadrilele de MiG-19). Apărea pentru prima oară în completul echipamentului, casca ermetică.

În anii '60 și începutul anilor '70, piloții români de MiG-21 foloseau inițial un costum de presiune VKK-1, cu vizor detașabil cu mască de oxigen, asemănător cu cele folosite de piloții americani ai avioanelor U-2. Mai târziu, piloții versiunilor moderne de MiG-21 au avut posibilitatea de a folosi costumele asemănătoare cu cele de astronaut VKK-6 și căștile GSh-6A/M pentru zboruri la mare altitudine, dar acestea au fost folosite rar, piloții considerându-le extrem de incomode, reducând vizibilitatea fiind nepotrivite pentru luptele aeriene. În schimb, pentru zborurile regulate de antrenament și exercițiile de luptă aeriană la altitudine joasă și medie au fost folosiți pantalonii de suprasarcină și căști ușoare ZSh-3M cu măști separate de oxigen KM-32.

La Aviogorodok („orașelul aviatorilor”) piloții și tehnicienii au fost cazați și de a doua zi, au început cursurile pentru prezentarea avionului. A fost prima oară când au văzut cum arată un MiG-21F-13.

Piloții au parcurs timp de o lună cursurile teoretice (celulă, motor, instalații electrice, navigație, cazuri speciale) după care s-a făcut cunoașterea practică a avionului cu accent pe cunoașterea cabinei. La sfârșitul cursului s-a dat examen de atestare pentru pilotarea și, respectiv, exploatarea MiG-ului 21. Zborul a început pe UTI MiG-15, apoi pe MiG-21F-13. Primul român care a zburat MiG-ul 21 a fost maiorul Alexandru Marcu, la data de 9 iunie 1962.

Zborul a început, efectiv, în luna noiembrie pe aerodromul Deveselu. Zborul a fost intens în condițiile în care toamna anului 1962 a însemnat apogeul uneia din cele mai mari încercări din timpul Războiului Rece, criza rachetelor din Cuba.

În anul 1963, pe data de 2 iulie, escadrilele dislocate pe Deveselu își încetează detașarea urmând ca primul lot de avioane MiG-21F-13 să se mute pe aerodromul de bază, Giarmata.

Anul 1963 aduce încă 12 avioane MiG-21F-13, fabricate tot la fabrica GAZ-30, aduse în zbor la Mihail Kogălniceanu. Avioanele au intrat în dotarea Regimentului 57 Aviație Vânătoare și au primit de această dată un număr tactic format din trei cifre (ultimele trei cifre ale numărului de construcție), de la 707 la 715 și, respectiv, 801.

Pregătirea piloților a continuat, iar în cursul aceluiași an grupe de piloții au plecat în URSS pentru a efectua trageri în poligonul de la Astrahan.

Toate avioanele MiG-21 soseau din URSS nevopsite, având doar culoarea naturală a metalului. Numerele tactice au fost vopsite în roșu doar pe părțile laterale frontale ale avionului. Marcajele naționale erau stele roșii în stil sovietic, cu cercuri galbene și albastre în interior, și erau desenate pe părțile laterale ale ampenajului vertical. Ele au fost înlocuite în 1985 de cocarda tricoloră, care a fost pictată pe planuri și pe părțile laterale ale ampenajului vertical.

Pe măsură ce aviația militară se înzestra cu alte variante constructive de MiG-21, avioanele MiG-21F-13 au fost transferate, în anul 1968, la Regimentul 86 Aviație Vânătoare de la Borcea și la Regimentul 91 Aviație Vânătoare. MiG-21F-13 a rămas operațional până în anii 1975-1976 când au fost retrase din uz.



MiG-21RFMM



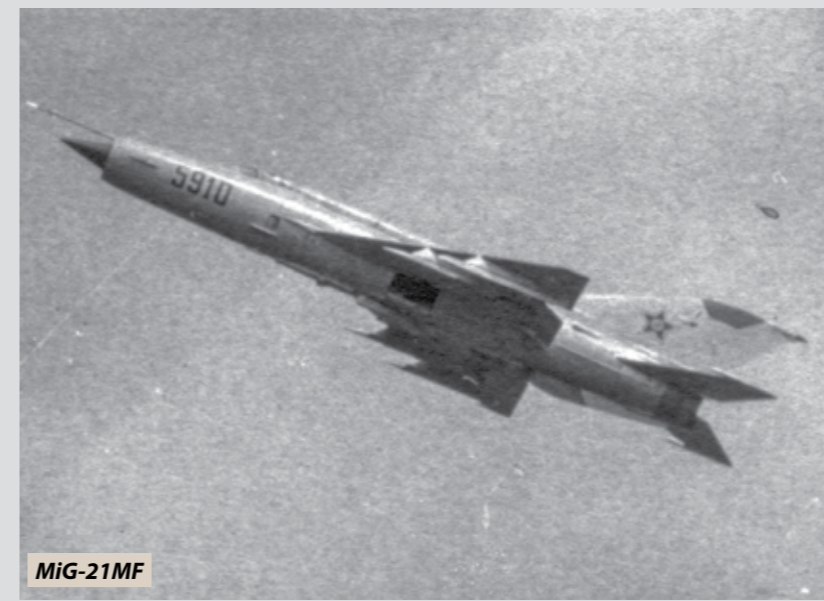
MiG-21C



MiG-21US



MiG-21M



MiG-21MF



MiG-21UM

Unele avioane au fost folosite ca materiale didactice la Școala Militară de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene, iar altele s-au transformat în monumente la diverse baze aeriene sau au fost expuse la Muzeul Național al Aviației Române. Un alt MiG-21F-13, nr. 23, care poartă un camuflaj neautentic verde-marou (cu număr tactic negru, precum cele purtate de subvariantele MiG-21 LanceR A), se păstrează la Baza Aeriană Bacău. Avionul cu numărul 10 se află în patrimoniul Muzeului Național al Aviației.

Avionul MiG-21F-13 era mai sofisticat decât predecesorii săi din inventarul Forțelor Aeriene dar această variantă încă nu avea radar, fiind echipat doar cu un radar de rază SRD-5MK „Kvant”, tun de 30 mm și doar două rachete ghidate în infraroșu R-3S/K-13 (AA-2 „Atoll”, în denumirea NATO). În consecință, a fost limitat la rolul de interceptor pe timp de zi.

În anul 1964 a fost luată decizia de a se cumpăra MiG-21PF (Изделие 76, sau Fishbed-D), prima versiune adevărată de luptă-interceptare în orice condiții meteo a MiG-21. Această variantă a fost echipată cu radarul de bord RP-21 și a folosit rachete ghidate radar aer-aer RS-2-US/K-5M (AA-1 „Alkali”). A fost introdus și sistemul de legătură de date VHF „Lazur”, oferind piloților posibilitatea de a efectua interceptări fără a primi comenzi vocale de la sol. Tendința de atunci era de a îndepărta tunul de bord, lăsând aeronava înarmată cu doar două rachete aer-aer (RS-2-US sau K-13).

La începutul anului 1965, primul lot de avioane a fost livrat Regimentului 86 Aviație Vânătoare de la Borcea, iar avioanele au primit numere tactice de la 706 la 715, 802 și 803. Al doilea lot de 24 de avioane a sosit la mijlocul anului 1965, alăturându-se Regimentului 86 Vânătoare, și Regimentului 91 de la Deveselu. Avioanele au primit numerele de înmatriculare 401, 403 - 415, 501 - 505, 507 - 510 și 609. Înregistrările arată că aeronavele din acest lot aveau numere formate din patru cifre (1501, 1401 etc.), dar de fapt purtau numere din trei cifre în serviciu. Toate aeronavele au fost produse la fabrica GAZ-30, din Moscova.

MiG-21PF era cunoscut sub numele de MiG-21RFM în serviciul activ al Forțelor Aeriene Române, R provenind de la radar, F de la forță și M de la modernizat. Varianta PF/RFM a rămas în serviciu până când a fost retras din exploatare la mijlocul anilor 1990; în anul 1999 avioanele au fost retrase efectiv din bazele aeriene și depozitate.

Trecerea piloților pe MiG-21 în URSS și mai târziu în România, se făcea inițial folosind avionul CS-102 (versiunea cehoslovacă a avionului UTI MiG-15) ca avion de antrenament. A devenit evident – chiar și în Uniunea Sovietică – faptul că era nevoie de un avion de antrenament dedicat pentru MiG-21. Primele două avioane cu dublă comandă MiG-21U (Изделие 66, sau Mongol-A) au sosit în România la sfârșitul anului 1965 (au purtat numerele tactice 1120 și 1216), și au fost urmate de alte două la sfârșitul anului (nr. 1716 și nr. 1717). Livrările au continuat cu încă două aparate la sfârșitul anului 1966 (nr. 3516 și nr. 3517), și unul la începutul anului 1968 (nr. 5117). Și aceste avioane au fost construite de fabrica GAZ-30 și au fost singurele versiuni de dublă comandă ale MiG-21 construite acolo. Poate printre cele mai cunoscute duble din serviciul Forțelor Aeriene au fost MiG-21U nr. 1120, care a fost supranumit „Bătrâna Doamnă” și nr. 3517, supranumit „Racheta Albă”. Dintre acestea, MiG-21U cu numărul 1120 este păstrat în colecția Muzeului Național al Aviației Române, acest avion fiind menționat în romanele pilotului scriitor Doru Davidovici.

Avionul MiG-21PFM îmbunătățit (Изделие 94A, sau Fishbed-F) a intrat în serviciul Aviației Militare în anul 1966 (un total de 15 avioane de vânătoare), iar livrările au continuat la sfârșitul anului 1967 (alte 15 bucăți), fiind finalizate la începutul anului 1968 (ultimele 24 de avioane în varianta PFM). Avioanele livrate în 1966 purtau numere tactice din patru cifre (seria 47xx, 48xx și 49xx), cele livrate în 1967 erau înmatriculate cu numerele 58xx și 59xx, în timp ce PFM-urile cu numerele 6405, 8003 până la 8015 și 8101 până la 8110 au fost cele livrate în anul 1968. MiG-21 PFM a fost cunoscut în România ca MiG-21RFMM și a fost primul care a prezentat sistemul de suflare a stratului limită „SPS” (Sduvanie Pogranichnovo Sloya) și scaunul de catapultare KM-1. Acest scaun de catapultare i-ar fi permis pilotului să părăsească avionul în caz de urgență la altitudine zero, la o viteză minimă de 70 de kt (130 km/h). La acest model a fost reintrodus, de asemenea, binecunoscutul tun GSh-23L de 23 mm, care a fost montat într-un container GP-9 (Gondola Pushechnaya) plasat sub fuzelajul principal. Supersonicul și-a recâștigat, astfel, capacitatea de luptă aeriană, profitând de manevrabilitatea sa. La Muzeul Național al Aviației Române este păstrat avionul MiG-21RFMM cu numărul 8006, poreclit „Papagalul” deoarece pe acesta s-a experimentat schema de vopsire în culori de camuflaj, utilizată mai târziu pe variantele de MiG-21 LanceR aer-sol. În 1968, MiG-21R (Изделие 94R, sau Fishbed-H) a fost achiziționat de autoritățile române. Aceasta a fost versiunea dedicată recunoașterii și cercetării aeriene, prevăzută cu containere specializate sub acroșajul central: fie containere de tip D (pentru recunoașterea foto la lumina zilei), fie containere de tip R (pentru recunoașterea foto și radar). A fost prima versiune MiG-21 cu o coamă dorsală extinsă, patru puncte rigide sub planuri și un pilot automat modern, pe două canale (ruliu și tangaj) de tipul AP-155, dar cabina era similară cu versiunea MiG-21PFM și a fost păstrat radarul RP-21. Aeronava a fost cunoscută, în România, ca MiG-21C (C de la cercetare) și a devenit operațională la Escadrila 31 Aviație Cercetare înființată în anul 1977 pe aerodromul Giarmata. Primele două aeronave au fost primite la sfârșitul anului 1968 (numerele tactice 1503 și 1504); încă trei au sosit la sfârșitul anului 1970 (nr. 1907, 1908 și 1910), iar ultimele șapte în 1972 (nr. 2003, 2007, 2011, 2017, 2023, 2037 și 2043). Toate aparatele de tip MiG-21R au fost livrate de la fabrica GAZ-21 „Sergey Ordzhonikidze” din Gor’ki/Nishny Novgorod. Primele avioane MiG-21M (Изделие 96A, sau Fishbed-J) au fost, de asemenea, achiziționate în 1969. Avionul de acest tip avea patru puncte de acroșaj sub planuri în loc de două existente la versiunile anterioare, un radar RP-21MA și un aranjament revizuit al cockpitului. Aveau, de asemenea, un pilot automat AP-155 îmbunătățit (înlocuind KAP-2 prezent pe versiunile anterioare, care era capabil doar de stabilizare a ruluiului) și un tun jumelat GSh-23L. Primele 18 aeronave au sosit în 1969 și au primit numerele tactice de la 211 la 215, de la 301 la 308 și de la 503 la 507. Ca și în cazul MiG-21 PF/RFM, înregistrările pentru acest lot arată numere din patru cifre, cu cifra 1 în fața celorlalte trei cifre, dar avionul a purtat de fapt doar trei cifre. Livrările au continuat la sfârșitul anului 1970, cu 37 de avioane afișând numere laterale din trei cifre (nr. 709 la 715, 801 la 815 și 901 la 915); ultimele trei avioane au primit numere din patru cifre (3001 la 3003). Toate avioanele au fost construite la uzina GAZ-30 din Moscova. În 1975, Regimentul 57 Aviație-Vânătoare



MiG-21 LanceR A



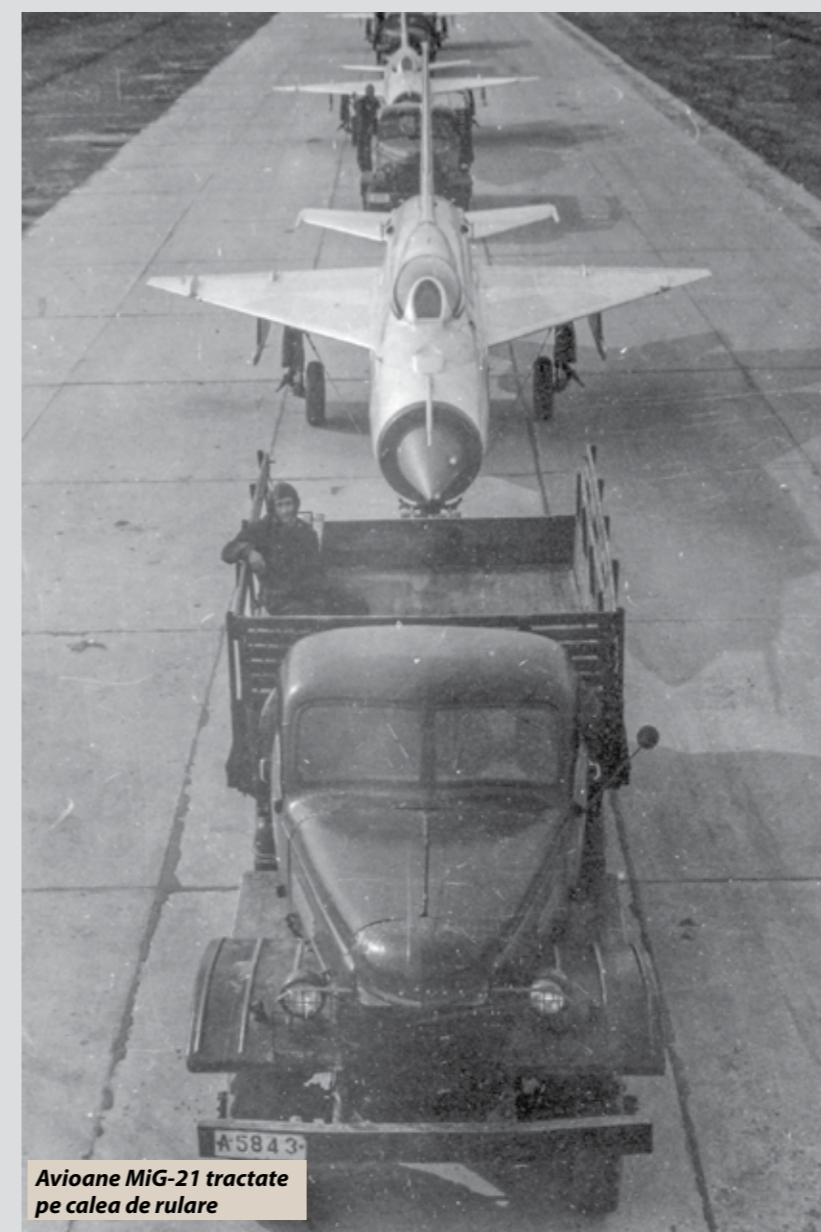
MiG-21 LanceR B



MiG-21 LanceR C



Pregătirea pentru misiune



Avioane MiG-21 tractate pe calea de rulare

avea în inventar nu mai puțin de 42 de avioane MiG-21M. Regimentul 57 Aviație-Vânătoare și-a înlocuit treptat toate avioanele MiG-21 cu MiG-23 și ulterior cu MiG-29, transferând MiG-urile 21 altor unități.

Pentru a oferi o pregătire adecvată a piloților pentru versiunile MiG-21 nou-intrate în serviciul activ, s-a decis achiziționarea a 11 avioane cu dublă comandă MiG-21US (Изделие 68 sau Mongol B); șapte aparate au ajuns în 1969 și au primit numerele tactice 3406, 3907 până la 3910, 4107 și 4109 și patru aparate la sfârșitul anului 1970 (nr. 4702, 4703, 4708 și 4709). Avioanele au fost construite la uzina GAZ-31 din Tbilisi (azi în Georgia).

La 1 decembrie 1968, pe aerodromul Bacău a fost înființat „Centrul de Instrucție al Aviației” ca unitate specializată pentru pregătirea piloților tineri pentru avioanele MiG-21. Primele ieșiri în cadrul noii unități au avut loc pe 16 aprilie 1969. Unitatea a primit în inventarul său opt MiG-21RFMM și două MiG-21US, împreună cu două CS-102 și opt S-102. Inventarul complet a fost atins abia în 1971, când unitatea avea în dotare 20 de avioane MiG-21RFMM, 20 de avioane MiG-21RFM, 10 avioane MiG-21US, 12 avioane S-102 și șase CS-102.

Centrul de instruire din Bacău a asigurat pregătirea tinerilor piloți care au fost selectați pentru exploatarea avioanelor supersonice după ce au absolvit Școala Militară de Aviație „Aurel Vlaicu” din Boboc. Între 1969 și 1995, în cadrul acestei unități a fost antrenat un număr de piloți care ar fi încadrat echivalentul a zece escadrelor de luptă.

Începând cu anul 1972, cele mai moderne (la acea vreme) versiuni care au intrat în dotarea Forțelor Aeriene Române au fost avioanele MiG-21MF simplă comandă (Изделие 96F, sau Fishbed J) și avioanele de antrenament corespunzătoare MiG-21UM cu dublă comandă (Изделие 69 sau Mongol B). Aeronava era echipată cu motorul turboreactor Tumansky R-13-300, având o tracțiune de 14307 lb (63,66 kN) cu postcombustie, în comparație cu 13613 lb (60,6 kN) furnizat de turboreactorul R-11F-300 care a echipat unele dintre versiunile anterioare.

Primele douăsprezece avioane MiG-21MF au fost livrate la sfârșitul anului 1972, șase avioane au fost livrate la sfârșitul anului 1973, 20 de avioane la sfârșitul anului 1974 și ultimele 36 de avioane la sfârșitul anului 1975. Avioanele de vânătoare au fost construite la uzina GAZ-30 din Moscova.

Avioanele MiG-21MF au reprezentat varianta constructivă achiziționată în cele mai mari cantități și au primit numere de înmatriculare din patru cifre: 57xx, 58xx, 59xx, 60xx, 61xx, 62xx, 63xx, 64xx, 65xx, 66xx, 67xx, 68xx, 70xx, 81xx, 97xx, 97xx și seria 98xx. Majoritatea MiG-21MF au fost în dotarea Regimentului 91 Aviație Vânătoare de pe aerodromul Deveselu și Regimentului 93 Aviație Vânătoare de pe aerodromul Giarmata – aceste unități având în inventar doar avioane de tip MiG-21MF. Celelalte unități exploatau avioane MiG-21MF, M și/sau PFM/RFMM.

MiG-21M și MiG-21MF au fost luptătorii din prima linie ai Forțelor Aeriene Române la începutul anilor '70, iar numărul aeronavelor în serviciu a atins vârful de 130. Toate aeronavele aveau ca misiune principală interceptarea, dar puteau îndeplini și misiuni limitate de atac la sol, fiind echipate în acest scop fie cu lansatoare de rachete UB-16, rachete S-24 de 240 mm, bombe cu cădere liberă de 50, 100 sau 250 kg instalate pe grinzile de acroșaj ale planurilor. De asemenea, au fost achiziționate avioanele de antrenament MiG-21UM, construite de fabrica

GAZ-31 din Tbilisi. Primele șase aeronave au primit numere tactice din seria 69xx. Au urmat zece MiG-21UM în prima jumătate a anului 1976 și au primit numere din seria 95xx, în timp ce alte patru au venit la sfârșitul anului 1980, care au primit numere cu trei cifre de la 326 la 329.

La începutul anilor '90, după ce MiG-21U a fost retras, o cantitate mică de MiG-21UM de dublă comandă a fost achiziționată din fosta Germanie de Est. Aceste aeronave au primit numere tactice din trei cifre (061, 071, 172, 176 și 177). Acestea au fost ultimele MiG-21 care au intrat în serviciul activ al Forțelor Aeriene. Aeronavele au fost livrate Regimentului 91 de la Deveselu, unele dintre ele fiind folosite de Regimentul 86 de pe aerodromul Borcea.

În România, organica forțelor aeriene a fost inclusă în Comandamentul Apărării Antiaeriene a Teritoriului (C.A.A.T) – Comandamentul Apărării Aeriene a Teritoriului până în 1977, dar la 1 mai 1977 a fost înființat Comandamentul Aviației Militare (C.Av.M.) care a preluat comanda tuturor unităților de aviație.

Pe lângă faptul că a fost în înzestrarea celor patru regimente de luptă (57, 86, 91 și 93) și la centrul de conversie din Bacău, vânătorul MiG-21 a mai fost în înzestrarea Regimentul 67 Aviație Vânătoare-Bombardament din Craiova, care a operat, de asemenea, o escadrilă de MiG-21. La 30 iunie 1982, pe aerodromul Deveselu a fost înființată Escadrila 48 Aviație Vânătoare, escadrilă care a fost transformată în Regimentul 71 Aviație Vânătoare și dislocată pe aerodromul Câmpia Turzii, în Transilvania. Prima aeronavă luată în inventarul noii unități a fost MiG-21UM nr. 6956, ulterior fiind transferate avioane MiG-21M de la centrul de trecere pe avioane supersonice din Bacău.

Ca majoritatea tipurilor de avioane de luptă cu reacție aflate în serviciu, toate versiunile avionului MiG-21 menționate mai sus, precum și motoarele și sistemele interne ale acestora, au fost reparate și verificate din 1968 la U.R.A. Bacău, fondată în 1953 (mai târziu I.R.Av. Bacău, I. Av. Bacău, iar din 1991 Aerostar S.A.). După prima reparație efectuată la Bacău, aeronavele primeau și vopsire generală în gri, cu numerele tactice în roșu cu contur alb. Interiorul cockpitului era revopsit într-un verde mai închis, în locul turcoazului original.

În anul 1995 erau raportate ca fiind în serviciu 186 de avioane MiG-21PFM/M/MF și 35 MiG-21US/UM, în timp ce în 1999, rapoartele oficiale indicau o cantitate de 209 de avioane MiG-21 (toate versiunile de vânătoare, inclusiv dublă comandă) și nouă aparate MiG-21C.



**MiG-21MF în misiune împreună cu Hong 5**



**MiG-21MF în serviciu**



**MiG-21 LanceR de la Baza 71 Aeriană**



**MiG-21 LanceR și F-15 Eagle la Baza 71 Aeriană**



**MiG-21 LanceR și F-22 Raptor la Baza Aeriană Mihail Kogălniceanu**



**MiG-21 LanceR de la Baza 86 Aeriană**

În anii '90, atât structura Forțelor Aeriene Române, cât și flota de avioane MiG-21, au trecut printr-o transformare radicală. La începutul anilor '90, ultimele versiuni MiG-21 care au intrat în serviciul aviației militare aveau încă disponibile aproximativ două treimi din durata de viață operațională. Bugetul de apărare al țării, diminuat de schimbările economice, a împiedicat achiziționarea de avioane de luptă moderne. Așadar, modernizarea flotei de MiG-21 cu avionică construită după standarde occidentale, în contextul dorinței României de aderare la Alianța Nord Atlantică, a fost considerată o alternativă înțeleaptă.

În anul 1993, Aviația Militară a fost reunită cu Apărarea Aeriană în cadrul S.M.Av.Ap.A.A. (Statul Major al Aviației și Apărării Antiaeriene). În anul 1995, vechea structură în stil sovietic ce avea în organică regimente și divizii a fost schimbată pentru structura tradițională, la fel ca în perioada celui de-al Doilea Război Mondial, constând din grupuri aeriene, corpuri aeriene etc.

În luna iunie 1992, Ministerul Apărării Naționale a emis un document de licitație în vederea modernizării flotei de MiG-21. Mai multe companii au depus propuneri de modernizare, printre care MAPO-MiG (Federația Rusă), Thomson (Franța), GEC Marconi (Marea Britanie), Elbit Ltd. și IAI Lahav din Israel. Încă de la început, s-a impus implicarea în programul de modernizare a uzinei Aerostar S.A. ca integrator principal al modernizării, ținând cont de experiența de 25 de ani în revizia și reparația avioanelor MiG-21 și de dotările specifice disponibile aici.

La mijlocul anului 1993, Elbit Ltd a fost selectată ca integrator pentru modernizare, iar contractele cu M.Ap.N și cu Aerostar S.A. au fost semnate.

Pe 15 noiembrie 1993 s-a dat aprobarea contractului. În cadrul programului „DD” (numit astfel în memoria lt. col. Doru Davidovici), avioanele MiG-21 românești sunt reconfigurate ca „LanceR” în următoarele versiuni:

– versiune aer-sol, monoloc, denumită LanceR A. Un număr de 71 de avioane MiG-21M/MF au fost modernizate la acest standard. Prototipul acestei versiuni și, în același timp, primul MiG-21 românesc modernizat ca LanceR, (cu număr de bord negru 9809, poreclit „Protocolul” în baza sa de origine înainte de modernizare), a efectuat primul zbor pe 22 august 1995;

– aer-sol cu dublă comandă, sau LanceR B. Prototipul acestei versiuni, (înmatriculat cu negru 327 – supranumit „Tânăra Doamnă”) a efectuat primul zbor



pe 6 mai 1996. Pentru modelul cu două locuri modernizat a fost introdusă o capacitate de atac la sol, care era practic inexistentă pentru modelul nemodernizat. Un total de 14 avioane MiG-21UM au fost ridicate la acest standard;

– versiunea aer-aer, sau LanceR C. Prototipul acestei versiuni, (înmatriculat negru 6607) a realizat primul zbor pe 6 noiembrie 1996, iar un total de 25 de avioane MiG-21MF au fost modernizate la acest standard.

LanceR A și LanceR B au fost echipate cu un radar cu rază mare de acțiune Elta EL/M-2001B, în timp ce LanceR C a fost echipat cu un radar modern multimod ELTA EL/M-2032 cu capacitate de a descoperi și desemna țintele aflate sub direcția de zbor (lookdown/shootdown). Piloții care au zburat LanceR au beneficiat de o interfață om-mașină mult îmbunătățită, prezentând afișaje multifuncționale de 5x5 inch, un HUD (Head Up Display) cu unghi larg, comenzi HOTAS (Hands on Throttle and Stick), precum și casca DASH (Display and Sight Helmet). Aeronava modernizată a prezentat, de asemenea, o suită de îmbunătățiri a comunicațiilor, navigației și identificării, o capacitate de supraviețuire în mediul ostil mai bună, precum și mijloace avansate pentru pregătirea misiunii și analiză post-misiune.

Aeronava modernizată putea transporta pe acroșajele nou-dezvoltate o mare varietate de arme aer-aer sau aer-sol, atât de origine occidentală, cât și armele cu care fuseseră dotate inițial avioanele – Python 3, R-60, R-73 AAM, bombe ghidate laser, bombe ghidate cu infraroșu (Opher), bombe cu cădere liberă, rachete, precum și o varietate de containere specializate (marcare cu laser, contramăsură electronică și recunoaștere foto).

LanceR A și LanceR B au fost vopsite într-o schemă de camuflaj compusă din modele de verde deschis și închis, maro deschis și închis pe suprafețele superioare și, respectiv, partea inferioară albastru deschis, în timp ce LanceR C au fost vopsite într-un camuflaj compus din trei nuanțe de gri pe suprafețele superioare și, respectiv, pe partea inferioară albastru deschis.

Raportate la aeronava nemodernizată, LanceR-urile au purtat același număr tactic, dar vopsite în negru pe partea laterală a botului, pe părțile laterale ale derivei și ale fuzelajului posterior, pe extradusul și pe intradusul aripilor.

La sfârșitul anului 1996 au fost livrate primele aeronave. Prima aeronavă a fost admisă oficial în inventarul Forțelor Aeriene pe 25 martie 1997, iar pe 8 mai 1997 prima escadrilă a Grupului 95 Aviație Vânătoare „Lt. Vasile Craiu” (Grupul 95 Luptă) din Bacău a fost declarat complet echipat cu MiG-21 LanceR.

În cursul anului 1998, o a doua unitate, Grupul 86 Aviație Vânătoare de pe baza aeriană Borcea, a primit avioane LanceR. La începutul anului 1999 o a treia unitate, Grupul 93 Aviație Vânătoare de pe aerodromul Giarmata a fost înzestrată cu LanceR, iar în ianuarie 2000 o a patra unitate, Grupul 71 Aviație Vânătoare a primit avionul modernizat în inventarul său.

Conform datelor oficiale, zece aeronave au fost modernizate în 1996, 29 au fost livrate în 1997 și 14 în 1998. Livrările au continuat în anii următori și un număr de 102 aparate au fost raportate ca fiind livrate până în iulie 2002, în timp ce flota de MiG-21 LanceR acumula peste 30.000 de ieșiri. Până în aprilie 2002, un total de 128 de piloți făcuseră trecerea la acest tip de avion.



Lansare de bombe inteligente



Tragere cu proiectile reactive nedirijate



Lansarea de rachete aer-aer



MiG-21 LanceR ale Forțelor Aeriene Române și Mirage ale Armée de l'air et de l'espace pe timpul misiunii BALTICA 07



MiG-21 LanceR a reprezentat Forțele Aeriene Române la Royal International Air Tattoo 2019



Rulaj pentru decolare pe timp de noapte

Chiar dacă zborurile de pe MiG-21 – acum modernizat la standardul LanceR – au înregistrat un avânt față de anii precedenți, rata de uzură fiind destul de scăzută, în ciuda anumitor zvonuri care prezentau contrariul. Au avut loc șapte accidente care au avut ca rezultat decesul pilotului de la introducerea LanceR în serviciul activ. Niciunul dintre aceste accidente nu a fost cauzat de echipamentele instalate în timpul modernizării.

Din 1997, aeronava a participat la diferite exerciții în cadrul Parteneriatului pentru Pace sau la antrenamente comune împreună cu parteneri din NATO, precum și la diferite spectacole aeriene internaționale.

Aceste activități au demonstrat practic compatibilitatea aeronavei modernizate cu standardele NATO, capacitatea sa de a opera cu aeronave ale altor națiuni, precum și capacitatea de desfășurare rapidă.

MiG-21R a fost retras din serviciu în 1998, Escadrila 31 Cercetare fiind desființată, iar rolul avionului MiG-21 a fost luat parțial de avionul fără pilot AAI Shadow 600. De asemenea, unele misiuni de recunoaștere au fost executate de MiG-21 LanceR care putea acroșă containerul foto ARP.

În mai 2000, S.M.Av.Ap.A.A. s-a transformat în Statul Major al Forțelor Aeriene (S.M.F.A.), cu o structură mai mică și mai flexibilă. A apărut conceptul de bază aeriană integrată, asemănător cu structura unei aripi a USAF.

În procesul de restructurare a Forțelor Aeriene, Grupul 95 Luptă a fost realocat pentru misiuni de pregătire avansată ca centru de trecere pe avionul supersonic. Ultimele MiG-21 nemodernizate au fost operate de Baza Aeriană 91 de pe aerodromul Deveselu. Această bază aeriană a fost închisă și unitatea a fost desființată în 2001.

#### Epilog

Flota de MiG-21 a României a continuat să fie coloana vertebrală a Forțelor Aeriene Române, chiar și după ce au trecut mai bine de 60 de ani de la intrarea în serviciu a primei aeronave. Toate avioanele MiG-21 nemodernizate au fost retrase din starea operațională, iar viitorul este reprezentat de F-16 Fighting Falcon. Aparatele MiG-21 LanceR au fost în Serviciul de Luptă Poliție Aeriană sub comandă NATO încă din momentul aderării României la cea mai puternică alianță militară a lumii. Având în vedere obiectivele și misiunile Alianței Nord-Atlantice, România, în calitate sa de membru deplin, și-a declarat disponibilitatea de a asigura forțele și mijloacele necesare executării Serviciului de Luptă Poliție Aeriană în spațiul aerian al Țărilor Baltice. Ca semn al recunoașterii nivelului său de pregătire, NATO a acceptat propunerea României și, în consecință, patru avioane MiG-21 LanceR aparținând Forțelor Aeriene au asigurat Serviciul de Poliție Aeriană în Lituania, Estonia și Letonia, timp de trei luni, în anul 2007. Chiar dacă în anul 2016, primele F-16 au intrat în serviciul Forțelor Aeriene Române, avioanele MiG-21 LanceR de la Baza 71 Aeriană și Baza 86 Aeriană și-au continuat nobila misiune de apărare a spațiului aerian al României până la retragerea din uz, la data de 15 mai 2023.

Autorul mulțumește domnilor Alexandru Trandafir și Dan Antoniu pentru sprijinul acordat în realizarea acestui material.

**Acest articol este o adaptare și actualizare a articolului apărut în anul 2003, bazat pe documentele studiate la acea dată, în revista Air Forces Monthly sub semnătura inginerului Dănuț Vlad**

# RĂMAS-BUN, MIG-21!



Cupola din plexiglas a MiG-ului coboară peste capul pilotului pentru o decolare care va intra în istoria Forțelor Aeriene Române

**Activitatea avionului MiG-21 în serviciul Forțelor Aeriene Române s-a încheiat la 15 mai. S-au scris pagini frumoase de istorie aeronautică, s-au realizat premiere pe care le-am prezentat pe larg în paginile săptămânalului MApN, Observatorul militar, și ale revistei Române, CER SENIN.**

Scriem aceste rânduri cu ochii pe fotografiile din arhiva noastră foto, cu gândul că, poate, Cavalerul din dural ne va mai sta o clipă prin preajmă, că îl vom mai vedea într-o trecere la verticala vreunui spectacol aerian, că vom mai trăi clipa unică a fulgerării de tunet și a flăcării forțajului motorului.

Nu ai cum să nu îți aduci aminte de un pilot care nu purta pe combinezonul de zbor grade militare, ci un simplu ecuson pe care scria „Pilot Dorel Luca”. Era consemnat primul zbor de noapte cu LanceR-ul, avionul care, dintr-un vector fierbinte al Războiului Rece s-a transformat în vector al integrării României în NATO, cea mai puternică alianță militară a lumii. Nu poți să uiți evoluțiile de la mitingurile aviatice naționale și internaționale ale MiG-urilor 21 LanceR, avându-i la mână pe Cătălin Băhneanu, Gică Stancu sau Daniel Moise și mulți alții.

Orice incursiune în arhiva foto se transformă, previzibil, într-o frumoasă întoarcere în timp, într-o retrăire a clipelor surprinse, în momente unice, cu oameni dragi care ne-au acceptat necondiționat alături de ei, în lumea zburătorilor sau a celor necunoscuți din spatele aeronavelor. Tehnici care zămislesc zbor și primesc, după aterizare, nu doar o semnătură în carnetul avionului de la pilotul care s-a întors din aerul rece și rarefiat al stratosferei, ci și o strângere de mână care a consfințit, încă de la începuturile aviației, binomul pilot-tehnic fără de care zborul nu ar exista.

Am întâlnim în fotografii, chipuri ale oamenilor care nu mai sunt printre noi. Se află undeva într-o Escadrilă Supremă și, de la a căror decolare fără întoarcere, un colț de ochi a lăsat să curgă o lacrimă. Pentru că aviația e frumoasă, dar, uneori, al naibii de dureroasă! Ne înclinăm capetele în fața sacrificiului camarazilor noștri din Escadrila Supremă. Nu vă vom uita niciodată! Ați fost, sunteți și veți rămâne în inimile și sufletele noastre! Am perceput MiG-ul 21 LanceR, ca, de altfel, întreaga aviație militară, prin oamenii care l-au exploatat, care și-au legat destinul de viața de aerodrom. Oameni care au trăit răsărituri și apusuri în liniile

de avioane, poate asemănătoare între ele, dar unice în felul lor, prin trăirile fiecărei zile petrecute alături de pasărea dragă lor, făcută din dural și flacăra forțajului LanceR-ului la decolare...

Răsfoind arhiva foto, am regăsit fiecare eveniment la care am participat și care a fost consemnat în presa militară la timpul lui, de la primele exerciții multinaționale care se desfășurau în cadrul Parteneriatului pentru Pace, pas esențial în aderarea la NATO, până la spectacolele aeriene la care MiG-21 LanceR era mult așteptata vedetă.

Nu știm dacă unui avion îi poți mulțumi, dar nu ai cum să uiți momentele unice petrecute alături de MiG-21 LanceR și oamenii săi. Au fost clipe faste, în care mirosul de gaz de avion, căldura, ploaia, frigul sau ninsoarea de pe bretelele aerodromurilor au pus în inimile tuturor participanților la zborurile legendei noastre pasiune și dăruire.

LanceR-ul, un proiect de succes românesc, și-a încheiat povestea. Ne bucurăm că am putut să-l onorăm pe acest Cavaler de dural așa cum se cuvine și cum merită. MiG-21 LanceR a intrat în istoria aviației românești, iar aviatorii săi au reușit, prin munca, efortul și sacrificiul lor, să scrie pagini frumoase de amintiri. Și nu este vorba de grade, ci de toți oamenii Forțelor Aeriene Române, de ieri și de astăzi, care au fost lângă această legendă, oferindu-i valoarea cuvenită.

Dacă cineva trebuie să mulțumească redevabilului vânător MiG-21 LanceR, după ce fumul roților se va fi ivit la ultima aterizare, aceia trebuie să fim toți pentru că și-a împlinit menirea de a apăra liniștea și albastrul cerului României. Un ochi plânge, celălalt râde. MiG-21 LanceR și-a încheiat misiunea, F-16 Fighting Falcon o preia și o duce mai departe pentru România și aripile sale supersonice.

**Rămas-bun, MiG-21, bun-venit F-16!**

**Text: Lucian Irimia, Adrian Sultănoiu,  
Foto: Adrian Sultănoiu**



Zborul, încă de când omul a îndrăznit, a fost încununarea unui efort de echipă, culminând cu desprinderea pilotului de sol și pășirea sa prin cerul păsărilor. Un ultim rulaș sub privirile celor fără de care avionul ar fi rămas captiv în firescul gravitației



## „DOLLAR RIDE” ROMÂNESC



Istoria dollar ride a debutat la începutul anilor 1900, anii primelor modele de avioane când piloții luau o taxă de un dolar pentru doritorii ce solicitau să zboare în cabina din față și să guste din frumusețea zborului.

Astăzi dollar ride în bazele aeriene din cadrul Forțelor Aeriene ale SUA unde se instruiască și se formează viitorii piloți ai NATO are o altă semnificație. Dollar ride este primul zbor pe care îl execută tinerii piloți pe o nouă categorie de aeronave pe care o zboară în cadrul programelor de instruire. Anul acesta pe 2 și 3 mai la Baza Aeriană Sheppard s-a înregistrat o premieră - primele dollar ride cu echipaj 100% românesc.



Forțele Aeriene Române au statutul de membru activ în cadrul Programului ENJJPT, contribuind, cu un număr semnificativ de piloți-instruciori români, la formarea anuală a unui număr de peste 250 de piloți de vânătoare pentru 14 state partenere NATO, respectând cerințele și standardele Alianței.

În această primăvară locotenentii Răzvan Duțu și Marian Mușat au început cea de-a treia parte a programului de instruire din UPT/ENJJPT pe aeronava T-38. Căpitan-comandorul Lucian Boghean a fost instructorul care din cabina din spate a încercat ca acest zbor să fie

unul pe care cei doi să nu-l uite. Emoțiile cu siguranță au fost mari, atât pentru studenți dar și pentru instructor. Pentru studenții acest zbor este unul foarte așteptat pentru că vine după o perioadă de studiere și învățare teoretică a tuturor sistemelor avionului precum și a tuturor regulilor, normelor și procedurilor de zbor pe care trebuie să le aplice în timpul zborului pe aeronava T-38.

După mai bine de o lună de cursuri teoretice, simulatoare de zbor și simulatoare de realitate, ziua în care se desfășoară dollar ride marchează tranziția de la cursul teoretic la cursul de zbor. Tradiția spune că după acest zbor studenții să decoreze și să înmâneze un dollar instructorului astfel mulțumindu-i pentru această primă experiență. Misiunea instructorului este ca în acest prim contact cu aeronava în zbor să-i ajute pe studenți să se simtă confortabili și să-i ghideze în aplicarea a ceea ce au învățat până atunci în cursurile teoretice și la simulatoare.

„Earn your right to do the next thing” and „Buy time for you to do everything” ca parte a regulii AVIATE NAVIGATE COMMUNICATE au fost cuvintele pe care mi le-a spus instructorul american cu care am zburat dollar ride-ul meu pe aeronava T-38. Mi-au plăcut și mi-au fost și încă îmi sunt de mare folos. Aceleași cuvinte îmi place să le folosesc și eu în briefingul pentru dollar ride și ori de câte ori cred că e nevoie să

le amintesc. Viteza mai mare cu care zboară T-38 față de T-6, aeronava pe care au zburat-o anterior, îi face pe studenți să redescopere noi definiții pentru SITUATIONAL AWARENESS (SA) și task management. În momentul în care acestea două se îmbunătățesc performanța studenților crește semnificativ. Aici este foarte important rolul instructorului, în primele zboruri mai mult pentru a păstra integritatea și siguranța zborului, ca mai apoi să-i ajute pe studenți cu tehnici de îmbunătățire a fiecărei manevre în zbor în așa fel încât după numai 8 zboruri să poată zbura primul lor zbor solo. Lucru care s-a întâmplat și cu cei doi protagoniști.

Astfel, miercuri 17 mai pentru locotenentul Mușat și marți 23 mai pentru locotenentul Duțu au fost zilele în care munca depusă până acum a fost răsplătită cu încrederea acordată de același instructor cu care au efectuat zborul dollar ride și au efectuat primul lor zbor în simplă comandă cu call sign JIMMY (call sign folosit pentru a putea fi identificați de către agențiile de control trafic aerian ale studenților aflați în primul lor solo pe aeronava T-38). Tradiția spune că name tag-ul studentului este păstrat de student, iar studenții zboară cu name tag-ul instructorului (care are aripi) și astfel în orice moment mai greu să fie protejați de „aripile” acestuia.

Text: Claudia Pop

## Cadet la Academia Forțelor Navale a SUA

Absolventul Colegiului Național Militar „Mihai Viteazul” Alba Iulia, Daniel Popa, își va continua pregătirea pentru viitoarea carieră de ofițer într-una dintre cele mai prestigioase academii a Statelor Unite ale Americii, Academia Militară Navală a SUA – The United States Naval Academy. După finalizarea studiilor în Statele Unite ale Americii, Daniel va reveni acasă, în România, unde își va începe cariera de ofițer.

În toți cei patru ani de liceu, Daniel s-a remarcat prin seriozitate, modestie, ambiție, muncă asiduă și implicare în diverse activități. Pregătirea serioasă și experiența acumulată i-au adus numeroase premii și distincții, atât la olimpiadele și concursurile școlare, cât și la concursuri internaționale. În ultimul an de liceu, Daniel a deținut gradul onorific de plutonier major, al doilea ca importanță între gradele onorifice acordate elevilor din colegiile naționale militare. Pe parcursul celor patru ani petrecuți în Colegiul Național Militar „Mihai Viteazul”, Daniel s-a pregătit intens pentru viitoarea sa carieră militară, o carieră în care dorește să pună în practică pasiunea pentru relațiile internaționale și limbile străine, toate acestea pentru „a reprezenta la nivel înalt România oriunde pe glob”.

Acum, la finalul celor patru ani, Daniel recunoaște că parcursul în instituția în care s-a format, s-a maturizat și care l-a ajutat să devină tânărul care este astăzi, nu a fost unul ușor. „Acum la finalul clasei a XII-a, îmi dau seama că liceul militar a fost foarte greu, dar mă bucur că am făcut această alegere pentru că această instituție nu m-a format doar din punct de vedere academic, ci mai mult ca psihic și ca persoană, ca om. Cel mai mult mă bucur că m-am maturizat mult mai repede și am învățat foarte multe lucruri. De asemenea, sunt bucuros pentru oamenii pe care i-am cunoscut și lecțiile pe care le-am învățat. În urma fiecărei activități, pe lângă rezultatele foarte bune, am avut de învățat câte ceva. Toate acestea ajung la un moment dat să conveargă într-un punct și să îmi dau seama că din fiecare activitate pe care am desfășurat-o am luat anumite lecții și voi încerca să aplic asta în viața mea și în cariera mea profesională în cadrul armatei. Da, toate aceste activități m-au ajutat foarte mult să mă dezvolt și cu siguranță mă vor ajuta și în viitor. Nu aș mai fi aceeași persoană dacă aș fi rămas în acești patru ani doar la nivelul de studiu la clasă și atât. Este foarte important să te implic și în alte activități, nu doar în cele prevăzute pentru toată lumea și să ieși din pătrățelul clasei. Eu personal îmi doresc mai mult de atât și știu că pot mai mult și vreau să ies din zona mea de confort”.

Vorbind despre o carieră în armată, Daniel simte că este vorba de mai mult decât un loc de muncă obișnuit. O carieră în armată presupune după Daniel să ai niște valori și principii de viață. De acasă a venit cu anumite valori, insuflete de familie, valori pe care a reușit să le valorifice în colegiul militar. „Eu mi-am păstrat foarte mult aceleași valori de acasă și aici, în colegiul militar, am putut să le pun în valoare cu oamenii care aveau aceleași interese ca și mine,



Absolventul Colegiului Național Militar „Mihai Viteazul” Alba Iulia, Daniel Popa

disciplină, respect, perseverență. O carieră în armată presupune o anumită ținută morală, să ai un anumit caracter, să poți să respecti regulamentele, să fii disciplinat, să ai niște valori și principii de viață. Mi se pare că aici chiar poți să îți respecti valorile pe care le ai și să luțți pentru ceea ce îți dorești. Tot așa poți avea un parcurs în care poți să îți vezi rezultatele pe măsură ce înaintezi în grad, în experiență, în funcții. Ajungi să cunoști diverse persoane din toată țara, din alte sisteme de apărare, ai alte oportunități și te poți dezvolta pe orice latură. Eu personal îmi doresc să devin inginer, dar îmi place și partea de diplomatie, comunicare și în sistemul militar chiar este posibil acest lucru”.

Nu i-a fost ușor să ajungă să fie admis la Academia Militară Navală a SUA. Procesul de selecție a însemnat o pregătire intensivă, atât din punct de vedere intelectual, cât și fizic, parcurgerea și promovarea mai multor examene și teste, dar în final, tot efortul depus a meritat. Succesul spune Daniel, nu este întotdeauna o linie dreaptă, important este să știi să profiți la maximum de oportunitățile care apar în viață.

„Succesul nu este o traiectorie dreaptă. Indiferent de alegerile pe care o să le fac în viitor, în viață, în carieră, dacă nu ajung unde mi-am dorit, nu înseamnă că totul s-a terminat. Poți oricând să o iei și pe altă cale pentru că există oportunități. Știind că există oportunități, mi-a schimbat perspectiva. Trebuie să profiți la maxim de oportunități, atunci când se ivesc, nu trebuie să amâni momentul!”.

Daniel a luat decizia de a susține examenul de admitere la prestigioasa academie a Forțelor Navale din SUA după ce s-a documentat foarte bine despre oportunitățile pe care le oferă această instituție și a ajuns la concluzia că ar fi cea mai bună alegere pentru el. „Am stat să compar ce îmi doresc eu în viață și am ajuns la concluzia că Forțele Navale ar fi cea mai bună alegere pentru mine. Consider că pot să îmi realizez

acolo idealurile la o capacitate mult mai mare și să mă dezvolt pe toate planurile așa cum îmi doresc. Pentru mine succesul nu este doar profesional, este și personal, academic, ține și de sănătate, sport dar și de valori, adică o dezvoltare multilaterală. Rezonez foarte mult cu ceea ce oferă academia din SUA și cu mentalitatea care este acolo și cred că voi avea de câștigat pe termen lung cu această alegere”.

Aflat acum în fața unei noi provocări, Daniel are încredere că va reuși să facă o impresie bună în America, să își reprezinte cu cinste și onoarea țării și să fie un model pentru colegii mai mici.

„Am un pic de rețineri, mi-e un pic teamă de necunoscut dar cred că este la fel ca și în clasa a IX-a când am fost admis la colegiul militar. Este același lucru, o să fie o experiență inedită, o aventură. Acum privesc spre viitor și o să fie greu, sunt conștient de asta, dar cred că nu am trecut degeaba toate aceste examene și probe, prin asta am demonstrat că sunt pregătit de ce o să urmeze. Cred că o să mă descurc și așa o să fie, pentru că îmi doresc să mă mențin și acolo la academie, să fac o impresie bună, să reprezint România prin activitatea pe care o desfășor. De asemenea, succesul meu va fi și exemplu pentru colegii mai mici că și ei pot reuși și că nimic nu este imposibil dacă îți dorești cu adevărat ceva!”.

Daniel Popa este al zecelea absolvent al Colegiului Național Militar „Mihai Viteazul” Alba Iulia care își va desăvârși pregătirea în domeniul militar în instituții de renume din Statele Unite ale Americii și primul la Academia Militară Navală a SUA: Academia Forțelor Aeriene din Colorado Springs (trei absolvenți) și Academia Militară „West Point” (șase absolvenți).

Te felicităm Daniel pentru această realizare deosebită și îți dorim mult succes în viitor și în obținerea de noi performanțe!

Suntem mândri de tine!

Text Ioana Popa,  
foto arhiva personală a absolventului



## Finalul de an școlar încheie filele unui capitol, pentru a redeschide un altul

**Finalul de an școlar a fost trăit diferit de elevii Colegiului Național Militar „Mihai Viteazul” Alba Iulia. Pentru absolvenții claselor a XII-a a fost momentul în care și-au luat rămas bun de la un capitol frumos al adolescenței, alegându-și acum cu grijă destinele. Pentru colegii lor mai mici, este timpul să își stabilească obiectivele din următorii ani de liceu.**

La festivitatea de absolvire a studiilor liceale de către absolvenții claselor a XII-a și de încheiere a anului școlar au fost alături de cei 116 absolvenți ai Promoției 2023 și de ceilalți aproape 380 de elevi din ceilalți ani de studiu, generalul-maior Remus-Hadrian Bondor, șeful Direcției planificare strategică al Statului Major al Apărării, absolvent al colegiului militar din Alba Iulia Promoția 1985, generalul de flotilă aeriană Leonard Baraboi, locțiitor al șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, Înaltpreședintele Părinte Irineu, Arhiepiscopul Alba Iuliei, reprezentanți ai administrației locale și județene, ai Inspectoratului Școlar Județean Alba, cadre didactice și instructori militari, colegii mai mici, părinți și rude.

În mesajul adresat, comandantul colegiului, colonelul Marcel Domșa a transmis elevilor: „A fi azi

elev la Colegiul Național Militar „Mihai Viteazul” Alba Iulia este în egală măsură o responsabilitate și o cinste: cinstea de a fi printre cei mai buni, responsabilitatea de a te ridica la înălțimea așteptărilor și de a duce mai departe bunul renume al colegiului. S-ar putea ca drumul unora să fi fost mai lin, al altora mai sinuos și mai greu de parcurs, dar răsplata finală va fi pe măsura sacrificiilor făcute”.

În cadrul festivității s-au conferit diplome de merit și premii acordate de șeful Statului Major al Apărării, cu sprijinul Asociației Camarazii, elevilor colegiului cu rezultate deosebite la olimpiadele școlare, respectiv diplome de excelență și premii profesorilor coordonatori. De asemenea, au fost înmânate premiile de onoare instituite de absolvenții veterani ai instituției, ale foștilor comandanți, cinci premii de excelență absolvenților pentru Premiul I în cei patru ani de studiu și media 10 la purtare, 13 premii de excelență elevilor cu medii generale peste 9,75, alte 32 de premii de merit elevilor cu medii generale peste 9,50, dar și premii și mențiuni pentru cei mai merituoși elevi de la fiecare an de studiu.

Tot în cadrul festivității, a avut loc avansarea în grad a noului elev



plutonier adjutant al colegiului, Călin Hartzos, care a obținut în cei trei ani de liceu cea mai mare medie la anul său de studiu, s-a făcut în mod simbolic schimbul generațiilor, prin predarea cheii colegiului de către absolventa Emilia Stelea și primirea acesteia de către noul elev plutonier adjutant Călin Hartzos și dezvelirea tabloului Promoției 2023.

De asemenea, absolventul Daniel Popa, admis la Academia Militară Navală a SUA, a primit placheta de onoare a Colegiului Național Militar „Mihai Viteazul” Alba Iulia, în semn de recunoaștere a rezultatelor obținute la învățatură

pe perioada celor patru ani de studiu.

În timpul ceremoniei, colegiul militar a fost survolat de elicoptere IAR-330 PUMA SOCAT din cadrul Bazei 71 Aeriene, General Emanoil Ionescu” Câmpia Turzii, care au salutat promoția „General Constantin Christescu – 100”.

*Îi felicităm pe toți, elevi, dascăli și instructori militari pentru rezultatele școlare obținute, care dovedesc excelența în educație și pregătirea științifică solidă!*

*Absolvenților Promoției 2023 le dorim să parcurgă cu succes examenele care îi așteaptă!*

## Vizită de orientare

**Clasele a XI-a de la Colegiul Național Militar „Mihai Viteazul” Alba Iulia au pornit într-o călătorie de orientare școlară și profesională, și s-au oprit la Baza 71 Aeriană, unde au fost așteptați cu nerăbdare de colegii mai mari pentru a-i îndruma spre viitoarele cariere militare.**

În cadrul vizitei, elevii au participat la activitățile care se desfășoară în fiecare zi în unitate și au fost îndrumați de către specialiștii, în funcție de preferințele și interesele lor. Suntem convinși că această zi i-a ajutat pe mulți dintre ei să ia o decizie referitoare la viitoarele lor cariere și sperăm că în viitor se vor alătura mării familii a Bazei 71 Aeriană.

Text și foto: Andreea Onița



Ultima zi a lunii martie 2023 simbolizează data schimbării poziției de activitate și de trecere în rezervă a comandantului Centurii 70 Geniu „General-maior Gheorghe Teodorescu”, colonel Ștefănel Giuhat.

În data de 11.04.2023, într-o atmosferă impresionantă, la sediul Centurii 70 Geniu, în prezența șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, general-locotenent Viorel Pană, a avut loc activitatea de predare-primire a comenzii singurei unități de geniu din cadrul Forțelor Aeriene.

După citirea ordinului de trecere în rezervă a colonelului Ștefănel Giuhat, comanda Centurii 70 Geniu și Drapelul de Luptă al unității au fost predate locțiitorului comandantului unității, locotenent-colonelul Marius Corbu.

Cariera militară a ofițerului a debutat prin absolvirea Institutului Militar de Geniu, Construcții și Căi Ferate, „Panait Donici”, arma geniu, în anul 1996. Bazele artei de conducere și le-a dobândit în cadrul Batalionului 297 Geniu din



**Simbolul regimentului va sta la loc de cinste în colțul cu amintiri**

## La Regimentul 70 Geniu

Hunedoara, unde a fost repartizat în primă funcție. Pe parcursul evoluției sale în sistemul militar a încadrat funcții de comandant pluton, comandant companie, ofițer 4 și șef birou în cadrul mai

multor unități subordonate Statului Major al Forțelor Aeriene. În anul 2016, după absolvirea Universității Naționale de Apărare „Carol I”, programul de studii „Conducere interarme-Forțe

Terestre”, acesta și-a desfășurat activitatea timp de 10 luni în cadrul Comandamentului Diviziei Multinaționale de Divizie de Sud-Est, întorcându-se în luna mai 2017 în cadrul Forțelor Aeriene. În perioada august 2017-august 2020 a îndeplinit funcția de șef de stat major la Centrul 70 Geniu, iar din data de 1 august 2020 a fost numit comandant al Centurii 70 Geniu „General-maior Gheorghe Teodorescu”.

Conducerea Statului Major al Forțelor Aeriene și întreg colectivul centrului a mulțumit ofițerului pentru întreaga abnegație de care a dat dovadă, atât în îndeplinirea sarcinilor și misiunilor ordonate, cât și în amplul proces de coordonare și conducere a resursei umane din subordine, reușind să mențină unită marea familie a Centurii 70 Geniu „General-maior Gheorghe Teodorescu”.

Domnule colonel Ștefănel GIUHAT, vă dorim multă sănătate, pensie lungă și omniprezentul CER SENIN!

Text: Ioana Mușat,  
Foto: Florin Pață

## La Regimentul 74 Patriot

**Finalul lunii martie a marcat sfârșitul carierei militare a primului comandant al Regimentului 74 PATRIOT, colonel George-Răzvan TACEA.**

În data de 4.04.2023, într-un cadru emoționant, la sediul Regimentului 74 PATRIOT, a avut loc ceremonia de predare-primire a comenzii mării unități, în prezența șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, general-locotenent Viorel PANĂ. S-a dat citire ordinului de trecere în rezervă a colonelului George-Răzvan TACEA, după care comanda și Drapelul de Luptă ale Regimentului 74 PATRIOT au fost predate locțiitorului comandantului mării unități, locotenent-colonel Cezar DEDU.

Colonelul George-Răzvan TACEA a absolvit Liceul Militar Tudor Vladimirescu din Craiova în anul 1993, iar în anul 1997 Institutul militar de artilerie și rachete antiaeriene „General Bungescu” din Brașov. Și-a început cariera militară la Tabăra de Instrucție și Poligonul pentru Trageri Sol-Aer, Capu Midia, iar din 2000 a îndeplinit funcții de comandant pluton și baterie, șef birou operații, șef de stat major, comandant

batalion, comandant grup în unități de artilerie și rachete aparținând Forțelor Aeriene Române. În anul 2012 a finalizat Programul de studii universitare de masterat în domeniul „Științe militare și informații”, specializarea „Conducere interarme-forțe aeriene” din cadrul Universității Naționale de Apărare „Carol I”, în anul 2016 a absolvit Cursul postuniversitar de perfecționare în operații multinaționale întrunit (JOINT) de nivel operativ, Departamentul regional de management al crizelor și operații multinaționale, iar în anul 2021 Cursul postuniversitar în domeniul „Științe militare, informații și ordine publică”, specializarea „Probleme actuale ale securității naționale” organizat la Colegiul Național de Apărare din cadrul aceleiași universități.

Pensie cât mai lungă și multă sănătate alături de cei dragi! Avem onoarea să vă salutăm, domnule colonel!



Ultimul onor la drapel

Colonel Răzvan Tacea (în stânga fotografiei) și locotenent-colonel Cezar Dedu în dreapta fotografiei)



## NU TOȚI EROII POARTĂ MANTII!

În fiecare an, pe data de 7 aprilie este celebrată Ziua Mondială a Sănătății. Cu această ocazie, membrii detașamentului „Carpathian Vipers”, care în prezent este dislocat în Baza Aeriană Șiauliai, Lituania, aduc un omagiu celui care este mereu pregătit pentru a interveni și ajuta în aspecte ce privesc sănătatea și starea de bine a individului, medicul contingentului, locotenent-colonel Teodor Orac.

Persoană calmă și cu un timbru cald al vocii, „domnul doctor”, așa cum este apelat de către toți colegii, poate fi observat zilnic printre lucrătorii de la pistă, personal tehnic și piloți. Prezent la toate misiunile de Poliție Aeriană a aeronavelor F-16, așa cum fișa postului o cere, domnul doctor este activ și în perioadele în care nu este acțiune pe pistă. Discuțiile informale și prietenești cu ceilalți camarazi, îl recomandă drept un adevărat lucrător calificat în domeniul sănătății, mereu centrat pe oameni și interesat a preveni probleme ce pot apărea în această meserie.

Locotenent-colonelul Teodor Orac a intrat de la vârsta de 15 ani în sistemul militar, urmând cursurile Liceului Militar „Tudor Vladimirescu” din Craiova, care, în perioada anilor '90 era sub comanda Forțelor Aeriene. Încă de la acea vârstă știa că va avea o carieră în medicină. Curios mereu să afle cum funcționează corpul uman, acesta era și mai interesat să cunoască modalitățile prin care pot fi prevenite anumite afecțiuni care se instalează în organismul omului. Prin urmare, studiile le-a continuat la Institutul Medico-Militar din București, pe care l-a absolvit în anul 2000. După terminarea stagiului la Spitalul Militar Central București, acesta a fost repartizat pe prima funcție în Târgu-Jiu. În funcție de restructurările și nevoile Armatei, acesta a trebuit să își schimbe de mai multe ori garnizoana

de reședință, după Târgu-Jiu urmând Râmnicu Vâlcea, Craiova, iar din 2018, Fetești. Baza 86 Aeriană „Locotenent aviator Gheorghe Mociorniță”, unitatea militară din care provine majoritar personalul detașamentului „Carpathian Vipers”, este unitatea în care locotenent-colonelul Teodor Orac ocupă funcția de medic-șef. Locul în care se simte acasă. Climatului specific aviației îl cunoștea încă din liceu, motiv pentru care dorința de a fi încadrat într-o bază aeriană l-a urmărit toată cariera. În toate categoriile de forțe și pentru toate armele și specialitățile militare, actul medical este similar și obiectivul, respectiv menținerea stării de sănătate și prevenirea pierderilor materiale și umane, este același. Cu toate acestea, domnul doctor este de părere că în aviație situația este diferită, impresionantă și mai solicitantă.

„Acesta este principalul motiv pentru care am făcut raport și am reușit să zbor cu avionul multirol F-16. A trebuit să înțeleg experimentând personal ce se întâmplă cu organismul uman când este supus anumitor forțe, altele decât cele de la nivelul solului. Din punctul meu de vedere, un medic care lucrează într-o unitate militară este o combinație între două specialități. Sau, cel puțin, ar trebui să fie! O combinație între medicina de familie și medicina de urgență. Medicina de familie pentru că medicul trebuie să fie apropiat de pacienți, precum un medic de familie. Este apropiat de pacienți, îi știe, le cunoaște problemele, nu neapărat medicale, cât și problemele de familie, psihologice. Toate aceste informații te ajută să diagnostichezi, să previi de fapt, în primul rând. De urgență, pentru că există situații în care viața este pusă în pericol și de priceperea și rapiditatea cu care se intervine, depinde viața omului în suferință. Ca medic trebuie să știi ce să faci în timp util ca să salvezi viața cuiva! Viața este prețioasă, este un dar!”, ne-a mărturisit medicul.



Pentru locotenent-colonelul Teodor Orac, misiunea de Poliție Aeriană întărită la care participă este o provocare și o ocazie de a se dezvolta, atât profesional, cât și personal. Deși nu este prima misiune NATO la care participă, consideră că specificul acestei misiuni îl obligă să fie mult mai atent în aplicarea tuturor măsurilor necesare de prevenție.

Cu ocazia Zilei Mondiale a Sănătății, domnul doctor ne sfătuiește să ne îngrijim de propria sănătate, să găsim motive de bucurie și recunoștință în fiecare zi pentru a influența în mod pozitiv funcționarea organismului uman. „Prevenția este cea mai importantă. Este mult mai ușor să previi, decât să tratezi!”.

Mulțumim, domnule doctor, pentru sfaturile pe care ni le oferiți cu atâta implicare, pentru efortul dumneavoastră constant în îmbunătățirea stării de sănătate a întregului personal al detașamentului!

Text și foto: Laura Bașturea

## ARIPII NOI: ÎMPLINIRE ȘI SATISFAȚIE



Pentru colegii noștri, locotenentii Robert Marin și Sebastian Găbrian, piloți în cadrul Escadrilei 952 Elicoptere SOCAT de la Baza 95 Aeriană, data de 4 mai 2023 a avut o însemnătate aparte, reprezentând ziua în care au devenit piloți comandanți pe aeronava IAR-330 Puma SOCAT.

„Faptul că am obținut calificarea de pilot-comandant presupune un nivel de responsabilitate mai ridicat decât cel pe care îl aveam până acum, dar această calificare atrage după sine și o satisfacție greu de explicat în cuvinte. Este un angajament pe care trebuie să îl iei față de următorii tăi copiloți pentru ca zborul să se desfășoare așa cum trebuie, dar este

în același timp și un element care îți dă o mai mare încredere în tine însuși. Aeronava IAR-330 SOCAT reprezintă pentru mine un lucru material, dar de care sunt puternic legat emoțional. Este obiectul principal al muncii mele, un obiect pe care încerc să îl descopăr în cele mai mici detalii și despre care cred că, dacă îl voi respecta, mă va respecta și el la rândul său. Provoacă-mă în continuare pe drumul spre această calificare au fost consistența în pregătire pe care a trebuit să o mențin mereu la cotele necesare și zilele lungi, dar plăcute petrecute la serviciu în scopul atingerii nivelului de pregătire optim specific calificării de pilot comandant. Satisfacția acestui moment poate fi greu de înțeles din exterior, dar odată ajuns în acest punct pot spune cu mâna pe inimă că toate sacrificiile făcute pentru a ajunge aici au meritat din plin” – locotenent Sebastian Găbrian.

„Calificarea obținută reprezintă un moment esențial al carierei de pilot militar.

Pentru a ajunge aici am încercat să îmi îndeplinesc misiunile cât mai bine posibil și să asimilez toate informațiile și sfaturile provenite de la piloții experimentați alături de care am avut norocul să zbor în echipaj. Elicopterul IAR-330 SOCAT are o complexitate aparte datorită aparatului foarte performant pe care acesta o are montată la bord. Cea mai mare provocare a fost primul punct fix executat cu elicopterul, moment în care câteva minute de zbor mă solicitau la cel mai înalt nivel.

Satisfacțiile au venit treptat cu fiecare decolare reușită, cu fiecare viraj cu înclinare mare executat corect, dar, mai ales, cu fiecare misiune executată în siguranță până la aterizare” – locotenent Robert Marin.

## AVIAȚIA DRAGÔSTE LA PRIMA SENZAȚIE

„Fiind originar din Tecuci, am fost fascinat dintotdeauna de aparatele de zbor care au brăzdat cerul copilăriei mele. Eram intrigat de modul în care acești giganți cu pale se pot ridica de la sol. Cred cu tărie că acesta a fost motivul principal pentru care am ales să descopăr surub cu surub tainele acestor păsări zburătoare.

Abia după terminarea Școlii Militare și intrarea în familia Bazei 95 Aeriană am remarcat toate satisfacțiile pe care această meserie îți le poate oferi. Fiind primit cu căldură și încredere, am avut norocul să întâlnesc persoane deosebite, care, prin profesionalismul și pasiunea lor pentru zbor mi-au schimbat destinul.

Ambiția și dorința de a-mi demonstra că îmi pot depăși limitele m-au determinat să trec la următoarea etapă a carierei – zborul.

Țin minte și acum data la care m-am molipsit de acest <<microb>> - 8 septembrie 2015. Cu ocazia primului zbor ca tehnic de bord, în calitate de elev, pot afirma cu tărie că a fost <<dragoste la prima senzație>>. Mărturisesc că de atunci fiecare dintre cele 1200 de ore de zbor a reprezentat o experiență memorabilă, oferindu-mi satisfacții greu de exprimat în cuvinte.

Consider că toate orele de studiu și eforturile depuse au fost pe deplin răsplătite de emoțiile resimțite în timpul survolului Sediului Alianței Nord-Atlantice din Bruxelles, purtând cu mândrie steagul românesc deasupra privirilor șefilor de stat din țările membre.

Astfel de momente, precum și responsabilizarea față de buna funcționare a aparatului de zbor și implicit siguranța colegilor mei mă obligă să perseverez și să tratez cu maximă seriozitate meseria aleasă”.

Mastru militar clasa a II-a Silviu-Dan Hurjui este tehnic de bord în cadrul Escadrilei 952 Elicoptere SOCAT de la Baza 95 Aeriană și este absolvent al Școlii Militare de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene „Traian Vuia” și al Universității „Spiru Haret”, Facultatea de Științe Juridice și Administrative. Se conduce după deviza „Toate visele tale se pot împlini dacă ai curajul să le urmezi!”, fiind pe deplin dedicat zborului și reprezentându-l cu mândrie și profesionalism în toate misiunile încredințate.



## PASIUNE ȘI DĂRUIRE



„Plăcerea muncii aduce perfecțiunea acesteia” (Aristotel)  
Mastru militar principal Tudor Cristian Petruș, alias „Jandarmu”, absolvent al Școlii Militare de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene „Traian Vuia”, specialitatea motoare de aviație, promoția 1995, încadrează o funcție, în cadrul structurii de mentenanță pentru elicoptere la Baza 90 Transport Aerian Otopeni, „Comandor aviator Gheorghe Bănculescu”.

Repartizat în Baza Aeriană Titu, a început să descopere tainele aviației, timid, cu pași mărunți, dar siguri. Începând cu anul 1997 a continuat aprofundarea cunoștințelor ca tehnic de aeronavă la avionul L-39ZA, în cadrul Bazei Aeriene Boboc, însă „prima dragoste nu se uită niciodată”, iar în anul 2003 a revenit la Titu, în cadrul escadrilei de elicoptere IAR-330 Socat.

În anul 2004, „am avut norocul de a intra în marea familie a Bazei 90 Transport Aerian. Aici am găsit o echipă de profesioniști de la care în fiecare zi am avut ceva de învățat. Fac parte dintr-un colectiv unde cinstea, onoarea, altruismul, integritatea și lucrul în echipă sunt primordiale”.



Începând cu anul 2008, pe lângă sarcinile zilnice și-a canalizat efortul către echilibrarea dinamică a rotoarelor anticuplu și rotoarelor principale, la sol, dar și în zbor ale elicopterelor aparținând Forțelor Aeriene, Forțelor Navale și cele ale Inspectoratului General de Aviație al Ministerului Afacerilor Interne. Această activitate a reprezentat „șansa de a îmbina utilul cu plăcutul, de a pune în aplicare toate cunoștințele acumulate de-a lungul carierei. Am mulțumirea că, în urma orelor de muncă asiduă, desfășurate pe toate aerodromurile militare, am contribuit la menținerea stării de operativitate a elicopterelor și continuarea activității de zbor în cele mai bune condiții.

Recomand celor care vor să facă parte dintr-un sistem în care valoarea individului este apreciată, să aleagă cu încredere echipa Forțelor Aeriene”.

Chiar după 28 de ani de activitate, efectuează echilibrarea dinamică a rotorului anticuplu cu aceeași pasiune și dăruire, așa cum îl știe toată lumea din unitate.

# MANAGEMENTUL OBOSELII

## 1. INTRODUCERE

În ultima decadă, incidentele industriale împreună cu accidentele auto, autocamioane, căi ferate, aeriene au condus către focalizarea atenției asupra pericolelor provocate de oboseală. Îndeosebi în Forțele Aeriene, oboseala a devenit o preocupare tot mai acută deoarece personalul se confruntă cu operații continue și susținute împreună cu multiple detașări, abilitatea acestora de a face față provocărilor prezentate de misiune fiind tot mai mult pusă la încercare. Este cunoscut faptul că oboseala umană reprezintă un factor semnificativ în producerea de evenimente de aviație, cât și accidente în afara orelor de program. Pe măsură ce ne străduim să îndeplinim mai multe sarcini cu mai puține resurse, asigurarea că tot personalul are parte de odihna necesară devine o provocare tot mai mare, problema agravându-se fără atenția necesară.

### LA BAZA UNEI PROBLEME AVEM DOI FACTORI:

1. Lipsa de somn ce are drept sursă serviciul în ture prelungite și oportunități de somn restricționate.
2. Perturbări de ritm biologic ce au drept sursă tranziții rapide de fus orar „jet lag” și lucrul în ture „shift lag”.

### CARE E SOLUȚIA?

După ani de studii, a devenit clar faptul că singurul remediu real împotriva oboselei se regăsește în:

1. Înțelegerea naturii somnolenței/oboselei;
2. Implementarea de contramăsuri ale oboselei ce sunt dovedite științific în operațiile aeriene.

### PREZENTARE GENERALĂ

Pentru a combate efectiv oboseala ca pericol operațional, problema trebuie mai întâi definită. Pentru scopul nostru, oboseala va fi considerată ca starea de moleșeală asociată cu:

- Ore prelungite de lucru;
- Perioade prelungite fără somn;
- Stresori psihologici ai mediului aviatic;
- Cerințele de lucru în momente de nesincronizare a ritmului biologic – circadian.

Unii oameni se întreabă dacă oboseala este într-adevăr un pericol atât de temut. Această incertitudine are ca sursă inabilitatea noastră de a cuantifica obiectiv nivelurile de somnolență/oboseală cu ajutorul unui test de sânge sau a altui mijloc fiziologic. Adesea, pericolele generate de oboseală trebuie deduse din circumstanțele în care a avut loc un eveniment nefericit, posibil mortal.

### OBOSEALA CA FACTOR DE RISC

Membrii comisiilor de investigare au în vedere anumiți factori prin care determină potențiala contribuție a oboselei în evenimente aeronautice, cum ar fi:

- Ore consecutive la program în momentul accidentului;
- Ore de program în zilele dinaintea accidentului;
- Neregularitate în programul de muncă/somn;
- Ora zilei în comparație cu „ceasul corpului”;
- Durata stării de veghe de la ultima perioadă de somn;
- Durata somnului obținut în ultima perioadă de odihnă;
- Existența restanțelor cumulative de somn dinaintea unui accident;
- Gradul de stimulare exterioară furnizat de mediul de lucru;
- Nivelul de stres fizic sau mental precedent accidentului.

NU există niciun antidot sau vreo modalitate de măsurare a nivelului de oboseală, însă, luând în considerare factorii de mai sus, a devenit evident că oboseala a jucat un rol important într-o multitudine de dezastre sau accidente aviatice din ultimii 10-20 de ani.

De exemplu, experții au identificat o relație de cauzalitate între oboseală și accidentul aproape catastrofal de la atomocentrala de la Three Mile Island sau catastrofa de la Cernobil. În spectrul aviatic, oboseala a fost cel puțin parțial culpabilă pentru explozia navei spațiale Challenger, aproape prăbușirea zborului Air China 006, prăbușirea din Guam a zborului Korean Air 801 sau prăbușirea la Little Rock în faza aterizării a zborului American Airlines 1420.

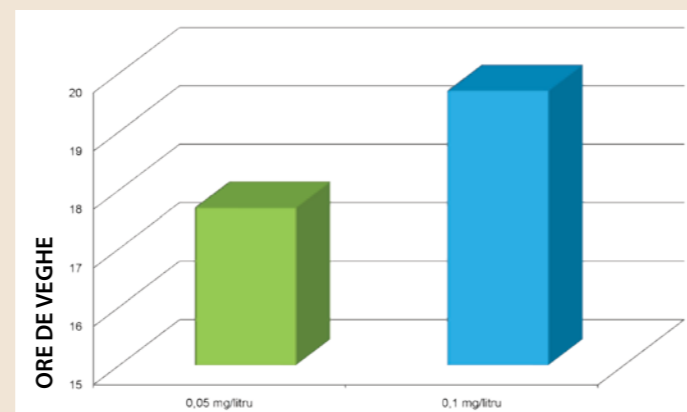
### ACESTE EXEMPLE AU ÎN COMUN UN ȘIR FATIDIC DE EVENIMENTE

Cu toate că oboseala nu a fost factorul generator în producerea acestor catastrofe, aceasta a jucat un rol-cheie în desfășurarea șirului de evenimente:

1. Adesea, accidentul sau deciziile care duc la producerea sa au loc în primele ore ale dimineții când nivelurile stării de veghe sunt reduse;
2. Anumite probleme mecanice sau alte defecțiuni dau startul unei serii de evenimente neașteptate, care în mod normal ar fi relativ ușor de manageriat;
3. Personalul obosit omite involuntar cursurile de acțiune firești, reacționează greoi și comite greșeli care în mod normal nu ar conduce la accidente.

### OBOSEALA EXCESIVĂ ESTE ASEMENEA UNEI UȘOARE STĂRI DE EBRIETATE

După 18 ore de stare de veghe (o zi normală pentru majoritatea oamenilor), anumite funcții mentale și motrice suferă deteriorări asemănătoare unei alcoolemii de 0,08 mg/l alcool pur în aerul expirat.



## 2. EFECTELE OBOSELII

### CUM ESTE AFECTATĂ PERFORMANȚA DE CĂTRE OBOSEALĂ

- Oboseala afectează performanța/vigilența în mai multe moduri:
- Degradează precizia și sincronizarea;
  - Scade standardele de performanță (așteptate de la noi și de la alții) acestea în subconștient devenind acceptabile;
  - Multitaskingul devine o provocare;
  - Sarcinile devin mai dificil de îndeplinit;
  - Dispare abilitatea de a integra eficient informațiile;

- Performanțele devin din ce în ce mai neconsecvente;
- Scade calitatea interacțiunilor sociale (critice în schimbul de informații);
- Starea de spirit și atitudinea sunt alterate;
- Judecata clară devine deficitară;
- Conștientizarea situației este afectată;
- Scade atenția;
- Generează întreruperi involuntare în durata somnului.

### ÎNTRERUPERILE INVOLUNTARE ÎN DURATA SOMNULUI

Printre cele mai periculoase aspecte ale oboselei se află întreruperile involuntare de somn, adesea greu de sesizat ce apar în urma privării de somn. Ți s-a întâmplat vreodată să fii atât de obosit încât simpla focalizare a privirii să fie dificilă, să ațipești astfel încât să îți cadă capul de pe umeri, să nu te poți opri din căscat și gândurile să fie amestecate? Atunci este momentul când oboseala îți amenință direct performanța și siguranța.

## 3. CÂT EȘTI DE SOMNOROS?

O parte a dificultății de asociere a oboselei cu un pericol pentru siguranță este reprezentată de faptul că, starea de moleșeală a devenit o obișnuință pentru noi toți astfel încât, ne este dificil să putem cuantifica obiectiv oboseala. Așa că, înainte de a continua, merită să încercăm o autoevaluare onestă cu ajutorul testului de mai jos (Epworth Sleepiness Scale/ ESS).

Cum apreciezi probabilitatea de a ațipi sau adormi în următoarele situații în contrast cu simpla stare de oboseală? Acestea se referă la modul de viață obișnuit, nu neapărat la experiențele cele mai recente. Folosește scara de mai jos pentru a identifica numărul care ți se potrivește cel mai mult pentru fiecare situație în parte.

SITUAȚIE	Șanse de a ațipi
Citind în poziția așezat;	
Vizionând TV;	
Așezat într-un loc public (ex. teatru, ședință);	
Pasager într-o mașină, plecat la drum de 1h fără pauză;	
În poziția întins pentru odihnă, după amiază (când circumstanțele permit);	
Având un dialog cu cineva în poziția așezat;	
Stând în poziția așezat, în liniște după masa de prânz, fără alcool;	
În mașină în timpul unei staționări de câteva minute.	
TOTAL	

0 = nu aş ațipi niciodată; 1 = șanse slabe de a ațipi;  
2 = șanse moderate de a ațipi; 3 = șanse mari de a ațipi

Un scor normal în urma acestui test ar fi de 10 sau mai puțin.

Dacă ai obținut 11 sau 12, starea ta este comparabilă cu cea a unei persoane ce suferă de apnee de somn (o afecțiune caracterizată de sute de întreruperi ale somnului pe timpul nopții cauzate de dificultăți respiratorii).

Dacă ai obținut 17 sau 18, suferi de tulburare de somn cronică asemenea narcolepticilor (persoane care adorm necontrolat indiferent de activitate sau locul unde se află).

## CÂT DE SOMNOROS ESTE PEA SOMNOROS PENTRU A FI ÎN SIGURANȚĂ?

Orice scor peste 10 pe scara ESS presupune că nivelul tău de oboseală este unul problematic și ai nevoie de ajutor.

Ceva trebuie să se schimbe pentru a reduce posibilitatea producerii de accidente ce au oboseala drept una din cauze, ori dacă asta se dovedește a fi dificil, trebuie minimizate dificultățile de concentrare, certurile familiale și/sau problemele de muncă în echipă etc., lucruri cu care se confruntă frecvent o persoană obosită, iritată și privată de somn.

Ca să arăți bine, să te simți bine și să performezi bine, trebuie să dormi bine!

### PENTRU A REDUCE OBOSEALA, ESTE IMPORTANT SĂ:

- înțelegi natura oboselei;
- identifici cauzele somnului insuficient;
- înveți să fructifici potențialele oportunități de somn;
- înveți să minimizezi efectele diferențelor de fus orar sau ale muncii în ture;
- înveți să faci față restricțiilor de somn care sunt de neevitat. În continuarea acestui ghid se vor aprofunda aceste subiecte.

## 4. ÎNȚELEGEREA NATURII OBOSELII

Când vine vorba de a combate oboseala, unul din cele mai mari obstacole este concepția generalizată că oboseala este doar o stare de spirit. Mai ales în armată, am fost învățați să depășim unele din cele mai dificile circumstanțe doar prin voință pură. În plus, majoritatea personalului din armată încearcă să se convingă că ei se pot adapta cu munca în exces și cu privarea de somn. Mulți consideră că acest aspect al oboselei poate fi educat asemenea unui antrenament pentru un eveniment sportiv pe principiul „no pain, no gain”. Din păcate, știința a demonstrat contrariul, ba chiar s-au identificat legături clare între oboseala cronică (mai ales perturbări de ritm circadian) și riscul crescut de cancer de prostată la bărbați, respectiv cancer mamar la femei.

(Hansen J. *Epidemiology*. 2001;12:74-77; Schemhammer ES, et al. *J Nat. Cancer Inst.* 2001;93:1563-1568; O'Leary ES, et al. *Am J Epidemiol.* 2006;164:358-366; Schemhammer ES *Epidemiology*, 2006;17:108-111; Kubo, et al *Am J Epidemiol.* 2006;164:549-555).

### OAMENII NU SE POT OBIȘNUI CU PRIVAREA DE SOMN ORICÂT DE MULT AR ÎNCERCA

De fapt, pe măsură ce o persoană adună mai multe zile cu somn insuficient, aceasta va avea de suferit pe latura performanței, a dispoziției și a stării de veghe, deoarece corpul său se va strădui să conserve resursele de energie din ce în ce mai precare.

Muncitorii care au carențe în odihnă devin în mod progresiv tot mai neglijenți, neatenți, nesiguri și iritabili, schimbări care conduc la o degradare a performanțelor operaționale, o comunicare deficitară și la erori imprevizibile.

Mai grav este că oamenii care se află în astfel de situație, nici nu realizează asta deoarece și capacitatea de autoevaluare a acestora este la rândul ei afectată.

### PROCESE CE STAU LA BAZA OBOSELII

1. Timpul de veghe de la ultima perioadă de somn (factor homeostatic).
2. Timpul zilei în conformitate cu ceasul biologic (factor circadian).
3. Starea temporară de somnolență imediat după trezire (inertia somnului).

Cu ajutorul acestor 3 factori se poate determina cât de somnoroasă/obosită este o persoană în orice moment al zilei. Alte elemente care pot fi luate în considerare pot fi calitatea somnului din afara orelor de program și continuitatea zilelor de lucru (fără zile libere).







## Eroi tăcuți de veghe la Colonești

Istoria plasează la loc de cinstite eroii care au luptat în cele două războaie mondiale jertfindu-și viața pe câmpurile de bătălie. Două războaie mondiale cu imense pierderi umane și materiale care au lăsat vreme îndelungată multă durere peste țară și o națiune cu eroi tăcuți, adică acei oameni cu demnitate care s-au sacrificat pe altarul datoriei față de patrie. Eroii neamului nostru, cu nume cunoscute, dar mai ales necunoscute știuți doar de Dumnezeu, au pus patria mai presus de viața lor în perioadele istorice dificile pe care le-a traversat poporul român în trăirea sa milenară. Din păcate, trăim o perioadă a renegării istorice de tot felul în funcție de conjunctură și de vremurile dificile sub multe aspecte, dar memoria neamului nostru nu poate și nu trebuie stinsă. Orice operă, document istoric, creație culturală, ridicarea unor edificii au deopotrivă mare însemnătate și constituie mândria culturii românești și promovarea istoriei neamului nostru. La Colonești, acolo unde stă de veghe prototipul aviatorului de vânătoare Alexandru Șerbănescu și forța aviatorilor militari români de vânătoare și de bombardament în cel de-al Doilea Război Mondial, am dezvoltat de-a lungul timpului cultul pentru eroi prin toate câte le voi fi făcut împreună cu administrația publică locală din credința că doar prin ceea ce construiești ceea grea perioadă istorică a aviației române va rămâne spre cunoaștere și neuitare generațiilor viitoare.

25 mai 2023 - Ziua Eroilor

Ne-am manifestat cu pioșenie gratitudinea față de înaintașii noștri în cadrul ceremoniei militare și religioase susținute de Batalionul I Instrucție Olt în colaborare cu administrația publică locală Colonești și Fundația Erou Căpitan Aviator Alexandru Șerbănescu.

La evenimentul comemorativ am avut onoarea să participe al doilea an consecutiv domnul comandor aviator dr. Ioan Mischie, comandantul Bazei 95 Aeriană „Erou Căpitan Aviator Alexandru Șerbănescu” Bacău, reprezentantul șefului Statului Major al Forțelor Aeriene-domnul general-locotenent Viorel Pană. În premieră, am avut privilegiul să ne fie alături istoricul militar Sorin Grumuș. Au fost prezente oficialități, Consiliul Județean Olt, vicepreședinte Ivan Cătălin Ionuț, Camera Deputaților, deputat lancu Marius-Ionel, conducători de instituții, consilieri și alte personalități județene și locale, Trulul de Presă al Armatei, Jurnal militar Craiova, foto-reporteri neafiliați. Alături de noi au fost forțele aeriene, Asociația Română pentru Propaganda și Istoria Aviației fil. Caracal-șefedinte cpt. cdor (r) ing. Constantin Andrei, vicepreședintele cdor.av. (r) Vasile Bujor, cadre didactice și elevi. Decanul de vârstă (89 de ani) a fost cdor (rtr.) George Costache. Prof.Mirela Celmare, președintele fundației-fil.Colonești a fost din nou speaker-ul „deja consacrat” la ceremonia de Ziua Eroilor. După survolul omagial au urmat cuvântări, mesaje, alocuțiuni și s-au depus coroane de flori la Monumentul Eroilor „Trepte spre Cer”, parte integrantă a întregului ansamblu muzeal edificat în Colonești, locul

natal al cpt. Șerbănescu. Primarul comunei, domnul Nicolae Stan, a transmis mulțumiri forțelor aeriene, comandorului Ioan Mischie și tuturor invitaților, iar în încheiere a ținut să sublinieze că poporul român a fost și este un popor pașnic, care de-a lungul istoriei doar și-a apărat țara, îndemnând la pace într-o Europă unită. Mesajul plin de semnificație istorică transmis de domnul comandor aviator dr. Ioan Mischie a evidențiat aviația, eroii și eroismul aviatorilor militari români și personalitatea căpitanului aviator Alexandru Șerbănescu ca simbol al aviației de vânătoare al cărui nume îl poartă cu mândrie unitatea de aviație de la Bacău.

Cuvântul istoricului Sorin Grumuș ne-a oferit privilegiul de a asista la un adevărat regal despre eroi, Eroul Necunoscut și o expunere cu totul deosebită a parcursului militar al căpitanului aviator Alexandru Șerbănescu. Un salt peste timp care a captivant realmente întreaga asistență prin consistența datelor istorice, modul de prezentare captivant și inconfundabil al domnului Sorin Grumuș, un profesionist de înaltă ținută în domeniu. Prof. Marin Buciumeanu, documentarist în cadrul Școlii Gimnaziale Aviator Alexandru Șerbănescu din localitate, în alocuțiunea sa a spus „... În Colonești mulți oameni s-au jertfit pentru îndeplinirea idealurilor naționale și sociale. Jertfa lor nu a fost în zadar.

Aici, în Colonești s-a construit Centrul Muzeal care oferă vizitatorilor ocazia să cunoască o parte din istoria României, aviația militară și cele mai reprezentative simboluri ale ei. Curajul, determinarea, onestitatea, patriotismul sunt valori și principii după care s-au călăuzit eroii aviatori. Aceste valori și principii trebuie să înflorească în inima și conștiința fiecărui cetățean! Dragi copii, la Centrul Muzeal ați găsit istoricul militar al aviatorului Alexandru Șerbănescu, care de acolo de sus ne zâmbeste! Aici se găsesc obiecte muzeale rare care au aparținut unor titani ai aviației militare române. Aici se află jurnalul olograf al locotenentului Ion Dobran! În inima fiecărui vizitator al Centrului Muzeal încolțesc sentimente nebănuite de înălțătoare. Elevii școlii din localitate revin la Centrul Muzeal pentru a-și împășa și întipări cunoștințele despre trecutul istoric al României... După fiecare vizită a copiilor avem ce discuta. Elevii impresionați de informațiile care se regăsesc aici pun întrebări și vor să știe mai multe. Așadar, dorința de cunoaștere este alimentată după fiecare vizită, iar tinerii au șansa și cu certitudine vor ajunge cetățeni de nădejde ai României. Ei, tinerii de azi, vor clădi viitorul țării!”, a încheiat alocuțiunea profesorul Marin Buciumeanu.

Din partea ARPIA-Caracal cpt.comandor (r) Tudor Nicola a prezentat asistenței o deosebită pagină istorică despre Zburătorii Grupului Șerbănescu și despre primăvara și vara anului 1944.

Ceremonia s-a încheiat cu poemul pentru eroi rostit de elevul Cristian Zamfir și depunere de coroane de flori și călușul tradițional „ancestral” susținut de ansamblul local de elevi.



După încheierea ceremoniei programul consacrat Zilei Eroilor a continuat cu vizitarea Centrului Muzeal Aviator Alexandru Șerbănescu în cadrul căruia istoricul militar Sorin Grumuș a susținut o prezentare despre „istorie-repere-valori”, foto de grup, semnarea în cartea de impresii a muzeului urmată de o plăcută relaționare. În numele meu și al Fundației Erou Căpitan Aviator Alexandru Șerbănescu aduc mulțumiri tuturor participanților și invitaților, mulțumesc și celor care au fost și sunt parte activă alături de noi. În final, exprim încă o dată atașamentul vertical și demn la valorile aviației militare și tradițiilor românești. Fie ca cele mai bune gânduri să ne îndrume spre realizarea binelui comun în țara noastră.

Recunoștință și glorie eternă eroilor români din toate timpurile!

Text și foto: Eleonora Arbănaș

# PER ASPERA AD ASTRA



- Partea a doua

## RĂZBOIUL AERIAN PURTAT DE AERONAUTICA MILITARĂ REGALĂ ROMÂNĂ ÎN CEL DE-AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL (22 IUNIE 1941 – 12 MAI 1945)



De gardă la Troița Eroilor Aeronauticii căzuți în al Doilea Război Mondial

În cel de-al Doilea Război Mondial, în sensul strict al confruntării aeriene, Forțele Aeriene Regale Române au purtat un război aerian dur, cu grele „Bătălii aeriene pentru România”, uneori chiar mai dure decât „Bătălia Angliei”. Acestea s-au desfășurat pe cele două fronturi: în Campania din Est (împotriva aviației Aliate între 22 iunie 1941 și 23 august 1944) și în Campania din Vest (împotriva aviației Axei, între 9 septembrie 1944 și 12 mai 1945).

Campania din Est a avut trei componente importante: 1. Bătălia aeriană purtată în cadrul Operației Barbarossa (22 iunie 1941 – 31 decembrie 1941); 2. Participarea Forțelor Aeriene Regale Române la ofensiva aeriană strategică a Forțelor Aeriene Germane în Campania din Est – anii 1942, 1943, 1944; 3. Luptele Aeronauticii Militare Regale Române pentru apărarea spațiului aerian național în anii 1941-1944.

Campania din Vest a avut trei etape importante:

- 1) Forțele Aeriene Regale Române sub Comandament Militar Național în perioada 23 august – 9 septembrie 1944;
- 2) Contribuția Aeronauticii Regale Române la eliberarea Transilvaniei (9 septembrie – 25 octombrie 1944);
- 3) Acțiunile Aeronauticii Regale Române, alături de aviația sovietică, pe Frontul din Ungaria și Cehoslovacia și întoarcerea Corpului 1 Aerian român în țară.

În ambele campanii, contribuția părții române în forțele aeriene a fost substanțială și dusă cu o continuitate evidentă, de un sistem aerian de luptă la nivel mondial, egal cu cel al valoroșilor noștri adversari, pe care deseori i-am învins în lupte aeriene purtate cu încredințare și stoicism.

Aeronautica Regală Română a folosit, în practica sa din cel de-al Doilea Război Mondial, pe rând, cele două concepții interbelice de întrebuintare în luptă a categoriei de forțe. Prima, cea occidentală, aprecia că aceasta trebuia să se regleze și să se conducă după propriile legi în întreaga activitate aeriană, iar doctrina militară aeriană trebuia să fie concretizată materială, practică și aplicativă a strategiei generale. Cea de-a doua, aproape opusă celei de mai sus, considera că un război modern nu se mai poate duce fără sprijinul de mare folos al aeronauticii, dar nici o națiune nu va putea pune la dispoziția comandanților de oști atâtea mijloace cu care să se poată aduce la îndeplinire câștigarea unei victorii numai prin aviație. Aceasta a fost pusă cel mai elocvent în practică de teoria militară sovietică.



















Mitralior antiaerian (sus) și telemetrist (jos)



Sunt de neuitat victoriile din luptele duse la Băneasa în ziua de 24 august 1944; alături de cei 80 de oameni ai Grupului Aerotransport, în lupta cu 800 de germani foarte bine echipați și antrenați au participat și elevii ai Școlii Tehnice Aeronautice din Mediaș, aflați acolo în practică. Au căzut în luptă: adj. șef Gheorghe Ferent, elevii plt. Dinică Zaharia, Decebal Popescu, sg. Ion Tudor, Ion Curelea și fruntaș Dumitru Nicolae dintre ostașii trupeii. De asemenea, forțele Centrului de Instrucție Aeronautică și ale Batalionului de parașutiști de pe aerodromul Popești-Leordeni și de la Depozitul și centrul german de radiolocație de la Herăstrău, au dus lupte grele și au obținut rezultate deosebite (27 august 1944).

Lupte aeroterestre ale Aeronauticii Române cu forțele aeriene sau terestre germane pentru aerodromuri, infrastructură și tehnică, de o deosebită violență, au mai avut loc la Tecuci, Focșani, Balomir, Arad, Caransebeș, Turda, Alba Iulia, Brașov, Ivești (24 august), Tândărei (23-25 august), Târgșor-Valea Prahovei (24-31 august), lanca (24-25 august).

Pe Valea Prahovei, în perioada 23-31 august 1944, artileria antiaeriană română s-a confruntat direct cu cea germană. Duelul de foc dintre cele două forțe antiaeriene a fost aproape permanent între Câmpina și Valea Călugărească, trăgându-se 46.000 de proiectile antiaeriene, 300.000 de cartușe, aruncându-se 1.000 de grenade. Cu sprijinul direct al Aviației de vânătoare române și al forțelor terestre din Corpul 5 Teritorial, victoria a fost de partea românilor.

Un aspect important îl reprezintă situația prizonierilor din forțele aeriene aliate, aflați în mâinile Armatei Române. După zborul atât de curajos al căpitanului Băzu Cantacuzino împreună cu colonelul Gunn, unul dintre prizonierii americani de la Timișul de Sus, cei doi au ajuns în Italia, unde au explicat soarta foarte bună pe care prizonierii anglo-americani o aveau în România. Imediat s-a hotărât recuperarea și trimiterea lor în Italia, înainte ca trupele sovietice să ajungă în zonă. Operațiunea a durat trei zile, începând cu 1 septembrie 1944, și s-a finalizat cu succes.

Operația de acoperire a frontierelor și a concentrării trupelor româno-sovietice în Transilvania a început la 23 august 1944 și s-a desfășurat până la 20 septembrie 1944, având la dispoziție inițial forțele și mijloacele Armatei 1 Române și ale Regiunii 1 Aeriene, aceasta din urmă contopită cu C.1.A.R. la 1 septembrie 1944. Operația militară cu valoare strategică, dusă sub comandament militar național, a constat în zădărnicierea eforturilor militare germane și maghiare de a se fixa pe coronamentul Carpaților și pe linia vremelnice demarcații româno-maghiare stabilite prin Dictatul de la Viena, prin care Armata Română deținea un vast cap de pod la nord de Carpații Meridionali și în câmpia vestică a țării, la nord de Carpații Occidentali.

Aeronautica Regală Română a desfășurat complexe acțiuni militare în operația de acoperire a frontierelor și a concentrării trupelor româno-sovietice în Transilvania, cu următoarele faze: a) între 23 august și 1 septembrie 1944, cu forțele improvizate ale Regiunii 1 Aeriene (Escadrila 1 Aeriană la Sibiu, Escadrila 44 Vânătoare la Turnișor, Escadrila de Observație aeriană comasată cu Escadrila de Legătură la Șura Mică, compuse din 37 de avioane și 37 de echipaje, iar ca artilerie antiaeriană, 49 de baterii cu 266 de tunuri și trei baterii proiectoare cu 36 de piese); b) în perioada 1-7 septembrie 1944, cu forțele improvizate ale Regiunii 1 Aeriene și C.1.A.R.; c) în perioada 7-20 septembrie 1944, cu toate unitățile C.1.A.R.

Nu mai în ultimele două faze ale acestei operații, Forțele Aeriene Regale Române au executat la aviație 463 de misiuni, cu 1.220 de ieșiri-avion și 1.541 de ore de zbor, obținând 34 de victorii aeriene (4 avioane doborâte în luptă aeriană, 3 distruse la sol, 27 de avioane doborâte de artileria antiaeriană) și 2 planoare distruse la sol, 28 de avioane doborâte de artilerie antiaeriană, 31 de autovehicule, 6 cisterne auto, 33 de tancuri și blindate, 24 de trenuri, 1.000 de vagoane, o locomotivă, 4 gări avariate, 19 întreruperi de cale ferată, o poziție de artilerie distrusă, 20 de misiuni complexe de sprijinire a trupelor de uscat de către artileria antiaeriană. Am pierdut: 195 de avioane (34 doborâte în luptă aeriană, 161 distruse la sol) și 109 guri de foc.

Conform concepției secției de operații a M.St.M.R. și celei a secției operații a S.M.A., la 1 septembrie 1944, C.1.A.R. s-a deplasat către Sibiu, unde a sosit în seara zilei, stabilindu-și Cartierul în localul Regiunii 1 Aeriene la Dumbrava, luând în compunere și Regiunea 1 Aeriană, comandată de cdor Corneliu Ionaș.

Situația aeriană era critică, deoarece inamicul a trecut la ofensivă și a înaintat spre Târnave. Pentru a face față acestor situații critice, până la 9 septembrie 1944, C.1.A.R. a luat inițiativa următoarelor măsuri: a) a reorganizat dispozitivul antiaerian; b) a deplasat pe terenul Turnișor Escadrila 44 Vânătoare IAR-80 de la Școala de Vânătoare, pentru a face față atacurilor aeriene din zona Sibiu; c) a pus la dispoziția Armatelor 1 și 4 Române câte o escadrilă de observație și o secție de legătură formată din avioane și personal de la Centrul Militar de Pilotaj și Școala de Ofițeri de Aviație; d) a trimis câte un eșalon de legătură pe lângă cele două armate române; e) a luptat în acțiuni aeriene contra aviației germane și maghiare cu unitățile române de aviație de la sud de Munții Carpați. De altfel, până la 20 septembrie 1944, C.1.A.R. a acționat cu o continuitate evidentă, desfășurând acțiuni pentru zdrobirea ofensivei inamicului din Podișul Transilvaniei și defileul Mureșului.

În acest timp, aviația sovietică a venit în țară între 2 și 19 septembrie 1944, iar forțele aeriene ale S.U.A. și Marii Britanii valorificau spațiul aerian românesc pentru bombardarea trupelor germane din spațiul balcanic.

În ceea ce privește inamicul aerian, în 6 septembrie 1944, forțele aeriene germane retrase în Transilvania se compuneau din 40 de avioane de bombardament, 70 de avioane de vânătoare Me-109 G și 50 de avioane de asalt Focke Wulf (F.W.)-190 desfășurate pe terenurile din zona Satu Mare-Nușfalău-Târgu Mureș-Reghin. La acestea se adăugau 70-80 de avioane de diferite categorii aflate pe terenul Ecika din Banatul Sârbesc (la 17 km sud de Petrograd).

Forțele aeriene ungare se găseau cu elemente ușoare pe terenurile din zona Debrețin-Bekecsaba și cu restul mijloacelor în zona Budapesta-Formas. La Szolnoc, Ferihegy, Budaors, Tapioszentmarton, Cluj, Debrețin, Ujudvar, erau circa 250 de avioane.

Unitățile C.3.A.R. rămase în țară au asigurat împropătarea cu forțe a C.1.A.R. începând cu data de 3 septembrie 1944 (acesta intrase în operativitate la 1 septembrie 1944). Din cauza bombardamentelor efectuate de aviația germană și maghiară pe Frontul 2 Ucrainean în regiunea Sibiu - Blaj - Tâlmăciu - Sebeș - Alba Iulia, comandamentul forțelor aeriene sovietice, prin generalul maior Selesnirov, a făcut o primă solicitare C.1.A.R. pentru acoperire aeriană în zona menționată.

Din păcate, pe 8 septembrie 1944, avionul Me-109 nr. 8 din Grupul 9 Vânătoare, pilotat de adjutantul Gheorghe Bucholzer, a fost lovit de antiaeriana amică sovietică la Sibiu, aeronava fiind incendiată, iar pilotul omorât. Au rămas pentru totdeauna suspiciuni dacă acesta a fost un incident, o intenție sau s-a datorat lipsei de cooperare.

La 31 august 1944, în urma retragerii unităților de pe frontul din Moldova și din cauza evenimentelor care au urmat, a fost planificată refacerea capacității de luptă a Aeronauticii române, impusă de importante pierderi materiale suferite, de oboseala personalului și de noile misiuni ce urmau a fi executate. Refacerea nu s-a făcut în bune condiții, deoarece timpul a fost redus (1-6 septembrie 1944), iar acțiunile de luptă începuseră pentru eliberarea Transilvaniei.

Reorganizarea Forțelor Aeriene Regale Române a fost gândită pentru a asigura funcționalitatea și eficiența în noile condiții și acțiuni de război, cuprinzând ca forțe operaționale C.1.A.R., unități din Comandamentul Artileriei Antiaeriene și Comandamentul Apărării Pasive. Corpul 3 Aerian Român a luat în subordine unitățile de aviație rămase în țară.

După victorie, în prim-plan a trecut obiectivul eliberării totale a teritoriului românesc vremelnic ocupat. În capul de pod strategic deținut de trupele române, în sudul Transilvaniei și în Banat, s-a inițiat o vastă deplasare și concentrare a forțelor armate române și sovietice.

A doua dislocare a C.1.A.R. a constat în deplasări pe noile terenuri de zbor, între 6 și 8 septembrie 1944, cu aviația de vânătoare și cea de recunoaștere pe Turnișor, iar restul unităților pe două terenuri la Balomir. Eșalonul rulant s-a deplasat la Sibiu pe Valea Oltului, pe șosea și calea ferată.

După 9 septembrie 1944, Aeronautica Română a fost subordonată Armatei 5 Aeriene Sovietice, iar conducerea operațiilor C.1.A.R. a devenit treptat, după 21 septembrie 1944, atributul acesteia din urmă.

#### CONTRIBUȚIA AERONAUTICII REGALE ROMÂNE LA ELIBERAREA TRANSILVANIEI (9 SEPTEMBRIE - 25 OCTOMBRIE 1944)

La începutul cooperării militare româno-sovietice în al Doilea Război Mondial, subordonarea marilor unități române a dus la o periculoasă suprapunere de dispozitive și responsabilități, până când marile unități sovietice au fost regrupate în fașile de acțiune proprii.

Dificultățile de cooperare între Aeronautica Română și cea sovietică au fost, în principal, datorate ambițiilor politice și deosebirilor esențiale de doctrine militare. Pe timpul desfășurării acțiunilor militare din Campania din Vest a Aeronauticii Române, comandantul Forțelor Militare Aeriene ale Armatei Roșii era mareșalul Aleksandr Aleksandrovici Novikov; comandant al Armatei 5 Aeriene Sovietice a fost gl.av. Podgorni și ulterior, de la începutul lunii noiembrie 1944, gl. Gorionov; șef de stat major al acesteia era gl. Selesnirov, iar comandant al artileriei antiaeriene sovietice din România a fost gl. Iankovski.

Românii au executat multe misiuni de sacrificiu, încă de la începutul cooperării în domeniul aeronautic, atunci când posibilitățile de acțiune ale avioanelor erau depășite, iar piloții sovietici le considerau imposibile.

Începutul cooperării s-a făcut în condiții extrem de grele. Pe 8, 9, 11 și 13 septembrie 1944, avioanele românești au fost lovite de artileria antiaeriană sovietică.

După 9 septembrie 1944, ca rezultat al schimbării concepției de întrebuintare a C.1.A.R., Aeronautica a desfășurat mai mult misiuni cu caracter tactic în sprijinul operațiilor Armatelor 1 și 4 Române și Armatelor 6 Blindată, 27 și 40 Sovietice. În permanență, pe timpul acțiunilor militare din Transilvania, ordinele de operații precizau ca efortul să fie concentrat în două direcții principale, numite „Frontul de Nord” și „Frontul de Vest”, ceea ce a făcut ca Aeronautica Română să se concentreze la nevoie consecutiv, cu toate forțele și mijloacele de care dispunea pe ambele direcții.



Echipajul unui avion de bombardament Savoia Marchetti 79B



Avioane Ju-87 Stuka având inscripționată cocarda tricoloră



1944 septembrie, aerodromul de la Balomir



Piloți români pe aerodromul de la Turnișor (lângă Sibiu) în fața unui IAR-81C, în octombrie 1944 (de la dreapta) slt. Mircea Teodorescu, lt. Dumitru Baciu, lt. Gheorghe Postecă, cpt. Dan Valentin Vizanty, cpt. Constantin Cantacuzino, cpt. Traian Gavrilu și lt. Mircea Dumitrescu



Cluj, 17-18 octombrie 1944



Aviatori din Grupul 5 de pe Frontul de Vest, care au participat la eliberarea Transilvaniei de Nord până în Boemia



Inspecție pe un aerodrom din Transilvania, 1944



Generalul Emanoil Ionescu pe Frontul din Transilvania



Generalul Emanoil Ionescu decorând un aviator român pe Frontul din Transilvania

Unitățile de artilerie antiaeriană române au participat în această perioadă și la luptele terestre. Regimentul 4 Artilerie Antiaeriană a cooperat cu marile unități ale Corpului de Munte la ofensiva pentru eliberarea sud-estului Transilvaniei, până în apropiere de Târgu Mureș, iar în Banat, Divizionul 23 Artilerie Antiaeriană a participat la luptele grele care au avut loc pe 13 septembrie 1944 în apropiere de Arad. Aici, cpt. Romulus Petre din divizionul amintit mai sus a luptat timp de șase ore în defileul Lipova, având la dispoziție un tun și două mitraliere cu personalul aferent, distrugând trei tancuri, avariind altul și făcând ca alte trei să se retragă, deși la ultima lovitură a tancurilor germane au murit șase tunari, printre care și căpitanul Petre.

Pentru a sprijini Detașamentul Păuliș, începând cu ziua de 15 septembrie 1944, aviația a executat misiuni de recunoaștere tactică, bombardament, atac la sol (cu tunurile de bord asupra aglomerărilor de tancuri și mașini, în timp ce trupele terestre române ieșeau din tranșee și atacau eficient inamicul), vânătoare (însoțind aviația de bombardament și asalt, inclusiv pe timpul atacului la obiectiv) și vânătoare liberă. Timp de șase zile, aeronautica a luptat în zona Radna-Păuliș, cu efortul centrat în sectorul acestui detașament, pe zona de acțiune a „Grupului de armate general Trofimenko”.

În etapa 1-20 septembrie 1944, de trecere a mării unități aeronautice române în subordinea aviației sovietice, C.1.A.R. a executat 463 de misiuni, 1.220 de ieșiri avion, 1.541 de ore de zbor, a lansat 177 de tone de bombe la inamic și a consumat în luptă 9.672 de tone muniție, care au distrus inamicului 34 de avioane, 2 planoare, 33 de tancuri și autoblindate, numeroase automobile, 25 de trenuri cu trupe, materiale, muniție, carburanți și altele. Pentru felul în care a sprijinit acțiunile terestre în zona Păuliș, Ghioroc și Miniș, și pentru rezultatele obținute în luptă, C.1.A.R. a fost citat prin Ordinul de Zi nr. 2 din 20 septembrie 1944 al Armatei 1 Române.

Între 20 septembrie și 5 octombrie 1944, C.1.A.R., subordonat Armatei 5 Aeriene Sovietice, a sprijinit cu majoritatea forțelor marile unități terestre care acționau între Târgu Mureș și Cluj, angajând forțele majoritare în sprijinul Armatei 6 Tancuri Sovietice, care ataca la nord de Turda pentru pregătirea Operației Debrețin. Înceleștarea și dramatismul luptelor terestre și aeriene pentru localitățile Dej, Tureni, Ceanul Mic, Ceanul Mare, Câmpia Turzii, Turda, Apahida, Ocna Mureșului, din perioada 20 septembrie - 11 octombrie 1944 se circumscriu „Bătăliei pentru Cluj”. Din punctul de vedere al acțiunilor aeriene, a fost zona cea mai consistentă pe frontul din Transilvania. C.1.A.R. a dus majoritatea acțiunilor aeriene pentru pregătirea și desfășurarea ofensivei trupelor române și sovietice din Podișul Transilvaniei.

După 5 octombrie 1944, se declanșaseră activitățile pregătitoare pentru operația Debrețin. C.1.A.R. a acționat de această dată, mai ales în sectorul Armatei 4 Române, în zonele Ceanul Mic, Apahida, Mirceștii de Câmpie și Târgu Mureș. Comandantul C.1.A.R. a luat legătura, între 4 și 6 octombrie 1944, cu generalii sovietici Komanici la Făgăraș și Selesnirov la Apoldul de Jos pentru a stabili misiunile și terenurile de aviație.

Unitățile române de aviație au acționat cu toată forța în sprijinul Armatei 4 Română și 27 Sovietică, ce acționau pe teritoriul Ungariei, și în sprijinul Armatei 40 Sovietice. Misiunile de sprijin aerian apropiat au constat în executarea unor lovituri aeriene cu avioanele de luptă asupra țintelor terestre dispuse în apropierea forțelor proprii și au necesitat o coordonare detaliată cu focul și acțiunea/manevra Armatei 4 Române și Armatei 27 Sovietice.

Între 20 septembrie și 25 octombrie 1944, activitatea C.1.A.R. este concretizată statistic în 990 de misiuni, în cursul cărora s-au executat 2.420 de ieșiri-avion și 3.259 de ore de zbor, lansându-se la inamic 340 de tone de bombe, consumându-se 15 tone de muniție și 693 de tone combustibil, distrugându-se 50 de tancuri, 90 de autocamioane și autocisterne, 29 de trenuri cu 1.000 de vagoane cu trupe îmbarcate, materiale, muniție, 8 gări, poziții de artilerie, grupări de forțe și rezerve.

**ACȚIUNILE AERONAUTICII REGALE ROMÂNE ÎN UNGARIA (8 OCTOMBRIE - 20 DECEMBRIE 1944)**

În noua etapă de luptă din al Doilea Război Mondial, Armata Română a luptat din nou, dincolo de frontierele naționale, de data aceasta alături de Națiunile Aliate, în vest, pe teritoriul Ungariei și al Cehoslovaciei. În luptă împotriva armatelor germane și ungare de pe teritoriul maghiar, între 8 și 30 octombrie 1944, C.1.A.R. și-a desfășurat acțiunile în cadrul Operației Debrețin, iar după această dată până la 20 decembrie 1944, în cadrul Operației Budapesta.

Așadar, începând cu 25 octombrie 1944, C.1.A.R. a continuat acțiunile aeriene pe teritoriul Ungariei, în exclusivitate în sprijinul Armatei 27 și 40 Sovietice și al Armatei 4 Române și cu avioane de legătură la ambele armate române.

În Ungaria, numărul cel mai mare de misiuni aeriene au fost executate pentru sprijinul nemijlocit al trupelor terestre româno-sovietice, lovirea bateriilor de artilerie inamice, recunoașteri și observare aeriană. Misiunile mării unități aeronautice române au avut un pronunțat caracter de cooperare la nivel operativ și îndeosebi tactic, deoarece comandamentul sovietic cerea mai ales lovituri executate de aviația de bombardament și asalt pentru neutralizarea trupelor terestre ale inamicului din contact nemijlocit cu cele române sau sovietice. C.1.A.R. a primit ordine de la Armata 5 Aeriană Sovietică și Armatele 27 și 40 Sovietice și a avut ca prime misiuni atacul

terenurilor de aviație din regiunea de la sud-vest de Budapesta, cu executare în subordinea directă a Armatei 5 Aeriene Sovietice și sprijinul aerian al operațiilor Armatei 27 și 40 Sovietice.

S-au mai executat recunoașteri în adâncimea strategică, pentru a determina dispozitivul aerian și antiaerian inamic, precum și circulația pe comunicațiile terestre și de pe Dunăre, recunoașteri tactice în raionul armatelor terestre româno-sovietice

Începând cu data de 8 octombrie 1944, după declanșarea Operației Debrețin, unitățile române de aviație au luptat cu toate forțele în sprijinul Armatei 4 Română și 27 Sovietică, care acționau pe teritoriul Ungariei, iar către sfârșitul lunii, în sprijinul Armatei 40 Sovietice.

La 20 octombrie 1944, Armata 5 Aeriană Sovietică a fixat axul de deplasare al C.1.A.R. pe direcția Satu Mare-Nyregyhaza. Cele mai grele misiuni executate din ultima decadă a lunii octombrie și până la 17 noiembrie 1944 au fost misiunile de recunoaștere executate la vest de Tisa, pentru a determina noile poziții sau aliniamente de apărare organizate de inamic, circulația pe comunicații și dispozitivele artileriei terestre și antiaeriene ale acesteia. Dislocarea unităților de aeronautică dincolo de munți a fost hotărâtă la 3 noiembrie 1944. S-au stabilit noi terenuri de aterizare în zona Oradea - Turkeve.

Au fost asociate unități și subunități antiaeriene și pentru forțele terestre. În ceea ce privește artileria antiaeriană română alocată C.1.A.R. sau Armatei 5 Aeriene Sovietice, ea a fost gândită pentru a fi eficientă în apărarea aeriană activă, pentru a interzice acțiunile aeriene ale inamicului aerian german și maghiar, precum și pentru protejarea intereselor proprii, în special, pentru asigurarea aerodromurilor. Apărarea aeriană pasivă română nu va fi folosită dincolo de teritoriul național, ea rămânând în stare de funcționare pentru apărarea spațiului aerian național. În data de 10 octombrie 1944, în luptele de pe șoseaua Racoșfalva, s-a jefit slt. art. Nicolae Vrânceanu, șef de promoție al Școlii Militare de Ofițeri de Artilerie Antiaeriană.

După 3 noiembrie 1944, formațiile române ale aviației de vânătoare și bombardament au acționat în zona Hatvan-Komarom-Szekesfehervar-Budapesta, în ofensivă către capitala maghiară, iar aviația de informație a executat misiuni în folosul grupării de la aripa dreaptă a frontului, care a atacat spre Miskolc. Bombardamentul greu de pe aerodromul Oradea și restul unităților de la Turkeve au desfășurat recunoașteri adânci strategice pentru a determina dispozitivul aerian și antiaerian inamic, precum și circulația pe comunicațiile terestre și pe Dunăre.

După identificarea aerodromurilor inamice, atacul aerian asupra acestora a fost misiunea permanentă a Corpului 1 Aerian Român. Începând cu 22 noiembrie 1944, C.1.A.R. a declanșat bombardarea aerodromurilor din apropierea Budapestei și a celui de la Szekesfehervar, înfruntând focul puternic al artileriei antiaeriene germane și maghiare pe întreg traiectul, în special în localitățile importante de pe teritoriul Ungariei.

Ploile intermitente, ceața și plafonul jos al norilor, care au durat până la 20 decembrie 1944, au făcut imposibile decolarea și zborul aparatelor. Cu toate acestea, C.1.A.R. și-a îndeplinit misiunea, intervenind în sprijinul Armatei 27 Sovietice, puternic lovită pe valea râului Sajo. Deși aerodromurile erau impracticabile, avioane de asalt și de vânătoare române au acționat începând cu data de 11 decembrie 1944. Aceste dificultăți au fost depășite prin măiestria piloților români care, în perioada 12-15 decembrie 1944, au folosit la maximum intervalele de timp favorabile zborului, îndeplinindu-și cu succes misiunile, ușurând sarcina Armatei 27 Sovietice, care s-a apropiat de frontiera ungaro-ceslovacă. Cpt. av. (r) Constantin Cantacuzino și adj. stagiar Iosif Moraru din Grupul 9 Vt. au fost citați prin ordin de zi pe corpul aerian „pentru abnegație, curaj și spirit de sacrificiu dovedit în zilele de 12, 13, 14 decembrie 1944 când, în condiții deosebit de grele, au executat misiuni la inamic, de pe aerodromul Turkeve, care era complet inundat”.

Acoperirea antiaeriană a spatelui armatelor de operații române și sovietice a fost asigurată, în această etapă de luptă, de Brigăzile 1 și 2 Artilerie Antiaeriană, dispuse încă în țară, în Transilvania și Banat, C.1.A.R. păstrând în continuare un regiment de artilerie antiaeriană. Pentru luptele din Ungaria, Armatele 1 și 4 Române au primit câte un divizion corp aparte de artilerie antiaeriană. La 1 ianuarie 1945, a fost înființată Divizia 1 Artilerie Antiaeriană (prima din România, iar primul ei comandant a fost col. Horia Roman; avea în componență Brigăzile 1 și 2 Artilerie Antiaeriană), pentru a acoperi cu trei regimente aerodromurile utilizate de aviația sovietică în Ungaria și trecerile peste Tisa de la Szolnok, iar cu două regimente Banatul românesc.

O bogată activitate a executat C.1.A.R. în zona Budapesta, cu toate categoriile de aviație din dotare. La 12 ianuarie 1945, a început marea ofensivă sovietică de la nord de Carpați (Vistula - Oder), concomitent cu ofensiva armatelor româno-sovietice de la aripa dreaptă a Frontului 2 Ucrainean, ce au acționat pe teritoriul Cehoslovaciei. C.1.A.R. a primit misiunea de sprijin al Armatei 27 Sovietice și de atac al podurilor de peste Dunăre din centrul Budapestei.

În context, misiunea de bombardament din 13 ianuarie 1945, de la Budapesta, asupra podurilor de peste Dunăre (Podul Elisabeta lovit cu patru bombe în plin; Podul cu Lanțuri lovit cu două bombe în plin), a stopat rezistența înverșunată a



Avion Messerschmitt 109G pe Frontul din Transilvania



Patrulă de bombardiere românești pe Frontul de Vest



Inspecție la o subunitate de artilerie antiaeriană dislocată pe Frontul de Vest



Miskolc, 1944. Locotenenții Mircea Șenchea, Horia Pop, Ion Dobran



**(Miskolc, Ungaria) Lt. av. Mircea T. Bădulescu lângă avionul Ju-87D nr. 2, de la bordul căruia a comandat formația de bombardament în picaj pentru bombardarea Podului Elisabeta și a Podului cu Lanțuri din Budapesta la 13 ianuarie 1945**



**Lucenec, aprilie 1945. Una dintre ultimele fotografii cunoscute de pe Frontul de Vest: cpt. av. (rez.) Constantin Cantacuzino, lt. av. Mircea T. Bădulescu și gen. de escadră aviator Traian Burduoiu**



**Căpitanul Constantin Cantacuzino felicitat de un general sovietic**



**Comandantul Corpului Aerian Român, general av. Emanoil Ionescu, trece în revistă Escadrila 48 Vânătoare, comandant Ion Dobran, pe aerodromul Miskolc, din Ungaria (ianuarie 1945)**

adversarului, a fost una de sacrificiu: numai iscusința piloților români, experiența de război și competența conducătorului de formație în zbor, lt. av. Mircea T. Bădulescu, au făcut ca cele unsprezece echipaje de bombardament în picaj trimise în misiune să fie salvate de la moarte sigură. Aliații (aviațiile americană, engleză și sovietică) nu au putut rezolva această acțiune militară, deși încercaseră în repetate rânduri, așa că sovieticii au scos castanele din foc, așa cum se mai întâmplase la Oarba de Mureș, cu mâna altora, în acest caz prin escadrilele de bombardament ale C.1.A.R.. De altfel, generalul Selesnirov a declarat textual: „Cine lovește podul devine erou al Uniunii Sovietice”. Sovieticii au lipsit însă de bucuria reușitei echipajele românești, nefiind vorba de recunoaștere printr-o medalie a Uniunii Sovietice, ci mai mult, și la fel de perfid, în seara zilei de 15 ianuarie 1945, cu două zile înainte de cucerirea completă a Pestei, Corpul 7 Armată Român, care contribuise decisiv la zdrobirea adversarului germano-maghiar din capitala Ungariei, a fost scos din dispozitiv și trimis pe frontul din Cehoslovacia.

Dând un exemplu personal, în dimineața zilei de 19 noiembrie 1944, comandantul C.1.A.R. a mers la biserică din Turkeve cu o parte dintre ofițerii aviatori. Primarul orașului a mulțumit cu acest prilej pentru bunăvoința arătată și a îndemnat populația să-și dea tot concursul Armatei Române. De altfel, C.1.A.R. i-au fost adresate scrisori de mulțumire din partea comandantului Armatei 27 Sovietice și a comandantului Armatei 5 Aeriene Sovietice pentru acțiunile militare, și din partea președintelui Comitetului Interimar Provizoriu al orașului Turkeve, a profesorilor și elevilor din oraș, pentru sprijinul acordat la deschiderea bisericii și școlilor. Numai în luna decembrie, serviciul medical al C.1.A.R. a acordat asistență medicală gratuită pentru 400 de bolnavi din rândurile localnicilor din Turkeve. În spiritul colaborării, membrii corpului didactic al liceului din Miskolc au participat la funeraliile lt. av. Vasile Scripcariu (talentat artist plastic și corespondent de război), căzut în lupte pentru eliberarea orașului, angajându-se, în scrisoarea datată 25 ianuarie 1945 și adresată C.1.A.R. să îngrijească mormântul eroului „pentru adâncirea relațiilor de prietenie dintre poporul român și poporul maghiar”.

Pe teritoriul Ungariei, C.1.A.R. a acționat cu 15 escadrile, 174 de avioane și un efectiv de 2.907 de militari aviatori și 7.004 militari artileriști, 34 de baterii de artilerie antiaeriană cu 217 tunuri și 12 proiectoare. Bilanțul activității C.1.A.R. a fost: 612 misiuni executate, 805 ieșiri-avion, 1.335 de ore de zbor, 71,5 tone bombe lansate, 9.199 tone de muniție trasă de diferite calibre, 205 tone de combustibil consumat, 14 tone de ulei consumat, având ca rezultate distrugerea celor 2 poduri, a 21 de autovehicule, 3 trenuri, 5 gări lovite, 1 baterie antiaeriană, 2 aerodromuri. Am pierdut la datorie 11 cadre și 13 avioane.

**ACȚIUNILE AERONAUTICII REGALE ROMÂNE ÎN CECOSLOVACIA (21 DECEMBRIE 1944 – 12 MAI 1945)**

În acțiunile militare aeriene desfășurate pe timpul celor cinci luni de zile cât au durat luptele pe teritoriul Cehoslovaciei (din punctul de vedere al C.1.A.R.), armatele române și sovietice au declanșat ofensiva pentru ocuparea succesivă a comunicației de rocadă Altsohl-Neusohl, a liniei centrelor Zvolen-Banska Bistrica și rocadei din lungul râului Hron, a liniei centrelor Nitra-Kremnitze-Szmaron-Previza-Trentschin, a zonei centrelor Ugerski Brod-Olomouc. Înaintarea a fost greoaie și cu un ritm lent, datorită caracterului muntos al teatrului de operații, ce a canalizat acțiunile principale de-a lungul văilor, precum și datorită condițiilor meteo dificile care au îngreunat luptele. Chiar la începutul luptelor aeriene din Cehoslovacia, în ziua de 24 decembrie 1944, aviatorii au plătit tributul de sânge, la frontiera ungaro-ceslovacă fiind doborât adj. av. Dumitru Niculescu.

Aviația de vânătoare inamică era identificată de aviația de informații românească, în jurul datei de 25 decembrie 1944, în sectorul Kerepes-Nagytarosa-Iszasge, iar celelalte categorii de aviație germană și maghiară la Komorn, Nitra, Gyol, Bratislava, Suombately, Sopron, Viena și Olomouc. Aviația inamică a reacționat, mai ales ziua, de exemplu în datele de 20 februarie 1945 sau 25 februarie 1945, când, la ora prânzului, avioanele de vânătoare Me-109 și F.W.-190, în grupe de 4-14 avioane, au atacat coloanele române și sovietice. În consecință, aviația de vânătoare română a întrerupt atacurile la sol și a trecut la acoperirea dispozitivului ofensiv al trupelor terestre și a comunicațiilor.

Încă de la începutul acțiunilor militare din Cehoslovacia, s-au depus mari eforturi pentru menținerea în stare de operativitate maximă a marii unități aeronautice române. Dacă, la 20 decembrie 1944, C.1.A.R. dispunea de 14 escadrile, din luna februarie 1945 i s-au mai adăugat un nou grup de vânătoare, două escadrile de legătură pentru cele două armate române, o escadrilă de aerotransport și o escadrilă de observare, rezultând 20 de escadrile în activitate.

C.1.A.R. a desfășurat pe timpul Campaniei din Cehoslovacia în perioada 21 decembrie 1944 – 19 mai 1945, următoarele dislocări succesive la aviație: la Lucenec (pe terenurile de zbor Rima Szombat, Vk. Luka), apoi la Altsohl, Piestany; la Tri Dubi, la Kocser, la terenurile de zbor Miskolc, Lucenec, apoi la Kisterehy cu terenurile de zbor Szeceny, Zlate Moravce, Topolcany, terenul de zbor Trentschin; Debretin.

La artileria antiaeriană, dislocările în Cehoslovacia au fost după cum urmează: Regimentul 6 Artilerie Antiaeriană de la Miskolc la Lucenec, ulterior la Altsohl și în final la Piestany; Divizionul 17 Artilerie Antiaeriană de la Miskolc la Lucenec, apoi la

Tri Dubi, ulterior la Piestany; Divizionul 18 Artilerie Antiaeriană la Miskolc; Bateria 8 Vickers la Miskolc; Bateria 29 Vickers de la Oradea Mare la Tri Dubi și ulterior la Piestany; Bateria 139 Rheinmetall de la Oradea Mare la Tri Dubi și ulterior la Piestany; Bateria 146 Rheinmetall la Miskolc.

C.1.A.R. a executat atacuri masive asupra comunicațiilor, cu scopul de a le paraliza, și atac la sol asupra trupelor și coloanelor, pentru a le distruge și demoraliza. Aviația de vânătoare a executat protecția aviației de bombardament, de asalt și de picaj, precum și acoperirea terenurilor și a zonelor de regrupare. Marea unitate aeronautică română a fost întrebuințată des pentru sprijinul apropiat al primelor linii cu toate aeronavele disponibile, pentru cucerirea diferitelor puncte importante pe care inamicul vroia să le mențină cu orice preț.

În prima etapă a luptelor aeriene din Cehoslovacia, se remarcă luptele terestre de la frontiera Ungariei cu Cehoslovacia, până la râul Hron. Misiunile C.1.A.R. pe teritoriul Cehoslovaciei, în această etapă, au fost atât în sprijinul Armatei 27 și 40 Sovietice și al Armatei 4 Române (pentru sprijinul aerian apropiat și imediat, paralizarea circulației la prima rocadă, Altsohl – Neusohl, și cercetare aeriană tactică), cât și în sprijinul Armatei 5 Aeriene Sovietice, pentru misiuni de intervenție în adâncime (în special asupra aerodromurilor, atât cu aviația de bombardament greu, cât și cu aviația de recunoaștere strategică).

Maximul de intensitate al acțiunilor zburătorilor români în această primă etapă a fost între 20 și 25 decembrie 1944, când s-au executat misiuni de bombardament și asalt asupra nodurilor și centrelor de rezistență inamice, ajutând astfel într-o măsură apreciabilă trupele terestre la ruperea apărării inamice, concurând la succesul atacului, mai ales că și cercetarea și informațiile aeriene au fost extrem de eficiente.

În afara misiunilor de sprijin aerian apropiat, de o deosebită importanță era cunoașterea situației terenurilor de aviație de la Komorn, Nitra, Gyol, Bratislava, Suombately, Sopron și Viena și a gradului lor de ocupare de către aviația germană.

După data de 14 ianuarie 1945, direcția de efort a acțiunilor militare ale C.1.A.R. s-a centrat pe sprijinul Grupului de armate condus de generalul Jmacenko, format din Armata 40 Sovietică și Armata 4 Română, în Operația Roznava.

Între râurile Hron și Morava, începând cu 15 ianuarie 1945, după eliberarea orașului Lucenec (14 ianuarie 1945), până către sfârșitul lunii, C.1.A.R. a contribuit la succesul bătăliei de la Roznava și a îngreunat retragerea inamicului la vest de comunicațiile de pe cursul superior al Hronului.

La 1 februarie 1945, s-a luat la Armata 5 Aeriană Sovietică hotărârea de a se disloca C.1.A.R. până pe data de 7 februarie 1945, „cu avioanele ușoare și statul major al corpului aerian la Lucenec, cu avioanele de bombardament la Miskolc și un detașament de legătură bine organizat la postul de comandă al Armatei 40 Sovietice (generalul Jmacenko)”.

În perioada 5-9 februarie 1945, C.1.A.R., în paralel cu dislocarea, a executat o serie de misiuni aeriene în folosul Armatei 40 Sovietice spre localitățile Detva, Zvolen. Timp de patru zile, luptătorii aerieni au lovit „lucrările de săpă, barajele, cazematele, și trei linii inamice”. A fost o perioadă epuizantă de lucru, când avioanele întoarse din misiune erau înarmate, piloții rămăneau în carlingă unde mâncau conserve, decolau în misiuni de treizeci de minute, în care nu mai recunoșteau ce fusese la precedentul atac, lovind cu precizie matematică alte și alte obiective, iar treptat, împotriva oricărei reguli aeriene, decola fiecare după reînarmare, fără a se ține seama de constituirea formațiilor aeriene. De aceea, gl. Jmacenko, comandantul Armatei 40 Sovietice, i-a mulțumit personal generalului Emanoil Ionescu.

Au continuat zilele extraordinare contribuții de luptă și de afirmări a aviatorilor români, într-un moment și într-o situație a frontului deosebit de grele. Contribuția de aviație s-a constituit într-unul dintre factorii înfrângerii rezistenței inamice, în categoria victorie de la Ocsova. Densitatea și complexitatea spațială a prezenței aeriene române au fost acum fără precedent în întreaga campanie din vest.

În ziua de 6 martie 1945, a fost instaurat în țară guvernul Petru Groza, funcția de ministru secretar de stat al Aerului fiind preluată de gl. Emanoil Ionescu, iar cea de comandant al C.1.A.R. a fost luată în primire de cdor (ulterior, gl.) Traian Burduoiu, pilot de bombardament.

Sprijinite activ din aer de C.1.A.R., Armata 40 Sovietică și Armata 4 Română au eliberat în ziua următoare, prin lupte eroice, orașul Zvolen (16 martie 1945), localitatea Hronská Breznika (20 martie 1945), Banska Bistrica (25 martie 1945).

Începutul de primăvară a adus și ultimul an de război, iar „în misiunile de recunoaștere aeriană executate din ce în ce mai adânc în teritoriul Cehoslovaciei, piloții români treceau peste aerodromuri înșesate de avioane de vânătoare germane, dintre care foarte rar a mai decolat câte unul ca să riposteze, din cauza lipsei de benzină. Efectul logistic al trecerii zonei petrolifere a Văii Prahovei și a Carpaților de Curbură în mâinile românilor se făcea acut simțit în tabăra Axei”. Piloții noștri duceau însă grija avioanelor cu reacție inamice, care din fericie n-au apărut pe cerul în care luptau aviatorii noștri. Sub acest cadru general debuta a doua etapă importantă de acțiune a C.1.A.R., pentru atingerea de către trupele terestre române și sovietice a aliniamentului centrelor Zvolen-Banska Bystrica și efectuarea rocadei din lungul râului Hron (25 martie – 11 aprilie 1945).

Aviația sovietică de pe Frontul 2 Ucrainean a intrat în această perioadă sub ordinele gl. lt. av. Stepicev, iar misiunea C.1.A.R. a fost de a sprijini acțiunea trupelor



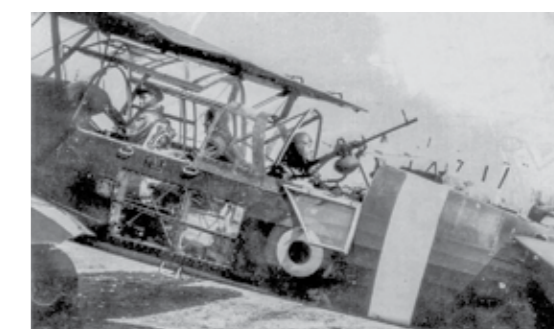
**Pregătirea unei misiuni de bombardament**

**La 25 februarie 1945, celula formată din căpitanul Băzu Cantacuzino, comandantul Grupului 9, și adjutantul Traian Dârjan a întâlnit o formație germană de 8 avioane Focke-Wulf 190.**

**În timpul luptei aeriene, adj. av. Traian Darjan a fost lovit mortal, căzând eroic la datorie**



**Mitralior de bord al unui avion IAR-39**



**Avionul IAR-39, folosit în special pentru misiuni de informații, avea un echipaj format din pilot, observator aerian și mitralior**



**21 aprilie 1945. Două avioane românești IAR-80 au atacat o coloană germană în retragere în apropierea localității Zvolen din Cehoslovacia. După primul atac, câteva mijloace auto au fost incendiate. Avioanele românești au revenit și au deschis din nou focul. Unul dintre ele, pilotat de locotenentul Gheorghe Mociorniță, a fost lovit de antiaeriană inamică și s-a prăbușit în flăcări. Astfel, la numai 26 de ani, a devenit unul dintre eroii Aviației Militare române. Când trupele noastre terestre au ajuns cu frontul și pe acest aliniament, au aflat de la localnici că rămășițele aviatorului român au fost adunate cu evlavie și depuse la cimitirul eroilor români din acest colț liniștit al Moraviei. Era ultimul ofițer aviator român căzut în cel de-al Doilea Război Mondial. În anul 1988 bucăți ale avionului său au fost donate Muzeului Militar Național de către cehi**



Ultimele misiuni pe Frontul de Vest

aliat prin distrugerea spatelui inamic, acționând asupra nodurilor de comunicații și circulației pe șosele și căi ferate.

Ca urmare a înaintării forțelor române și sovietice spre râul Vah, s-a impus o nouă dislocare, deoarece aerodromurile C.1.A.R. rămăseseră în urmă. S-au dislocat unități de aviație din toate categoriile pe terenul Tri Dubi, ulterior fiind aduse pe aerodromul Zvolen, pentru că germanii pregătiseră o apărare puternică în munții Tatra Mică și Carpații Albi.

Bătălii terestre și aeriene deosebit de grele s-au desfășurat încă de la începutul lunii aprilie 1945; 3 aprilie 1945, mareșalul Stalin s-a adresat elogios întregului Front 2 Ucrainean, și explicit armatei terestre și C.1.A.R., pentru luptele din 2 aprilie 1945, soldate cu cucerirea orașului Madiorovar, și pentru cele din 3 aprilie 1945, sfârșite prin cucerirea orașului și a nodului de cale ferată de la Kremnitz.

La cererea Armatei 5 Aeriene Sovietice, pentru formarea piloților sovietici pe avioane Ju-52 au fost detașați la această mare unitate adj. major av. Leonida Țaruș și submaistrul clasa I Nicolae Neață. Aceștia au început pregătirea și formarea profesională a militarilor sovietici desemnați să se antreneze pe acest tip de avion.

După așezarea forțelor terestre aliate pe aliniamentul delimitat de orașele Nitra-Kremnitz-Sz Marton-Previzda-Tentschin, la data de 11 aprilie 1945 începe etapa a treia a luptei C.1.A.R., ce a primit misiunea de sprijin aerian al armatelor aliate cu totalitatea forțelor, pentru a lichida rezistența inamică din masivul de la sud-est de Vah, concomitent cu acțiunea de distrugere a circulației și centrelor feroviare din spate, spre Ugerski Brod și Ostrovite.

Inamicul a opus rezistență pentru a păstra aliniamentul Zilina-Ugerski Brod-Staro Meste. Aviația română a acționat pentru a lovi forțele și circulația acestuia, masările de trupe, vehiculele și centrele feroviare, sprijinind Armata 4 Română spre Ugerski Brod și Armata 40 Sovietică, pentru a împinge inamicul dincolo de Vah. Într-un efort liniar dus între 7 și 16 aprilie 1945, piloții aviației române de asalt au executat zeci de misiuni aeriene, distrugând comunicațiile de retragere inamică spre Puchov și Bylnice. Într-una dintre aceste misiuni, pe 16 aprilie 1945, este lovit în aer de Brandt-urile inamice avionul Hs-129 nr. 313 pilotat de lt. av. Lazăr Munteanu, care reușește însă să se salveze și să revină a doua zi la Zvolen.

La 17 aprilie 1945, pe întregul front, cu Armata 1 Română, aviația a lovit intens, ca și în zona Armatelor 40 Sovietică și 4 Române (aviația fiind centrată spre nord-vest, pentru a distruge inamicul de la sud de râul Vah). A fost o zi extrem de bună, când, datorită eficienței C.1.A.R. în acțiunile sale, acesta a primit mulțumiri și felicitări din partea gl.-lui Jmacenko. Mai mult, C.1.A.R. a făcut eforturi în sprijinul suplimentar al progresului atacului Armatei 1 Române și Armatei 40 Sovietice, zădărniciind circulația inamică în spatele frontului pe comunicații.

În contextul general al pregătirii Operației Berlin, a fost extrem de surprinzător atacul aerian realizat pe neașteptate împotriva C.1.A.R., în ziua de 19 aprilie 1945, de către avioane germane.

La 20 aprilie 1945, se dă ordinul de deplasare a C.1.A.R. în cel mai scurt timp de la Zvolen la Piestany. Eșaloanele rulante încep deplasarea chiar de a doua zi, iar eșaloanele volante au ajuns pe noul aerodrom pe 24 aprilie 1945.

Datorită numărului mare de misiuni, piloții români simțeau în această perioadă că activitatea parcă nu înceta niciodată, epuizând întreg personalul, chiar și pe cel de stat major sau tehnicienii. În timpul luptelor duse pe căile de acces către Uherski Brod, a căzut eroic slt. av. Gheorghe Mociorniță, pilot din Grupul 2 Vt. Pe 21 aprilie 1945, în timpul unei misiuni de atac la sol, a fost lovit de artileria antiaeriană inamică. Avionul incendiat s-a prăbușit asupra coloanei germane atacate.

A patra etapă de acțiune a C.1.A.R. în Cehoslovacia a început odată cu atingerea aliniamentului delimitat de centrele urbane Uherski Brod-Olomouc. După ocuparea aerodromului Piestany, fâșia de acțiune a fost extinsă spre nord și nord-vest, punctul culminant al acțiunilor aeriene în această perioadă fiind atins în ziua de 26 aprilie 1945, când s-au executat atacuri aeriene asupra punctelor inamice de sprijin din zonele Korytna, Slavkov și Banov. Conform aprecierilor gl.-ului Jmacenko, cucerirea centrului Uherski Brod s-a datorat aproape exclusiv acțiunilor Aviației Române. S-au executat numeroase misiuni de bombardament, mai ales în estul orașului, la înlocuirea celor două șosele cu calea ferată, de la înălțimi cuprinse între 2.300 și 3.000 m.

Au căzut la datorie, în această etapă a luptei de eliberare a Cehoslovaciei, adj. Priscaru cu avionul IAR-81 nr. 308 din Grupul 2 Vânătoare și, în timpul atacului la obiectiv, cu avionul Ju-87 nr. 14, echipajul compus din pilot adj. maj. Paul Lăzăroiu, mitralior sg. Constantin Popescu (al treilea membru al echipajului salvându-se cu parașuta), loviți de artileria antiaeriană inamică deasupra satului Dobrokovik.

Începând cu 30 aprilie 1945, aviația de luptă română și-a îndreptat loviturile asupra comunicațiilor de pe Valea Moravei, mai ales în sprijinul Armatei 40 Sovietice spre Olomouc. La est de Morava, în primele zile ale lunii mai 1945, formațiile de bombardament și asalt române au continuat să sprijine acțiunile trupelor terestre spre Holesov și Hulin, iar aviația de vânătoare a contribuit la acoperirea deplasărilor marilor unități terestre române și sovietice, care se concentrau la vest de Morava, în vederea Operației Praga, spre Prostějov, ultima operație din timpul celui de-al

Doilea Război Mondial, împiedicând inamicul în acțiunile sale, inclusiv în retragerea începută la 1 mai 1945. Pe 2 mai 1945, aviatorii români au atacat la sol cu succes trupele inamice din localitatea Ostrovitz, apoi, pe 4 și 5 mai 1945, pe cele din gara Golesovf. A fost lovit în aer adj. Victor Dumbrevă, care a sărit cu parașuta arsă în liniile sovietice, iar sprijinul de a se întoarce la unitatea de aviație română a venit de la gl. sovietic Suisaok personal.

La 9 mai 1945, în toiu misiunilor aeriene încrâncenate din localitatea Prosteev și din zona Olomouc, vestea capitulării necondiționate a forțelor germane s-a răspândit fulgerător în unitățile militare și la populația civilă, care s-au manifestat cu nemăsurată bucurie. Acțiunile militare ale C.1.A.R. au continuat însă până la 12 mai 1945, prin formații de recunoaștere și vânătoare care au executat misiuni de cercetare aeriană, informând comandamentele asupra direcțiilor de retragere ale inamicului înfrânt în Operația Praga. Pe ansamblu, în Cehoslovacia, marea unitate aeronautică română a executat: 2.578 de misiuni, 4.981 de ieșiri-avion, 6.304 ore de zbor, a lansat 946,265 t de bombe, a tras 29,687 t muniție de diferite calibre, a consumat 1.498,154 t benzină, 97,491 t ulei, având ca rezultate 2 victorii aeriene, distrugerea a 444 de autovehicule, 4 autocamioane cu remorci, 14 tancuri și blindate, 38 de trenuri, 1 locomotivă, 94 de vagoane, 14 garnituri de vagoane, 55 de gări, 6 ace de cale ferată, 37 de porțiuni de cale ferată, 15 tunuri, 11 baterii de artilerie în poziții, 5 amplasamente de artilerie, 4 baterii antiaeriene, 4 puncte de sprijin, 29 de grupări de trupe în dispozitiv și localități, 239 de căruțe, 4 poduri, 2 podețe, 12 coloane, 27 de fabrici, 2 depozite, 5 aerodromuri. Pierderile proprii au însumat 65 de avioane și 39 de cadre.

Comandanții Armatei 5 Aeriene Sovietice și ai Armatei 27 Sovietice au adresat scrisori de mulțumire C.1.A.R. pentru sprijinul eficace acordat în zilele de 20, 21, 22 decembrie 1944 în forțarea apărării inamice. Pentru fapte de arme excepționale, C.1.A.R. a fost citat prin ordine de zi de către Stalin și de ministrul de război român, gl. Vasiliu Râșcanu.

## ÎNCHIEIEREA RĂZBOIULUI ȘI ÎNTOARCEREA FORȚELOR AERONAUTICII ROMĂNE ÎN ȚARĂ

Încheierea războiului și bucuria păcii au adus, însă, și frământări cu privire la ziua de mâine a luptătorilor aerieni, la situația din țară și la starea tehnicii militare aflate la dispoziție. Până la urmă, grija cu privire la avioanele din dotare a acaparat gândurile aviatorilor care, cu toată lipsa pieselor de schimb, nu puteau concepe întoarcerea în țară cu avioanele imbarcate pe vagoane de cale ferată. Multe, puține, vîlăguite sau nu, avioanele erau ale lor și ei țineau foarte mult la acestea. Cea mai mare ambiție era ca echipajele să ajungă în țară cu propriile avioane pe calea aerului și, de ce nu, eșalonul rulant pe propriile roți. Această decizie a echivalat cu o misiune de luptă și a însemnat o largă mobilizare a inteligenței, ingeniozității și efortului comun. Concentrarea eforturilor în scopul realizării acestei ultime misiuni a fost o reușită pentru că, până la urmă, întreaga tehnică a fost pusă în stare de funcționare și reparată temeinic pentru zborul cel mare spre țară.

La 18 mai 1945, inamicul era considerat învins, operațiunile luaseră sfârșit, iar unitățile aeronautice române puteau trece la pregătirea întoarcerii acasă. Între timp aviația română a participat la 3 mitinguri aeriene, astfel: pe 19 mai 1945 (prilejuit de aniversarea a trei ani de la înființarea Armatei 5 Aeriene Sovietice); la 1 iunie 1945 (pe aerodromul Vainori-Bratislava); și în iunie 1945 la Wiener Neustadt, în Austria (când lt. Tudor Greceanu, fiind rugat de organizatori, a pilotat și un avion cu reacție Me-262, consemnându-se primul zbor al unui aviator român pe avionul reactiv de luptă). Pentru întoarcerea în țară a C.1.A.R., gl.-ul Traian Burduloiu s-a deplasat la Baden, unde a obținut de la Frontul 1 Ucrainean aprobarea așteptată. Eșalonul rulant a urmat traiectul: Trentschin-Nitra-Komarom-Budapesta-Cegled-Oradea-Cluj-Sibiu-Brașov-București. Deplasarea detașamentelor precursoroare prin eșalonul rulant a început la 11 iulie 1945, în coloană înrunită cu un număr de 32 de mașini, începând cu ora 06.00, pe șoseaua din fața aerodromului Piestany. Pe 1 august 1945, a plecat spre țară și eșalonul volant al escadrilei mixte aero-transport și eșalonul rulant al acesteia. Regimentul 6 Artilerie Antiaeriană s-a deplasat în țară la Cîsnădie, începând cu 26 iulie 1945. Ultimii plecați din Cehoslovacia au fost personalul din Comandamentul C.1.A.R. pe 8 august 1945, iar comandantul și șeful de stat major în ziua de 14 august 1945, pe calea aerului.

**În ediția următoare vom continua succinta incursiune în istoria Forțelor Aeriene Române. Seria de articole are la bază lucrarea „Aeronautica Militară Română” apărută în anul 2003, precum și articole din arhiva revistei CER SENIN.**



Mai 1945, aerodromul Piesztany. Piloți (sus) și mecanici (jos) din Grupul 9 Vânătoare



Miskolc, după 9 mai 1945. Sus: Ștefan Ciutac, Ion Dobran, Constantin Ursache, Emil Georgescu, Constantin Rozariu, Ioan Micu, Ștefan Lucaci, Mircea Șenchea. Jos: Ioan Galea, Mălăcescu



Ziua Victoriei în Cehoslovacia





## 15 MAI 2023 CENTENARUL ARMEI CBRN



15 mai 1923 este ziua în care, prin Decizia ministerială nr. 297, lua ființă, în cadrul Ministerului de Război, Comitetul Consultativ pentru Chestiunile Tehnice Privitoare la Războiul Chimic.

Totodată, se stabilea ca toate problemele de pregătire a armatei pe această linie să fie rezolvate de Direcția a XI-a Tehnică, împreună cu Marele Stat Major.

Militarii din arma apărare CBRN (Chimică, Biologică, Radiologică și Nucleară) sunt specialiști ce aparțin unei arme ce duce lupta cu un inamic invizibil, menită să sprijine efortul celorlalte forțe.

„Fiți eficienți și receptivi la nevoile de schimbare și adaptare la dorințele mereu noi ale câmpului de luptă modern” este îndemnul specialiștilor din Baza 90 Transport Aerian Otopeni „Comandor aviator Gheorghe Bănculescu”.



## EXERCİȚIU EOD

În data de 10.05.2023, Statul Major al Forțelor Aeriene a desfășurat un exercițiu de dislocare aeriană a echipelor care execută Serviciul de Luptă Permanent Intervenție EOD (Explosive Ordnance Disposal/ Neutralizarea munițiilor și mecanismelor explozive) – SLP IEOD.

Rolul structurilor EOD din Armata României este reprezentat de stabilirea stării de normalitate, în urma descoperirii munițiilor și mecanismelor explozive convenționale ori improvizate, chimice, bacteriologice, radiologice și nucleare, care amenință personalul, tehnica sau infrastructura obiectivelor militare și operațiile militare.

Grupul EOD al Forțelor Aeriene - anexă la Centrul 70 Geniu Pantelimon, reprezintă o structură unică la nivelul acestei categorii de forțe, fiind în măsură să răspundă tuturor amenințărilor de acest tip pe întregul teritoriu național.

În contextul prezentului exercițiu, Serviciul de Luptă Permanent Intervenție EOD este alertat și trebuie să răspundă unui incident EOD



cu prioritate de intervenție imediată, care amenință misiunile, personalul și tehnica dispuse în cadrul unei importate baze aeriene, în cadrul căreia își desfășoară activitatea atât militari români, cât și ai statelor membre NATO. Astfel, pentru facilitarea dislocării și asigurarea reacției imediate de răspuns, este aprobată dislocarea echipelor desemnate pe cale aeriană, aparținând Bazei 90 Transport Aerian.

Scopul exercițiului este antrenarea militarilor din Grupul EOD pentru a răspunde cu celeritate acestui tip de incidente, conform baremelor

și standardelor impuse, creșterea nivelului de pregătire operațională și de interoperabilitate cu alte unități/mari unități, în vederea soluționării în condiții optime a unui incident EOD. Totodată, activitatea este benefică personalului aeronautic care asigură transportul personalului și tehnicii, contribuind la antrenarea acestora în privința imbarcării/debarcării unor echipamente și materiale diverse, cu un termen scurt de notificare.

Text: Rareș Roșu, Foto: Florin Pață, Narcisa Tuță



Pentru facilitarea dislocării și asigurarea reacției imediate de răspuns este aprobată dislocarea echipelor desemnate pe cale aeriană, echipe aparținând Bazei 90 Transport Aerian

## Aniversarea Depozitului Intermediar de Arhivă

Au trecut 5 ani de la precedenta întâlnire și ne regăsim, din nou, la aniversarea celor 25 de ani de la înființarea Depozitului Intermediar de Arhivă.

Data de 1 aprilie 1998 este de referință pentru depozit, reprezentând ziua în care a luat ființă, ca urmare a reorganizării armatei în vederea aderării la NATO, cu scopul de a păstra, conserva și pune în valoare documentele unităților din cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene.



Subordonați mai întâi Statului Major al Aviației și Apărării Antiaeriene, ulterior Statului Major al Forțelor Aeriene, unitatea a fost dislocată în Ploiești, în incinta cazarmii Școlii de Aplicație pentru Radiolocație.

În urma desființării Școlii de Aplicație pentru Radiolocație, în anul 2003 cazarma a fost preluată de Statul Major al Forțelor Terestre, respectiv de Batalionul 96 LAROM, rămânând depozitului aceleași spații administrative și de depozitare.

Începând cu luna iulie 2008 depozitul se subordonează Grupului 210 Sprijin din Statul Major al Forțelor Aeriene.

Depozitul deține 307 fonduri arhivistice, desfășurate pe

## al Statului Major al Forțelor Aeriene - 25 de ani

4512 ml, în cadrul cărora sunt arhivate documente cu valoare istorică, cum ar fi: Registrul istoric al Comandamentului Apărării Antiaeriene a Teritoriului, care deține înscriri începând cu anul 1915, Registrul istoric al Grupului 99 Aviație Transport cu date începând cu anul 1949 și Registrul istoric al Regimentului 11 Artilerie Antiaeriană cu primele înscriri din anul 1949.

În primii ani ai unității, activitatea personalului a constat în preluarea masivă de arhivă de la unitățile desființate sau reorganizate, ca mai apoi fondurile aflate în gestiune să fie supuse prelucrării, respectiv selecționării și declassificării. Concomitent cu aceste activități s-a realizat și valorificarea datelor conținute în

documentele aflate în păstrare prin eliberarea de adeverințe, copii, certificate etc. S-a răspuns cu celeritate petițiilor adresate instituției noastre, inclusiv în intervalele de timp în care legiuitorul a emis acte normative reparatorii și compensatorii, cum ar fi recalcularea pensiilor militare de stat și stabilirea calității de veteran.

Totodată, au fost înaintate răspunsuri și au fost puse la dispoziție date și documente la solicitările tribunalelor, parchetelor militare și civile, Direcției naționale anticorupție, centrelor militare județene sau zonale, instituțiilor din administrația publică, în procesele în care a fost implicat Statul Major al Forțelor Aeriene.

Personalul depozitului a fost în măsură să gestioneze cu succes activitățile specifice precum preluarea, conservarea și prelucrarea arhivei, așa cum a știut să valorifice cu acuratețe datele conținute în documente, printr-o cercetare arhivistică responsabilă și o comunicare uneori sub presiunea termenelor și a condițiilor de lucru mai puțin prietenoase. Se lucrează cu grijă față de documentele aflate în păstrare și mai cu seamă cu mare atenție la datele eliberate, pentru a nu aduce prejudicii persoanelor beneficiare.

Documentele reprezintă mijloace de comunicare, fiind prezente în activitatea zilnică, deținând o putere incredibilă în mediul de activitate al oricărei structuri. De cele mai multe ori

adoptarea rapidă și corectă a deciziilor este influențată de un management corespunzător al informațiilor deținute de acestea.

Așa cum poetul nostru național Mihai Eminescu declara că: „Patriotismul nu este numai iubirea pământului în care te-ai născut ci, mai ales, iubirea trecutului, fără de care nu există iubire de țară”, ne simțim datori și răspunzători de păstrarea izvoarelor istorice ale structurilor Forțelor Aeriene, întrucât pe lângă informația așezată pe suportul de hârtie, documentul reprezintă și dovada vie a acțiunilor întreprinse de cei care au slujit cu dragoste și devotament Forțele Aeriene Române.

Text: Simona Nicoleta Țîmpău

## Rolul moralului în timpul operațiunilor militare

Moralul reprezintă un concept motivațional care poate avea un impact asupra performanței (Britt & Dickinson, 2006) și este definit ca fiind „motivația și entuziasmul de a performa bine într-un context specific” (Britt et al., 2007 p.35). Deși moralul a fost în primul rând o preocupare în contextul operațiunilor militare în timpul dislocării, acesta este, de asemenea, esențial și în contexte care nu presupun dislocarea (Britt & Dickinson, 2006; Britt et al., 2007).

Moralul este folosit pentru a descrie atât indivizi, cât și grupuri (Boxmeer et al., 2010). Indicatorii specifici unui moral optim al militarilor care poate fi identificat de către comandanți sunt: nivelul angajamentului față de misiune, încrederea militarilor în funcționarea și performanța grupului participant la misiune și în conducerea acesteia; comportamente civice manifestate prin altruism, camaraderie, conștiinciozitate, precum și inițiativa în realizarea sarcinilor.

Indicatorii specifici unui moral scăzut se evidențiază prin creșterea numărului cererilor de renunțare sau a situațiilor de evitare a sarcinilor care implică riscuri; creșterea progresivă a indiferenței și a lipsei de implicare în executarea sarcinilor; comportamentele contraproductive manifestate prin consum abuziv de alcool, tutun, droguri, acte de indisciplină; apariția bancurilor cu privire la defectele organizației militare/conducerii unității; difuzarea cu ușurință a zvonurilor; încredere scăzută în colegi, în comandanți și în funcționarea unității.

De asemenea, un nivel scăzut de moral este reprezentat prin ostilitate pre și post-dislocare (Maguen et al., 2004) precum și cu un nivel ridicat de stres (Jones et al., 2012). În literatura empirică regăsim moralul investigat prin prisma a mai multor fațete: încredere, optimism, entuziasm, loialitate, distres, precum și sentimentul de atașament față de interesele sau obiectivele comune grupului (Boxmeer et al., 2010; Britt & Bliese, 2003). Literatura empirică (Britt & Bliese, 2003) a evidențiat într-un eșantion de 1685 de militari americani că moralul a fost relaționat cu următorii factori determinați ai misiunii: angajamentul față de îndeplinirea misiunii, scopul misiunii și încrederea în efectivitatea unității și în conducere.

Într-un alt studiu longitudinal cu militari americani care au participat la misiuni în Irak, moralul a fost investigat ca moderator al relației dintre participarea la acțiuni de luptă și manifestările specifice tulburării de stres post-traumatic (Britt et al., 2013). Rezultatele au evidențiat că relația dintre expunerea la acțiunile de luptă și simptomele tulburării de stres post-traumatic au fost moderate de moralul ridicat al militarilor. Astfel, un nivel de moral ridicat poate atenua sau apăra militarii de consecințele negative ale stresorilor specifici acțiunilor de luptă (Britt et al., 2013).

**Ce pot face liderii militari pentru a menține nivelul ridicat al moralului pe timpul misiunilor?** O resursă esențială pe care liderii o pot oferi subordonaților în timpul unei operațiuni militare este siguranța psihologică. Amy Edmondson (1999) precizează faptul că **siguranța psihologică** reprezintă un set de convingeri pe care le dezvoltăm cu privire la modul așteptat de reacție din partea propriilor noștri colegi sau lideri atunci când adresăm întrebări imprevizibile, când căutăm sau cerem feedback, când raportăm greșeli sau când vrem să aducem sugestii de îmbunătățire sau schimbare. Simplu spus, atunci când ne regăsim într-o situație care ne face să fim vulnerabili în contextul nostru de muncă sau în timpul operațiunilor militare. Astfel, rațiunea noastră anticipază rapid care sunt posibilitățile să înfruntăm reacții negative ale colegilor și liderilor cu care interacționăm și lucrăm zi de zi, și deci, consecințe negative, atât pentru propria noastră persoană, cât și pentru statutul nostru profesional. Studiile din psihologie demonstrează faptul că un nivel ridicat al climatului de siguranță psihologică descrie participării în cadrul operațiunilor militare ca fiind mai rezilienți, optimiști, le vine mai ușor să-și concentreze energia pe atingerea obiectivelor misiunii, își adaptează mai ușor propriul comportament pentru a trece cu succes prin îngrijorarea sau teama asociată perioadei

de dislocare, în loc să investească în autoprotecție. În mod contrar, nivelurile scăzute de siguranță psihologică pe timpul operațiunilor militare au fost puse în relație cu o dificultate a militarului sau a echipei ca întreg de a învăța și de a-și îmbunătăți performanța. Ori raportarea erorilor, discuția liberă și constructivă despre cauzele care au contribuit la anumite greșeli și ce poate fi făcut pentru a le repara reprezintă fundamentul pentru învățare și optimizarea performanței. Atunci când militarii percep că nivelul de siguranță psihologică e ridicat, colaborarea devine mai lesne chiar și în echipele în care coechipierii sunt diverși (au niveluri de expertiză sau competențe diferite etc.). În literatura empirică, moralul a fost adesea relaționat cu stresul (Frone & Blais, 2019) în timpul operațiunilor militare. Pentru un management eficient al stresului operațional, următoarele recomandări pot face parte din strategia oricărui comandant, ulterior, aducând beneficii moralului din timpul operațiunilor:

- Alocăți-le militarilor timpul necesar pentru odihnă și somn;
- Asigurați-vă că beneficiază de o alimentație sănătoasă;
- Sfătuiți-i să reducă consumul de țigări;
- Monitorizați-le, pe cât posibil, consumul de cafea;
- Promovați acțiuni de creștere a coeziunii grupului;
- Sporiți-vă atenția față de militarii care se izolează de ceilalți;
- Observați orice schimbare semnificativă în comportamentul militarilor;
- Cunoașteți-vă subordonații, participați la acțiuni comune de petrecere a timpului liber;
- Ascultați-le opiniile;
- Promovați pregătirea fizică;
- Instruiți-vă subordonații cu privire la principiile de management al stresului;
- Gestionați zvonurile, prin menținerea unui nivel bun al informării militarilor;
- Centrați-vă pe îndeplinirea obiectivelor imediate ale grupului pe care-l comandați;
- Centrați-vă pe misiune și pe importanța muncii sau a sarcinilor fiecărui subordonat;
- Apelați la asistența psihologică sau medicală specializată doar atunci când este necesar: nu orice reacție la stresul operațional necesită intervenție de specialitate;
- Încercați să contribuiți la îmbunătățirea condițiilor de viață și de igienă;
- Inițiați și conduceți discuții după executarea unor acțiuni dificile, în scopul normalizării reacțiilor emoționale specifice;
- Să fie atenți la randamentul scăzut, atitudini de indiferență, de evitare a sarcinilor, lipsa spiritului de corp, insatisfacție particulară sau generală.

### Bibliografie selectivă:

- Britt, T.W.; Dickinson, J.M.; Moore, D.; Castro, C.A.; Adler, A.B. Correlates and consequences of morale versus depression under stressful conditions. *J. Occup. Health. Psychol.* 2007, 12, 34–47;
- Wallace, J.C.; Chen, G. Development and validation of a work-specific measure of cognitive failure: Implications for occupational safety. *J. Occup. Organ. Psychol.* 2005, 78, 615–632;
- Frone, M. R., & Blais, A. R. (2019). Work fatigue in a non-deployed military setting: Assessment, prevalence, predictors, and outcomes. *International journal of environmental research and public health*, 16(16), 2892;
- Marineanu, V., D. (2015). Manual pentru pregătirea psihologică și controlul stresului operațional. Editura Centrului Tehnic-Editorial al Armatei. Ediția I.

**Drd. psiholog Maria Ioana Telecan**

Ultimul MiG-21 cu numărul tactic 5801, pilotat de Mihail „Mișu” Zamfirescu, decolat de la Baza 86 Aeriană, în data de 15 mai 2023





ROMANIAN AIR FORCE  
CARPATHIAN  
VIPERS  
BAP 2023  
LXII