

CER SENIN



Revista Forțelor Aeriene Române

Nr. 1 (144) ♦ 2016

www.roaf.ro  



F-22 RAPTOR

În România!

pp 4-7



pp 10

INTERVIU

Sistemul Aegis Ashore
de la Deveselu

pp 15-17



HAWK
10 ani

pp 34-35



Exercițiu
româno-canadian

pp 20-25

PREGĂTIREA PENTRU

F-16

pp 28-31





REVISTĂ EDITATĂ DE STATUL MAJOR
AL FORTELOR AERIENE

**CONSILIUL EDITORIAL
AL REVISTEI
CER SENIN**

PRESEDINTE:

**general-maior
LAURIAN ANASTASOF**

MEMBRI:

**general de brigadă
DAN CAVALERU**

**general de flotilă aeriană
FLORENTIN BRĂTULESCU**

**general de flotilă aeriană
CONSTANTIN DOBRE**

**general de flotilă aeriană
LIAN SOMEȘAN**

**comandor
GABRIEL RĂDUCANU**

**MEMBRI
ONORIFICI**

**DUMITRU AMARIEI
PETRE BĂNĂ
NICOLAE RADU**

REDACTIA

REDACTOR-SEF:

locotenent-colonel MIRCEA BARAC

e-mail: mbarac@roaf.ro

SECRETAR GENERAL DE REDACTIE:

căpitan LAURA MĂCĂRESCU

e-mail: lmacarescu@roaf.ro

REDACTOR:

**plutonier-adjutant
ALEXANDRU BĂLĂNESCU**

e-mail: abalanescu@roaf.ro

PROCESARE TEXTE:

LEANA TUDORAN

FOTOREPORTER:

ADRIAN SULTĂNOIU

e-mail: asultanoiu@roaf.ro

GRAFICĂ & DTP:

DIANA ȘUICĂ

e-mail: msuica@roaf.ro

**COPERTA I: AVIOANE MiG-21 LANCER ȘI F22
RAPTOR LA BAZA MILITARĂ MIHAIL
KOGĂLNICEANU; (FOTO: MIRCEA BARAC)**

**TRADUCERE TEXTE:
CRISTINA TOCILĂ**

SUMAR

F-22 RAPTOR ÎN ROMÂNIA! _____ 4-7

PAGINILE 4-7

AUTOEVALUAREA FORTELOR AERIENE _____ 8

AGENDA _____ 9-13

**DE LA CONSILIERUL COMANDANTULUI,
LA SUBOFIȚERUL/MAISTRUL MILITAR
DE COMANDĂ _____ 14**

SISTEMUL AEGIS ASHORE DE LA DEVESELU _____ 15-17

**DUMITRU PRUNARIU: 35 DE ANI
DE LA ZBORUL COSMIC _____ 18-19**

**EXERCIȚIU ROMÂNNO-CANADIAN: SECURITATE
PRIN COOPERARE _____ 20-25**

**MODULE DE COMUNICAȚII ȘI INFORMATICĂ DISLO-
CABILE PENTRU FORȚELE AERIENE ROMÂNE _____ 26**

**AUTOGOSPODĂRIRE ÎN FORȚELE
AERIENE ROMÂNE _____ 27**

PREGĂTIREA PENTRU F-16 _____ 28-31

VÂNT DE SCHIMBARE ÎN BĂRĂGAN _____ 32-33

HAWK - 10 ANI DE LA INTRAREA ÎN DOTARE _____ 34-35

**TOATE DRUMURILE TREC PE LA
COORDONAREA MIȘCĂRII _____ 36-39**

**DECORAȚI CU EMBLEMA
DE ONOARE A FORTELOR AERIENE _____ 40**

INTROSPECȚII: GENERAL IOSIF RUS _____ 40-41

**1916-2016: CENTENARUL ARTILERIEI
ANTIAERIENE _____ 42**

**1956-2016: PRIMA ESCADRILĂ
DE ELICOPTERE A ÎMPLINIT 60 DE ANI _____ 43-45**

**VISUL ESTE OXIGENUL INDISPENSABIL
VIEȚII _____ 46-47**

LA MULȚI ANI, DOMNULE GENERAL MEREU! _____ 47

UN SUBOFIȚER POLIVALENT _____ 48

CRONONAUT ÎN ERA SCHIMBĂRII _____ 49

CONȘTIENȚIALIZAREA SITUAȚIEI _____ 49

VALOARE ȘI MODESTIE _____ 50



PAGINILE 20-25



PAGINILE 28-31



PAGINILE 34-35



PAGINILE 36-39



PAGINA 48

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. 206 CP.**

CORECTURA:

CENTRUL TEHNIC-EDITORIAL AL ARMATEI

**ȘOSEAUA FABRICA DE GLUCOZĂ
NR. 2-4, SECTOR 2, BUCUREȘTI
Telefon/Fax: 021/232.63.27;
021/232.21.83 int. 104,110
E-mail: cersenin@roaf.ro**

ISSN 1582-6317. B 916.10; C 3146.18



**Tipărită la
CENTRUL TEHNIC - EDITORIAL
AL ARMATEI
sub comanda
nr. 1124/2015; B 0207**

**Responsabilitatea privind tehnoredactarea
revine în totalitate redacției**

**Prezenta ediție s-a încheiat la data de:
20/05/2016**

REPERELE ANULUI 2016

TRADIȚIE - RESPECT - CONTINUITATE



**INTRAREA
ÎN SERVICIU
A AVIOANELOR F16**



**10 ANI DE LA
INTRAREA ÎN SERVICIU
A SISTEMULUI HAWK**



**20 DE ANI DE LA INTRAREA
ÎN SERVICIU A AVIOANELOR
C130-HERCULES**



**35 DE ANI DE LA
ZBORUL PRIMULUI
COSMONAUT ROMÂN**



**60 DE ANI DE LA
ÎNFIINȚAREA PRIMEI
ESCADRILE DE ELICOPTERE**



**CENTENARUL
AVIAȚIEI
DE VÂNĂTOARE**



**CENTENARUL
ARTILERIEI
ANTIAERIENE**



**110 ANI DE LA
PRIMUL ZBOR
MECANIC COMPLET**



Mircea BARAC

Adrian SULTĂNOIU, Mircea BARAC

F-22 Raptor în România!

Solidaritate – Cooperare – Reasigurare

„România continuă să fie unul dintre cei mai importanți aliați ai noștri în asigurarea securității aeriene, iar asta nu poate fi surprinzător, având în vedere tradiția aeronauticii românești. Acest moment îmi amintește de unul dintre pionierii aviației: Aurel Vlaicu. În data de 28 septembrie 2010, în cadrul unor exerciții militare, Vlaicu a zburat avionul pe care singur îl construise, pentru a transmite un mesaj unităților înaintate. Aceasta constituie, cu siguranță, una dintre primele utilizări ale avionului în scopuri militare...

Devotamentul nostru față de România și partenerii NATO este ferm. Există un vechi proverb care spune că „dacă vrei să mergi repede, atunci mergi singur... dar dacă vrei să ajungi departe, atunci nu trebuie să fii singur”. Prin urmare, trebuie să ne asigurăm împreună că Europa va rămâne unită și liberă. Cu toții facem parte dintr-o alianță de apărare, iar dorința noastră de pace ne obligă să avem răspunsuri pentru o gamă largă de situații de urgență atât în prezent, cât și în viitor.”

Generalul-locotenent Timothy M. Ray, comandantul Armatei a III-a a Aerului din cadrul Forțelor Aeriene ale SUA; 25 aprilie 2016, Baza Militară Mihail Kogălniceanu



Romania continues to be one of our strongest allies in the air and this should surprise no one given their rich history in aviation. I am reminded of one of the early pioneers of aviation: Aurel Vlaicu. On September 28, 1910, as a part of a fall military exercise, Vlaicu flew an airplane that he built with a simple message to pass to forward units. This is estimated to be one of the earliest uses of an airplane for military purposes.

Our commitment to our Romanian partners and NATO is unwavering. There is an old proverb that says if you want to go fast, go alone... if you want to go far, go together. Therefore, it is together that we stand to ensure that Europe is whole and free. We are part of a defensive alliance... Our shared commitment to peace dictates we prepare ourselves to respond to a range of security and humanitarian emergencies now and in the future.

Lt. Gen. Timothy Ray, 3rd Air Force commander, April 25, 2016



F-22 Raptor

Avion de generația a V-a
Super Manevrabilitate
Super Stealth
Super Cruise

Performanțe:
Viteza maximă: Mach 2+
Plafon: 18000 m
Raza de acțiune: 2960 km

Rol: dominație aeriană
Capacitate de a distruge ținte aeriene și terestre foarte periculoase
Senzori cu rază mare de acțiune
Fuziunea senzorilor pentru elaborarea unei imagini integrate a câmpului de luptă
Echipamente de război electronic ultraperformante

Armament:
Tun M61A2 Vulcan calibru 20 mm
Rachete aer-aer AIM-9X Sidewinder
Rachete aer-aer AIM-120C AMRAAM
Bombe GBU-32 JDAM
Bombe GBU-39/B Small Diameter Bomb

Avioane F-22 Raptor au aterizat, în data de 25.04.2016, la Baza Militară de la Mihail Kogălniceanu. Acțiunea a avut ca scop informarea publicului despre operațiile aeriene din Europa, precum și despre capacitatea României de a sprijini misiunile Forțelor Aeriene ale SUA pe teritoriul său, în cadrul Inițiativei de Reasigurare Europeană (European Reassurance Initiative/ERI).

Inițiativa de Reasigurare Europeană reprezintă angajamentul militar american de securitate colectivă cu NATO și țările din Europa de Est în raport cu Rusia, după izbucnirea conflictului din Ucraina în 2014. De la începutul lunii martie 2014, SUA au luat măsuri, atât bilateral, cât și în cadrul NATO, pentru a-i reasigura pe aliați de angajamentul lor neclintit față de apărarea colectivă. Alături de aliații NATO, SUA au stabilit prin rotație o prezență aeriană, terestră și navală neîntreruptă, în țările baltice și din Europa Centrală.

Two F-22 Raptors and one KC-135 Stratotanker arrived at Mihail Kogalniceanu Air Base, Romania, on April 25, 2016. The F-22s and approximately 20 supporting Airmen were deployed from the 95th Fighter Squadron, Tyndall Air Force Base, Florida.

It is the largest F-22 deployment to Europe to date and is partially funded by the European Reassurance Initiative which provides support to bolster the security of NATO allies and partners in Europe while demonstrating the U.S. commitment to regional and global security. The aircraft will conduct air training with other Europe-based aircraft and forward deploy from RAF Lakenheath, England, to maximize training opportunities.

This F-22 forward deployment is a demonstration of U.S.A. continued commitment to the collective security of NATO and dedication to the enduring peace and stability of the region.





Maior Rum Morgan, pilot F22;

General-locotenent Timothy M. Ray, comandantul Armatei a III-a a Aerului din cadrul Forțelor Aeriene ale SUA;

General-maior Laurian Anastasof, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene Române;

Hans Klemm, ambasadorul Statelor Unite la București;

General-locotenent Nicolae Ionel Ciucă, șeful Statului Major General;

Locotenent-colonel Daniel Lehoski, pilot F22.

„F-22 Raptor, cel mai avansat avion de luptă din lume, a efectuat prima sa vizită din Europa de sud-est în România, pentru că această țară și SUA au o cooperare puternică, atât la nivel bilateral, cât și ca aliați în cadrul NATO”, a declarat ambasadorul Statelor Unite ale Americii la București, Hans Klemm, la Baza Militară Mihai Kogălniceanu din Constanța.

Hans Klemm a reamintit că cele două țări au dezvoltat un „parteneriat puternic” și în teatre de operații, cum ar fi cele din Kosovo și Bosnia, în trecut, sau din Afganistan, în prezent.

La rândul său, generalul-locotenent Timothy M. Ray, comandantul Armatei a III-a a Aerului din cadrul Forțelor Aeriene ale SUA, a declarat că avioanele F-22 care au aterizat la Baza Militară „Mihail Kogălniceanu” s-au aflat în România atât pentru a întări angajamentul asumat de Statele Unite față de partenerii NATO, cât și datorită parteneriatului strategic existent între România și SUA.

„Avioanele F-22 vor fi aici doar azi, dar în Europa vor fi pentru câteva luni. Se vor deplasa pe tot continentul în locuri în care vom anunța

când vor veni, nu înainte. (...) Tocmai au terminat exerciții comune cu britanicii și francezii. (...) Scopul pentru care au venit aici este în primul rând de a-i reasigura pe aliații noștri de angajamentul nostru și de relația bilaterală strânsă cu românii”, a declarat generalul american. Potrivit oficialului american, avioanele F-22 Raptor merg prin toată Europa, acolo unde există state aliante, în cadrul unui exercițiu antrenament, pentru a constata cum poate opera această aeronavă în cele mai bune condiții în diferite zone.



Schimb de opinii între un pilot american de F22 și un ofițer român



Clarissa Ward, reporter CNN și locotenent-colonel Daniel Lehoski, pilot F22, într-un dialog la Baza Militară Mihail Kogălniceanu





„Avioanele americane de generația a 5-a, de tipul F-22, dislocate în Europa au fost deja prezente în Italia, în Polonia... azi sunt în România, iar mesajul este unul de solidaritate. Solidaritatea este cea care generează în prezent cooperare și parteneriat, demonstrând că noi înțelegem să dezvoltăm puternicul parteneriat strategic pe care îl avem cu Statele Unite. Un parteneriat strategic înseamnă solidaritate și reasigurare, înseamnă fapte care în ceea ce ne privește se traduc prin exerciții de antrenament executate în comun cu partenerii noștri.” *General-maior Laurian Anastasof, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene Române*



„Nu se întâmplă foarte des ca într-o bază militară din România să aterizeze aeronave F-22 „Raptor”, aceasta fiind o premieră, și vreau să transmit mulțumiri celor care au făcut posibil acest lucru.

Decizia de astăzi se înscrie în derularea parteneriatului strategic pe care România îl are cu SUA și, totodată, se înscrie și în ansamblul măsurilor de asigurare care au fost stabilite, la nivelul NATO, la Summit-ul din Țara Galilor.

Am putut să constatăm în ultimii doi ani, o serie întreagă de activități prin care s-a urmărit întărirea nivelului de interoperabilitate între militarii români și militarii din cadrul Alianței. Și activitatea de astăzi vine să demonstreze nivelul ridicat la care au ajuns forțele aeriene, atât în ceea ce privește parteneriatul strategic, cât și cel stabilit pentru ridicarea capacității operaționale a NATO”, a declarat generalul Nicolae Ciucă, șeful Statului Major General.





AUTOEVALUAREA FORȚELOR AERIENE

Laura MĂCĂRESCU

Miercuri, 17 februarie, la sediul Statului Major al Forțelor Aeriene a avut loc autoevaluarea activității categoriei de forțe din anul 2015, în prezența ministrului apărării naționale, **Mihnea Motoc**, a consilierului de stat din cadrul Administrației Prezidențiale, **Constantin Dudu Ionescu** și a șefului Statului Major General, **generalul Nicolae Ciucă**.

Șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, **generalul-maior Laurian ANASTASOF**, a prezentat modul de îndeplinire a obiectivelor în anul precedent, precum și prioritățile pentru anul 2016. Generalul-maior Anastasof a arătat că obiectivele stabilite pentru anul 2015 au fost îndeplinite, categoria noastră de forțe având capacitatea de a conduce acțiuni specifice de apărare a integrității spațiului aerian național, concomitent cu procesul de dezvoltare și consolidare a capacității operaționale a marilor unități și unități din subordine.

Printre obiectivele îndeplinite menționate, s-au numărat: reorganizarea Centrului 85 Comunicații și Informatică și înființarea Componentei Operaționale Aeriene, misiuni de transport aerian umanitar și de colaborare cu autoritățile locale, participarea și ducerea la bun sfârșit a unui număr de aproximativ 150 de exerciții interne, internaționale și interarmate, creșterea calității vieții personalului prin crearea unor condiții mai bune de muncă, modernizarea învățământului în cadrul categoriei de forțe și oferirea de servicii medicale de calitate. De asemenea, șeful SMFA a expus și care sunt nevoile Forțelor Aeriene pentru a face față în continuare provocărilor



Adrian SULTĂNOIU

lor politico-militare actuale.

Ministrul Mihnea Motoc a apreciat activitatea deosebită a militarilor din categoria noastră de forțe și a subliniat că și în 2016 vor continua, într-un ritm alert, exercițiile împreună cu militarii din țările partenere și aliate. Ministrul a pus accentul pe respectarea tuturor termenelor pentru integrarea și asimilarea capacității „Avion multirol F-16 Fighting Falcon”, inclusiv a infrastructurii care se află în execuție la Baza 86 Aeriană de la Fetești.

Acesta a catalogat prezența șefului SMFA ca fiind pe cât de

informativă, pe atât și instructivă. Pe lângă înființarea unei mari unități de luptă, ministrul a amintit activitatea militarilor care deservesc sistemul de rachete sol-aer

de excepție prin nivelul de angrenare a Forțelor Aeriene, prin creșterea considerabilă a numărului orelor de zbor și, de asemenea, a numărului de exerciții multinaționale în cadrul Operațiunii Atlantic Resolve. Pentru 2016 vor fi, de asemenea, termene scurte, multe scadențe, așteptări și sarcini ridicate pentru categoria noastră de forțe.

Ministrul apărării consideră că bugetul apărării va crește, pe fondul general al creșterii economice, buget care va fi necesar pentru achiziționarea unor radare 3D, pentru dezvoltarea infrastructurii și realizarea de reparații curente la aeronave. Astfel, acesta a împărtășit nota optimistă, punând în continuare accent pe optimism și bucurându-se să vadă creșterea calității vieții personalului, fapt ce reprezintă o nevoie reală și resimțită în organizația militară.

Autoevaluarea s-a încheiat cu aprecierea șefului Statului Major General, care a subliniat că F-16 este o capacitate importantă de care va beneficia pe deplin anul acesta categoria noastră de forțe. A mulțumit în special personalului care s-a ocupat de asigurarea resurselor și a subliniat că celor din domeniul personal și instrucție nu le rămâne decât să se ocupe de dezvoltarea capacităților și mentenanței aparatelor de zbor. Nu în ultimul rând, a apreciat că militarii din Forțele Aeriene s-au comportat impecabil în îndeplinirea misiunilor încredințate în situații de urgență.

La începutul lunii martie a.c. a avut loc la Ramstein, Germania, Conferința șefilor de Forțe Aeriene din NATO. Activitatea a avut ca scop prezentarea principalelor etape și activități ale tranziției la noua structură de comandă NATO (NCS), a viziunii comandamentului aerian aliat de la Ramstein asupra modului de planificare, antrenare și evaluare a forțelor și a conceptelor de dezvoltare a principalelor elemente ale sistemului de apărare aeriană, în condițiile noului mediu de securitate și a măsurilor de reasigurare și adaptare luate în cadrul Alianței Nord-Atlantice. Activitatea a fost condusă de generalul Frank Gorenc, șeful Comandamentului Aerian Aliat (AIRCOM) și a reprezentat o bună oportunitate de consolidare a încrederii reciproce și dialogului între șefii de Forțe Aeriene din NATO.

Conferința șefilor de Forțe Aeriene din NATO

Locotenent-colonel Cristian ȘOLEA



Ramstein, 3 March 2016 – NATO Air Chiefs, General Officers and Senior Enlisted Leaders from 28 Allied Air Forces and 5 enhanced Partner countries convened for the first NATO Air Chiefs' Symposium of 2016, chaired by the Commander of Allied Air Command (AIRCOM), General Frank Gorenc. This is a semi-annual forum held by AIRCOM to discuss Joint and Air domain issues and Air Power's asymmetric advantages.

The Commander of AIRCOM hosts gatherings of NATO Air Chiefs twice a year with this Symposium focused primarily on the current security context and the way through the Warsaw Summit. Additionally AIRCOM's subject matter experts briefed on the Integrated Air and Missile Defence, the Ballistic Missile Defence Strategic Plans and other topics from exercises to readiness.

Apărarea Aeriană Integrată

Maior Sorin CHERECHEȘ

Locțiitorul șefului SMFA, generalul de brigadă Dan Cavaleru a participat, în cursul lunii martie a.c., la conferința internațională în domeniul apărării cu tema „Integrated Air and Missile Defence”, activitate organizată la Londra.

Participarea generalului Cavaleru în calitate de speaker invitat, a permis prezentarea rezultatelor obținute în domeniul apărării aeriene integrate la nivelul forțelor aeriene, precum și a direcțiilor principale de dezvoltare.

De asemenea, prezența la conferință a permis o informare directă asupra conceptului de apărare aeriană și împotriva rachetelor

balistice. Totodată, a fost o bună oportunitate pentru promovarea și susținerea intereselor naționale, având în vedere intrarea României în comunitatea utilizatorilor de avioane multirol F-16 și implicarea activă în domeniul apărării antirachetă, prin găzduirea la Deveselu a unor elemente ale sistemului S.U.A. de apărare împotriva rachetelor balistice - componenta Europeană.

Din prezentările susținute, atât de către reprezentanții țărilor participante, cât și de către reprezentanții firmelor producătoare de sisteme de apărare aeriană și împotriva rachetelor

INTEGRATED AIR & MISSILE DEFENCE



balistice, a rezultat proliferarea amenințării de tip UAV și necesitatea integrării și conectării într-o rețea de date a sistemelor care asigură securitatea spațiului aerian, pentru a putea răspunde flexibil noilor amenințări.

Program de perfecționare a instructorilor tactici pentru aeronave de transport

Comandor Nicolae IUGA

La începutul acestui an, la Pisa, în Italia, locotenent-comandorul Florin IANCULESCU, instructor de zbor pe aeronava C-27J SPARTAN de

46 Aeriană de la Pisa. Programul face parte din procesul de pregătire a exercițiilor viitoare organizate de EATC, iar participarea reprezentantului

la Baza 90 Transport Aerian a participat la programul de perfecționare a instructorilor tactici pentru aeronave de transport, organizat de Agenția Europeană de Apărare (EDA-EATC). Activitatea s-a concentrat pe exersarea și consolidarea tehnicilor, tacticilor și procedurilor pentru executarea misiunilor de transport aerian, zborul la mică înălțime, aterizarea pe piste scurte, zborul în formații compozite, parașutarea de personal și delectarea de materiale, cooperarea cu aeronave



de luptă, simularea cooperării cu sisteme AWACS, reacția echipajelor la amenințări sol-aer și aer-aer, precum și pe pregătirea misiunilor de zbor într-un cadru tactic la Centrul de Instruire prin Simulare din Baza

Fortelor Aeriene Române la acesta a contribuit la dezvoltarea interoperabilității și la punerea în practică a modului de planificare a misiunilor aviației de transport la nivel de detașament în structuri NATO, precum și executarea de misiuni de zbor în calitate de mentor la bordul aeronavelor partener.

Ca urmare a parcurgerii acestui program, locotenent-comandorul Florin Ianculescu a dobândit o calificare tactică, lucru care reprezintă un beneficiu major pentru Forțele Aeriene Române, prin creșterea experienței și expertizei personalului participant privind pregătirea și dezvoltarea capacităților de transport aerian intra-teatru care urmează să fie puse la dispoziția NATO/UE.



BSDA 2016

În perioada 18-20 mai 2016, Complexul expozițional ROMAERO a găzduit cea de-a șasea ediție a „Expoziției internaționale dedicate industriei aeronautice, apărării, securității naționale și securității private” (Black Sea Defense and Aerospace - BSDA 2016), singura Expoziție din România Certificată Oficial de US Department of Commerce.

BSDA 2016 a fost organizată de TNT Productions România, cu sprijinul oficial al Guvernului României prin Ministerul Apărării Naționale (MAPN), Ministerul Administrației și Internelor, Ministerul Economiei, Comerțului și Mediului de Afaceri, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Agenția Națională de Control al Exporturilor (ANCEX) și al Serviciului Român de Informații, precum și cu sprijinul Ambasadei SUA la București. Anul acesta, sub cupola evenimentului s-au reunit peste 180 de firme din 24 de țări. Expoziția are drept scop identificarea oportunităților și găsirea soluțiilor de cooperare atât în producție, cât și în domeniul afacerilor, pentru a contribui la promovarea, pe plan internațional, a industriei de apărare din România, facilitând, totodată, o mai mare deschidere a acestora către piața internațională, prin potențiale colaborări cu firme de prestigiu și producători consacrați în domeniu, pentru realizarea compatibilității și interoperabilității tehnicii și echipamentelor. Ca de obicei, BSDA a fost locul de întâlnire dintre beneficiarii interni, producătorii externi și industria de apărare românească. O punte politico-militară între cei care asigură securitatea și cei care produc echipamente destinate securității, o demonstrație de interoperabilitate și performanță tehnică în cadrul Alianței Nord-Atlantice, și nu o simplă expoziție de tehnică militară. Importanța BSDA constă în oportunitatea identificării de soluții privind rezolvarea necesităților de securitate ale României ca membră NATO și UE prin prisma diplomației comerciale. Expoziția încearcă, încă de la prima ediție, să faciliteze o mai mare deschidere a industriei românești de apărare către piața internațională, prin cooperări cu firme de

prestigiu și producători consacrați în domeniu, pentru realizarea compatibilității și interoperabilității tehnicii din dotare cu cea a forțelor armate ale statelor membre NATO și UE. Oportunitatea acestei expoziții, alături de omonima EXPOMIL (având însă o participare a firmelor preponderent europene din domeniul apărării), rezidă din faptul că regiunea Mării Negre, situată în apropierea „arcului de instabilitate”, creează premisele pentru o creștere a volumului vânzărilor de tehnologie aerospațială și de apărare. În plus, din moment ce forțele europene se concentrează pe activități externe și pe implicarea în războiul global împotriva terorismului, prezența forțelor americane și a NATO se va menține atât în est, cât și în zona de sud. În consecință, regiunea Mării Negre va avea o importanță semnificativă. Această tendință de relocare a fost potențată de România prin punerea la dispoziția forțelor americane și a NATO a unor baze aeriene, în scopul realizării de operațiuni și exerciții de antrenament.

În acest context, pe parcursul celor trei zile, vizitatorilor le-au fost prezentate tehnica și armamentul din dotarea Armatei, Poliției, Jandarmeriei, Poliției de Frontieră, Inspectoratului General pentru Situații de Urgență și Inspectoratului General de Aviație. De asemenea, pe durata expoziției au avut loc demonstrații ale Ministerului Apărării, ale Ministerului de Interne și Serviciului Român de Informații. Forțele Aeriene Române au participat la eveniment printr-un stand în cadrul căruia a fost prezentată oferta educațională a instituției. De asemenea, în expoziția statică s-au regăsit aeronavele C-27J Spartan, IAR-330 SOCAT și radarul Gap Filler.

Momente de real interes pentru public au fost reprezentate de evoluția avionului românesc de școală și antrenament IAR-99 Șoim, a avionului MiG-21 Lancer, a elicopterului IAR-330 Puma și a avionului de transport C-27J Spartan. Nu în ultimul rând, cei interesați de domeniul aeronautic au putut afla informații de actualitate din domeniul aeronautic de la standurile firmelor de specialitate: Lockheed Martin, Saab, EADS etc.



Conferința utilizatorilor aeronavelor C-27J Spartan

În perioada 17-19.05.2016 s-a desfășurat, la București, conferința Spartan User Group (Grupul utilizatorilor aeronavelor C-27J Spartan - GUS), activitate la care au participat 13 delegații naționale și patru delegații reprezentând Alenia Aermacchi Spa, European Defence Agency, Rolls Royce și U.S. Special Operations Command.

România este a doua țară din cadrul GUS, după Italia, care organizează această activitate la nivel mondial. Până în prezent, conferința mai fusese organizată în anii 2008, 2014 și 2015 de Forțele Aeriene Italiene.

Dezbaterile din timpul activității au reprezentat o excelență oportunitate privind cooperarea între membrii GUS în vederea identificării soluțiilor comune de rezolvare a problemelor operaționale sau tehnice care pot apărea în exploatarea la sol și în zbor a aeronavelor C-27J Spartan.

Agenda activității a mai cuprins o vizită de informare la Baza 90 Transport Aerian, unde a fost prezentată delegațiilor participante, în cadrul unei expoziții statice, capabilitățile aeronavelor C-27J Spartan din dotarea Forțelor Aeriene Române. În același context, a fost prezentat și Centrul de Excelență C-27J Spartan.



Instruirea piloților greci la simulatorul C-27J Spartan

Comandor Ion STĂICULESCU

În cursul lunilor martie și aprilie a.c., la Baza 90 Transport Aerian s-a realizat instruirea a două serii de piloți greci din cadrul Forțelor Aeriene Elene la simulatorul C-27J Spartan din cadrul Centrului de antrenament prin simulare.

Activitatea a constituit un bun prilej de afirmare în plan regional a Centrului de antrenament prin simulare din cadrul Forțelor Aeriene Române, care va atrage un număr mare de cursanți străini având în vedere că menținerea calificărilor pentru personalul aeronautic este condiționată de această etapă de instruire

la simulator. De asemenea, instruirea personalului navigant din cadrul Forțelor Aeriene Elene la simulatorul C-27J Spartan a dus la reducerea costurilor pentru instruirea la simulatorul C-27J Spartan a personalului navigant propriu;

Activitatea de instruire prin simulare a personalului navigant din cadrul Forțelor Aeriene Elene la simulatorul C-27J Spartan a fost asigurată de piloții instructori din cadrul Forțelor Aeriene Române care dețin calificarea de „Synthetic Flight Instructor” pentru aeronavele C-27J Spartan.



MV-22B Osprey la Baza Militară Mihail Kogălniceanu

Plutonier major Samir ȘEICAMET

Aeronave americane de tipul MV-22B Osprey aparținând escadrilei VMM-263 au executat misiuni de la Baza Militară Mihail Kogălniceanu, în cadrul modulului de pregătire PLATINUM EAGLE, parte din Black Sea Rotational Force 16 (BSRF).

Exercițiul s-a desfășurat în perioada 9-16 mai la Centrul Secundar de Instruire pentru Luptă „Smârdan”, județul Galați, cu participarea a 350 de militari din Bulgaria, Marea Britanie, Republica Moldova,

România, Serbia și Statele Unite ale Americii. Armata României a fost reprezentată de 120 de militari din Forțele Terestre aparținând Batalionului 300 Infanterie „Sfântul Andrei” din Galați.

Obiectivul principal al exercițiului a constatat în antrenarea în comun a subunităților participante, într-o concepție unitară, pentru menținerea capacității operaționale și creșterea interoperabilității.



Misiuni umanitare

O serie de misiuni umanitare au fost executate de la începutul anului cu avioane de tipul C-27J Spartan ale Forțelor Aeriene Române, configurate pentru misiuni de evacuare medicală.

În data de 10 ianuarie, trei pacienți cu arsuri grave au fost transportați de la Chișinău la București. Tot la București au fost transportați pacienți în data de 30 ianuarie de la Satu Mare, în datele de 4 și 18 februarie de la Târgu Mureș, iar în data de 10 mai de la Timișoara.

Echipamentele medicale specifice și asistența pacienților pe timpul zborurilor au fost asigurate de o echipă medicală a SMURD, sprijinită de medici și paramedici militari.

Misiunile au fost executate la solicitarea Departamentului pentru Situații de Urgență al Ministerului Afacerilor Interne.



Pelerinaj la Mănăstirea Dintr-un Lemn



În data de 28 aprilie, o delegație a Forțelor Aeriene a efectuat un pelerinaj la Mănăstirea Dintr-un Lemn, lăcașul de închinăciune și rugă al aviatorilor și marinarilor. Mănăstirea Dintr-un Lemn este o bijuterie a secolului al XVI-lea, situată pe malul râului Otăsău, în satul Dezrobiți, unul dintre cele nouă sate care compun comuna Frâncești, chiar în centrul județului Vâlcea.

O serie de legende se împletesc cu istoria mănăstirii, fiind singura construită în urma aflării unei icoane, apărute parcă de nicăieri și care a propus astfel umanității un templu ortodox — mica monadă de la Frâncești.

Matei Basarab, Șerban Cantacuzino și Ștefan Cantacuzino pare că se află la originea acestei ctitorii. După o restaurare importantă realizată de către Ministerul Aerului și Marinei, restaurare făcută între anii 1938 - 1940, sfântul locaș a devenit simbolic loc de închinăciune și rugă pentru aviatori și marinari.

Bucuria izvorăște din generozitate

Campania „Bucuria izvorăște din generozitate” a Grupului 210 Sprijin din Statul Major al Forțelor Aeriene s-a adresat Centrului Social „Sfântul Stelian” al Fundației „Bucuria Ajutorului” - filiala Urlați, Prahova.

Centrul a fost înființat în anul 2012, cu scopul de a oferi suport copiilor care provin din familiile aflate în dificultate, pentru prevenirea abandonului școlar în rândul elevilor din orașul Urlați. Copiii beneficiază de sprijin pentru pregătirea temelor la materiile de bază, consiliere psihologică și hrană.

Centrul Social adăpostește, pe timp de zi, 30 de copii cu vârste cuprinse între 6 și 14 ani, fiind un spațiu foarte primitiv, acreditat, cu toate facilitățile necesare pentru efectuarea temelor, servitul mesei și pentru joacă. De acest spațiu și de educația copiilor de aici se ocupă preotul Radu Manuel împreună cu soția și alți 12 voluntari.



Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene

Depunerea Jurământului



Laura MĂCĂRESCU

La sfârșitul lunii februarie, la Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene „Aurel Vlaicu” au avut loc mai multe ceremonii militare, printre care s-a numărat și festivitatea de depunere a Jurământului Militar de către un număr de 61 de soldați profesioniști și 4 cadre militare chemate în activitate. Festivitatea a fost onorată de prezența **generalului de brigadă Dan CAVALERU**, locțiitorul șefului Statului Major al Forțelor Aeriene. Acesta a dat citire mesajului șefului categoriei de forțe, întâmpinându-i astfel în noua carieră pe militarii care au făcut legământul de a-și apăra țara, chiar cu prețul vieții. Generalul de brigadă Cavaleru a înmănat și însemnele depunerii jurământului militar.

Depunerea jurământului este un moment important pentru tinerii soldați profesioniști, cărora le-au fost alături instructorii, cadrele militare ale unității și prietenii.

Absolvirea cursului de bază

La Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene au finalizat studiile de pregătire în anumite etape de evoluție în carieră 23 de ofițeri, la cursurile de bază aviație nenaviganți și rachete și artilerie antiaeriană și la cursul de specializare operatori-controlori de trafic aerian. Diplomele de absolvire au fost înmănate tinerilor ofițeri de armele aviație nenaviganți și rachete și artilerie antiaeriană nu înainte ca generalul de brigadă Dan Cavaleru și comandantul Școlii de Aplicație pentru Forțele Aeriene, **comandorul Nicolae TANASIE**, să îi felicite pe absolvenți.

Generalul de brigadă Dan Cavaleru i-a încurajat pe ofițerii aflați la începutul carierei adresându-le următoarele cuvinte: „Absolvirea cursului de bază este un moment deosebit. Acum încheiați o etapă importantă în pregătirea dumneavoastră în care ați realizat treptat trecerea de la mentalitatea de student la cea de ofițer. Este momentul în care vă veți duce la unitățile unde ați fost repartizați și veți găsi altceva. În unitățile în care veți ajunge vă rog să vă integrați cât mai repede și să vă câștigați locul, mai ales la nivel informal. Aveți puțină experiență, lucru care nu trebuie să vă sperie. Toți am fost în postura dumneavoastră la un anumit moment. Veți avea oameni și tehnică în răspundere. Să știți că sistemul se compune din fiecare element în

parte și fiecare are importanța lui. Vă felicit și vă urez succes ca ofițeri de nădejde ai Armatei României!”.

Dintre absolvenți, la arma rachete și artilerie antiaeriană s-a poziționat, ca șef de promoție, **sublocotenentul Adelina PETROVAI**, iar la arma aviație nenaviganți **sublocotenentul Tatiana BÎCÎIN**.

Despre așteptările viitoare în carieră și emoțiile acestui eveniment s-au exprimat câțiva dintre ofițerii absolvenți. **Sublocotenentul Sorina GRIGORE** ne-a mărturisit că a simțit schimbarea de statut social, odată cu intrarea în Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene:



Laura MĂCĂRESCU

„Tratamentul și atitudinea oamenilor din sistem față de noi s-a

schimbat. Nu am mai fost priviți ca niște elevi sau studenți. De asemenea, ritmul de studiu din Școala de Aplicație a fost mult mai alert, iar cursul foarte aglomerat, ceea ce a necesitat mai multă concentrare din partea noastră”. **Sublocotenentul Tatiana BÎCÎIN** consideră că a asimilat mai multe informații, iar pregătirea a fost specifică și personală, deoarece repartizarea la unități s-a realizat după finalizarea academiei. **Sublocotenentul Marius ȘTEFĂNESCU** a fost emoționat și, în același timp, curios de modul în care va decurge următoarea etapă a vieții de militar: „Îmi doresc să fie cât mai fructuoasă și să ajung cât mai departe”.

Tinerilor absolvenți le urăm succes și o integrare cât mai rapidă în noile colective din unitățile în care au fost repartizați.

Carpathian Spring 2016



În perioada 06-25.05.2016 s-a desfășurat, în România, exercițiul bilateral româno-american Carpathian Spring, având ca scop creșterea nivelului de interoperabilitate al personalului implicat în activități cu forțe din structurile NATO.

Partea română a participat la exercițiu cu aeronave de tipul C-130 Hercules, C-27J Spartan, IAR-330 și un detașament format din aproximativ 400 de militari, în timp ce detașamentul american a cuprins trei avioane C-130J Hercules și aproximativ 150 de militari aparținând Escadrilei 37 de Transport Aerian a Forțelor Aeriene Americane dislocată la Baza Aeriană Ramstein, Germania.

Misiunile de zbor au fost executate având observatori români la bordul avioanelor C-130J Hercules ale USAFE (piloți și navigatori) și observatori americani – piloți la bordul aeronavelor românești. Totodată, pe timpul exercițiului, Forțele Aeriene au asigurat sprijinul națiunii gazdă pe aerodromurile Otopeni și Boboc pentru detașamentul american participant.

DE LA CONSILIERUL COMANDANTULUI, LA SUBOFIȚERUL/MAISTRUL MILITAR DE COMANDĂ

Plutonier-adjutant Lucian IRIMIA 

La ultima convocare de specialitate a consilierilor comandanților din marile unități și unitățile din componerea și subordinea Statului Major General, s-a abordat un subiect de mare interes: transformarea funcției de consilier al comandantului pentru problemele maiștrilor militari, subofițerilor, gradaților și soldaților profesioniști în subofițerul/maistrul de comandă.

Sintagma *subofițerul/maistrul de comandă* este folosită pentru a denumi această poziție rezervată subofițerilor și maiștrilor militari în unele armate NATO, respectiv Command Sergeant Major (CSM) și Command Senior Enlisted Leader (CSEL) în cadrul Alianței Nord-Atlantice.

Prin urmare, unul dintre obiectivele convocării a constat în dezbateră, înțelegerea și aplicarea a tot ceea ce derivă din această noțiune, așa cum a fost

aprobată și ordonată de șeful Statului Major General.

Subofițerul/maistrul militar de comandă este liderul maiștrilor militari, subofițerilor și soldaților și gradaților profesioniști, din aria de responsabilitate, cărora le este model de fermitate și principalitate. El materializează și simbolizează, în același timp, reușita profesională, oferind motivație și orizont de dezvoltare profesională pentru toți acești

militari, conturând de o manieră palpabilă noțiunea de carieră militară de succes. Pentru soldații și gradații profesioniști, subofițerii, maiștrii militari și tinerii ofițeri, echipa comandant-subofițer de comandă înseamnă armata, iar modul lor de manifestare profesională este determinant în tot ceea ce înseamnă dorința acestora de a fi mai buni și de a evolua împreună cu ei. Domeniile principale de activitate ale *subofițerului/maistrului militar de comandă* sunt ordinea și disciplina militară, instrucția individuală și colectivă a microstructurilor, moralul și calitatea vieții, dezvoltarea profesională a militarilor din aria de responsabilitate. El este cel care generează feedbackul pe verticală în vederea luării deciziei sau în

urma deciziilor luate de către comandanți, pentru că știe cel mai bine *efectul la țintă* al acestor ordine. El le-a făcut posibil, atât din postura de simplu executant, cât și din cea de lider de microstructură, îndeplinindu-le așa cum i-au fost ordonate, le-a trăit, *gustat* și înțeles în același timp. Toate acestea se regăsesc în noțiunea de experiență și este ceea ce pune la dispoziția comandantului său și militarilor din aria de responsabilitate, în egală măsură, 24 de ore pe zi, șapte zile pe săptămână, având un singur obiectiv - îndeplinirea misiunii. Ele pot fi traduse prin cuvinte ca profesionalism, motivare, exemplu personal, materializarea noțiunii de carieră militară coerentă pentru aceste categorii de militari.





SISTEMUL AEGIS ASHORE DE LA DEVESELU

Interviu realizat de locotenent-colonel Mircea Barac cu comandantul Bazei Militare 99 Deveselu, comandorul Răzvan Gabriel Brădulescu

Începând cu data de 12 mai 2016, sistemul Aegis Ashore (cunoscut sub denumirea generică de scut antirachetă) din România, dislocat la Baza Militară 99 Deveselu, aflată în subordinea Comandamentului Logistic Întrunit, a obținut certificarea capacității operaționale. Despre modul de organizare a bazei și procedurile operaționale, a avut amabilitatea, să ne ofere câteva detalii comandantul român al unității, comandorul de aviație Răzvan Gabriel Brădulescu. Comandorul Brădulescu deține două titluri de master în domeniul științei militare și informații: Conducere Interarme Forțe Aeriene, respectiv Securitate și Apărare Națională obținute în cadrul Universității de Apărare „Carol I”.

As of May 12, 2016, the Aegis Ashore system in Romania (generically known as the missile shield) certified its operational capacity. The Aegis Ashore system is deployed at 99th Deveselu Military Base, under the command of the Joint Logistic Headquarters.

În primul rând, vă rog să ne explicați, pe scurt, cum s-a ajuns la implementarea unei componente a sistemului antirachetă Aegis în România?

Amplasarea unor elemente ale sistemului de apărare antirachetă în Baza Militară 99 Deveselu reprezintă faza a doua a programului antirachetă al SUA în Europa, denumit European Phased Adaptive Approach (EPAA).

Ca scurt istoric, pe 17 septembrie 2009, președintele Barack Obama a anunțat decizia

de a amplasa, în baza unei înțelegeri bilaterale SUA-Polonia, la baza militară Redzikowo (preconizat a fi operativ în anul 2018). Tot în 2011, Spania și Statele Unite au anunțat că au semnat un acord în baza căruia patru nave militare

Obiectivul principal al sistemului instalat în România este unul strict defensiv... va asigura protecția și acoperirea completă pentru toate populațiile, teritoriile și forțele europene ale NATO

a României și a SUA. Acest sistem, împreună cu celelalte elemente ale programului EPAA dispuse în Europa, va asigura protecția și acoperirea completă pentru toate populațiile, teritoriile și forțele europene ale NATO. El apare împotriva oricărui atac, din partea oricui, cu rachete cu rază scurtă sau medie de acțiune sau, în faza finală, intercontinentale. Istemul amplasat în România reprezintă o adaptare a celui utilizat pe crucișătoarele US Navy pentru lansarea rachetelor de interceptare, cu deosebire că este dispus pe uscat. De remarcat că la Deveselu este instalat primul astfel de sistem tip Aegis Ashore din lume.

European Phased Adaptive Approach Update

- Turkey, AN/TPY-2 Radar Deployment**
- Rota Spain, USS Donald Cook (DDG 57)**
- Moorestown, New Jersey**
- Deveselu, Romania (EPAA Phase II) (2015)**
- Pacific Missile Range Facility (PMRF) HI**
- Redzikowo, Poland (EPAA Phase III) (2018)**

de a dezvolta sistemul american de apărare antirachetă în Europa într-o abordare nouă, adaptivă, în etape, care să protejeze mai bine forțele desfășurate în Europa și în teatrele de operații, atât americane, cât și ale aliaților, precum și teritoriul SUA și al aliaților lor. Ca parte a conceptului EPAA, Turcia a anunțat în toamna anului 2011 decizia de a găzdui un radar al SUA la Kürecik. România și Statele Unite au convenit în 2011 ca un sistem BMD – Aegis Ashore să fie amplasat la Deveselu. Un sistem asemănător va

americane dotate cu sistemul BMD Aegis să staționeze în Rota, Spania.

Care este rolul acestei componente a sistemului antirachetă Aegis amplasate în România și care sunt capacitățile sale actuale?

Obiectivul principal al sistemului instalat în România este unul strict defensiv destinat consolidării securității individuale și colective

Ce presupune realizarea stadiului capacității operaționale depline și când va fi integrat acest sistem în sistemul de apărare NATINADS al NATO?

Realizarea sistemului de apărare antibalistică reprezintă – în această etapă – rezultatul unui proiect bilateral, româno-american, dar el constituie contribuția SUA (prin întregul sistem EPAA) și a României (prin Baza de la Deveselu) la sistemul NATO de apărare împotriva rachetelor balistice. Proiectul bilateral cu SUA este o contribuție concretă, substanțială, la dezvoltarea sistemului de apărare antirachetă dezvoltat de NATO.

Participarea României la dezvoltarea componentei europene a sistemului american de apărare antirachetă (European Phased Adaptive Approach / EPAA), prin Baza Militară 99 Deveselu, reprezintă un succes atât în relația bilaterală cu Statele Unite, cât și din punctul de vedere al consolidării poziției României de aliat de încredere în cadrul NATO.

Sistemul Aegis Ashore dislocat la Baza Militară 99 Deveselu a obținut certificarea operațională în data de 12 mai 2016, urmând să devină complet operativ în viitorul foarte apropiat, după parcurgerea tuturor procedurilor standard de testare și de conectare la Sistemul de comandă și control al Apărării Strategice.

În ceea ce privește integrarea sistemului antirachetă de la Deveselu în arhitectura capacității NATO, aceasta va fi o decizie politică, care se va materializa probabil printr-o declarație la unul din următoarele summituri NATO. Aceasta

Intenția fermă este ca sistemul de apărare împotriva rachetelor balistice să fie interoperabil cu capacitatea de apărare antirachetă în dezvoltare a NATO și să reprezinte o contribuție la aceasta.

este, de altfel, una din prevederile Acordului dintre România și Statele Unite ale Americii privind amplasarea sistemului de apărare împotriva rachetelor balistice al SUA în România, Statele Unite având „intenția fermă este ca sistemul de apărare împotriva rachetelor balistice să fie interoperabil cu capacitatea de apărare antirachetă în dezvoltare a NATO și să reprezinte o contribuție la aceasta”, conform Acordului între România și SUA privind amplasarea sistemului de apărare împotriva rachetelor balistice al SUA în România.

Ne poți descrie modul de organizare a Bazei Militare de la Deveselu în integralitatea ei?

Baza Militară 99 Deveselu are un specific aparte, dat de coexistența în timp și spațiu a personalului aparținând Armatei Române cu cel al Forțelor SUA. Astfel, conform Acordului dintre România și Statele Unite ale Americii privind amplasarea sistemului de apărare împotriva rachetelor balistice al Statelor Unite în România, în unitate există doi comandanți (unul român și unul american), fiecare fiind responsabil de resursele proprii puse la dispoziție (umane, materiale, informaționale etc.). Acestea sunt aspecte stabilite clar în baza acordului amintit mai sus - *Baza și personalul militar și civil român aflat în bază vor fi sub comandă română, exercitată de către un reprezentant*

american își desfășoară activitatea într-o zonă strict delimitată, predată în folosință temporară, denumită *Facilitate*.

pentru implementarea acestuia s-a constituit un Comitet mixt româno-american la reuniunile cărui participă cu regularitate

Vizita generalului Franc Gorenc, comandantul Forțelor Aeriene ale SUA în Europa și comandantul Comandamentului Aerian Aliat Ramstein, Germania, la Baza 99 Militară, Deveselu



Dar despre misiunile Bazei Militare 99 Deveselu ce ne poți spune?

Misiunea principală a Bazei este dată de prevederile articolului IV, punctul 21 din Acordul bilateral BMD, conform căruia - *România va fi responsabilă pentru asigurarea securității și protecției bazei în afara perimetrului facilității*. Așadar, este o obligație asumată de România, ca stat. Desigur că responsabilitatea uriașă ne revine în mare parte nouă, personalului care încadrează Baza, aspect pe care încerc să-l transform într-un factor motivațional în activitatea de zi cu zi pentru

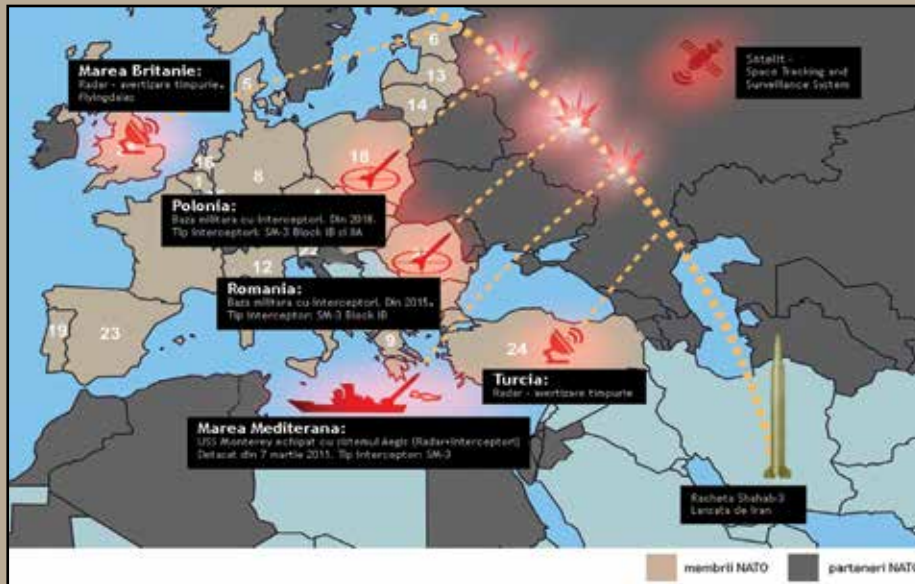
personal specializat din cadrul unității. Astfel, pentru clarificarea unor aspecte legate de funcționarea Bazei s-a încheiat un set de Aranjamente de Implementare pe anumite domenii de referință (managementul proprietății imobiliare, comunicații, juridic, relații de comandă, restricții aeriene, utilizarea terenului din jurul bazei etc.). Ulterior, la nivelul unității s-au dezvoltat proceduri de operare comune, documente care au tratat subiecte sensibile, cum ar fi portul și uzul de armă, accesul în obiectiv, executarea de misiuni comune etc.

Care este rolul comandantului român în cadrul bazei și a facilității americane?

Conform Acordului BMD, comandantul român are rolul de a consilia Representantul de rang înalt al SUA la Deveselu în legătură cu relaționarea cu instituțiile guvernamentale și locale române și de a facilita contactele cu astfel de instituții. Are, de asemenea, obligația de a participa la coordonarea sprijinului logistic reciproc pentru personalul militar și civil aflat în bază, precum și la coordonarea asigurării securității în incinta unității. Nu în ultimul rând, participă la coordonarea instruirii comune în incinta bazei și consiliază Representantul de rang înalt al Statelor Unite cu privire la legislația română relevantă pentru operarea bazei.

Partea română controlează accesul în bază, iar partea americană este responsabilă cu accesul în *Facilitate*. Totuși, comandantul român și reprezentanții săi autorizați au acces prompt la *Facilitate*, în conformitate cu cerințele operaționale, de siguranță și de securitate.

Ca o concluzie, activitățile în bază nu pot fi strict delimitate, fiind un obiectiv militar rezultat al unui parteneriat strategic cu SUA. Pentru punerea în aplicare a prevederilor Acordului BMD, la nivelul Bazei am dezvoltat un proces de identificare a problemelor ce pot



al forțelor armate române, iar Statele Unite vor numi un reprezentant de rang înalt care va avea autoritate asupra facilității și a forțelor Statelor Unite, membrilor de familie, contractorilor Statelor Unite, angajaților contractorilor Statelor Unite și asupra oricăror altor persoane folosite de forțele Statelor Unite în cadrul bazei.

Din punct de vedere al spațiului, partenerul

toți cei din unitate.

De altfel, în această perioadă, desfășurăm o serie de activități și exerciții comune (control acces, apărare împotriva incendiilor, tehnici de autoapărare etc.) pentru ca militarii români să capete experiența lucrului în echipă cu militarii aparținând forțelor SUA.

Este demn de a fi amintit faptul că, în conformitate cu prevederile Acordului BMD,

apărea și am elaborat proceduri de operare comune. Desigur că este un proces dinamic, deoarece periodic apar nevoi noi de clarificare a diferitelor aspecte în legătură cu operarea Bazei, dar grație relației excelente dintre cele două părți, fiecare impas este depășit cu bine.

Personalul român va fi instruit privind comanda, controlul și operarea sistemelor de apărare împotriva rachetelor balistice?

Conform Acordului BMD, Statele Unite vor facilita formarea și instruirea membrilor forțelor armate române în comanda, controlul și operarea sistemelor de apărare împotriva rachetelor balistice, inclusiv privind interceptorii. Scopul acestei instruirii de a dobândi cunoștințe de fond în dezvoltarea aranjamentelor de comandă și control preplanificate pentru operațiuni de apărare împotriva rachetelor balistice și funcționalitățile complete ale sistemelor de apărare împotriva rachetelor balistice. Aceasta va include formarea și instruirea pentru operațiunile de apărare antirachetă, cum sunt cele care vor fi dezvoltate în cadrul NATO și implementate în context NATO.

Conform Acordului BMD, Statele Unite vor facilita formarea și instruirea membrilor forțelor armate române în comanda, controlul și operarea sistemelor de apărare împotriva rachetelor balistice, inclusiv privind interceptorii.

În opinia dumneavoastră, există beneficii militare/de securitate pentru România în urma implementării acestui sistem la Deveselu?

Existența sistemului antirachetă va întări securitatea națională atât direct, prin protecția pe care o asigură întregului teritoriu național,

cât și indirect, deoarece sistemul va avea un rol important de descurajare, în măsură să diminueze riscurile legate de eventuale atacuri cu rachete balistice. Rolul de descurajare va îndepărta riscul de atac împotriva oricărui teritoriu Aliat cu privire la care, în virtutea calității de membru NATO și a obligațiilor pe care le implică Art. 5 al Tratatului de la Washington, și România are responsabilități.

Iată deci, că rolul Bazei Militare 99 Deveselu, excede cu mult sfera de dislocare efectivă a unității, îndeplinirea misiunilor specifice conducând *sine qua non* la o dimensiune regională, în sensul că este întărită atât securitatea României, cât și a statelor vecine.

Există și beneficii economice?

Sigur că da. Acestea au fost vizibile încă de la început. La nivel local, de exemplu, numeroși operatori economici au fost implicați atât în procesul de construcție a anumitor elemente, cât și în cel de prestare de servicii, cum ar fi cele de hrănire, curățenie, mentenanță etc. Toate acestea au adus beneficii companiilor implicate și personalului angajat, care a fost de ordinul miilor. De asemenea, au fost executate și proiecte finanțate de partenerul SUA pentru comunitatea locală, cum sunt cele de construcție a unei grădinițe și de renovare a școlii din comuna Deveselu. Aceste proiecte, pe lângă beneficiul adus de construirea lor, au generat și locuri de muncă într-o zonă în care era mare nevoie de o astfel de oportunitate.

Nu în ultimul rând, consider că există beneficii și la nivel național. Este evident că o țară cu un nivel crescut de securitate are și oportunități sporite de dezvoltare economică.

Mulțumesc frumos pentru amabilitate și pentru lămuririle aduse cititorilor noștri privind acest subiect!

În data de 12.05.2016, la Deveselu, a avut loc ceremonia prilejuită de certificarea capacității operaționale a sistemului de apărare antirachetă Aegis Ashore din România. La acest eveniment au participat oficialități ale statului român, secretarul general al NATO, reprezentanți ai Departamentului american al Apărării, ai Departamentului de Stat al SUA, Forțelor Navale ale SUA dislocate în Europa și din cadrul NATO.



KEY MISSILE DEFENCE SITE DECLARED OPERATIONAL

A United States missile defence system aimed at protecting European NATO Allies from ballistic missiles threats was declared operational at a ceremony in Deveselu, Romania on Thursday (12 May 2016).

„Today represents an important moment for NATO and transatlantic security,” NATO Secretary General Jens Stoltenberg said, speaking alongside



Romanian Prime Minister Dacian Cioloș and U.S. Deputy Secretary of Defence Robert Work. Mr. Stoltenberg underlined that the activation of the site „represents a significant increase in the capability to defend European Allies against the proliferation of ballistic missiles from outside the Euro-Atlantic area”. He added that NATO ballistic defence was purely defensive and not directed against Russia.

The first-of-its-kind land-based missile defence installation is designed to detect, track, engage, and destroy ballistic missiles in flight outside the atmosphere. Dubbed „Aegis Ashore”, the base uses technology which is almost identical to that used on U.S. Navy Aegis ships.

The site in Deveselu is part of a larger effort to protect European Allies against ballistic missiles. Other components includes a radar facility in Turkey, four U.S. guided-missile destroyers in Spain and a headquarters in Ramstein, Germany. Denmark and the Netherlands are upgrading their frigates with radar capabilities. The United States will also start construction of a second land-based interceptor site in Poland on Friday (13 May) that is due to come online by 2018.

www.nato.int



În urmă cu 35 de ani, România trimitea primul cosmonaut în spațiu, fiind a 11-a țară din lume care reușea acest lucru.

Cu această ocazie, cosmonautul a fost invitat pentru a susține o prezentare personalului din Statul Major al Forțelor Aeriene. În cadrul activității, domnul general-locotenent Dumitru-Dorin Prunariu a rememorat cele mai relevante aspecte privind procesul de selecție, etapele de pregătire și detalii despre zborul cosmic. De asemenea, într-o sesiune informală de întrebări și răspunsuri, a descris experimentele științifice pe care le-a efectuat în spațiul cosmic pe durata misiunii, dar și despre transformările pe care le suferă organismul uman pe timpul unei astfel de aventuri.

Dumitru Prunariu a ajuns în spațiu pe 14 mai 1981 cu naveta spațială Soiuz-40, produsă în URSS, împreună cu rusul Leonid Popov. Prunariu a rămas în spațiu 7 zile, 20 de ore și 42 de minute, mai exact până pe 22 mai 1981. În timpul ieșirii în spațiu, Soiuz-40 s-a alăturat stației spațiale Saliut-6, aceasta fiind deja în misiune de două luni.

„Prin efectuarea aceluia zbor cosmic, devenit istoric, am ajuns să fiu cel de-al 103-lea pământean care ajunge în spațiu, iar România devine a noua țară din lume care își promovează capacitatea științifică în spațiul extra-atmosferic prin intermediul unui cosmonaut propriu...”, a afirmat Prunariu.

Lăudat de Henri Coandă

În timpul liceului, elevul Dumitru-Dorin Prunariu a realizat o rampă de lansare în miniatură, pentru care a primit medalia de aur și certificat de inventator. La concursul „Minitehnicus”, savantul Henri Coandă s-a oprit la rampa lui, i-a lăudat înclinațiile tehnice și i-a zis: „E frumos să visezi, dar și mai frumos este să-ți vezi visul împlinit”.

DUMITRU PRUNARIU: 35 de ani de la zborul cosmic



Pe parcursul săptămânii petrecute în spațiu, Dumitru Prunariu și Leonid Popov au realizat mai multe experimente științifice din sfera de interes a astrofizicii, au studiat radiațiile cosmice și tehnologiile spațiale, dar au efectuat studii și pe teme precum medicina, biologia și psihologia, experimente gândite și proiectate în cea mai mare parte de specialiști români.

Selecția și pregătirea

Când a fost selectat pentru programul de zbor spațial,

Mircea BARAC

Decorat de Hermann Oberth

În anul 1984, Dumitru Prunariu a fost distins, chiar de către savant, cu medalia de aur „Herman Oberth”, cea mai înaltă distincție a societății germane de rachete „Hermann Oberth-Werner von Brank”, pentru contribuția adusă la dezvoltarea cosmonauticii și în calitate de prim cosmonaut din țara natală a „părintelui navigației spațiale”.

Dumitru Prunariu efectua stagiul militar la Bacău. „Condiția de bază pentru această selecție era să ai studii superioare – aeronautică, electrotehnică, automată – sau să fii pilot. Eu eram inginer de aviație la Brașov. Când s-au căutat amatori, nu ne venea să credem că e vorba de Cosmos. Am fost 17 care am ridicat mâna pentru selecția medicală, dar nu credeam că vreunul din noi va ajunge în Cosmos. Ne tenta, în schimb, să mergem să stăm o săptămână la București și să facem o vizită medicală gratuită. Cosmosul era mai departe”, rememorează Dumitru Prunariu. Printre cei care au întrunit criteriile de selecție s-a numărat și Dumitru Prunariu. „Ni s-a recomandat să devenim ofițeri activi; era o opțiune, dar salariul se dubla, eram căsătorit, aveam doi copii, nu puteam refuza. În 13 martie 1978 am devenit ofițeri”.

La Bacău, a fost inclus într-un program de pregătire multidisciplinar, împreună cu ceilalți candidați cosmonauți. Pregătirea a cuprins cursuri de pregătire teoretică, câteva zeci de ore de zbor pe avioane MIG 15, educație fizică și cursuri de limba rusă.

La data de 1 ianuarie 1978, au fost selectați ultimii trei candidați, care erau apți să devină membri ai grupului de pregătire a cosmonauților din cadrul Misiunii Spațiale Româno-Sovietice Interkosmos. Cei trei candidați erau Dumitru-Dorin Prunariu, Cristian Guran și Dumitru Dediu, toți ingineri.

După evaluarea finală de la Moscova, specialiștii ruși ai Institutului de Cercetări Biomedicale în domeniul aviației și cosmonauticii l-au eliminat pe Cristian Guran, din cauza unor probleme medicale. Prunariu și Dediu au rămas să efectueze programul întreg de pregătire pentru a deveni cosmonauți.

Pentru cei doi au urmat trei ani de cursuri și antrenamente, la Centrul de Pregătire a



Cosmonauților „Luri Gagarin” din Zviodnii Gorodok – „Orășelul Stelar”, care se afla în apropiere de Moscova și unde au fost trimiși împreună cu familiile lor.

Blocuri de locuințe, un muzeu, câteva magazine, un club, o policlinică, o școală, o grădiniță, o florărie, o casă de odihnă pe malul unui lac și un ștrand. Acesta era Orașul Stelelor, habitatul cosmonauților în perioada celor trei ani de pregătire. Plus perimetrul tehnic: laboratoare, imensele săli cu simulatoare, bazinul pentru exerciții de hidroimponderabilitate, săli de studii, centrifuga, barocamera.

Zborul în cosmos

La 12 mai 1981, Dumitru Prunariu a fost confirmat în mod oficial ca primul nominalizat în cadrul zborului spațial româno-sovietic, alături de cosmonautul sovietic colonel Leonid Popov – comandant de echipaj. Acesta era un cosmonaut experimentat și mai efectuase un zbor cu o durată de 186 de zile, la bordul stației cosmice „Saliut-6”. De remarcat că dintre toți candidații din programul Intercosmos, Prunariu a fost singurul cosmonaut care a obținut la examenele și testările finale calificative maxime.

La ora 20.16'.38” (ora Bucureștiului), de pe cosmodromul Baikonur, a fost lansată racheta purtătoare cu nava cosmică Soiuz-40 (în greutate totală de 300 tone), având la bord

echipajul mixt româno-sovietic. După 8 minute și 50 de secunde nava cosmică se desprindea de ultima treaptă a rachetei purtătoare, aflându-se deja la 220 km altitudine, aproximativ 3000 km de punctul de lansare și deplasându-se în jurul Pământului

„Întotdeauna, Aviația Militară a fost o instituție care i-a respectat pe cei ce au reprezentat-o cu succes în diferite activități importante de-a lungul istoriei.

Mă simt înconjurat de oameni apropiați, de prieteni, în acest context al acțiunilor organizate de Statul Major al Forțelor Aeriene și sunt bucuros de faptul că lumea își amintește cu plăcere de zborul meu în cosmos.

Deși nu am făcut parte de la început din Aviația Militară, de profesie fiind inginer de aviație, am fost asimilat și am devenit un ofițer acceptat, iubit și respectat în această armă. Este un motiv în plus pentru care eu, omul Prunariu, mă simt împlinit”.

cu o viteză de 28000 km/h pe o orbită înclinată față de ecuator cu 51,6°. Conform planificării zborurilor Intercosmos zborul avea să dureze aproape 8 zile, între 14 mai - 22 mai 1981. Decolarea a decurs fără probleme. După înscrierea pe orbita circumterestră, verificarea parametrilor tehnici ai navei în condiții reale de zbor și efectuarea primei manevre orbitale de ridicare a

orbitei, care au durat până la ora 4 dimineața a zilei următoare, cei doi cosmonauți au avut permisiunea să dezbrace costumele de scafandru cosmic, să treacă în modulul orbital și să se odihnească.

La 15 mai, nava cosmică Soiuz-40 s-a cuplat la complexul orbital Saliut 6 – Soiuz T-4 și primul care

magnetic al Pământului și influența lui asupra organismelor vii. Marea majoritate a experimentelor efectuate au fost de concepție românească, iar aparatura realizată în România pentru acest scop s-a remarcat printr-un grad înalt de miniaturizare, fiabilitate și consum redus de energie, funcționând



Locțiitorul șefului SMFA, generalul de brigadă Dan Cavaleru i-a oferit cosmonautului Dumitru Prunariu un cadou simbolic, reprezentând o machetă a avionului F16

a trecut prin deschizătura trapelor deschise ale celor două obiecte cosmice, a fost Prunariu. Au petrecut șapte zile pe stația orbitală Saliut 6. Acolo, cei doi cosmonauți s-au întâlnit cu cosmonauții sovietici Vladimir Kovalionok și Victor Savinih, care se aflau deja pe orbita circumterestră de la 21 martie 1981.

Pentru o săptămână au lucrat împreună, realizând 22 de experimente științifice, printre care cele denumite „Capilar”, „Biodoza”, „Astro” sau „Nano-balanța”. Biodoza, de exemplu, a fost legat de studiul câmpului

improșabil. Acestea au avut drept scop obținerea de informații deosebit de prețioase pentru lărgirea cunoștințelor în domeniul astrofizicii, fizicii nucleare și tehnologiei cosmice, iar experimentele biomedicale contribuie la completarea cunoștințelor existente privind comportarea organismului uman în condițiile specifice zborului cosmic, cât și la progresul cercetărilor fundamentale în domeniul medicinei aeronautice și al biologiei. Rezultatele obținute au fost utilizate pentru pregătirea zborurilor care au urmat.

„În Cosmos, universul tău apropiat nu mai este reprezentat de casă, stradă, vecini, ci de însăși planeta natală. Pământul, pe lângă dimensiunea fizică pe care o poți aprecia direct, la adevărata ei valoare și măreție, are și o puternică dimensiune morală. Dintr-un zbor cosmic te întorci mult mai stăpân pe tine, mai matur, mai apropiat de oameni și de natură, cu o viziune mult mai globală a fenomenelor și activităților terestre. Cu toate că nu ești singur în aparatul de zbor, singurătatea, acolo sus, e destul de puternică. Te simți dintr-o dată rupt de ambientul tău natural, în care te-ai născut și dezvoltat”.



Exercițiu româno-canadian

SECURITATE PRIN COOPERARE

Mircea BARAC 

Adrian SULTĂNOIU, Mihai Zamfirescu, Mircea BARAC 

În perioada 1 martie - 10 aprilie, la Baza militară Mihail Kogălniceanu a avut loc un exercițiu bilateral de antrenament în comun româno-canadian. La exercițiu au participat aproximativ 200 de militari români, piloți și personal tehnic, cu aeronave MiG-21 LanceR și elicoptere IAR-330 Puma aparținând Bazei 86 Aeriene și aproximativ 100 de militari canadieni, cu patru aeronave CF-18 Hornet și tehnica de deservire aferentă, aparținând Forțelor Aeriene Regale Canadiene. Detașamentul canadian a fost compus din personal aparținând Escadrilei Tactice de Luptă 425, cu baza la Bagotville. În primăvara anului 2014, detașamentul canadian a mai fost dislocat la Câmpia Turzii, în cadrul măsurilor NATO de reasigurare a flancului estic al alianței. Principalele obiective ale exercițiului au constat în realizarea antrenamentului în comun, exersarea tacticilor, tehnicilor și procedurilor standard asociate operațiilor aeriene, precum și îmbunătățirea nivelului de antrenament ale celor două detașamente implicate.





Ceremonia de deschidere a exercițiului aerian româno-canadian care s-a desfășurat în Baza militară de la Mihail Kogălniceanu, județul Constanța, a avut loc în prezența șefului Statului Major General (SMG), generalul Nicolae Ciucă, a șefului Statului major al Forțelor Aeriene, generalul maior Laurian Anastasof, a ambasadorului Canadei la București, Joanne Lemay, și a comandantului Diviziei 1 Canadiană, generalul-maior Dean Milner.

Generalul Ciucă a subliniat importanța cooperării dintre armatele României și Canadei la nivelul forțelor aeriene, și nu numai.

„Prin activitățile de instruire planificate în acest an vom exersa procedurile comune în facilitățile de instruire avute la dispoziție, concomitent cu menținerea unei prezențe persistente a trupelor NATO la granița sud-estică a Alianței. Îi felicit pe militarii noștri pentru dedicația și profesionalismul de care dau dovadă în pregătirea acestor misiuni”, a concluzionat șeful SMG. Ulterior acestei introduceri, cerul Dobrogei a fost,



vreme de mai bine de o lună de zile în cursul acestei primăveri, scena luptelor aeriene între forțele roșii (având ca rol simularea atacului la sol în cadrul unui exercițiu de antrenament) și forțele albastre (destinate apărării). Sau, cu alte cuvinte, F-18 versus MiG-21 LancerR. O luptă inegală ar afirma majoritatea, fără să se înșele prea mult, având în vedere diferența de generații dintre cele două avioane.

Însă, în cadrul exercițiului s-a urmărit dezvoltarea integrării dintre cele două platforme în cadrul tactic prin schimbul de experiență cu privire la angajamentele tactice și operațiile de sprijin aerian, pentru creșterea capacității de răspuns în cadrul Alianței Nord-Atlantice.

Misiunile din cadrul scenariilor tactice au fost planificate de la simplu la complex. Astfel, în prima parte au fost exersate elemente de luptă aeriană de bază, cum ar fi misiuni de interceptare tactică, lansări simulate de rachete aer-aer și atacuri cu tunul de bord, în timp ce pentru a doua parte a exercițiului au fost planificate misiuni pe pachete de forțe ofensive și defensive cu toate aeronavele participante.

„Există briefinguri de misiune pentru fiecare scenariu propus, în care se stabilesc regulile de angajare, tipul de armament folosit, aspecte generale despre trafic, înălțimi și condiții meteo, după care fiecare echipă își stabilește tactica astfel încât să-și atingă obiectivele propuse”, ne-a explicat comandorul Adrian Popescu.

„Piloții operaționali au avut ocazia să acumuleze experiență în ceea ce privește lupta aeriană și interceptările aeriene. Pentru piloții tineri, care urmează să devină operaționali, experiența a fost benefică deoarece au deprins manevre de luptă aeriană în contextul utilizării altui avion

Oficiali români și canadieni, prezenți la ceremonia de deschidere a exercițiului





Comandorii Gheorghe Stancu și Dan Moise, gata pentru un „dogfight” cu partenerii canadieni

Starting in March 2016, about 100 Royal Canadian Air Force (RCAF) personnel mainly from Canadian Forces Base (CFB) Bagotville, Quebec, and four CF-188 Hornet fighter aircraft conducted bilateral training with the Romanian Air Force in Constanta, Romania, for about a month. The Romanian-Canadian exercise was conducted to foster relations between the RCAF and the Romanian Air Force while exchanging best practices. While not part of Canadian Armed Forces Operation Reassurance, the aim of this exercise was to build on the strong relationship between Canada and Romania, an important NATO ally, strengthening our mutual confidence in using common NATO procedures. Commanded by Lieutenant-Colonel David Turenne, the Air Task Force personnel was deployed from 2 Wing and 3 Wing, based in CFB Bagotville, while the CF-188 aircraft was deployed from Kuwait, where they were based during their employment on Operation Impact. The CF-188 contingent comprises members from 425 Tactical Fighter Squadron, based at 3 Wing Bagotville, and is supported by personnel from other units at CFB Bagotville. This squadron previously deployed to Câmpia Turzii, Romania, in the spring of 2014 as part of NATO's assurance measures.

decât MiG-21 și au fost inițiați în ceea ce privește modul de cooperare cu partenerii străini. Concluzia este că tacticile și procedurile NATO sunt la fel pentru toată

lumea și, chiar dacă avioanele diferă, folosim un limbaj comun, aspect esențial pentru orice colaborare de succes”, este concluzia comandoului Dan Moise,

directorul al exercițiului. Faptul că exercițiul a constituit o experiență benefică pentru piloții români a fost confirmat și de **locotenent-comandorul Silviu**

Marincaș care, după o misiune executată în comun cu partenerii canadieni, extrem de încântat de capacitățile și manevrabilitatea avioanelor CF-18 Hornet, era



„Cea mai importantă lecție învățată în cadrul acestui exercițiu a fost că am înțeles să construim un parteneriat, să fim capabili să ne coordonăm între noi, să știm cum să colaborăm în timp ce zburăm avioane diferite, astfel încât misiunea să fie un succes”.
Maior Dave McLeod.



REPORTAJ

convins că „a fost o experiență de care trebuie să beneficieze fiecare pilot al bazei. Scenariile tactice cuprinzând operații aeriene ofensive și defensive, executate în colaborare cu partenerii NATO, ne sunt de mare ajutor în perspective trecerii pe avionul multirol”.

Însă exercițiul nu a oferit oportunități doar pentru piloți. Personalul tehnic a beneficiat de experiența colegilor canadieni în ceea ce privește pregătirea activităților de zbor și logistice.

„Exercițiile în comun constituie noi experiențe, atât din punct de vedere profesional, cât și al dezvoltării cooperării și relaționării interumane. Avem astfel ocazia să învățăm din experiența altor specialiști aparținând forțelor aeriene partenere”, este de părere **maistrul militar cls a V-a Marius ION**, specialist avion-motor. Promoție 2014, acesta se face parte din echipa de tehnicieni instruiți în Portugalia pentru a asigura exploatarea avionului F-16.

Exercițiul bilateral româno-canadian desfășurat la Baza Militară Mihail Kogălniceanu, o experiență în care militarii celor două detașamente au descoperit că folosesc un limbaj comun, pentru un scop comun: securitate colectivă.



The Romanian-Canadian bilateral exercise held at Mihail Kogalniceanu Military Air Base was an experience which showed that the two military detachments use a common language for a common goal: collective security.





„Am observat că relațiile de cooperare dintre Canada și România sunt excelente, fapt ce ne-a permis să lucrăm împreună foarte bine și să pregătim exercițiul într-un timp foarte scurt. A fost o excelentă oportunitate să ne antrenăm împreună în cadrul acestui exercițiu în România. Cred că cel mai important lucru pentru majoritatea piloților sunt antrenamentele de zbor în comun cu avioane diferite. Este o experiență inedită să ai în câmpul vizual MiG-ul 21 și am constatat că piloții români sunt profesioniști desăvârșiți. Atât MiG-21 cât și CF-18 sunt avioane construite pentru lupte aer-aer și aer-sol și ambele părți au avut de câștigat din antrenamentul pe care l-am executat aici”.

Locotenent-colonel David Turenne, co-directorul exercițiului



Exercițiul s-a dovedit a fi o experiență utilă atât pentru piloți, cât și pentru personalul tehnic



Module de Comunicații și Informatică Dislocabile pentru Forțele Aeriene Române

Laura MĂCĂRESCU  

Forțele Aeriene Române au fost dotate cu echipamente moderne pentru asigurarea Sistemului de Comandă și Control Aerian Național. Activitatea de recepție, omologare și acceptanță s-a desfășurat la Centrul 85 Comunicații Aero și Informatică „Sublocotenent Gheorghe Robescu”.

La activitate au participat reprezentanți din Statul Major al Forțelor Aeriene, din Centrul 85 Comunicații Aero și Informatică și de la firmele furnizoare de echipamente, S.C. MARCTEL și S.C. SELEX, constituite într-un parteneriat româno-italian. Firmele S.C. MARCTEL și S.C. SELEX reprezintă un furnizor constant de echipamente și soluții în domeniul comunicațiilor militare din Armata României. Achiziția echipamentelor compuse din Module de Comunicații și Informatică Dislocabile a fost realizată și facilitată de către Departamentul pentru Armamente.

După cum ne-au lămurit căpitanul ing. Marian UDROIU și locotenentul ing. Alexandra VASILE, doi dintre ofițerii specialiști responsabili cu arhitectura de comunicații și informatică a sistemului, proiectul a fost demarat acum doi ani, ca urmare a identificării unui necesar de echipamente moderne pentru asigurarea flexibilității și

scalabilității sistemului de comandă și control.

Aceste module au fost realizate personalizat pentru nevoile Forțelor Aeriene, cu cerințe specifice, iar soluțiile tehnice s-au adoptat în premieră de către furnizorii echipamentelor și se referă la acoperirea problemelor existente de interconectare și funcționare în raioane izolate a sistemelor de armă specifice cum ar fi radiolocația, rachetele sol-aer și, bineînțeles, aviația.

Primele module au fost recepționate în luna decembrie a anului trecut și au fost deja testate în condiții meteo grele de ninsoare sau ger, echipamentele demonstrându-și fiabilitatea, funcționând corespunzător pe toată durata testării, omologării și acceptanței.

Pentru echipamentele moderne care au intrat în dotarea categoriei noastre de forțe este nevoie de personal pregătit pentru a exploata această tehnică, aspect de care se va ocupa tot Centrul 85 Comunicații Aero și Informatică.

Specificații tehnice

Modulele de Comunicații și Informatică Dislocabile (MCID) sunt destinate asigurării capabilităților de comunicații și informatică în special pentru structurile de radiolocație și rachete sol-aer dar, la nevoie, pot asigura și

suportul de comunicații și informatică necesar structurilor de tip escadrilă de aviație.

implementarea politicilor de QoS (Quality of Services) pentru a organiza și prioritiza cerințele

Sistemul de transport MCID este compus dintr-un autocamion cu platformă, un container dedicat, o remorcă pentru transportul grupului electrogen și a unei părți dintre elementele auxiliare.



Sistemele de comunicații de tip MCID sunt realizate într-o arhitectură de tip All over IP), fapt care permite

beneficiarului. Elementele de interfațare și protocoalele asigură interoperabilitatea deplină a sistemului de comunicații de tip MCID cu alte sisteme de comunicații aflate în exploatarea Forțelor Aeriene cum sunt suportul de comunicații al SCCAN și RTP/RMNC. Sistemul de transport MCID este compus dintr-un autocamion cu platformă, un container dedicat, o remorcă pentru transportul grupului electrogen și a unei părți dintre elementele auxiliare.

Sistemul radiant include diverse tipuri de antene, sisteme de înălțare, fixare și orientare a antenelor (catarge, piloni), diverse tipuri de cabluri, conecțică și alte elemente auxiliare.





AUTOGOSPODĂRIRE ÎN FORȚELE AERIENE ROMÂNE

În ultima parte a anului trecut, Secția Reparații și Lucrări Complexe Tehnică Auto și Autospeciale Târgșoru Nou și-a extins aria de activități prin inaugurarea Atelierului de tâmplărie, machete și simboluri. Acesta este dotat cu utilaje de generație nouă ce permit confecționarea unui mobilier modern, conform necesităților actuale din unitățile militare aparținând Forțelor Aeriene Române. Fondul de timp direct productiv al atelierului de tâmplărie este de aproximativ 412 ore lunar. Se pot realiza aproximativ 200 piese de mobilier/lună. Investiția poate fi amortizată prin realizarea a aproximativ 800 piese de mobilier. Costurile cu materialele (PAL melaminat) pot fi reduse cu până la 10% prin folosirea de programe ce optimizează debitarea prin trasarea componentelor din cadrul unei piese de mobilier pe panourile de PAL. Pentru marcarea acestei inaugurări, precum și pentru rezolvarea unor probleme organizatorice și administrative, inerente la început de drum, **generalul de flotilă aeriană dr. Lian SOMEȘAN**, locșitorul pentru resurse al șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, **comandorul ing. Constantin-Dorin SIMOTA**, comandantul Bazei 91 Logistice a Forțelor Aeriene și **colonelul Nicolae NĂSTASE**, șeful Biroului planificare mentenanță auto din



Alex BĂLĂNESCU

În cadrul Secției Reparații și Lucrări Complexe Tehnică Auto și Autospeciale se execută mentenanță de complexitate medie, ridicată și revizii la tehnica auto și autospecialele din înzestrarea Forțelor Aeriene, casarea tehnicii și echipamentelor militare, precum și efectuarea inspecțiilor tehnice periodice la autovehicule și remorci. Această unitate militară deservește toate structurile din Forțele Aeriene și poate servi structurile celorlalte categorii de forțe, dislocate în apropiere.



Utilaj din cadrul atelierului de tâmplărie și simboluri

SMFA, împreună cu alți invitați, au participat la acest moment festiv desfășurat în unitatea militară comandată de către **locotenent-colonelul Vasile CERNAT**.

În perioada următoare, se urmărește: continuarea dezvoltării competențelor și asimilarea de noi tehnologii; continuarea derulării planului de dotare graduală a atelierelor; asigurarea pregătirii tehnologice necesare preluării, la nevoie sau în situații de criză, a reparațiilor executate în prezent de către agenții economici; implementarea sistemului de asigurare a calității conform cerințelor Autorității Aeronautice Militare și a Registrului Auto Român precum și pregătirea/perfecționarea personalului în funcție de atribuțiile și responsabilitățile fiecărui post.



Alex BĂLĂNESCU
Mircea BARAC, Alex BĂLĂNESCU

Deși la jumătatea lunii februarie, când am vizitat Baza 86 Aeriană, ne aflăm în plină iarnă din punct de vedere meteorologic, lucrările la infrastructura aerodromului se desfășurau în ritm susținut. Stadiul lucrărilor era în conformitate cu termenele prevăzute, astfel încât obiectivele să fie recepționate, conform planificării, iar aeronavele F-16 să poată fi primite, parcate, întreținute, exploatate și reparate.

PREGĂTIREA

INFRASTRUCTURA, ÎN LINIE DREAPTĂ

Structura din cadrul bazei implicată în monitorizarea/verificarea lucrărilor executate de către contractorii care au câștigat și derulează contracte pe aerodrom - zona operațională - este Grupul 86 Sprijin, comandat de **comandorul ing. Bogdan ZVONARU**. De la acesta am aflat faptul că în bază se execută proiecte de infrastructură în cadrul a două programe: *NATO Security Investment Programme* (NSIP), finanțat prin mecanismul *cost-shared*, și programul infrastructură avion multirol, cu finanțare națională. Totodată, am aflat că se lucrează la o concepție de pregătire a personalului aeronautic pentru trecerea pe avioanele F-16 în cadrul etapei de tranziție.

Căpitan-comandorul ing. Daniel CHIOVEANU, șeful logisticii, ne-a informat că unele dintre proiecte sunt finalizate, iar altele se află în curs de execuție. De asemenea, se urmărește pregătirea infrastructurii în zona operațională la un nivel corespunzător pentru desfășurarea zborului, după care se va continua cu dezvoltarea infrastructurii din zona administrativă și zona socială. Dintre problemele cu care se confruntă în desfășurarea activităților a menționat faptul că procentul de încadrare al Grupului 86 Sprijin este sub media unității, dar că personalul de logistică depune eforturi deosebite pentru îndeplinirea misiunilor și sarcinilor de serviciu.

Unul dintre cei care au văzut ce înseamnă mentenanța avionului F-16 este

căpitan-comandorul ing. Marius CRISTEA, care a participat la pregătire în Portugalia, în perioada octombrie 2014 - octombrie 2015. Acolo a executat o pregătire în domeniul aprovizionării cu materiale tehnice de aviație, cursul urmând desfășurarea managementului activităților ce au ca obiect primirea, recepționarea, depozitarea și distribuția pieselor consumabile pentru acest tip de aeronavă. În timpul pregătirii a avut parte de activități de birou, dar și practice. A urmat cursuri de management logistică și mentenanță, practică specifică mentenanței și a întocmit documente pe linia aprovizionării și mentenanței. Timp de trei luni de zile a participat la cursuri de coordonare a mentenanței avionului F-16, la avioanele zburate de către piloții români și întreținute de personalul tehnic-ingineresc român.



Although in mid February, when we visited the 86th Air Base, we were in full winter from the weather's point of view, the construction of the airfield's infrastructure was in full progress. The construction in progress met all the deadlines so that all the equipment and facilities for the operation and maintenance of F-16 aircraft could be set up accordingly.

PENTRU F-16

„Partenerii portughezi au răspuns pozitiv la orice solicitare ce avea legătură cu desfășurarea contractului și au avut o atitudine prietenească. Ne-a plăcut faptul că politica de securitate este diferită de a noastră, posturile de lucru fiind conectate atât la rețeaua securizată, cât și la internet. Acest fapt ne-a ușurat munca, deoarece trebuie urmărită evidența a foarte multe repere. Acolo am văzut aplicat conceptul LEAN care constă în îmbunătățirea continuă a proceselor aflate în desfășurare. În Portugalia se aplică și sistemul KANBAN, prin care se stabilesc defecțiunile care apar cel mai frecvent în mentenanța neplanificată și s-au achiziționat reperele necesare, iar la atelierele unde se repară aceste defecțiuni piesele sunt disponibile permanent, fără a fi nevoie să se mai întocmească documentele necesare eliberării acestora. Am avut șansa

să lucrez un an în Portugalia și am întâlnit acolo un alt concept de desfășurare a activităților, pe care mi l-aș dori implementat și la noi”, sunt impresiile cu care a rămas căpitan-comandorul ing. Cristea după executarea misiunii și speră că toți cei care au fost la instruire în Portugalia, în Baza nr. 5 Monte Real, vor aduce un suflu nou în Forțele Aeriene Române pentru a promova acest mod de lucru și pentru a-i ajuta pe ceilalți în schimbarea mentalității.

Unul dintre puținii ofițeri constructori din cadrul Forțelor Aeriene Române este **maiorul Ovidiu LOGHIN** din Centrul Cartiruire Trupe și Administrare Cazărmi Pantelimon, detașat la Baza 86 Aeriană, ca responsabil de proiect din partea SMFA, pentru implementarea lucrărilor de investiții NATO – NSIP, precum și a programului multirol „Infrastructură bază

aeriană – zona operațională, în cazarma Borcea”. „Lucrările de infrastructură aeroportuară din cadrul Bazei 86 Aeriene sunt în curs de realizare, conform graficelor de execuție contractate. O parte din lucrări sunt finalizate, iar altele se află în curs de execuție, factorul meteo favorizând derularea lucrărilor într-o perioadă considerată critică, conform normativelor tehnice în vigoare. Se pune accentul pe lucrările de interior, cele exterioare urmând să se desfășoare în funcție de condițiile meteo care, la Borcea, nu sunt prielnice tot timpul anului, vântul fiind destul de puternic în Bărăgan.

În prezent, lucrările se desfășoară conform graficelor de execuție aprobate de către investitor. Nu sunt dificultăți în implementarea proiectelor, dar suntem presați de timpul scurt alocat pentru lucrările de amploare pe care le



Hangar mentenanță avioane F16



desfășurăm. Societățile comerciale participante la implementarea proiectelor, dar și structurile militare participante au relații de bună colaborare iar echipa din Statul Major al Forțelor Aeriene coordonează integrarea tuturor proiectelor conform înțelegerilor asumate cu partenerii externi”, am aflat de la maiorul Loghin.

De asemenea, comandantul Bazei 86 Aeriene, **generalul de flotilă aeriană Cătălin BĂHNEANU** se implică și susține toate proiectele ce se realizează pentru programul avion multirol F-16, după cum ne-a mărturisit personalul din cadrul Grupului Sprijin.

PILOTII: CU UN OCHI LA TRECUT ȘI UNUL LA VIITOR

La Centrul Administrativ Aerodrom Mihail Kogălniceau, locul în care își desfășoară activitățile și se instruiesc piloții și personalul tehnic de aviație din cadrul Bazei 86 Aeriene, până la finalizarea aerodromului de la Borcea, sentimentele sunt împărțite între realitatea din prezent și promisiunile viitorului.

acestei relocări. „O parte a personalului este nerăbdător să treacă la F-16, în timp ce alta va exploata în continuare avionul MiG-21 LanceR. Este foarte bine pentru cei care au plecat la pregătire în Portugalia și foarte greu pentru cei care au rămas în unitate și fac eforturi suplimentare pentru a asigura Serviciul de Luptă Poliție Aeriană. Acesta nu este considerat tură, iar militarii trebuie să rămână la program, după cele 24 de ore de serviciu. Piloții vin la serviciu cu bagaje, pentru că nu știu când se întorc acasă. Condițiile pentru tehnici sunt, de asemenea, foarte grele aceștia fiind cazați în dormitoare cu paturi suprapuse. Statutul personalului din Baza 86 dislocat la Centrul Administrativ este incert, iar cheltuielile suplimentare din cauza transportului de la Fetești la Mihail Kogălniceanu reprezintă un factor demoralizator. Efortul principal se axează pe cei care trec pe F-16, însă greu este dus de către ceilalți din unitate, care trebuie să execute și activitățile specifice funcțiilor neîncadrate”, ne-a mărturisit comandorul Adrian Popescu.

Gândurile piloților care încadrează



superioare și crede că avionul F-16 poate executa o gamă mai largă de misiuni, ceea ce va aduce un plus pregătirii lui profesionale.

Deși anul acesta va încheia trecerea pe MiG-21 LanceR, cu care speră să execute Serviciul de Luptă Poliție Aeriană, **locotenentul Alexandru SÂNDULACHE** se gândește deja la avionul multirol. „Am zburat F-16 în cadrul unui exercițiu la Câmpia Turzii, împreună cu un pilot american, și mi s-a părut un avion extraordinar din punct de vedere al puterii motorului și al modului în care poate fi exploatat. Deocamdată zbor MiG-21, care este o legendă în viața a aviației militare. Suntem piloți tineri, iar experiența acumulată pe acest avion ne va ajuta la trecerea pe F-16”, consideră locotenentul Săndulache de la care am mai aflat că, în vederea trecerii pe noul avion, toți piloții escadrilei execută antrenamente, în special anaerobe, prima testare fiind la centrifugă, unde se testează rezistența la suprasarcinile mari resimțite în F-16.

MENTENANȚA, SPRE O NOUĂ FILOSOFIE DE OPERARE

La Centrul Administrativ Aerodrom Mihail Kogălniceau, întreținerea și repararea MiG-urilor se face de către Secția Mentenanță Aviație (SMA), condusă de **căpitan-comandorul ing. Costel GAVRILĂ**. O parte din tehnicii de aici vor face parte din escadrila de F-16.

„Ne așteaptă multe necunoscute. Este o provocare nu numai pentru oameni, ci pentru întregul sistem. Aceste avioane vor necesita o



În Serviciul de Luptă Poliție Aeriană l-am întâlnit pe **locotenent-comandorul Matei DRAGOȘ FĂNUȚ**, care aștepta cu nerăbdare să plece la pregătire în Portugalia. Am încercat să afl de la acesta gândurile de dinainte de misiune și în ce fel îi va influența acest fapt cariera și viața personală.

„Mă bucur că plec, dar mă gândesc și la responsabilitățile care mă așteaptă. E mult de muncă acolo, dars-a aprobat să mergem cu familia, ceea ce este un lucru bun. Însă bucuria va fi mai mare la întoarcere, când voi veni cu misiunea îndeplinită. Am păstrat legătura cu cei doi piloți de la Borcea care se află deja la pregătire în Portugalia, și care mi-au vorbit despre greutățile pe care le voi

întâmpina și ce se așteaptă de la noi. Mă pregătesc de acum pentru ceea ce mă așteaptă acolo, iar orele de zbor acumulate pe MiG-21 LanceR îmi vor fi de folos pentru pregătirea viitoare. Nu am mai zburat avionul F-16, am înțeles că diferența este majoră față de MiG-21 și rămâne să descopăr aceste diferențe. Știu la ce să mă aștept și este un pas înainte în carieră. Va fi o provocare și o dorință împlinită, un privilegiu care implică responsabilități. Nu poți da greș!”, erau gândurile locotenent-comandorului Fănuț cu puțin timp înainte de plecarea în misiune.

Îl așteptăm să se întoarcă, alături de ceilalți colegi, și să urcăm următoarea treaptă din evoluția Forțelor Aeriene Române!

Comandorul Adrian POPESCU, comandantul Grupului 86 Operațional, ne-a vorbit despre prezentul și viitorul piloților și al personalului tehnic din structura pe care o conduce, dar și despre greutățile cu care se confruntă datorită

Escadrila Aviație Luptă se îndreaptă, invariabil, către avionul F-16. **Căpitanul Florin ROTARU**, pilot de luptă pe MiG-21 LanceR, are ca scop să treacă pe noul tip de avion deoarece consideră că acesta este capabil de performanțe



Sistemul de frânare aeronave finalizat, funcțional, verificări periodice la sistemul de frânare aeronave.



Vizită de lucru în Bazele de la Fetești și Mihail Kogălniceanu

Ministrul apărării naționale, **Mihnea MOTOC**, împreună cu șeful Statului Major General, **generalul Nicolae CIUCĂ** și șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, **generalul maior Laurian ANASTASOF**, au efectuat luni, 14 martie, o vizită de informare și documentare în bazele militare de la Mihail Kogălniceanu și Fetești. La Centrul Administrativ Aerodrom Mihail Kogălniceanu, ministrului Motoc i-au fost prezentate facilitățile din bază și de pe aerodrom, a stat de vorbă cu responsabilii militari români și americani și a discutat, de asemenea, cu militari canadieni care participă, în această perioadă, la un exercițiu de instruire.

„Sunt foarte mulțumit de colaborarea militarilor români și americani. Am văzut aici nu doar un nod modern de tranzit, care valorifică la maxim infrastructura aeroportuară, rutieră, feroviară și portuară din zonă, cât și un centru eficient de instruire a trupelor pentru a face față riscurilor mediului

de securitate actual”, a spus Mihnea Motoc. La Fetești, ministrul Motoc s-a întâlnit cu militarii Bazei 86 Aeriană cu care a discutat despre misiunile executate de aceștia, în special cele de asigurare a Serviciului de Luptă Poliție Aeriană, și a verificat capacitățile operaționale și lucrările de infrastructură necesare pentru exploatarea aeronavelor F-16.

„Apreciez dedicația piloților militari și a personalului de sprijin în executarea misiunilor specifice pentru asigurarea securității spațiului aerian din zona de Sud-Est a Alianței Nord-Atlantice. Referitor la pregătirile care se fac pentru introducerea în exploatare a avionului multirol F-16, am constatat că mai multe proiecte de infrastructură necesare operării acestuia sunt deja finalizate și am văzut preocuparea personalului militar pentru încheierea acestui proces în termenele stabilite”, a concluzionat ministrul apărării naționale.

exploatare asemănătoare altor state care au în dotare F-16, ceea ce va presupune o abordare nouă și din partea noastră. Noua organizare a secției de mentenanță aviație a fost concepută astfel încât să asigure și nevoile de mentenanță ale avionului F-16. S-au creat ateliere noi și birouri noi care să asigure necesarul de specialiști. F-16 este un avion care se va adresa unui nou tip de tehnic și vor fi avantajați tehnicii tineri, pentru care asimilarea de cunoștințe noi va fi mult mai facilă”, consideră căpitan-comandorul Gavrilă înainte de implementarea noului sistem de mentenanță.

Tot la SMA este încadrat și **locotenentul ing. Victor-Alexandru POPESCU**, care a urmat cursul de *Avionics Engineer* în Portugalia, timp de un an.

„Am învățat managementul aeronavei F-16 și mentenanța sistemului de avionică. Schimbările care trebuie făcute în sistemul nostru vor fi majore pentru a putea aplica ceea ce am învățat, începând cu mentalitatea, organizarea, sistemul informatic de management al mentenanței, sistemul de aprovizionare cu consumabile și agregate și altele. Față de MiG-21 LanceR, lucrările executate sunt diferite. Nu există tehnici din toate specialitățile la escadrilă, există doar tehnici de avioane și armurieri și este nevoie de facilități noi în bază, pentru exploatarea avionului F-16.

Portughezii lucrează cu documentație tehnică în format electronic, încercând să elimine hârtia din modul lor de lucru. La noi, dacă se vor folosi în continuare documentele scrise, lucrul va deveni foarte greu. Managementul este mai complex la F-16 pentru că avionul este mai

pretențios.

Pe linie de mentenanță și aprovizionare trebuie să ținem legătura cu partenerul american. Un avantaj al acestui tip de aeronavă este faptul că există un număr foarte mare de utilizatori și există o comunitate mare între care se face schimb de informații. O să fie o provocare în următorii 5 ani să aplicăm aici ce am învățat acolo și poate vom aplica aceste schimbări la MiG-uri și la elicoptere”.

La finalul documentării pot să afirm că, în ciuda greutăților întâmpinate de personalul Bazei 86 Aeriene în această perioadă, devotamentul și tenacitatea fiecărui om contribuie la bunul mers al lucrurilor. Chiar și în condițiile în care „lupta” se duce pe mai multe fronturi.



Mastru militar clasa I Vasilică CHEOSEAUA din cadrul Grupului 86 Sprijin verifică funcționarea balizei din cadrul sistemului de iluminare a pistei de decolare-aterizare.



În atelierul montare - demontare, la lucru, maestrul militar clasa a V-a Marius VLĂSCLEANU și maestrul militar clasa a V-a Cristina SĂFTOIU.



Atelierul celulă – verificare coturi din instalația de accelerare a stratului limită (ASL) – m.m. principal Apostol DINCĂ și maestrul militar clasa a V-a Andreea BACIU.



VÂNT DE SCHIMBARE ÎN BĂRĂGAN



Laura MĂCĂRESCU

La început de februarie am fost să vizităm radarele din Bărăgan, acolo unde vântul bate de două ori pe an, o dată de la nord la sud și celalaltă dată de la sud la nord, unde sunt ierni grele cu nămeți cât casa, primăveri înmiresmate de salcâmi și lilieci, veri toride cu miraj de avioane înălțate de pe pistă și toamne pline de rod, din care dorim să „culegem” anul acesta și viitorul multirol.

O NOUĂ STRUCTURĂ

Din 1 septembrie 2015, la Borcea a luat ființă Grupul de Cercetare și Supraveghere prin Radiolocație, o nouă structură, firească și de mult timp așteptată. Aceasta asigură, ca și compania de radiolocație locală pe care o are în subordine pe lângă celelalte companii din sud-estul țării, supravegherea spațiului aerian.

Noua structură, care are ca scop eficientizarea activității armei radiolocație, se află în stadiul definitivării, după cum ne-a explicat comandantul acesteia, **locotenent-colonelul Florin MINCULESCU**. Grupul de Cercetare și Supraveghere prin Radiolocație gestionează, de asemenea, buna aprovizionare a unităților subordonate și mai buna monitorizare a spațiului aerian. „Este o unitate destul de grea, din acest punct de vedere, avem responsabilitatea de a remedia și

menține starea de funcționare a tuturor radarelor, analogice digitizate și digitale, pe lângă supravegherea unei treimi din spațiul



Locotenent-colonelul Florin MINCULESCU, comandantul unității

aerian național. Oamenii sunt bine pregătiți profesional, astfel reușim să menținem la un nivel bun capacitatea tehnicii din dotare și să

îndeplinim misiunea de bază”, a adăugat comandantul.

Locotenent-colonelul Florin Minculescu a absolvit Școala de ofițeri de Radiolocație „Leontin Sălăjan” de la Brașov în anul 1989. A parcurs toate funcțiile din armă, de la șef radar, până la comandant de grup. Între 2013 și 2015 a urmat cursurile Facultății de Conducere Interarme Forțe Aeriene din cadrul Universității Naționale de Apărare. Cariera de ofițer a început-o tot în această garnizoană, majoritatea timpului activând în cadrul unității de radiolocație de la Borcea, rămânând permanent informat despre problemele cu care s-a confruntat unitatea.

Cu toate că mediul urban aflat în apropierea unității nu oferă prea multe perspective de dezvoltare și recreere, dintre acestea găsim ca hobby doar pescuitul amator, a decis să-și stabilească familia aici, chiar dacă el și soția sunt originari din Prahova. Soția l-a susținut în

toate deciziile sale: „Este o femeie puternică care mi-a fost alături întotdeauna. Am avut susținerea familiei și a oamenilor deosebiți de aici, care m-au ajutat. În ceea ce privește aprofundarea cunoștințelor tehnice și modul de a relaționa cu oamenii, am învățat multe lucruri de la primul comandant al unității, **colonelul (r) Gheorghe ȚAPLIUK**, mai ales în vremurile cu mult trafic aerian pe Borcea”, a ținut să sublinieze comandantul.

ÎN MIEZUL ACȚIUNII

Un alt om al locului este și **căpitanul Octavian PALEACU**, șef tură operații la Centrul de Operații Supraveghere Aeriană a Grupului de Cercetare și Supraveghere prin Radiolocație. A învățat radiolocație la Borcea, fiind repartizat aici ca ofițer în anul 2005. A asigurat de atunci cu date radar formarea imaginii aeriene locale și multe alte funcții deținute prin cumul, lucru care i-a dat ocazia să cunoască situații complexe și oameni care l-au ajutat să învețe această meserie. Își dorește în continuare o evoluție bună în carieră care să-i ofere posibilități de dezvoltare profesională și satisfacția a ceea ce face. În plan personal și-a construit o familie frumoasă și se bucură deja de doi copii. Tot șef de tură este și **locotenentul Mihai CIUPERCĂ**. În momentul documentării noastre acesta nu a avut răgaz să ne acorde un interviu. Situația aeriană descrisă de radare l-a ținut concentrat la pupitru. De la colegi am aflat că ambiția l-a determinat să devină ofițer. Acesta era maistru militar de forțe navale. A acumulat o vechime de patru ani în radiolocație și s-a remarcat prin participarea la mai multe misiuni de asigurare cu date pentru trageri a structurilor de rachete sol-aer sau pentru aviația de la Baza 86 Aeriană. Pe lângă toate acestea, locotenentul și-a întemeiat o familie și are un copil.

Alături de căpitanul Paleacu și locotenentul Ciupercă își desfășoară activitatea în Centrul de Operații Supraveghere Aeriană **personal contractual civil Simona MANOLIU**. Urmărirea traficului aerian este o meserie grea, care solicită atât partea intelectuală a unui om, cât și cea psihică. Responsabilitatea este mare, iar activitatea desfășurată necesită experiență. Doamna Manoliu lucrează în acest domeniu din anul 1990, când și-a început cariera ca planșetist, notar, dictator.

Soțul doamnei Manoliu este militar și înțelege sacrificiile și responsabilitățile acesteia. **Locotenent-colonelul Emil**

MANOLIU, șef operații și instrucție și locțiitorul comandantului grupului, coordonează activitatea în Serviciul de Luptă Poliție Aeriană: „Am lucrat și în cadrul altor unități de radiolocație din sud-estul țării. Este o zonă «fierbinte» din cauza vecinătății cu Federația Rusă și a situației politico-militare din Ucraina. Unitatea nou înființată trebuie să-și atingă obiectivele și să-și îndeplinească misiunile stabilite într-un timp cât mai scurt. Eu și soția suntem de mult timp

îndreptat spre Borcea: „Meseria se învață de la colegii mai în vârstă. În cadrul unității am participat la mai multe exerciții, dintre care și ISTRIA 2015, prin asigurarea sprijinului de radiolocație la Batalionul de Rachete Sol-Aer HAWK. A fost ceva nou, în care mi-am pus în aplicare cunoștințele de management și tehnică, participând în calitate de comandant de detașament. Compania de Radiolocație a fost dislocată în raionul Capu Midia”, ne-a relatat

acumulat cunoștințe. Astfel, experiența m-a ajutat să îndeplinesc toate misiunile. Acum o împart tinerilor maiștri militari. Aceștia, spre deosebire de generația mea, nu sunt la fel de dornici să acumuleze cunoștințele, pentru că nu se simt destul de motivați să rămână în sistemul militar”. Maistrului militar principal Zamfir i-a făcut plăcere să învețe noul tip de radar, TPS-79 R, care, dacă deții cunoștințe de specialitate

un lucru foarte bun pentru Armata României. Multe s-au schimbat în bine de la intrarea mea în sistemul militar, din punct de vedere ideologic. Acest radar a simplificat lucrul îndelungat la radare, însoțit de expunerea în timp la radiații și slăbirea vederii. Digitizarea radarelor analogice a fost, de asemenea, un lucru necesar și obligatoriu în contextul actual”.

UN VIITOR LUMINOS

Astfel, prin înființarea Grupului de Cercetare și Supraveghere prin Radiolocație, putem spune că posibilitățile de evoluție a acestei arme în partea de sud-est a țării au crescut, făcând loc unui cadru mai bun de modernizare a unităților componente și eficientizare a activităților acestora.

Vorbind în numele celor două structuri de radiolocație de la Borcea, dar și a celorlalte aflate în subordine, locotenent-colonelul Florin Minculescu, comandantul grupului, dorește creșterea nivelului de instruire prin încadrarea mai bună cu personal și găsirea tuturor resurselor pentru menținerea nivelului de operaționalizare atins și a stării de operativitate a radarelor din înzestrare.

De asemenea, consideră că perioada tristă a radiolocației a trecut. Vede un viitor luminos în supravegherea spațiului aerian și-i invită pe toți radiolocatorii din țară să lupte pentru a reafirma această armă.



Comandanți de azi și de mâine în arma radiolocație

în armată, ne înțelegem problemele și ne petrecem mai mult timp împreună la serviciu, fapt care a sudat relația, însă acest lucru a fost mai puțin bun pentru copil. Câteodată este mai bine să sacrifici serviciul decât viața familială. Să nu alergi după funcții. Îmi doresc, pe lângă serviciu, să fiu alături de familie, atât ca distanță cât și ca sprijin”.

UNITATEA DE BAZĂ

Unitate de bază a armii, Compania de Radiolocație de la Borcea, are ca sarcină exploatarea radarelor din dotare pentru obținerea imaginii aeriene locale, sprijinirea cu date de radiolocație a Bazei 86 Aeriană și supravegherea spațiului aerian din zona de responsabilitate.

Sublocotenentul Mihai CÂRNAT este șef grup radar la companie din ianuarie 2015. A venit aici de la Compania de Radiolocație de la Sulina, unde a lăsat în urmă un colectiv foarte unit. Viața i s-a părut frumoasă acolo, însă dorința de a se perfecționa în domeniu a fost motivul pentru care s-a

experiența sa sublocotenentul, care a dorit să evidențieze activitatea companiei și prin faptul că aceasta a participat la defilarea cu tehnică militară TPS-79 R „Gap Filler” cu ocazia paradei de 1 Decembrie.

Printre oamenii companiei apreciați de către sublocotenentul Cârnat se numără **maistrul militar principal Constantin ZAMFIR**. Principalul Zamfir a absolvit Școala de Maiștri Militari și Subofițeri cu durata de trei ani de la Brașov în anul 1986. La începutul carierei i-a fost greu, însă, pe măsură ce a acumulat experiență a învățat cum să coreleze cunoștințele teoretice cu cele practice și și-a însușit toate radarele din dotarea unității. De asemenea, a participat la toată gama de misiuni de radiolocație. „Arma radiolocație este frumoasă, dacă îți place cariera militară, electronica, fizica, electrotehnica, informatica, indiferent de problemele cu care te confrunți. Problemele tehnice reprezintă un stimulent pentru această meserie. Din orice defect apărut am

temeinice, în special informatică, devine mai ușor de însușit decât radarele analogice.

Odată cu înființarea grupului, la Borcea a apărut un atelier de reparații pentru tehnica de radiolocație, a cărui șef este **maistrul militar principal Daniel NEGREANU**. Acesta este încadrat de 25 de ani pe funcții de radiolocație și cunoaște, de asemenea, toate radarele din dotare. A absolvit Școala de Maiștri Militari și Subofițeri cu durata de trei ani în anul 1987. Maistrul consideră că: „Dotarea cu radare TPS-79 R reprezintă



Specialiști ai noii generații de radare



HAWK

Adrian SULTĂNOIU 🇷🇴





În urmă cu zece ani, la începutul lunii mai 2006, se înființa, în cadrul Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer, prima structură destinată să exploateze sistemul de rachete HAWK.

10 ani de la intrarea în dotare

Mircea BARAC

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

În prezent, structura dispune de instructori proprii, de un sistem logistic de nivel NATO și execută anual trageri de antrenament în poligonul de la Capu Midia în cadrul exercițiilor în care este implicat: Vlășia, Istria, Șoimul, NEWFIP etc. Din punct de vedere organizatoric, funcționează ca Grup de Luptă în cadrul Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer și urmează un program de ridicare a capacității de luptă conform standardelor NATO.

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

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

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





Toate drumurile trec pe la COORDONAREA MIȘCĂRII

Laura MĂCĂRESCU 

În anul 2015 au fost executate un număr de peste 260 de misiuni de transport cu aeronave militare, dintre care peste 70 externe. S-au efectuat astfel aproximativ 1300 de ore de zbor, s-au transportat peste 4.000 de militari și 350 de tone de materiale. Dintre acestea, mai importante sunt cele nouă misiuni în teatrele de operații cu aeronave C-130 HERCULES, respectiv cele șapte misiuni interne și șapte externe de transport umanitar cu aeronave C-27 J SPARTAN. De asemenea, s-au executat aproape 230 de ore de zbor pentru serviciile de aerofotogrammetrie în folosul Ministerului Agriculturii și Dezvoltării Rurale și 140 ore de zbor în opt misiuni „Cer Deschis” cu aeronave AN-30. În ceea ce privește transporturile feroviare, au existat 20 de indicative militare de transport, folosindu-se peste 300 de vagoane, asigurându-se astfel nevoile de aprovizionare și operative ale unităților subordonate Statului Major al Forțelor Aeriene. Pe lângă acestea, s-au executat peste 2.200 de curse rutiere, în afara garnizoanelor de reședință, pentru transportul de personal și materiale sau alte activități specifice serviciului logistic.

In 2015 the Romanian Air Force executed over 260 airlift missions, more than 70 being abroad, about 1,300 flight hours, transported over 4,000 troops and 350 tons of material. Of these missions, the most important are the nine missions in theaters of operations with C-130 Hercules aircraft, seven domestic and seven foreign humanitarian transport missions conducted with the C-27J SPARTAN aircraft. Nearly 230 hours of flight for aerial survey services were carried out for the benefit of the Ministry of Agriculture and Rural Development, and 140 flight hours in eight „Open Skies” missions with AN-30 aircraft. Regarding the ground transportation, there were 20 military railway missions using over 300 wagons. In addition, there were more than 2,200 missions on wheels, for transportation of personnel and logistics or other specific activities.



aerene și terestre din Statul Major al Forțelor Aeriene. O atenție deosebită se acordă misiunilor de rotire a personalului Armatei României în teatrele de operații, zborurilor speciale, misiunilor umanitare, dar și asigurării suportului logistic la sol pentru aeronavele militare aparținând altor state, care operează în interesul României, în spațiul aerian și pe aerodromurile din România. Grija ca activitățile să se desfășoare fără sincope se datorează tot personalului Secției Coordonarea Mișcării.

Ca o aeronavă să ajungă la destinație trebuie să beneficieze de o cerere autorizată de survol și aterizare. Secția primește autorizarea și o transmite mai departe executantului. Fiecare țară are un timp de autorizare și, de multe ori, trebuie anticipate anumite proceduri specifice fiecărui stat, mai ales că multe misiuni se întâmplă în weekend. Există o schemă de relații complexe, care necesită diplomație de înalt nivel, pentru ca un zbor să se întâmple, atunci când nu este planificat din timp.

De asemenea, secția coordonează și monitorizează misiunile de transport aerian executate în baza contractelor de prestări servicii.

periculoase, activitățile de imbarcare/debarcare și de procesare personal și tehnică, sunt realizate prin intermediul formațiunilor de mișcare din bazele aeriene.

BIROUL TRANSPORTURI AERIENE

Biroul transporturi aeriene reprezintă interfața Statului Major al Forțelor Aeriene în relația cu toți beneficiarii de transporturi militare aeriene, începând cu președintele României.

Șeful acestui birou este **comandorul Adrian SITARU**. Este încadrat pe această funcție din anul 2010 și o caracterizează astfel: „Este un loc de muncă solicitant din punct de vedere profesional, în sensul aplicării prompte a cunoștințelor de transport aerian intern și internațional, a diagramei de relații cu diferite structuri implicate, necesită flexibilitate în gândire și profesionalism. De asemenea, ai nevoie de anumite abilități personale, de diplomație în relația directă cu beneficiarii transportului, dată fiind natura și scopul transportului aerian”.

Activitatea secției se oglindește, în mare parte, în activitatea acestui birou. Obiectivele priori-

DESPRE COORDONAREA MIȘCĂRII

În toate situațiile, după cum ne-a informat **comandorul Constantin FILIP**, șeful Secției Coordonarea Mișcării, transporturile executate de Forțele Aeriene au avut un rol deosebit pentru desfășurarea forțelor în locul și la timpul potrivit, pentru sprijinul acțiunilor militare sau pentru salvarea vieților românilor aflați în țară sau străinătate.

„Atingerea țelului depinde de disponibilitatea personalului calificat și a mijloacelor de transport la data executării misiunii de transport aerian”, a adăugat **comandorul Filip**.

Fie că este vorba de o misiune de transport aerian a demnitarilor (zbor special), un zbor umanitar intern sau internațional, o misiune de transport în teatrele de operații de pe glob, o misiune de transport aerian în folosul terților, persoane juridice ori fizice, sau orice misiune de transport terestru, feroviar și chiar naval, toate intră în responsabilitatea Secției Coordonarea



Echipa Secției Coordonarea Mișcării

Mișcării. Aceasta se află în cadrul departamentului care se ocupă de gestionarea resurselor Statului Major al Forțelor Aeriene, în subordinea Serviciului Logistic.

Secția se ocupă de planificarea, organizarea, coordonarea și monitorizarea transporturilor

Începând cu acest an, tot ce ține de activitatea de procesare personal și materiale s-a reorganizat într-un compartiment specializat distinct, prin care se coordonează activitățile de paletizare, containerizare, etichetare și certificare a materialelor

țare ale Statului Major al Forțelor Aeriene sunt reprezentate de transportul trupelor în teatrele de operații aflate oriunde pe glob, de îndeplinirea obligațiilor de corelare și planificare a zborurilor speciale reprezentate de transportul persoanelor oficiale, cum ar fi

președintele sau ministrii, coordonarea și planificarea zborurilor în cadrul exercițiilor militare desfășurate în țară și străinătate și, în anumite situații, transporturi solicitate de diferite persoane fizice sau juridice.

Din momentul primirii solicitării de la beneficiarii enumerați

aeronavei și componența echipei, de destinația pe glob, se verifică corectitudinea întocmirii cererilor de obținere a aprobărilor diplomatice de survol și aterizare înaintate de structura care execută misiunea aeriană, după care se întocmește oferta misiunii de transport aerian, care se înaintează

menținerea calificărilor specifice de către personalul angajat în astfel de activități.

Biroul transporturi aeriene asigură și serviciul de suport logistic la sol pentru aeronavele militare străine care operează pe aeroporturile civile sau militare din România.

FIECARE MISIUNE ARE PROPRIA SA POVESTE

Fiecare misiune are propria sa poveste. Orice necunoscută, orice lucru neprevăzut, poate duce la ratarea misiunii. Munca este una de echipă. Comandorul Filip ne-a explicat care este demersul pentru ca o misiune de transport să se poată desfășura: „Sunt situații în care trebuie să ne înlocuim unii pe alții și trebuie să cunoaștem totul despre această secție. Nu avem un program fix de lucru și, neapărat, lucrăm în doi la toate misiunile mai dificile, mai ales la cele umanitare, cum a fost cea de evacuare în urma unui tragic accident rutier din Podgorica sau evacuarea cetățenilor români din Libia. Misiunile umanitare au o mare încărcătură emoțională. Efortul este mare, mai ales când folosim mai multe aeronave, când pleacă un avion și altul trebuie să se întoarcă. Telefoanele sună în continuu, unul stă la telefon și celălalt întocmește rapoarte pentru obținerea autorizărilor după imperativul «Dacă nu ai hârtii, nu



Evacuare medicală

mai sus, secția, cunoscând disponibilitatea tehnicii din dotare și pe cea de personal a bazelor aeriene care execută misiunile de transport aerian, stabilește configurația zborurilor, în strânsă legătură cu baza aeriană implicată care are în dotare aeronave de transport. În majoritatea cazurilor este vorba despre Baza 90 Transport Aerian.

Apoi se calculează costurile de operare în funcție de tipul

beneficiarului transportului. Calificarea personalului care execută activități de manipulare a bunurilor periculoase, paletizarea, este un alt atribut al biroului. Acesta constă în selectarea, formarea personalului care asigură serviciul logistic la sol, etichetarea materialelor și certificarea materialelor periculoase. În acest scop, biroul transporturi aeriene monitorizează permanent



Aspect de la evacuarea cetățenilor români și străini din Libia, 2011

Coloană auto pentru transportul tehnicii de rachete sol-aer pe drumurile publice



ai nimic». Dacă misiunea este clară, cererea de survol este introdusă imediat în sistem. Hărțile le preiei cu o mână și cu cealaltă le semnezi. Misiunile sunt diferite, trebuie luate pe rând, au particularități, nu poți da «copy – paste», responsabilitatea este mare, la fel și decizia”.

Din punctul de vedere al comandurului Sitaru, misiunea cea mai importantă ca amploare a Statului Major al Forțelor Aeriene din ultimii 10 ani, după primele misiuni în Teatrele de Operații, a fost cea din Libia din anul 2011, care s-a referit la evacuarea aeriană a refugiaților, cetățeni români și străini, victime ale regimului politic din acest stat: „Există atunci riscul de a fi implicați în conflict în spațiul aerian al Libiei, dar și de a fi loviți la sol, în timpul decolării sau aterizării. Nimeni nu îți putea garanta siguranța zborului în acele condiții și nici faptul că pasagerii de la bord prezentau siguranță pentru echipaj. Misiunea de evacuare aeriană s-a executat într-o zonă cu un spațiu aerian ostil, pe fondul a numeroase constrângeri, restricții și a altor împrejurări care puteau aduce atingere securității zborurilor sau a siguranței persoanelor de la bord. Riscurile asumate atunci de Forțele Aeriene Române au fost foarte mari”.

BIROUL TRANSPORTURI TERESTRE

Biroul transporturi terestre este structura specializată din cadrul Secției Coordonarea Mișcării care asigură îndeplinirea atribuțiilor de bază privind planificarea transporturilor de personal, tehnică și materiale militare ce aparțin trupelor proprii pentru generarea și regenerarea forțelor, participarea la aplicații, misiuni și exerciții, pe căile de comunicații terestre (feroviare și rutiere), în timp de pace și în situații de criză și război.

Astfel, acest birou analizează cerințele de mișcare și transport rezultate în cadrul procesului de instrucție și face propuneri privind dezvoltarea resurselor necesare sistemului militar de transport. De asemenea, analizează și evaluează capacitatea infrastructurilor și mijloacelor de transport existente, în scopul asigurării nevoilor de transport ale Statului Major al Forțelor Aeriene.

Șeful biroului transporturi terestre, **colonelul Adrian PETRE**, este cel care gestionează misiunea acestei microstructuri. Provocările profesionale ale acestui domeniu de activitate, pe lângă volumul



Planificarea este cheia succesului



Intervenții în situații de urgență



Transport de trupe

mare de indicative militare de transport gestionate referitoare la tehnica destinată deplasărilor la trageri, cea care se deplasează la

reparat sau transportul petrolului de aviație, se referă la asigurarea transporturilor de personal cu mijloacele din dotare, având în

vedere numărul mare de misiuni de transport solicitate, cu un număr redus de mijloace de transport.

La aceasta se mai adaugă o stare tehnică precară a rampelor de îmbarcare/debarcare și insuficiența parcului de vagoane utilizate pentru transportul feroviar, care influențează negativ activitățile de mișcare și transport pe calea ferată a tehnicii militare.

LUCRURILE ESENȚIALE

În activitatea pe care o desfășoară personalul care încadrează această secție, logistica înseamnă totul. Astfel, sunt bine aprovizionați tehnic. Fără fax, imprimantă sau internet, secția nu poate funcționa: „De asemenea, ne aflăm într-un singur birou și, de multe ori, ne folosim de partea informală a relațiilor dintre noi pentru a finaliza mai rapid solicitările”, a adăugat comandorul Filip.

Pe lângă partea logistică, activitatea secției necesită calificare superioară în executarea misiunilor de transport aerien, capacitate ridicată de analiză și sinteză, abilități dezvoltate de comunicare, dată fiind sfera relațiilor cu diferite structuri ale statului și multă atenție. Acestea sunt condiții fără de care nu se pot îndeplini obligațiile de transport aerian ale Statului Major al Forțelor Aeriene. Calmul este un alt ingredient esențial. Nivelul de stres crește în situații critice ieșite din tipar: „Avem de analizat zboruri de evacuare medicală a victimelor unor incendii sau care au suferit diferite traumatisme. De aceea, toate celelalte activități și misiuni obișnuite trebuie planificate corect și din timp pentru a nu fi depășite de situație atunci când apar pe neașteptate zboruri deosebite. De aceea, niciodată, nu ne permitem să lăsăm lucrurile neterminate”, au mărturisit profesioniștii acestei structuri.

Satisfacția lor nu se măsoară în laude, ci în rezultate. Atunci când lucrurile au decurs în mod normal și misiunile au fost îndeplinite: „Când se spune simplu despre noi că resursele de transport aerian, rutier și feroviar militar au fost gestionate corespunzător, conform cererilor structurilor, a planurilor de mișcare și transport aprobate și a fondurilor alocate, reușindu-se îndeplinirea tuturor misiunilor încredințate Forțelor Aeriene, atunci înseamnă că ne-am îndeplinit misiunea și putem respira, pentru moment, liniștiți”, a concluzionat comandorul Filip.

Decorați cu Emblema de Onoare a Forțelor Aeriene

Maior Ionuț ANGHEL
Laura MĂCĂRESCU



În data de 27 aprilie a.c., șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, generalul-maior Laurian ANASTASOF, a conferit „Emblema de Onoare a Forțelor Aeriene” colonelului magistrat Ionel CORBU, colonelului magistrat Stelea COVEI și locotenent-colonelului magistrat Marius MUSEANU, în semn de apreciere deosebită pentru înaltul profesionalism și contribuția adusă la buna desfășurare a activităților în comun cu Forțele Aeriene, cu prilejul Zilei Justiției Militare.



Cei trei magistrați, împreună cu colonelul Florin BĂBĂU, șef secție juridică și colonelul Valentin ACHIM, șef birou avize și asistență juridică în Statul Major al Forțelor Aeriene (SMFA) au colaborat în repetate rânduri la diferite activități de natură juridică în folosul Forțelor Aeriene Române, unele dintre acestea având și rolul de prevenire a producerii faptelor cu consecințe penale în rândul personalului din unitățile

subordonate SMFA.

Colonelul magistrat Stelea Covei a precizat în cadrul întâlnirii pe care a avut-o cu șeful Statului Major al Forțelor Aeriene și personalul participant că scopul Justiției Militare nu se raportează numai la numărul de cazuri sau procese înregistrate de către Parchetul Militar ci, mai ales, la prevenirea săvârșirii faptelor penale, explicând personalului, cum se pot evita asemenea situații neplăcute.

Mai întâi au fost povești, legende și explicații privind zborul păsărilor și al avioanelor, întâlniri cu oameni care au văzut zburători și avioane. Așa au apărut ideea și pasiunea de zbor la mezinul familiei Rozalia și Iosif RUS din Șinca Veche, Făgăraș. O familie de agricultori (fișa primăriei), cu patru copii: două fete și doi băieți.

Momentele erau serile de iarnă, șezătorile, drumurile făcute la lucrul câmpului și la întors acasă. Întins la orizontală, pe fânul adus cu carul tras de boi, vaci, bivoli sau cai, tatăl meu ne spunea cu răbdare, diverse povestioare. Acestea fuseseră auzite din vorbe, pățanii și întâmplări, văzute, întâlnite sau imaginare pe la căile ferate transilvănene, în cei patru ani de stagiu militar în armata descrisă de soldatul Svejk și în alți patru, în luptele din Galiția ori aiurea, pe fronturile Primului Război Mondial.

În școala primară, maestrul de lucru manual m-a învățat să confecționez elice de avion, să le montez pe diferite lemne cioplite și să le așez prin curte. Aterizarea unui avion la marginea comunei, în iarna 1945-1946, paza și pregătirile lui pentru decolare au alimentat subiectele despre aviatori și mașinile lor. Lansarea din avion în 10 mai 1946, de un consătean, a unei coroane pe monumentul eroilor din Turnu Severin, și rasmusurile pilotului Fulicea, ful preotului, deasupra satelor, întâlnirile cu el și cu alții au provocat curiozități între săteni și grupul nostru de gură-cască. Apoi, admiterea la școala tehnică din Brașov, devenită liceu industrial ce avea o mulțime de mașinării și un avion, au stimulat și menținut interesul pentru aviație. De aici până la zbor n-a fost decât un pas.

Primele zboruri au fost executate în 1954, cu avionul Fleet. Instructorii, mai în vârstă sau mai tineri, cu misiuni în război sau în unitățile de luptă, ne formau într-o adevărată competiție. Terenurile de zbor de la Buzău, Mizil, Pogoanele, Ziliștea, Focșani, Tecuci și altele, erau pline de avioane și elevi care urmau să încadreze armata populară.

Programul de zbor cuprindea aclimatizări, ture de pistă, zone și raiduri. Dacă în primele misiuni eram impresionat de *furăturile*

avionului la decolare și de plutirea sa, de virajele, manevrele și aterizările făcute de instructor ulterior, simțeam formarea deprinderilor, creșterea *tuleilor* și nerăbdarea trecerii la zborul de unul singur.

În sfârșit, eram în simplă comandă. Momentul l-am asemuit cu începutul cunoașterii fenomenului în toate dimensiunile lui. Ceva se modifica în personalitate, atitudine și comportare. La prima decolare mă stăpânea senzația că sunt centrul de referință, de presiune și greutate ale avionului. Sub comanda mea întreaga mașinărie se învârtea pe cele trei axe ca și cum totul s-ar fi mutat din cabina instructorului la postul de pilotaj al elevului. Al subsemnatului. Încordarea și emoția erau la vârf, simțurile și concentrarea la maxim pentru contactul cu solul. Totul a fost extraordinar. Au urmat aterizarea, rulajul, raportul, aprecierile și calificativul. Inclusiv, botezul zborului, proba cu aruncatul în mărăcini.

Începutul fusese făcut. Apoi, alte avioane, alte zboruri și alte misiuni. Fiecare era și este altceva. Răspunderile treceau de pe umerii instructorului și conducătorului de zbor în sarcina pilotului-elev, a viitorului ofițer și comandant. Pentru toți cei care m-au învățat, corect, criticat, verificat, examinat, poate și pedepsit, dar ajutat și promovat, le adresez admirație, și respectuoase mulțumiri.

EVOLUȚIE

Soarta mi-a hărăzit să lucrez într-un mediu cu ierarhii militare, profesionale și instituționale. Să trec progresiv prin majoritatea acestora. Știam deja multe vorbe și glume cu moldoveni, olteni și ardeleni, cu grade și ranguri, șefi și subordonați, civili și militari, comandanți și comandați. Evoluția părea din ce în ce mai dificilă și odată cu aceasta, percepția dimensiunii funcției. Lucrul la diferite niveluri și intrarea în detaliul hârtiilor impuneau analize, propuneri, rapoarte și semnături ce confirmau marile răspunderi.

Câțiva colegi m-au înțeles. Într-un anumit context m-au întrebat: *Cum a fost prima noapte de comandant?* Greu de relatat. Până atunci eram colegi de patrulă, de escadrilă, în serviciul operativ și în misiuni, la instrucție

INTROSPECȚII

General Iosif RUS

Generalul Iosif RUS a fost comandantul Comandamentului Aviației Militare în perioada 27.09.1986–12.02.1990. În primăvara acestui an, domnul general a împlinit frumoasa vârstă de 80 de ani, moment propice pentru conducerea actuală a Forțelor Aeriene și a foștilor camarazi de a-i transmite un sincer La Mulți Ani!

Respectul și aprecierea de care se bucură generalul Rus în rândul generațiilor de piloți care slujesc în prezent aviația militară, ne-au determinat să-i solicităm un scurt remember al activității sale profesionale. În rândurile ce urmează redăm aceste amintiri, așa cum ne-au fost transmise.



și lustruit avioane, mașini etc. Fusesem numit la comanda unei unități. La conducerea zborului și

pregătirea oamenilor. Totul era în pixul sau stiloul meu. Aveam 34 de ani. Pluteam. În jurul meu *nori*

și *fumuri*. Cineva a sesizat. M-a tras de mânecă și *m-a adus la aterizare*. I-am mulțumit și îl respect.

Scara avea însă urcușuri și coborâșuri. Evaluări și reflecții. Făcusem ceva bine. Se putea și mai bine. Au urmat alte funcții, cursuri, arabescuri, tatonări, noi numiri și emoții.

Apăruse o iminentă încadrare. În Aviația Civilă. Mintea elabora idei, programe, combinații și schimbări. Vedeam instituția din aceeași curte. Ulterior, lucrurile au luat altă orientare. La Aviația Militară. Cunoșteam deja problemele armeei și participarea ei la exercițiile demonstrative și antrenamentele cu forțele terestre sau navale, cu apărarea civilă și țările vecine, tragerile aeriene în poligoane și grijile pentru muncile agricole, zborul și misiunile speciale. Acestea deveneau posibile atribuții. Un ministru adjunct din economie, sesizându-mi frământările și viitoarele răspunderi, mi-a zis: *Faci o selecție, iei numai vârful, pui în practică tot ce crezi că nu s-a rezolvat și trebuie aplicat. Dar oamenii? Cei vechi și alții noi? Nu cred că poți face ceva. Le folosești capacitățile și experiența!*

Multe s-au potrivit. Au apărut însă noutăți și necunoscute. Aveam modele, ambiții, ajutoare multe, dar colegi puțini. Făcusem schițe, planuri, ciorne și drafturi. Imaginam. Uitasem de familie, copil și odihnă. Se modificau regulamentele, normele și conceptul de mobilizare. Totul axasem pe voință, precizie și cunoașterea oamenilor. Mă bazam pe experiența la comandă și energia de care dispuneam, pe profesia de pilot și relația cu *eșalonul*, pe vechii colaboratori, respectul pentru armă și necesarul de făcut.

Oricum, înaintea mea, fiecare comandant făcuse ceva. Am aplicat modele noi în selecția și formarea comandanților, în sistematizarea comandamentului, instruirea personalului și executarea zborului, în dotare și distribuția forțelor pe teritoriu, antrenarea parașutiștilor și desfășurarea aplicațiilor cu celelalte arme, pregătirea echipajelor și recepția avionului MiG-29, o concepție nouă în exercițiile de cooperare și la zborurile speciale. Sunt aprecieri și considerații, rezultate și lucruri făcute cu mult efort și pasiune. Punctul culminant a fost reprezentat de evenimentele din 1989, unde aviația poate fi trecută la capitolul echilibru și rațiune.

25.09.2007

1916-2016 CENTENARUL ARTILERIEI ANTIAERIENE

Înființare

Corpul de Artilerie Antiaeriană s-a constituit în subordinea Comandamentului Cetății București, la 15 august 1916, în conformitate cu Ordinul Nr. 2615 din 9 august 1916 al Marelui Stat Major. Primul comandant al acestei noi structuri a fost căpitanul Gheorghe Ciurea, care până la această dată a făcut parte din Regimentul 1 Artilerie Cetate.

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



Generalul de divizie Mihail Boteanu, comandantul Cetății București, în subordinea căruia s-a înființat, la 15 august 1916, Corpul de Artilerie Antiaeriană

Prima victorie

Prima victorie a artileriei antiaeriene române a fost obținută în timpul operațiunii de trecere a Dunării pe la Flămânda unde, de la jumătatea lunii septembrie, se aflau concentrate cinci divizii (patru de infanterie și una de cavalerie). În dimineața zilei de 18 septembrie au trecut fluviul

avangărzile Diviziilor 10 și 21 și au ocupat poziții pe malul opus. Imediat, geniștii au început construirea unui pod de pontoane, pe care l-au finalizat până în seara aceleiași zile.

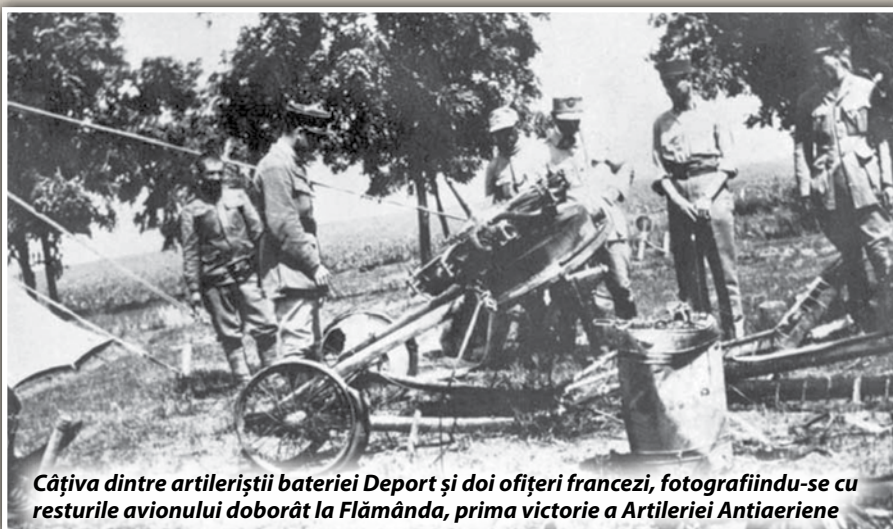
Această acțiune a fost o mare surpriză pentru Mackensen și statul său major. Prima măsură luată a fost aceea ca aviația germană din Bulgaria și

monitoarele austro-ungare de pe Dunăre să bombardeze podul. Pentru apărarea antiaeriană a podului, se afla dislocată bateria

„Deport”, din subordinea Corpului II Armată de la București. La 19 septembrie – a doua zi a manevrei de la Flămânda – secția elevului-plutonier Dumitru Limburg a reușit să doboare un avion german, care a căzut la 500 de metri vest de podul întins peste Dunăre. A

fost prima victorie omologată obținută de artileria antiaeriană română. În amintirea acesteia, ziua de 19 septembrie este sărbătorită ca Ziua Armei Artilerie și Rachete Antiaeriene. Pentru această izbândă, locotenentul Constantin Constantin, comandantul bateriei, a fost decorat cu Ordinul „Coroana României”, iar elevul-plutonier Dumitru Limburg a primit medalia „Bărbăție și credință”.

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



Câțiva dintre artileriștii bateriei Deport și doi ofițeri francezi, fotografiindu-se cu resturile avionului doborât la Flămânda, prima victorie a Artileriei Antiaeriene

În luna iunie a acestui an, se vor împlini 60 de ani de când armata noastră a primit în dotare elicoptere. Mai precis, pe 10 iunie 1956, a sosit în România primul elicopter Mi-4, cu numărul 0127 pe fuselaj. Azi, la o jumătate de secol de la acel moment, bătrânul aparat „se odihnește”, după mii de ore de zbor, la muzeu. Era destinat pentru misiuni de transport, cercetare, salvare în terenuri greu accesibile sau din zbor la punct fix, atacul trupelor terestre, ș.a. Ca armament, avea o mitralieră calibru 12,7 mm și, ulterior, două blocuri de rachete S-5 fixate în exteriorul fuselajului. Putea transporta un autoturism de teren GAZ sau IMS, cu șofer sau 8 răniți pe târgi, sau un tun de 75 mm cu servanți, ori 14 militari echipați de luptă. Dezvolta o viteză maximă de 210 km pe oră, avea un plafon maxim de 6.000 de metri, iar autonomia de zbor era de 400 km. Putea executa zbor ziua și noaptea în toate formele de teren și condițiile meteorologice.

La acea dată, aveau elicoptere în înzestrare doar Forțele Aeriene ale SUA, URSS, Franței și Angliei. În centrul și sud-estul Europei – ne-a îndreptat comandorul (r) Vasile Iurașcu, unul dintre pionierii acestor tipuri de aparate și primul comandant de regiment al singurei unități de acest gen în 1965 – eram prima țară care dispunea de elicoptere.

Sosirea elicopterului Mi-4 în România

Comandamentul Forțelor Aeriene Militare (CFAM) a înființat Escadrila de Elicoptere în anul 1956, în cadrul Regimentului 108 Aviație Transport comandat de **comandorul (rtr.) Ioan ZAMFIRESCU**, aflat pe Aerodromul Pipera. Pregătirile pentru noua escadrilă au început în luna ianuarie a aceleiași an. La unitatea de la Pipera, unde se află în prezent Muzeul Aviației, s-au amenajat săli de pregătire, dormitoare, o popotă și s-au pus la dispoziție materiale și echipamente pentru desfășurarea cursurilor.

Pe 1 februarie 1956, în unitate s-a dat citire ordinului de înființare a escadrilei și a statutului de organizare și încadrare a personalului cu 12 piloți și personal tehnic de specialitate. Din acest moment, escadrila de elicoptere aștepta venirea primei aeronave sovietice Mi-4. Conform ordinului CFAM, până atunci cei 12 piloți ai escadrilei și-au continuat pregătirea în zbor pe avioanele PO-2, AERO-45 și MR-2



1956-2016 PRIMA ESCADRILĂ DE ELICOPTERE A ÎMPLINIT 60 DE ANI

Calendarul elicopterelor din istoria Forțelor Aeriene Române a început cu data de 1 februarie 1956. Atunci a luat ființă prima escadrilă de elicoptere din România, al cărei comandant a fost numit **căpitanul Ioan REPEDE**. Escadrila avea în componență 3 patrulare conduse de **locotenenții majori Vasile IURAȘCU, Gheorghe DINU, și Gheorghe LEAHU**. Cei patru ofițeri sunt primii piloți și instructori de zbor pe acest tip de aeronavă și au zburat întâiul elicopter adus din Uniunea Sovietică.

Laura MĂCĂRESCU

din Escadrila a III-a a Regimentului 108 Aviație Transport, comandată de căpitanul Grama Iordache.

Aparatul de zbor a fost denumit „Elicopter”

După cinci zile de la sosirea elicopterului, începând cu data de 15 iunie, s-a trecut la organizarea cursurilor. Tot pe 15 iunie, Statul Major dă Ordin de Zi pentru alocarea la drepturi a elicopterului **Mi-4** cu **nr. 0127**. În acest moment a apărut o problemă. Nimeni nu știa cum să

noteze în documente numele acestui nou aparat de zbor, pentru că se înregistra o premieră în Forțele Aeriene Române. Să-l treacă *Helicopter*, să-l treacă *Vertalio* după denumirea lui rusească... Deoarece Ordinul de Zi este un act destinat să rămână „pe vecie” în analele armatei, comandantul Regimentului 108, după ce a purtat discuții în legătură cu această dilemă la Statul Major, l-a chemat pe comandantul escadrilei, căpitanul Repede. Acesta a fost trimis la Academia Republicii Populare România pentru a se

adresa academicianului Alexandru Graur, marele lingvist, în vederea emiterii unei hârtii în care să se specifice cum trebuie scris în acte acest nou aparat de zbor. Răspunsul pe hârtie al academicianului a fost: *Elicopter*. Și așa a fost consemnat în Ordinul de Zi.

Formarea elicopteristilor pe Mi-4

Între 15 iunie și 20 august 1956, pe Aerodromul Pipera s-au făcut cursuri de pregătire de specialitate: aerodinamica și construcția elicopterului, aparate de bord, tehnica pilotajului, organizarea startului de zbor, pregătirea pentru zbor, cazuri speciale etc. Cursurile, la care a participat personalul tehnic și ingineresc din CFAM și de la întreprinderile de reparație avioane, personal de la Școala de Specialiști Inferiori și specialiști din Centrul Medical al Aviației, au fost asistate și de traducători aduși de pe teritoriul pentru teorie și zbor.

Pregătirea se încheia cu un examen foarte sever susținut în limba „lui Ivan” și evaluat de comisia formată din instructori ruși. La examen a participat și o altă comisie din CFAM, condusă de generalul Șandru. Rezultatele examenului, bune și foarte bune, au fost înscrise pentru fiecare pilot și tehnician în Ordinul de Zi și raportate la CFAM.

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

Primul zbor al piloților români pe Mi-4

Aflată la 11 ani după război, România făcea eforturi în dezvoltarea economică și militară. Cu toate acestea, a fost printre primele națiuni din lume care a achiziționat elicopterul. „Asta a fost zodia noastră. Ne-am născut ca piloți în tăvălugul Războiului Rece, atunci când nimeni nu-i dădea nicio speranță

lui Vertușca – elicopterul. Nu văzuse niciodată așa ceva. Știam din cultura generală de autogire, helicoptere, boloane... Nu știam cum arată elicea, coada, ce înseamnă reductoarele... Ne-a fost foarte greu să trecem de la piloții de avioane la piloții de elicoptere. Ne-au trebuit aproximativ 42 de ore de zbor până să fim brevetati pe el. Însă țin minte și câte misiuni de salvare s-au realizat cu acesta de-a lungul timpului „, povestește și pentru regretații săi colegi comandorul lurașcu, care a trecut și prin bune și prin rele cu elicopterele pe care le-a pilotat. Aflăm tot de la dânsul cât de reticenți erau la început să zboare un aparat asemănat de multe ori cu fierul de călcat, cu o libelulă, cu un țânțar sau cu alte obiecte zburătoare, desconsiderate în comparație cu avioanele de unii piloți. Dumnealui recunoaște că poate avea o gândire primitivă în acea perioadă, alimentată și de faptul că alte state care se înzestraseră pentru prima dată cu elicoptere au avut parte de accidente, în care au murit toți membrii echipajului chiar de la primul zbor.

Dar ordinele trebuie respectate. Celor care nu doreau să zboare elicopterul li s-a spus că o să fie trecuți în rezervă, însă nu li se va imputa nimic. Ceea ce i s-a și întâmplat unuia dintre colegii săi, locotenentului major Mihai I. E important de precizat că inițial au fost pregătiți teoretic pentru zbor cinci ofițeri (doi din comanda escadrilei și trei comandanți de patrulă). Comandorul lurașcu își amintește prima zi de zbor din data de 25 august ca și cum s-ar fi întâmplat acum. „Prima zi a fost precedată de pregătirea pentru zbor. Începem zborul cu antrenament la cabină și la instalații de bord. Eram 5, dar al cincilea, comandantul patrului a treia, refuză să zboare elicopterul. I se aprobă. El a plecat din sistem și a ajuns pilot de linie”. Este adevărat că nimeni nu putea să-i convingă să zboare *Vertaliotul* (în limba rusă înseamnă *zbor pe verticală*) pentru că nu exista nici un fel de documentație. Toată lumea a înțeles decizia ofițerului Mihai care a refuzat să se urce la bordul aeronavei.

Zborul s-a executat mai întâi pe aerodromul Pipera. Pentru că personalităților care locuiau în Cartierul Primăverii „li se dădea deșteptarea”, fiind deranjate de zgomotul elicopterului, exercițiile s-au desfășurat mai apoi pe aerodromul Clinceni. „Baza era tot pe Pipera, dar decolam cu el și zburam la Clinceni. Au existat multe dificultăți. În fiecare zi ni se trimitea o cisternă

încărcată cu benzină de la TAROM având cifra octanică 95, pentru că unitatea nu dispunea decât de benzină de 73”, afirmă comandorul lurașcu care recunoaște că de-abia după 10 ani s-a format ca elicopterist în toate condițiile meteo, de zi și de noapte și în toate formele de relieฟ.

În contextul înțrării României în Organizația Națiunilor Unite pe 14 decembrie 1955 și a reducerii masive a forțelor armate din anul 1957 cu 40 000 de militari, Escadrila de Elicoptere rămâne cu personal minim și este transformată într-o patrulă, care va funcționa până în 1962 doar cu elicopterul Mi-4 nr. 0127. Mulți



De la stânga
lt.maj. Gheorghe
DINU, lt.maj.
Gheorghe
LEAHU, cpt. Ion
REPEDE, cpt.
Ivan CERKASCHI
– instructorul
sovietic, lt.maj.
Vasile IURAȘCU
și lt.col. Ioan
ZAMFIRESCU
– comandantul
Regimentului
108 Aviație
Transport
– fotografie din
anul 1956



Mi-4 în misiune



1956 – Moment de respiro pentru piloții care făceau trecerea pe noul aparat de zbor, pe aerodromul Clinceni

piloți formați de primii instructori pe elicoptere au fost disponibilizați sau trecuți în rezervă. Pilotul Vasile lurașcu pleacă la studii la Academia Militară Generală cu drept de zbor pe elicoptere Mi-4 în stagiile anuale, iar Leahu și Dinu sunt încadrați ca piloți ai Escadrilei de Transport pe avionul Li-2 și nu s-au mai întors să zboare elicopterul. Elicoptere Mi-4 vor mai fi aduse din acest moment în România de-abia în anii 1960-1961 în structurile TAROM și MAI. Pe lângă piloți militari, instructorii lui „Vertușca” i-au format și pe primii piloți civili. Aeronava a fost alocată pe deplin la drepturi și omologată de-abia la al doilea statut care a apărut în anul 1966, deoarece în primul statut din 1953 nu exista.

Elicopterul Mi-4

Mihail Mil este probabil unul dintre cei mai cunoscuți proiectanți și constructori ruși de elicoptere, atât prin numărul de tipuri realizate în fosta URSS, cât și prin volumul impresionant de elicoptere fabricate în variante civile și mai ales militare.

În 1947 Mihail Mil a fost numit șef al unui birou de proiectare independent. El a elaborat documentația și a pus la punct un elicopter cu indicativul GM-1, schimbat ulterior în Mi-1. În 1951 s-a trecut la proiectarea unui elicopter de patru ori mai mare decât Mi-1, care a primit indicativul Mi-4. Prototipul acestui elicopter a executat primul zbor în luna mai 1952, asemănându-se izbitor cu elicopterul S-55 realizat de firma Sikorsky, însă de două ori mai greu decât acesta.

Fabricat inițial în variante pentru misiuni de asalt și transport de trupe, elicopterul Mi-4 (cod NATO

Amintirile ultimului pilot din prima escadrilă de elicoptere

Comandorul Iurașcu își amintește întâmplările și emoțiile trăite în data de 10 iunie 1956, atunci când a venit elicopterul: „Tot personalul unității a primit ordin să se adune la hangar la ora 11, după gustare. După ora 11, șeful CFAM - generalul Constantin Șandru, însoțit de personalități din CFAM și presă de la Șoimii Patriei, publicația Forțelor Aeriene, a sosit în unitate pe la intrarea principală din strada Fabrica de Glucoză.

Pe aerodrom era liniște. Toată lumea era așezată în formație și privea un zbor al unui planor, probabil un



prototip de la fabrica de reparat avioane și de construit planoare din Pipera, aflată vizavi de cealaltă intrare a unității din Șoseaua Tunari. Admiram evoluția în aer a planorului și așteptam sosirea elicopterului Mi-4 planificată la ora douăsprezece. Legătura radio era pregătită.

În acest timp am asistat la o tragedie: din nu se știe ce motiv, planorul s-a rupt în două și a căzut în mijlocul aerodromului. Deodată vedem o parașută deschisă. Era marele campion pilot de planoare Mircea Finescu. Părțile aripii rupte a planorului au venit una peste alta. Din nefericire, între resturile căzute, strivit de aripa pliată peste cabină, se afla trupul neînsuflăit al inginerului constructor Zeamăneagră. Victimelor li se acordă primul ajutor de la Punctul de Conducere al Zborului (PCZ). Conducătorul zborului, colonelul Buhoci era pregătit împreună cu toată echipa de START să întâmpine elicopterul.

Când se petrecea tristul episod, apar la orizont două siluete zburătoare: un avion AN-2 care zbura în formație cu elicopterul Mi-4 pe care îl așteptam. Se apropie de aerodrom, se realizează legătura radio cu PCZ și încep procedurile de aterizare. După indicațiile de la PCZ, avionul AN-2 care rula pe sol și elicopterul Mi-4 aflat la un metru sau doi de pământ, s-au îndreptat spre locurile de parcare.

Atunci am văzut și noi pentru prima dată elicopterul și cum zboară acesta. Noii veniți opresc motoarele, coboară din aparatele lor de zbor și se aliniază în formație. Generalul Șandru se îndreaptă spre formația aliniată a sovieticilor. Primește raportul, se susține cu urările de bun venit și cu alte schimburi de informații, legate probabil de cum a fost vremea, dacă zborul s-a desfășurat normal etc.

Noi, cei care așteptam în formație: piloții, tehnicienii, ofițeri, subofițeri, militari în termen, toată suflarea, eram emoționați. Vedeam pentru prima dată elicopterul de

aproape. Fiecare își punea fel de fel de întrebări în minte”.

După întâlnirea echipajului rus cu șefii din CFAM, piloții și tehnicii din escadrila de elicoptere au făcut cunoștință cu cei care urmau să le fie profesori. Printre aceștia se numără: căpitanul Ivan Cerkaski – pilot și instructor, locotenentul Ivan Svițov – specialist instalații speciale de bord, locotenentul Teleatvicov K. – specialist radio și locotenentul Petru Poitev – tehnic de bord și specialist în construcții motoare de elicoptere. Aceștia i-au asigurat că o să fie bine și le-au spus că și ei au fost piloți și tehnicieni de avioane înainte de a fi elicopteristi. Doi dintre cei patru piloți români selecționați pentru elicoptere, Repede și Iurașcu, au fost piloți de vânătoare. Primul a zburat avionul de vânătoare IAR-80 și celălalt MiG-15. Ceilalți doi, Leahu și Dinu, au zburat avionul de transport Li-2.

„Venirea cu elicopterul ne-a dat speranțe. Generalul Șandru ne felicită la plecare și ne mai spune: Mult succes și nu uitați că o să intrați în istorie!”. Comandorul Iurașcu nu-și imagina atunci că acum, după 60

de ani, o să povestească cum s-a întâmplat acel eveniment. Atunci, locotenentul major Iurașcu și colegii săi își dădeau coate mirându-se, pentru că generalul

„Hound”) este prevăzut la partea din spate cu trape rabatabile pentru a simplifica și ușura încărcarea vehiculelor și a mărfurilor, sau îmbarcarea a 14 militari sau a 8 răniți pe targă. Salvarea se putea realiza cu troliu de la punct fix.

Elicopterele militare Mi-4 pot fi recunoscute după gondola ventrală în care se pot instala diverse agregate, aparatură de navigație sau alte echipamente. Inițial această parte era folosită pentru a adăposti un navigator sau un observator. Toate variantele de elicopter Mi-4 pot fi echipate cu niște perne pneumatice. Aceste perne sunt montate astfel încât roțile depășesc nivelul lor și elicopterul poate deveni capabil să execute operații amfibii.

Forțele Aeriene Militare ale URSS au fost destinatarul principal pentru acest tip de aparat, fiind înzestrate cu un număr mare de elicoptere. Mi-4 a fost exportat în peste 20 de țări, în special țări din Pactul de la Varșovia printre care și România, sau țări din lumea a treia pe care Uniunea Sovietică încerca să le atragă mai aproape de așa numitul „Lagăr Socialist”.

La începutul anilor '80, în dotarea Forțelor Aeriene Române figurau 20 de elicoptere Mi-4, iar în Registrul Civil fuseseră înmatriculate trei exemplare în anii 1961 și 1972 ce purtau mărcile YR-EMA, YR-EMB și YR-EMC.

În prezent, în România nu mai există niciun elicopter Mi-4 în serviciu activ, însă la Muzeul Aviației poate fi admirat primul elicopter militar Mi-4 cu numărul 0127.

Elicopterele Mi-4, atât cele civile cât și cele militare, au fost utilizate



Pipera 1956 – piloții și tehnicii primei escadrile de elicoptere din România

nu-i cunoștea personal și nu înțelegeau ce legătură vor avea ei cu istoria. Comandorul trăiește și acum în suflet sărbătoarea venirii elicopterului. A mai fost martorul unui moment asemănător petrecut mai târziu în viața sa, când a participat ca invitat la recepția aeronavei de transport C-130 la Baza 90 Transport Aerian. Parcă ivite dintr-un tunel al timpului, și-a regăsit propriile trăiri în emoțiile personalului prezent la eveniment.

pentru misiuni de transport, de cercetare, de supraveghere și sanitare. Pe elicopterele Mi-4 militare a fost instalat și armament de bord de tipul unei mitraliere calibru 12,7 mm și ulterior a două blocuri de rachete S-5 fixate în exteriorul fuzelajului, executându-se și misiuni de tragere.

VISUL ESTE OXIGENUL INDISPENSABIL VIEȚII

Sublocotenent inginer (av.) George-Cristian POTRIVITU, șef de promoție al Academiei Tehnice Militare, este inginer în domeniul aerospațial cu specializarea de aeronave și motoare de aviație și face parte, începând cu iulie 2014, din echipa Biroului de investigații tehnice evenimente de aviație, din cadrul Secției Siguranță Aeronautică a Statului Major al Forțelor Aeriene Române.

Sublocotenent inginer (av.) George-Cristian POTRIVITU

INIȚIEREA ÎN SISTEMUL MILITAR

În clasa a zecea, am luat parte la una dintre cele mai mari aventuri din viața mea. Împreună cu o colegă, câștigători fiind ai finalei naționale a Competiției Internaționale ALIANTE 2008, concurs organizat sub egida NATO, am participat la finala internațională organizată în Republica Cehă de către Batalionul de Recunoaștere 102 din Proštevov al Forțelor Terestre Cehe. A fost primul contact cu forțele armate, iar timp de o săptămână am trecut printr-o serie de probe specifice unui antrenament militar intensiv: trageri în poligon, trasee militar-operative, supraviețuire în pădure doar

fizică și mecanică, să public și să susțin lucrări de specialitate la conferințele studențești din țară, cât și să particip la două stagii de cercetare Erasmus, în Franța și în Italia.

STUDENT MILITAR

Anii de facultate au adus și implicarea în activități de voluntariat, în asociații studențești, ajungând, pentru o scurtă perioadă de timp, președintele Asociației Studenților din Academia Tehnică Militară. Am fost implicat în proiecte și școli de vară în domeniul relațiilor internaționale și al securității naționale, medierii, negocierii și comunicării. Ca voluntar al Asociației

comunicațional și mi-au modelat personalitatea.

Primul contact cu învățământul și domeniul cercetării din străinătate s-a produs în anul 2012 când, pentru trei luni, am participat la un stagiu de cercetare în domeniul lubrificației exporo hidrodinamice la Institutul Prime al Centrului Național de Cercetări Științifice din Franța, stagiu coordonat de Universitatea din Poitiers. A fost primul contact cu munca dintr-un institut de cercetare, cu rigoarea impusă de punctele ce trebuiau atinse în timpul programului de cercetare, realizarea unei lucrări științifice bazate pe experimente cât și susținerea acestora în fața profesorilor de la institut. Aceste lucruri urmau să devină, mai apoi, o obișnuiță în parcursul meu educațional și profesional.

Chiar dacă în timpul cursurilor de la academie studiam despre structura și sistemele aeronavelor, despre motoarele turboreactoare și despre aerodinamică, mecanica fluidelor și aeroelasticitate, gândul îmi zbura la un vis născut încă din timpul liceului: propulsia electrică spațială, cunoscută și sub numele generic de propulsie ionică sau motoare cu plasmă. Îmi doream mult să acced la acest domeniu de vârf al ingineriei spațiale, iar aceasta a presupus un efort în plus. În anul 2013, am fost acceptat să derulez un stagiu de cercetare la compania italiană ALTA S.p.A., din Pisa, în domeniul propulsoarelor cu efect Hall. Proiectul



Momentul absolvirii Academiei Tehnice Militare

tehnologiile utilizate în industria spațială, cât și să învăț limba italiană. Însă am fost foarte hotărât să urmez acest stagiu și să mă apropiu de visul de a lucra în domeniul tehnologiilor care cuceresc spațiul, acel spațiu plin de stele și planetele pe care tata mi le prezenta în urmă cu șaptesprezece ani.

PROGRAME MASTERALE

În vara anului 2014 am absolvit academia, fiind repartizat la SMFA, Secția Siguranță Aeronautică.

Un nou capitol urma însă să înceapă: specializarea printr-un program de masterat. Cele două proiecte de cercetare desfășurate în timpul facultății au fost două atuuri importante pentru acceptarea mea în cadrul programului de dublu-masterat Erasmus Mundus în științe și tehnologii spațiale, coordonat de Universitatea Tehnică din Luleå, Suedia.

Primul an al programului de masterat a început cu primul semestru la Universitatea din Würzburg, Germania. Una dintre cele mai vechi universități din Europa, Universitatea din Würzburg se laudă cu 14 laureați ai Premiului Nobel, fiind totodată și un centru cu intense cercetări în domeniul tehnologiilor spațiale, având deja lansați pe orbită trei minisateliti produși în laboratoarele sale. Aici am studiat noțiunile de bază ale tehnologiilor spațiale și ale fizicii spațiului, toate consolidate prin nenumărate ore petrecute în laboratoare și finalizate cu realizarea unui minisatelit care urma să evedențieze toate noțiunile învățate.

După semestrul din Germania a urmat cel de-al doilea semestru la



În laboratorul Institutului Prime al Centrului Național de Cercetări Științifice din Franța

cu echipamentul avut în ranițe, nenumărate probe fizice cât și teste teoretice. Am reușit atunci să câștigăm locul trei și să profităm de excursia oferită de organizatori: un tur al celor mai importante baze militare și orașe din Norvegia. A fost sămânța care a încolțit în mintea mea și m-a determinat să urmez cursurile unei academii militare.

În vara anului 2010 am fost admis la Academia Tehnică Militară din București, urmând să studiez în domeniul care îmi plutea cel mai bine pasiunea pentru aeronautică, spațiu și tehnologie: inginerie aerospațială, având specializarea de aeronave și motoare de aviație. Au fost ani în care am învățat mult, făcând parte dintr-o grupă de avion-motor foarte competitivă. Am reușit să particip la mai multe competiții naționale de matematică,



În timpul competiției internaționale organizată în Republica Cehă, momentul hotărâtor pentru alegerea carierei militare

Jeunes et Reconstruction, din Paris, am avut șansa să coordonez, în anii 2011 și 2012, două tabere internaționale de voluntari în Franța, experiențe care mi-au îmbogățit nespul bagajul

urma să fie chiar lucrarea mea de licență. Pe lângă studiile din academie, a trebuit să citesc și să îmi pun la punct cunoștințele despre fizica plasmei, fizica vidului, electromagnetism și o parte din

Campusul Spațial din Kiruna, al Universității de Tehnologie din Luleå, Suedia, dincolo de Cercul Polar de Nord. Cele patru luni petrecute în zona arctică mi-au adus întâlnirea cu magnificele aurore boreale, cu populația, obiceiurile și gastronomia din Laponia și cu frumusețile din taigaua europeană, printre care se numără fascinantele drumeții cu săniile trase de câini husky. De asemenea, cursurile de la universitate au fundamentat bazele tehnologiilor spațiale începute în Germania și au extins noțiunile despre fizica spațiului și interacțiunea acestuia cu sondele spațiale. Totul s-a petrecut nu departe de marile antene ale Asociației de cercetare a ionosferei EISCAT (European Incoherent Scattering), cu care am avut ocazia să lucrăm în timpul laboratoarelor, și de Centrul Spațial Esrange al Agenției Spațiale Europene, singurul centru civil de lansări de rachete și baloane de mare altitudine pentru cercetări în microgravitație.

După terminarea primului an de masterat, m-am întors în București și mi-am reluat atribuțiile de serviciu. Am reușit să desfășor o perioadă de pregătire practică la baza aeriană din Mihail Kogălniceanu, în cadrul programului de învățământ pentru convocarea tehnică de admitere la exploatarea avionului MiG-21 LanceR. A fost primul contact real, după absolvirea academiei, cu atmosfera dintr-o bază a Forțelor Aeriene Române. Am fost fascinat de dedicarea și profesionalismul oamenilor de acolo și de pasiunea acestora pentru aviație.

Participarea la lucrările periodice de mentenanță a aeronavelor MiG-21 LanceR, la testele de motor și la toate activitățile desfășurate în timpul programului de zbor, de zi sau de noapte, mi-au amintit încă o dată, dacă mai era nevoie, de cât de fascinantă este aviația militară și cât de puternic poate fi sentimentul de împlinire atunci când aeronavele se desprind de la sol și se înalță vertiginos, în forță.

În luna septembrie 2015 am început al doilea masterat în specializarea „Tehnici Spațiale și Instrumentație Satelitară”, la Universitatea Paul Sabatier din Toulouse, Franța. Semestrul din Franța îmi va aduce cea de-a doua diplomă de masterat, în domeniul tehnologiilor spațiale și a instrumentației de bord pentru sateliți. În martie 2016, voi începe și ultimul semestru al programului de masterat, în timpul căruia voi realiza cercetarea pentru lucrarea de dizertație. Pentru aceasta am fost deja acceptat la Laboratorul Funaki de Propulsie Electrică Spațială al Institutului de Științe Spațiale și Astronautice al Agenției Spațiale Japonexe, JAXA. Aici voi continua studiul în domeniul propulsiei electrice spațiale, început în Italia, însă de data aceasta despre propulsoarele magneto-plasma-dinamice. Cele șase luni pe care le voi petrece în Japonia, la Tokyo, vor însemna o nouă experiență care va încheia o a doua etapă din viața mea.

Visul este oxigenul indispensabil vieții. Cel ce nu visează este, cu siguranță, un om mort!



În timpul turului celor mai importante baze militare și orașe din Norvegia.



Drumeție cu săniile trase de câini husky

La mulți ani, domnule general Mereu!

Laura MĂCĂRESCU



În data de 26 aprilie a.c., la Statul Major al Forțelor Aeriene, **generalul-maior (r) Constantin MEREU** a primit felicitările conducerei Forțelor Aeriene Române cu ocazia aniversării, în data de 30 aprilie, a venerabilei vârste de 80 de ani. Acesta a primit cadou din partea șefului SMFA, **generalul-maior Laurian ANASTASOF**, o machetă a avionului Mig-21 LanceR, în semn de apreciere pentru activitatea din perioada desemnată de anii 1963 și 1980, în care a activat ca ofițer, pilot și comandant al Bazei Aeriene de la Deveselu.

Generalul-maior Mereu a depănat amintiri alături de **generalul de flotilă aeriană Florentin BRĂTULESCU**, **generalul de flotilă aeriană Lian SOMEȘAN**, **comandorul Gabriel RĂDUCANU** și alți ofițeri prezenți,

căroră le-a fost comandant și mentor. Și-au amintit împreună de iernile geroase și verile cu zbor, de întâmplările fericite și de cele triste. Pentru domnul general Mereu reîntâlnirea și momentul au fost deosebite și onorante, după cum a afirmat.

Sub comanda generalului-maior (r) Constantin Mereu s-au adunat 132 de mii de ore de zbor și 512 mii de aterizări, cu piloți clasa 1, 2 și 3 și mai ales cu elevi. A instruit în total 997 de elevi, dintre care 102 din Zimbabwe. În cariera sa a instruit mulți piloți de excepție, în a căror pregătire consideră, cu modestie, că nu a avut niciun merit: „Meritul este al oamenilor”, a insistat generalul Mereu. La aniversarea octogenară vă felicităm și vă transmitem, și pe această cale, „La mulți ani, domnule general, Mereu!”



Un subofiter polivalent

Mircea BARAC



Plutonierul major Samir N. Șeicamet este comandant Grupă Pasageri Cargo în cadrul Oficiului pentru Servicii de Trafic Aerian (OSTA) la Baza (Aeriană) Militară Mihail Kogălniceanu. Obiectivul OSTA constă în managementul serviciilor de trafic aerian, în special a activităților specifice APOD/APOE – Aeroport de debarcare/ambarcare în sprijinul partenerului american, respectiv a membrilor/statelor din alianța Nord Atlantică ce tranzitează baza de la malul mării.

Samir a absolvit în anul 2004 Școala Militară de Maiștri Militari și Subofitieri a Forțelor Aeriene „Traian Vuia”, în calitate de șef de promoție a primei serii de subofitieri formați pe filieră indirectă în arma aviației și a fost repartizat la Baza 86 Aeriană, ca operator în turnul de control. Ulterior, s-a specializat prin cursuri de carieră în domeniul Control Trafic Aerian Operațional. Colegii săi îl caracterizează ca fiind o persoană empatică, sociabilă, altruistă, cu capacitatea de a motiva și încuraja într-un mod armonios echipa din care face parte atât din postura de cochipier, cât și din cea de lider. Șefii săi îl descriu drept un militar exigent, dispunând de capacitate de efort susținut și de lucru în condiții complexe, cu o ținută etică deosebită. Personal, se consideră o persoană perseverentă. Și e gata să o dovedească prin cursurile de carieră și specialitate absolvite în domeniul militar, dar și cu o licență în Relații Internaționale și o diplomă de master în domeniul „Comunicare mediatică și

management informațional”. Însă, dincolo de cuvinte și diplome, adevărata carte de vizită cu care Samir se laudă este activitatea sa de zi cu zi. Astfel, în cadrul OSTA, participă activ la operațiunile vamale și de trecere a frontierei



management informațional”. Însă, dincolo de cuvinte și diplome, adevărata carte de vizită cu care Samir se laudă este activitatea sa de zi cu zi. Astfel, în cadrul OSTA, participă activ la operațiunile vamale și de trecere a frontierei pentru personalul, echipamentele și materialele militare ce aparțin forței primite. De asemenea, menține legătura cu autoritățile vamale, aero-portuare și ale poliției de frontieră în scopul facilitării și asigurării continuității în sprijinul

de servicii către forța primită. Datorită spiritului de echipă și capacității de a lucra într-un mediu multinațional, în perioada 2007-2010 a fost desemnat ofițer de legătură aviație (Aviation Liaison Officer - ALO) pentru unitățile US Army dislocate cu elicoptere UH-60 la Baza Militară Mihail Kogălniceanu în cadrul aplicațiilor de tip „ROTATION”. În baza experienței acumulate, a continuat să fie desemnat ofițer de legătură pentru o serie de exerciții precum Carpathian Summer - 2008, Black Sea

Rotational Force - 2010/11/12 sau Operation Atlantic Resolve – South demarat la începutul anului 2015, operație ce are loc în prezent. În perioada 2008 – 2015, a sprijinit Grupul 352 Operații Speciale (352nd Special

Operations Group), pe durata a doisprezece exerciții.

A avut astfel ocazia să interacționeze cu personal tehnic și aeronavigant din state precum: SUA, Franța, Germania, Italia, Turcia, Canada, specializat în exploatarea și operarea diferitelor tipuri de aeronave militare: UH-60 A/L/M Blackhawk, CH-47 Chinook, AH-64 Apache, KC-130T sau C-9. Fiecare misiune încredințată și executată a reprezentat o sursă inestimabilă de lecții învățate, experiențe profesionale și de viață în aceeași măsură, în urma cărora a devenit un profesionist în adevăratul sens al cuvântului.

Activitatea profesională este dublată, în timpul liber, de o relaxare activă prin prisma pasiunilor sale. Astfel, pasionat de fotografie, geopolitică, geostrategie și istorie militară, a elaborat și publicat mai multe zeci de articole însumând aproximativ 200 de pagini publicate în diverse reviste de specialitate. Nici sportul nu-i este străin, fiind instructor calificat în domeniul natație. Trăgând linie, putem concluziona că plutonierul major Șeicamet este un subofiter... polivalent, cu dorință constantă de autodepășire, creativ, și cu o foarte bună capacitate de relaționare interumană. Noi îl felicităm pe această cale și îi dorim mult succes în continuare!

În armată, și-a început activitatea în urmă cu un sfert de veac, la data de 1 martie 1991.

Prima impresie care și-a făcut-o despre sistemul militar coincide cu amintirea primei zile în care a intrat pe poarta unității: „Eram încă un copil, aveam 18 ani. Am intrat parcă într-o altă lume: fire și cabluri se întindeau peste tot prin curte, o «pădure» de antene, mașinării și mașini ciudate și o intimidantă mulțime de oameni îmbrăcați în uniforme. Aveam o pasiune pentru istorie, dar locul acela «militarizat» m-a speriat pentru început. Nu am crezut că mă voi putea adapta aceluiași mediu cazon, mă intimidam la apariția oricărei uniforme, iar când întrezăream și grade eram de-a dreptul inhibată. Dar nici nu mi-am dat seama cum timpul a trecut și, după câteva luni, mă familiarizasem cu regimul militar aplicat și civililor. Participam pe atunci la ședințe de trageri de zi și de noapte, la aplicații, alerte. Aparatura telegrafică și modul de lucru mi le-am însușit repede, am fost norocoasă să intru într-un colectiv numeros și prietenos. Cel mai dificil însă mi-a fost să mă obișnuiesc cu programul în tura de 24h, unde eram încadrată”.

Au trecut câțiva ani. Își amintesc cu nostalgie cum regimul a început să se transforme, să se modernizeze. Mulțimea de cabluri și de antene a început să dispară. Într-o zi, „bătrânul” telegraf și-a găsit

Crononaut în era schimbării

Laura MĂCĂRESCU

În cadrul fiecărei unități din Forțele Aeriene există un birou la care fiecare dintre noi apelăm pentru a rezolva zilnic, sau cel puțin săptămânal, câte o sarcină de serviciu. Acolo, personalul încadrat lucrează în ture de 24 de ore, fiind prezent mereu la datorie pentru a primi, transmite sau prelucra orice fax și mesaj electronic sau a printa, scana și transfera orice informație care ne ajută să comunicăm pentru a ne îndeplini sarcinile de serviciu.

Unul dintre acești oameni este doamna **Lumița ȘTEFAN**, operator în cadrul formațiunii Help Desk și Mesagerie la Centrul Sprijin de Comunicații și Informatică pentru comandamentul Statului Major al Forțelor Aeriene.



un loc de onoare într-un muzeu.

A progresat de la funcția de operator telex la cea de operator calculator, învățând și adaptându-se la trecerea de la transmisiunile prin aparatura telex la cele prin poșta

electronică realizată cu ajutorul sistemului INTRAMAN. Evoluția sa nu s-a întâmplat „din mers”, a căutat permanent să își perfecționeze cunoștințele urmând cursuri specifice domeniului de activitate.

În ceea ce privește viața personală, aceasta s-a pliat întotdeauna pe cerințele profesionale: „Mai bine de jumătate din viața mea am lucrat într-un serviciu de luptă permanent. Acest lucru presupune că weekend-uri, sărbători de Crăciun, de Paște, Revelioane și oricare alte sărbători legale, mi le-am petrecut la serviciu. Serviciul este ca o a doua familie. Am găsit însă înțelegerea apropiaților și este o obișnuință pentru cei din jurul meu să își facă ei programul în funcție de cum lucrez eu. După 25 de ani, acest ritm de viață a devenit un mod de a fi”, ne-a mărturisit doamna operator.

O perioadă de aproape 10 ani a participat și la competiții sportive, reprezentând cu cinste Forțele Aeriene Române, la concursuri în care a obținut mereu rezultate de podium. Probabil că efortul din trecut, îmbinat cu o conduită demnă, seriozitate și dedicație pentru muncă au constituit elemente de încredere, astfel încât comandantul Centrului 85 Comunicații Aero și Informatică „Sublocotenent Gheorghe Robescu”, **colonelul ing. Dorinel SANDU**, i-a acordat la sfârșitul anului 2014 o „Diplomă de Excelență”. În continuare, de la locul de muncă își dorește ca acesta să se existe într-un mediu frumos, unde să vină cu bucurie și cu dorința de a-și îndeplini datoria cât mai bine.

Conștientizarea situației

Psiholog **Mihaela PĂUNESCU**

„Aviate-navigate-comunicate” este descrierea clasică a activității de pilotaj. Aceasta implică o permanentă distribuție a atenției între trei elemente: parametrii zborului, solicitările curente ale activității și coordonarea echipajului. Pentru buna îndeplinire a misiunilor este necesară și o reprezentare corectă a situației reale.

Cunoscuta cercetătoare a U.S. Air Force, Mica Endsley, a definit conștientizarea situației ca fiind „perceperea elementelor care există în mediu într-un timp și spațiu dat, înțelegerea semnificației lor și prevederea evoluției lor în viitor”.

MENȚINEREA CONȘTIENTIZĂRII SITUAȚIEI

La nivel perceptiv este important să știm **CE** informații sunt importante, **CÂND** și **UNDE** să le căutăm. La nivelul înțelegerii, vom compara datele reale cu experiența și cunoștințele anterioare, în timp ce nivelul anticipării ne va permite să fim eficienți și să păstrăm energia psihică pentru etapele mai solicitante ale misiunii. Însă, anticiparea poate fi și un factor problemă, deoarece, uneori suntem atât de centrați pe propriile așteptări, încât vom auzi sau vom vedea ceea ce ne așteptăm sau ceea ce ne dorim și nu vom percepe corect informațiile reale; aceasta este **eroarea autoconfirmării profesiiilor** – suntem atenți la asemănările situației reale cu așteptările noastre și nu vedem

punctele de diferență. De aceea, în activitate trebuie să fim permanent atenți să urmărim dacă există date contradictorii între așteptări și realitate, raportându-ne permanent la finalitățile propuse, la planul de zbor. De asemenea, trebuie stabiliți foarte clar parametrii pe baza cărora facem aceste evaluări.

Pierderea conștientizării situațiilor poate să apară și atunci când, din cauza centririi pe detalii, vom pierde din vedere imaginea de ansamblu. În acest caz, este util să ne întoarcem la ultima informație de care suntem siguri, să evaluăm situația din perspective diferite, utilizând surse alternative și fiabile de informații. Și să nu uităm de gestionarea stresului și a altor factori perturbatori, cum ar fi: **ambiguitatea informațiilor, euforia, complacerea cu**

situația dată, suprasolicitarea sau subîncărcarea cu sarcini, comunicarea deficitară și managementul defectuos al sarcinilor.

Ce putem face atunci când reprezentarea noastră mentală nu este cea corectă? În primul rând **să comunicăm acest lucru** – a cere ajutor nu este un semn de slăbiciune, ci unul de înțelepciune! Apoi, să încercăm să redobândim imaginea de ansamblu prin integrarea unitară a detaliilor și chiar prin revenirea la monitorizarea conștientă/atență a surselor de informații.

DEBRIEFING-UL

În cazul în care, constatăm că echipajul a avut un moment în urma căruia a pierdut conștientizarea situației în timpul zborului, la debriefing, este bine să analizăm următoarele elemente:

Echipajul a anticipat corect evenimentele?

- Membrii echipajului au fost distrași de alte informații importante și le-a rămas puțin timp pentru decizie?

- Ce informații nu a conștientizat echipajul?

- Când au pierdut din atenție elementele esențiale?

- De ce au pierdut din atenție acele aspecte?

- Ce informații aveau atunci membrii echipajului?

- Cum putem folosi aceste lecții în viitor?

VALOARE ȘI MODESTIE

Alex BĂLĂNESCU

Când o întâlnești prin curtea Statului Major al Forțelor Aeriene îți lasă o impresie plăcută prin modestia ei și fața mereu zâmbitoare. Deși a prins aripi de mult, frunzașul Olga Cristina PANAIT s-a mutat de curând în Forțele Aeriene Române, fiind încadrată la plutonul de Poliție Militară al Grupului 210 Sprijin. Până în acest moment, militarul a obținut 32 de medalii la campionatele mondiale și europene, iar la concursurile naționale 31 de medalii de aur, 26 de argint și 18 de bronz. Îi urăm mult succes în continuare. Povestea campioanei continuă...

Nimic nu te-ar face să anticipezi că prima întâlnire cu sala de arte marțiale a fost la vârsta de 8 ani, fiind susținută de către mama sa care și-a dorit ca fata ei să știe să se apere în caz de pericol. Ca toți copii, era plină de energie și învăța bine pentru a fi la s a t ă la k a r a t e. Antrenamentele le făcea în sala de lupte din incinta Clubului Sportiv Dinamo, unde părinții o duceau în fiecare luni și miercuri, indiferent de starea vremii. Odată cu trecerea anilor, acest sport a început să-i placă tot mai mult, iar acest fapt se reflecta în evoluțiile sale. A participat la competiții din ce în ce mai importante, iar la vârsta de 16 ani a fost selecționată în lotul național pentru participarea la Cupa Mondială din Franța (Chart-

res), unde pasiunea sa pentru karate și sacrificiile părinților săi au fost răsplătite prin obținerea locurilor întâi, la individual și pe echipe. Aceste rezultate i-au dat puterea să meargă mai departe. A început să folosească banii primiți în urma obținerii medaliei internaționale și pe cei din bursa sportivă de la liceu pentru echipamente și concursuri, apelând din ce în ce mai puțin la banii părinților, cursul pasiunii sale intrând pe un făgaș normal. Părinții săi nu mai erau atât de încântați, deoarece considerau că antrenamentele, cantonamentele și stagiile de pregătire îi consumau timpul și energia pe care ei doreau să le dedice școlii. Ea își dorea să participe la toate concursurile și să câștige cât mai multe medalii, dar nu voia să își dezamăgească părinții, așa că timpul liber îl dedica antrenamentelor și studiului.

După terminarea liceului, ar fi vrut să urmeze o facultate cu profil sportiv, dar la sugestia părinților a urmat cursurile Facultății de Științe Aplicate, din cadrul Universității Politehnice București. I-a fost destul de greu, dar participarea la campionatele universitare timp de 6 ani a început să stârnească interesul cadrelor didactice și astfel a avut posibilitatea să recupereze cursurile și orele de laborator pe care le pierdea în timpul cantonamentelor sau a deplasărilor.

După ce a absolvit această facultate, a urmat și Școala de Antrenori, în specializarea karate, și a hotărât să își urmeze visul înscriindu-se la Facultatea de Educație Fizică și Sport, din cadrul Universității Ecologice București.

Încă din perioada liceului, a fost legitimată la Clubul Sportiv al Armatei, Steaua București, club la care activează și în prezent. Acolo este și unitatea militară la care a lucrat timp de trei ani, după terminarea cursului de instruire militară de bază de la Caracal și Câmpulung Muscel, în arma CBRN. În anul 2012, a fost decorată cu



„Ordinul Meritul Sportiv, clasa a III-a”, în anul 2013 a făcut parte din lotul de antrenori pentru proiectul „Micul Samurai”, la care au participat 54 de micuți karate-ka, iar în anul 2014 a fost printre sportivii CSA Steaua care au primit titlul de laureat al anului 2014.

În acel an, a suferit și cea mai gravă accidentare din cariera sa sportivă. Perioada de recuperare a fost dificilă, mai mult cea din plan mental decât recuperarea fizică. Dar a trecut cu bine peste acest moment, iar palmaresul a continuat să i se îmbunătățească. Deși pasiunea pentru karate a rămas aceeași, accidentările din ultima perioadă au făcut-o să se gândească la retragerea din viața sportivă. „Mă bucur că mi-am dăruit toată tinerețea unui singur țel: acela de a ridica Drapelul Național pe cel mai înalt catarg, în timp ce ascultam cu mândrie Imnul Național. Am făcut tot ceea ce mi-a stat în putință să câștig medalii cât mai strălucitoare și sunt mândră de ceea ce am realizat până la această vârstă. Știu că va trebui să mă retrag, că a venit vremea să las colegile mai tinere să îmi ia locul, așa cum este firesc. Chiar dacă peste doi ani nu voi mai face sport de performanță, nu mă văd departe de sala de sport. Până atunci o să îmi dau toată silința să mai urc de câteva ori pe cea mai înaltă treaptă a podiumului”, ne-a mărturisit Cristina, care a reprezentat întotdeauna cu cinste țara și Armata Română.





Muzeul Național al Aviației Române a obținut reacreditarea

Aurelia VOCHIN

În Monitorul Oficial nr.15 din 08 ianuarie 2016 a fost publicat Ordinul ministrului culturii nr. 2791/02.12.2015 pentru reacreditarea Muzeului Național al Aviației Române.

Conform art.18 alin.1 din Legea nr. 311/2003 a muzeelor și colecțiilor publice: „Funcționarea muzeelor și a colecțiilor publice, indiferent de forma de constituire, proprietate și administrare a patrimoniului, este condiționată de acreditarea acestora”.

Conform art. 18 din Ordinul nr.2057/2007 pentru aprobarea Criteriilor și normelor de acreditare a muzeelor și a colecțiilor publice: „Reacreditarea este obligatorie o dată la 5 ani, dar nu poate fi inițiată mai devreme de 3 ani de la ultima acreditare”.

Acreditarea atestă calitatea activității unui muzeu, iar reacreditarea o certifică.

În timpul procedurilor specifice realizate pentru acest proces, a fost reliefat faptul că Muzeul Național al Aviației Române este o instituție cu profil aeronautic ce deține un patrimoniu cuprinzând bunuri culturale mobile ce constituie colecții unice la nivel național: „Aeronave”, „Motoare de aviație”, „Brevete și carnete de zbor”, „Scaune de catapultare”, „Aurel Vlaicu”, „Henri Coandă”, „Ordine și medalii”, „Uniforme, costume, costume de zbor și accesorii”, „Insigne și plachete”.

Un alt aspect important l-a constituit probarea faptului că muzeul este pregătit să asigure conservarea și păstrarea colecțiilor.



Forțele Aeriene în programul „Școala Altfel”



