

CER SENIN

Revista Forțelor Aeriene Române
Nr. 1 (148) ♦ 2017

www.roaf.ro  

F-16 FIGHTING FALCON

pag. 4-5

PATRIOT SHOCK V

pag. 6-9

PRIN OCHII UNDELOR ELECTROMAGNETICE

pag. 26-29

ANTRENAMENT ÎN LABORATORUL DE DEZORIENTARE SPAȚIALĂ

pag. 42-43





REVISTĂ EDITATĂ DE STATUL MAJOR
AL FORTELOR AERIENE

CONSILIUL EDITORIAL
AL REVISTEI
CER SENIN

PREȘEDINTE:

**general-locotenent
LAURIAN ANASTASOF**

MEMBRI:

**general de flotilă aeriană
CONSTANTIN DOBRE**

**general de flotilă aeriană
LIAN SOMEȘAN
comandor dr.
IULIAN PAȘILEA**

MEMBRI
ONORIFICI

**DUMITRU AMARIEI
PETRE BĂNĂ
NICOLAE RADU**

REDACȚIA

SECRETAR GENERAL DE REDACȚIE:
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: F-16 (FOTO: ALEX COZMA)

COPERTA IV: LANSATOARELE BATERIEI PATRIOT
(FOTO: ADRIAN SULTĂNOIU)

SUMAR

AUTOEVALUAREA ACTIVITĂȚII SMFA PE 2016_3

F-16 FIGHTING FALCON _____ 4-5

PATRIOT SHOCK V _____ 6-9

AGENDA _____ 10-21

RETURN OF THE BLACK SEA KNIGHTS _____ 22-25

PRIN OCHII UNDELOR
ELECTROMAGNETICE _____ 26-29

MUZEUL NAȚIONAL AL AVIAȚIEI
SE REINVENTEAZĂ _____ 32-33

SIMBOLUL _____ 34-37

PRINCIPIILE CULTURII DE SIGURANȚĂ
AERONAUTICĂ _____ 38-39

„MI S-A OPRIT MOTORUL. CATAPULTEZI!” _____ 40-41

ANTRENAMENT ÎN LABORATORUL
DE DEZORIENTARE SPAȚIALĂ _____ 42-43

PROFIL DE PROFESIONIST _____ 44-45

CURSUL RECRUT _____ 46

POVESTEA UNUI AVIATOR TRANSILVĂNEAN
ÎN PRIMUL RĂZBOI MONDIAL _____ 47-50

LA MULȚI ANI, DOMNULE GENERAL DOBRANI!_51



PAGINA 3



PAGINILE 4-5



PAGINILE 6-9



PAGINILE 22-25



PAGINILE 26-29



PAGINA 51



PAGINILE 32-33

COPYRIGHT:

Este autorizată orice reproducere,
cu condiția specificării sursei.

NORME DE COLABORARE:

Cititorii pot trimite pe adresa redacției
texte și fotografii care se încadrează în
tematica revistei.

Manuscrisele nu se înapoiază.

Răspunderea juridică pentru conținutul
articolelor aparține în exclusivitate
autorilor, conform art. 326 CP.

CORECTURA:

CENTRUL TEHNIC-EDITORIAL AL ARMATEI

ȘOSEAUA FABRICA DE GLUCOZĂ
NR. 2-4, SECTOR 2, BUCUREȘTI
Telefon/Fax: 021/232.63.27;
021/232.21.83 int. 104,110
E-mail: cersenin@roaf.ro
ISSN 1582-6317. B 916.10; C 3146.18



Tipărită la
CENTRUL TEHNIC - EDITORIAL
AL ARMATEI
sub comanda
nr. 1073/2017

Responsabilitatea privind tehnoredactarea
revine în totalitate redacției

Prezenta ediție s-a încheiat la data de:
22/02/2017



Şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, generalul-locotenent Laurian ANASTASOF, în prezenţa ministrului apărării naţionale, Gabriel-Beniamin LEŞ la autoevaluarea Forţelor Aeriene Române pe anul 2016

Laura MĂCĂRESCU

Autoevaluarea activităţii SMFA pe anul 2016

În data de 26 ianuarie 2017, la sediul Statului Major al Forţelor Aeriene a avut loc autoevaluarea categoriei noastre de forţe găzduită de şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, **generalul-locotenent Laurian ANASTASOF**, în prezenţa ministrului apărării naţionale, **Gabriel-Beniamin LEŞ**, a şefului Statului Major General, **generalul Nicolae-Ionel CIUCĂ**, a şefului Statului Major al Forţelor Terestre, **generalul-locotenent dr. Dumitru SCARLAT** şi a şefului Statului Major al Forţelor Navale, **viceamiralul dr. Alexandru MÎRŞU**.

„Forţele Aeriene şi-au intensificat eforturile pentru adaptarea la cerinţele actuale, apărarea spaţiului aerian al României şi a spaţiului comun al NATO, executării misiunilor şi îndeplinirii angajamentelor internaţionale asumate”, a afirmat generalul-locotenent Laurian Anastasof.

De asemenea, contextul regional în care Forţele Aeriene îşi desfăşoară activitatea se leagă de contextul geopolitic militar actual: „Avem nevoie de stabilitate şi coerenţă în procesul de pregătire a personalului şi capacităţii de luptă. E posibil ca România să fie inclusă în programul de achiziţie a avionului F-35, dar nu mai devreme de 10 ani de acum înainte”, a adăugat şeful SMFA.

Generalul-locotenent Anastasof a mulţumit Forţelor Terestre, Forţelor Navale şi Direcţiei Informaţii Militare pentru modul în care anul trecut au furnizat informaţii pentru desfăşurarea misiunilor Forţelor Aeriene Române.

Alocările suficiente de resurse, precum şi procesul de planificare au însemnat foarte multe ore executate peste program. Bunurile şi serviciile de care au beneficiat Forţele Aeriene au dus la creşterea numărului orelor de zbor şi la îmbunătăţirea serviciului de mentenanţă pentru avioane.

A fost un an bun pentru repararea aviaţiei de luptă, şcoală, pentru mentenanţa rachetelor sol-aer şi pentru asigurarea pieselor de schimb şi a suportului logistic la radare. Anul 2016 a reprezentat un câştig în infrastructură mai ales pentru platforma F-16. De 30 de ani nu s-a mai investit în navigaţie şi sisteme de comandă-control. De asemenea, a fost îmbunătăţită capacitatea de descoperire în domeniul supravegherii aeriene şi avertizării timpurii.

Aviaţia de transport şi-a menţinut capacitatea de a realiza toate misiunile încredinţate, iar instrucţia în şcoală poate susţine trecerea pe avionul F-16. Şeful SMFA ne-a asigurat că avem echipaje cu care ne putem îndeplini misiunile de luptă în orice moment.

Anul trecut s-au executat multe misiuni de Poliţie Aeriană, evacuare medicală şi sprijin activ cu grad ridicat de risc: „Le mulţumesc din inimă oamenilor pentru modul în care au înţeles să respecte elementele şi procedurile în executarea misiunilor alături de partenerii din Alianţă!”, a ţinut să sublinieze generalul-locotenent Anastasof.

Şeful SMFA a precizat că anul acesta va continua procesul de restructurare şi modernizare a Forţelor Aeriene, în concordanţă

cu prevederile Programului de transformare, dezvoltare şi înzestrare a Armatei României până în anul 2027 şi în perspectivă şi ale Directivei de planificare a apărării. Infrastructura în unităţile de aviaţie îşi va continua procesul de dezvoltare, punându-se accent în 2017 şi pe îmbunătăţirea condiţiilor de muncă şi de viaţă ale personalului.

Şeful Statului Major General a recunoscut eforturile depuse anul trecut de personalul Forţelor Aeriene Române: „Mulţumim pentru modul în care s-au desfăşurat toate activităţile, care nu au fost deloc puţine. A fost un an cu puţine evenimente deosebite. Am fost foarte aproape de activităţile dezvoltate la nivel de Forţe Aeriene, pentru instruirea piloţilor, mentenanţă, ore de zbor, dezvoltarea infrastructurii. Vă doresc mult succes în anul care vine!”.

Ministrul apărării naţionale, Gabriel-Beniamin Leş, a declarat că România, fiind ţară de graniţă pentru Uniunea Europeană şi pentru NATO, are responsabilităţi mai mari: „Din această perspectivă, prin programul Avion Multirol al Forţelor Aeriene nu a fost făcută o simplă achiziţie, ci acesta a reprezentat realizarea unei capacităţi militare”.

De asemenea, ministrul Leş a făcut cunoscut faptul că se urmăreşte o mai bună prioritizare a programelor de înzestrare ce vizează Forţele Aeriene pentru a avea un echilibru între programele începute şi derularea altora noi. „Asigurarea capacităţii de descurajare credibilă şi apărare a spaţiului aerian, continuarea modernizării şi dezvoltării infrastructurii aerodromurilor, îndeplinirea angajamentelor asumate de România în relaţia NATO, UE şi partenerii aliaţi rămân obiectivele majore ce privesc Forţele Aeriene. Avem în vedere şi avansarea direcţiilor de acţiune pentru achiziţia celei de-a doua escadrile de aparate F-16. Vă mulţumesc pentru activitatea depusă în 2016, suntem în nişte coordonate naţionale şi globale diferite. Criza din Ucraina confirmă că decizia pentru structura Euroatlantică a fost o decizie foarte bună pentru noi. Am dovedit până acum că suntem beneficiari şi furnizori de securitate. În teatrele de operaţii suntem respectaţi şi dovedim calitate în ceea ce facem, militarii sunt ambasadorii noştri. Vă asigur de toată susţinerea mea, pe partea de înzestrare şi calitate a vieţii. Cei 2% din PIB alocaţi Armatei sunt o necesitate, nu un moft, sunt lucruri pe care trebuie să le facem împreună pentru a ne îndeplini misiunile”, a concluzionat ministrul apărării naţionale.



În perioada 13-15 decembrie 2016, la Baza Aeriană nr. 5 Monte Real s-a realizat acceptanța individuală, recepția și înmatricularea a trei avioane F-16 MLU 5.2. care au intrat în exploatarea Forțelor Aeriene Române. Cele trei avioane F-16, dintre care unul în dublă comandă – 1611 și două în simplă comandă – 1605 și 1606 – au fost recepționate conform termenilor contractuali și au ajuns în condiții foarte bune la Baza 86 Aeriană de la Borcea, în data de 15 decembrie 2016.





A DOUA TRANȘĂ DE AVIOANE F-16 FIGHTING FALCON A AJUNS ÎN ROMÂNIA

O altă zi cu semnificație istorică pentru Forțele Aeriene Române este ziua de 15 decembrie 2016, când alte trei aeronave F-16 Fighting Falcon au aterizat la Baza 86 Aeriană. A doua serie de avioane F-16 Fighting Falcon, două în simplă comandă (1605 și 1606) și una în dublă comandă (1611) s-a alăturat celorlalte șase avioane intrate în dotarea Escadrilei 53 Aviație Vânătoare la sfârșitul lunii septembrie 2016.

Cu această ocazie, fostul ministru al apărării naționale, **Mihnea MOTOC**, s-a întâlnit cu piloții și personalul tehnico-ingenieresc al Escadrilei 53 Aviație Vânătoare din cadrul Bazei 86 Aeriene și a afirmat: „*Ne concentrăm atenția pe completarea primei escadrile, pe operaționalizarea ei deplină, pregătirea și formarea piloților și tehnicienilor la cele mai înalte standarde, cât și asupra intrării acestui tip de avion la misiuni de Poliție Aeriană alături de avioanele MiG-21 LanceR. Forțele Aeriene Române fac parte, în*

Căpitan Laura ISTRATE

prezent, din clubul F-16, ceea ce aduce posibilitatea unei instruirii elitiste în peisajul românesc de pilotaj”.

Primele șase aeronave F-16 Fighting Falcon achiziționate de România – cinci în simplă comandă și una în dublă comandă, modernizate la standardul F-16 MLU 5.2R, au intrat în dotarea Forțelor Aeriene Române pe data de 29 septembrie 2016, iar ultimele trei avioane din cele 12 cumpărate din Portugalia vor fi livrate în cursul acestui an.



Momente de la sosirea avioanelor F-16 pe pământ românesc

PATRIOT

Locotenent-colonel Gabriel IACOVIȚĂ
Căpitan Laura MĂCĂRESCU

Militarii Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer „General Nicolae Dăscălescu” au participat alături de militarii americani din Batalionul 5 din Regimentul 7 Artilerie și Apărare Aeriană din cadrul Forțelor Terestre ale SUA, dislocate în Europa (USAREUR), în perioada 1–12 noiembrie 2016, la exercițiul comun româno-american de apărare aeriană PATRIOT SHOCK V. Exercițiul s-a desfășurat în Tabăra de Instrucție și Poligonul de Trageri Sol-Aer de la Capu Midia și s-a finalizat cu Ziua Distinșilor Vizitatori.

La Ziua Distinșilor Vizitatori au participat comandantul Componentei Operaționale Aeriene și locțiitorul șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, **generalul de flotilă aeriană Constantin DOBRE** și comandantul Batalionului 5 din Regimentul 7 Artilerie și Apărare Aeriană, **locotenent-colonelul Douglas LYNCH**, însoțiți de ofițeri din cadrul comandamentului SMFA.

Delegația română, condusă de **locotenent-colonelul Răzvan SPÎNU**, locțiitor la Grupul 2 Luptă din Brigada 1 Rachete Sol-Aer a fost formată din 90 de militari, o baterie RSA HAWK PIP III R, iar delegația US Army Europe (USAREUR), condusă de **căpitanul Michael TOPPING**,

comandant Baterie Delta Patriot din Batalionul de Artilerie 5 din Regimentul 7 Artilerie și Apărare Aeriană/US Army Europe, a fost formată din 84 de militari, o baterie PATRIOT și un element de comandă de nivel batalion.

SCHIMB DE EXPERIENȚĂ

La exercițiul bilateral româno-american PATRIOT SHOCK V, de nivel tactic cu trupe în teren au fost implicate o baterie HAWK PIP III R și una PATRIOT. Militarii celor două baterii de rachete sol-aer au acționat în comun pentru angajarea țintelor aeriene marcate, realizându-se interconexiunea tehnică și procedurală între cele două sisteme de comandă-control

PATRIOT și HAWK. Scopul exercițiului a fost antrenarea echipelor bateriei HAWK PIP III R pentru ducerea acțiunilor de angajare a țintelor aeriene, prin integrare cu cea PATRIOT, în cadrul unui scenariu fictiv de apărare aeriană.

Printre obiectivele principale ale acestuia s-au numărat perfecționarea procedurilor privind planificarea și ducerea în comun a acțiunilor de combatere a unui inamic aerian, precum și verificarea interoperabilității sistemelor de comandă-control ale celor două structuri de rachete sol-aer.

„Exercițiul a reprezentat un element de noutate”, a afirmat **locotenentul Ionuț CRIVĂȚU**: „A fost primul exercițiu de acest tip la care a participat subunitatea. În cadrul acestei activități am avut oportunitatea de a verifica nivelul de interoperabilitate al celor două sisteme și capacitatea de a lucra în comun cu o structură similară dintr-o țară parteneră pe baza procedurilor de operare standard NATO, în condiții cât mai apropiate

de cele ale câmpului de luptă modern”.

În calitate de comandant al bateriei, locotenentul Crivățu a planificat și condus activitatea de dislocare și redislocare a tehnicii, a organizat dispozitivul de luptă și a verificat pregătirea tehnicii pentru ducerea acțiunilor. Pe timpul angajării țintelor aeriene a lucrat împreună cu un ofițer de legătură american într-un punct de comandă comun, de unde a repartizat țintele către cele două structuri.

Participanții la exercițiu au avut parte și de un schimb de experiență, în cadrul căruia o parte dintre militarii noștri au mers la bateria PATRIOT unde au învățat câteva noțiuni despre această tehnică și au fost îndrumați de către operatorii americani să o opereze.

SISTEM DE COMANDĂ-CONTROL COMUN

Pe lângă activitățile generale detaliate mai sus, exercițiul de

La Ziua Distinșilor Vizitatori au participat comandantul Componentei Operaționale Aeriene și locțiitorul șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, generalul de flotilă aeriană Constantin DOBRE și comandantul Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer, colonel Claudiu HERMENIUC



SHOCK V

Adrian SULTĂNOIU 



*Lansatoarele din bateria PATRIOT la
exercițiul bilateral româno-american
PATRIOT SHOCK V*

EXERCIȚIU ROMÂNNO-AMERICAN

nivel tactic „PATRIOT SHOCK V”, executat de două structuri de rachete sol-aer de nivel baterie, a vizat verificarea și validarea capacității de integrare a celor două sisteme de armă într-un sistem de comandă-control (C2) comun HAWK-PATRIOT.

Cele două sisteme de rachete sol-aer integrate într-o grupare RSA au acționat în cadrul unui scenariu fictiv pentru apărarea unui obiectiv de pe litoral, ducând acțiuni de luptă în mod de conducere independent.

Sistemul de comandă-control a constat în realizarea legăturii de date și comunicații dintre ICC PATRIOT (Information Coordination Center) dislocat în Germania și Punctul de Comandă al Bateriei (BCP) PATRIOT dislocat în poligonul Capu Midia (conexiune satelitară) – pentru formarea imaginii aeriene din zona de responsabilitate a grupării RSA și transmiterea acesteia la Centrul de Operații Tactice (TOC) amplasat în dispozitivul de luptă al bateriei HAWK.

De asemenea, s-a realizat angajarea centralizată a țintelor aeriene marcate aflate în posibilitățile de luptă ale celor două sisteme de rachete sol-aer, prin Centrul de Operații Tactice și Centrul de Distribuție a Focului (CDF) HAWK, respectiv Stația de Control a Angajărilor (ECS) PATRIOT.

Conexiunea celor două sisteme HAWK și PATRIOT a fost asigurată printr-o interfață de date – ADSI (Air Defense System Integrator), cu rol în repartiția/alocarea țintelor și conducerea angajărilor celor două sisteme de armă. Repartiția și angajarea țintelor aeriene marcate către

unitățile de tragere s-au realizat prin acțiunea comună a celor doi ofițeri tactici, americani și români, operatori la interfața ADSI.

Militarii USAREUR au dislocat în poligonul Capu Midia o baterie PATRIOT constând în 6 lansatoare pentru rachete de tip PAC-2 și PAC-3, 1 x ECS (Engagement Control Station) și 1 x BCP (Battery Command Post) și elemente de sprijin logistic.

IMPLICAȚIILE EXERCIȚIULUI

Exercițiul a marcat un moment istoric atât pentru Armata României, cât și pentru partenerii americani. A fost prima dată când un sistem de rachete PATRIOT a ajuns în România.

Din schimbul de experiență se pot desprinde câteva lecții identificate care pot veni în sprijinul militarilor români. Printre acestea ar fi întocmirea unor proceduri de operare cât mai clare și ușor de pus în aplicare pentru toți militarii din cadrul echipei de luptă, adaptate nivelului de competență pentru fiecare post de luptă.

Exercițiul „PATRIOT SHOCK V” a pregătit exercițiul „TOBRUQ LEGACY 17”, pe care US Army Europe l-a planificat în 2017 și pentru care solicită implicarea Forțelor Aeriene Române cu unități de apărare aeriană cu baza la sol.

Am reprodus și adaptat mai jos un material preluat de pe site-ul www.army.mil realizat de către **sublocotenentul Brandt ANGE** și **Spc. Jasmin FLORES**, de la Comanda Armatei a 10-a Aeriană și de Apărare cu Rachete, din 26 octombrie 2016.

Briefing în cadrul exercițiului



Baterie HAWK PIP III R la exercițiul bilateral româno-american PATRIOT SHOCK V





Elemente ale bateriei HAWK

EXERCITIUL PATRIOT SHOCK ÎN ROMÂNIA AL BATALIONULUI 5 DIN REGIMENTUL 7 ARTILERIE ȘI APĂRARE AERIANĂ ÎNCEPE

KAISERSLAUTERN, Germania – Bateria Delta, Batalionul 5 din Regimentul 7 Artilerie și Apărare Aeriană a realizat o repetiție pe 26 octombrie pentru a finaliza sincronizarea operațiunilor și pregătirilor pentru detașarea în România în vederea participării la exercițiul PATRIOT SHOCK.

Militarii Bateriei Delta adunați pentru repetiție au fost entuziasmați la gândul plecării în misiune. Cu mai puțin de 72 de ore înainte, acestor militari li s-a transmis că vor executa un exercițiu cu detașare în România.

„Sunt încântat de faptul că bateria noastră a fost aleasă pentru a desfășura această misiune, a afirmat locotenentul **Nicholas ONTIVEROS**, ofițerul executiv al Bateriei Delta. Ni s-a oferit o oportunitate unică să

demonstrăm rapiditatea noastră de mobilizare și, când vom ajunge în România, viteza de a deveni interoperabili”.

Pe măsură ce Bateria Delta se pregătea pentru ultima etapă a misiunii, aceștia au realizat ceva mai profund. Nu numai că erau pregătiți să fie detașați în România, dar erau de asemenea pe cale să devină parte a Istoriei Apărării Aeriene a Statelor Unite, prin a fi prima baterie americană de PATRIOT care desfășoară operațiuni în România.

Misiunea va demonstra reziliența liderilor și militarilor unității și le va crește încrederea în capacitățile platformelor mobile și în sistemele de comandă a misiunii, demonstrând astfel angajamentul Statelor Unite față de aliații și partenerii din regiunea Mării Negre.

Traducere: Laura MĂCĂRESCU



Detașamentul american înainte de sosirea în România

5-7TH ADA PATRIOT SHOCK TO ROMANIA BEGINS

By 2nd Lt. Brandt Ange & Spc. Jasmin Flores, 10th Army Air and Missile Defense Command October 26, 2016



KAISERSLAUTERN, Germany - Delta Battery, 5th Battalion, 7th Air Defense Artillery Regiment conducted a Rehearsal of Concept Drill and Initial Staging Area Operations Oct. 26, in order to finish synchronizing operations and finish preparations for their deployment to Romania for Patriot Shock.

As the Soldiers from Delta Battery, 5-7th ADA gathered around the sand table in preparation for their Rehearsal of Concept Drill there was a noticeable buzz of excitement in the air. Less than 72 hours ago, these Soldiers received word that they were going to execute a level three deployment readiness exercise or Patriot Shock to Romania.

„I am excited that our battery was chosen to conduct this mission,” stated 1st Lt. Nicholas Ontiveros, the Delta Battery, 5-7th ADA executive officer, „We

have been given a very unique opportunity to showcase both our speed of assembly and, when we get to Romania, our speed of achieving interoperability.”

As Delta Battery coasts into the final tasks for their initial N-Hour Sequence assured that they will easily meet their 72 hour deadline, they also begin to realize something profound. Not only are they about to deploy to Romania, they are also about to become a part of U.S. Air Defense history by being the first U.S. Patriot Battery to conduct operations in Romania.

This operation will showcase the unit’s leaders’ and Soldiers’ resilience and build their confidence in the capabilities of their mobility platforms and mission command systems while demonstrating the U.S.’s commitment to its allies and partners in the Black Sea region.



Vizita s-a concretizat într-un schimb de experiență între reprezentanți ai corpurilor maiștrilor militari și subofițerilor din Forțele Aeriene ale României și Statele Unite ale Americii

Alex BĂLĂNESCU



Vizita subofițerului de comandă al Forțelor Aeriene ale Statelor Unite ale Americii din Europa și Africa



Șeful SMFA, generalul-locotenent Laurian ANASTASOF a înmănat șefului delegației americane Chief Master Sergeant Kaleth WRIGHT o machetă a avionului F-16 Fighting Falcon

Miercuri, 9 noiembrie 2016, o delegație militară americană condusă de **Chief Master Sergeant Kaleth WRIGHT**, USAFE-AFRICA Command Chief, a vizitat Statul Major al Forțelor Aeriene (SMFA) în contextul dezvoltării cooperării militare bilaterale dintre Forțele Aeriene ale României și Statele Unite ale Americii, la nivelul corpurilor de maiștri militari și subofițeri. Delegația română a fost

condusă de către **plutonierul-adjutant principal Daniel-Narcis SÎMPETRU**, subofițer de comandă al SMFA, iar prezentarea Forțelor Aeriene Române și a rolului maiștrilor militari și subofițerilor a fost făcută de către **plutonierul-adjutant principal Sorin SĂFTOIU**, din biroul Informare și Relații Publice al Componentei Operaționale Aeriene.

Discuțiile purtate au urmărit transferul de cunoștințe și experiență pe linia perfecționării nivelului de pregătire/instruire între cele două corpuri ale categoriilor de forțe armate.

Șeful SMFA, **generalul-locotenent Laurian ANASTASOF**, a participat la dezbateri și a înmănat șefului delegației americane o machetă a avionului F-16 Fighting Falcon, intrat de curând în dotarea Forțelor Aeriene Române.

SSG-86

La Hill Air Force Base, Utah, Statele Unite ale Americii, între 5 și 10 decembrie 2016, a avut loc Reuniunea multinațională a grupului de lucru F-16 în domeniul siguranței aeronautice (SSG-86).

Scopul reuniunii a constat în colaborarea pentru identificarea, discutarea și definirea problemelor de siguranță aeronautică legate de proiectarea, dezvoltarea, testarea și operarea aeronavei F-16 în întreaga lume.

Grupul multinațional de lucru F-16 în domeniul siguranței aeronautice (SSG) întreprinde următoarele acțiuni: prezintă evoluția programului F-16 pentru a fi conform cu standardele de siguranță și recomandă corecțiile

necesare pentru remedierea deficiențelor; prezintă și recomandă schimbări la funcțiile sistemelor/subsistemelor și interfețelor care afectează siguranța; prezintă și recomandă acțiunile de corecție necesare pentru deficiențele de siguranță identificate de către alte organizații pe linia sistemului de armament; revede aspectele de siguranță care implică modificări majore și atribuie spre rezolvare deficiențele de siguranță (action item) și urmărește evoluția procesului până când acestea sunt rezolvate.

Pe parcursul conferinței s-au revăzut deficiențele de siguranță (action items), s-a dezbătut implicația factorului uman în

Căpitan-comandor Constantin ANDREI



Aeronava F-16

accidentele aeronautice; s-au discutat incidente în fazele de decolare/aterizare; s-au discutat aspecte despre sistemul automat de prevenire a coliziunii cu solul (AGCAS) și alte probleme specifice.

Prin participarea la această activitate și accesul la informațiile acordate de celelalte state participante, Escadrila 53 Vânătoare a

luat contact cu noile informații pe linie de siguranță aeriană care implică exploatarea aeronavei F-16. De asemenea, a fost familiarizată cu soluțiile propuse pentru creșterea siguranței aeriene. Prin schimbul de informații cu celelalte forțe aeriene participante se accelerează procesul de învățare și se pot evita greșelile făcute de alte state.

A XI-a reuniune EATF

Comandor Petre Francisc IGNAT 

În perioada 12-14 decembrie 2016, la Bruxelles a avut loc a XI-a reuniune a Comitetului de management al inițiativei „Flota Europeană de Transport Aerian/European Air Transport Fleet (EATF)”.

Reuniunea a XI-a a Comitetului de management al inițiativei Flota Europeană de Transport Aerian/European Air Transport Fleet (EATF MC) a avut scopul de a stabili în cadrul comun oferit de această structură elemente din diferite domenii de interes ale EATF privind transportul aerian.

Reprezentanții țărilor participante au fost interesați de atingerea obiectivelor activității de a colecta, analiza și integra toate cerințele naționale și obiectivele specifice, ținând cont de facilitățile și mijloacele puse la dispoziție de către EATF. Fiecare reprezentant a luat parte la discuții și au fost făcute precizări în ceea ce privește activitățile desfășurate în cursul anului 2016 și, de asemenea, au fost făcute referiri la viitoarele activități și proiecte organizate de EDA/EATC.

În cadrul reuniunii s-au evidențiat realizările obținute de participanți la aceste activități de pregătire organizate și desfășurate de la

începerea programului EATF: 840 ore de zbor, 28 de echipaje instruite în mediul tactic, 26 de instructori care au obținut calificare tactică.

România a participat în anul 2016 la următoarele activități destinate menținerii operaționalizării Detașamentului C-27 J Spartan în acest context european:

– EATIC 16-01 (European Advanced Tactical Instructor Course) – 18–22.01.2016, Pisa, Italia;

– Exercițiul de zbor „BALKAN SPARTAN EXE” – 03–08.07.2016, Sofia, Bulgaria, cu o aeronavă C-27 J, două echipaje, echipă tehnică, personal intel, operații, logistică;

– EAATTC 16-4 (European Advanced Airlift Tactical Training Course) – 11-23.09.2016, Zaragoza, Spania, cu o aeronavă C-27 J cu un echipaj și echipă tehnică, personal intel, operații, logistică.

A fost propusă și susținută ideea ca Italia și România să pună simulatorul de zbor și de mentenanță pentru aeronava C-27 J Spartan la dispoziția Bulgariei, Lituaniei și Slovaciei, urmând ca în funcție de solicitările acestor state să fie evaluată oportunitatea acestei propuneri, care în final ar putea conduce la construirea

procedurilor comune de operare și de mentenanță în rândul utilizatorilor acestei aeronave.

De asemenea, s-a propus folosirea simulatorului C-27 J Spartan și pentru cursul de instructori tactici (EATIC), care în prezent se desfășoară numai la simulatorul similar al Italiei, la Pisa. Dacă propunerea va fi acceptată, acest demers va duce la creșterea numărului de instructori care ar putea fi antrenați pentru obținerea de calificări tactice.

Reprezentantul Joint Power Competence Centre (JAPCC) a prezentat stadiul atins în anul 2016 în demersul de armonizare a documentelor NATO referitoare la transportul aerian cu cele similare ale EATC și a afirmat că acesta se va continua și în 2017.

Reprezentantul României a participat activ la prezentările și discuțiile desfășurate, potrivit domeniilor de competență și mandatului primit. De asemenea, a prezentat concluzii desprinse în urma activităților de pregătire la care Forțele Aeriene Române au participat în cursul anului 2016 și a confirmat continuarea participării și în anul 2017.

Aeronavă de transport a Flotei Europene



Table Top Exercise

Locotenent-comandor Lucian MICHINICI 

În perioada 22-26 ianuarie 2017, la Eindhoven, în Olanda, s-a desfășurat exercițiul de tip Table Top Exercise (TTE) și o activitate de instruire pentru utilizatori din NATO și UE, în domeniul realimentării în aer a aeronavelor (NATO and EU Air-to-Air Refuelling Clearance Request/Approval Training and Table Top Exercise).

Cu această ocazie, au fost prezentate activitățile desfășurate de mai multe instituții precum centrul JAPCC – Joint Air Power Competence Center (care are atribuții în standardizarea documentelor și a procedurilor privind realimentarea în aer a aeronavelor), EDA – European Defence Agency (aici s-a făcut referire la situația curentă a înzestrării acestora cu aeronave cisternă și la necesarul de servicii de realimentare în aer identificat



Realimentare în aer

la nivel european, ale Mouvement Coordination Centre Europe privind locul, rolul și misiunile acestuia, tipurile de cursuri și exerciții în domeniul realimentării în aer a aeronavelor pe care le organizează și programul ATARES – Air-Transport Air-Refuelling Exchange of Services), EATC – European Air Transport Command (au fost vizate

activitățile desfășurate cu privire la realimentarea în aer a aeronavelor).

Exercițiul de tip Table Top Exercise (TTE) pentru utilizatorii din NATO și UE, în domeniul realimentării în aer a aeronavelor a prezentat o importanță deosebită, deoarece a asigurat cadrul necesar pentru realizarea schimbului de informații între statele

deținătoare de aeronave cisternă și de aeronave de luptă cu capacități de realimentare în aer privind planificarea, alocarea, standardizarea, instruirea, eliberarea autorizațiilor de realimentare în aer și caracteristicile tehnice ale aeronavei A-330 MRTT – Multirole Tanker Transport aircraft.

Exercițiul a subliniat astfel necesitatea elaborării, de către toate statele interesate în acest domeniu, de documente tehnice specifice din care să rezulte eliberarea autorizațiilor cu privire la realimentarea în aer a aeronavelor pentru utilizatori din NATO și UE. De asemenea, au fost identificate posibilitățile compatibilității ale aeronavelor F-16 aflate în dotarea Forțelor Aeriene Române cu tipuri de aeronave cisternă.

CURSUL MOBILE TRAINING TEAM

LA ACADEMIA FORTELOR AERIENE „HENRI COANDĂ”



Plutonier-adjutant Alex BĂLĂNESCU

Maistru militar clasa a II-a Ionel-Florentin IOCU

În perioada dintre 30 ianuarie și 10 februarie, la Academia Forțelor Aeriene „Henri Coandă” (AFA), din Brașov, s-a desfășurat cursul MTT (Mobile Training Team), organizat de către echipa mobilă a Inter-European Air Forces Academy (IEAFA) și coordonat de o delegație formată din cinci cadre militare din Statele Unite ale Americii, condusă de **locotenent-colonelul Brian KREITLOW**, comandantul IEAFA. Aceste forme de pregătire au fost variante adaptate ale cursului pentru ofițeri de escadrilă (Squadron Officers School – SOS) și cursului academiei pentru subofițeri (NCO Academy – NCOA), organizate în SUA, și reprezintă o oportunitate de instruire a personalului din Forțele Aeriene Române, participanții dobândind competențe și abilități de comandă specifice

domeniului aeronautic, deosebite de cele obținute prin formele de pregătire similare organizate în țară.

La activități au participat cadre militare din România, Grecia, Spania, Italia și Bulgaria, organizarea acestui curs la AFA fiind o premieră pentru Forțele Aeriene Române.

La ceremonia de deschidere a cursului a participat comandantul AFA, **generalul de flotilă aeriană prof. univ. dr. Vasile BUCINSCHI**, care a salutat inițiativa IEAFA de a demara acest curs în România și a subliniat importanța consolidării relațiilor și a schimbului de experiență dintre cursanți, exprimându-și dorința ca, pe viitor, astfel de activități să se repete.

INSTRUCTORII

Lt. Col. Brian Kreitlow, Comandant Inter-European Air Forces Academy și șeful delegației IEAFA, ne-a declarat, la finalul cursului: „Sunt foarte mulțumit de cursanți și mai ales de modul în care au asimilat materialul predat. Cred că au învățat foarte multe despre ei înșiși, despre cum să fie lideri de succes, atât în plan individual, cât și ca parte a unei echipe. Sper că vor lua cu ei aceste cunoștințe și le vor implementa la locul de muncă dar, mai ales, sper că vor



Lt Col Brian Kreitlow

reuși să conducă și să aducă schimbări, în special la nivelul lor. M-am întâlnit cu un echipaj de pe un avion românesc prima dată în Afganistan, în anul

2002. Relațiile noastre militare au continuat să se extindă de atunci, organizarea acestui curs aici, în Brașov, dovedind cât de departe a ajuns cooperarea noastră. Românii s-au șlefuit în continuu pentru a deveni adevărați profesioniști și militari capabili, iar eu abia aștept să lucrăm împreună în viitor.

România este o țară foarte frumoasă și interesantă, iar reputația pentru ospitalitatea ei și-a câștigat-o pe deplin. La acest curs am avut cursanți nu numai din România, dar

și din Grecia, Bulgaria, Italia și Spania. Cursanții și-au construit relații solide ce depășesc granițele țării și ale specialităților militare. Acestea duc la formarea de relații personale între militarii din țările noastre și reprezintă o parte importantă a Alianței Nord-Atlantice”.

TSgt Adam MORENO, Instructor Inter-European Air Forces Academy, ne-a spus părerea sa despre importanța acestui curs: „Cursanții cred că au învățat foarte multe despre leadership și mai ales



La ceremonia de încheiere a cursului și de înmănare a certificatelor de absolvire a fost prezent **colonelul Steven W. KLINGMAN**, șeful biroului de cooperare în domeniul apărării al Ambasadei SUA la București.



De asemenea, au mai participat **locotenent-colonelul conf. univ. dr. Laurian GHERMAN**, prorector pentru cercetare științifică la AFA, **plutonierul-adjutant principal Florea SAS**, subofițerul de comandă al SMG și **plutonierul-adjutant principal Daniel - Narcis ȘIMPETRU**, subofițerul de comandă al SMFA.



TSgt Adam MORENO

despre modul în care fiecare persoană îi poate influența pe cei cu care lucrează, dar și pe membrii echipei lor. Au învățat despre diferite stiluri de leadership, dar mai ales au învățat despre ei înșiși, despre punctele forte și slăbiciunile lor. Sunt conștienți că pot pune în practică ceea ce au învățat, în cariera lor. De asemenea, au învățat despre cât de important este să continui să construiești echipe".

CURSANȚII

Concluziile **căpitanului Ionuț Florin ACATRINEI**, de la Baza 90 Transport Aerian Otopeni, șeful delegației române, la sfârșitul cursului: „Acest curs integrează principalele noțiuni de leadership (comunicare, ascultare activă, stil de învățare etc.) ce pot contura accepțiunea unui cadru militar despre operarea într-un mediu multinațional. Utilizând un curriculum variat, echipa de instructori americani a desfășurat un adevărat maraton încercând să atingă cât mai multe aspecte legate de cooperare și interoperabilitate, în cadrul întrunit al NATO.

Elementul central al întregii activități a fost crearea unei atitudini de învățare continuă, adaptare și conștientizare a importanței lucrului în echipă, în operațiunile combinate, obiectiv realizat prin schimbul de idei și împărtășirea experienței profesionale. Cursul se dorește a fi un preambul al unui curs de cinci săptămâni, care se desfășoară în patru sesiuni anuale la Ramstein Air Base, în Germania. Dacă aceste două săptămâni au avut ca scop

crearea unei atitudini proactive în ceea ce privește dezvoltarea personală continuă și conștientizarea noțiunii de echipă, cursul pentru ofițeri de escadrilă din Germania este destinat dezvoltării cognitive - acumulării de cunoștințe, înțelegerii operațiilor într-unite și cooperării multinaționale.

Formarea unei echipe într-un mediu internațional poate fi o provocare, iar aceste cursuri, combinate, își propun să facă abordabil acest deziderat. Toți suntem conștienți că împreună ne putem dezvolta mai rapid și avem capacitatea de a îndeplini mai ușor o misiune, iar acest curs ne oferă mijloacele necesare.

Chiar dacă a fost un curs scurt, cu siguranță am pus bazele unor relații de prietenie și grupul de militari români a reușit să impresioneze prin seriozitate și ospitalitate. Nu au contat naționalitatea sau specialitatea militară, ci oamenii și modul în care ne putem influența pozitiv reciproc. Pentru mine a fost o experiență frumoasă și utilă în timpul căreia mi-am consolidat părerea că, în special în mediul militar, leadership-ul trebuie să fie o stare de fapt și nu doar o rară avis!".

Capt Stephanos KARAVIDAS, Hellenic Air Force: „A fost o plăcere pentru mine să mă aflu în România, o țară cu care grecii sunt familiarizați pentru că împărțim valori, principii și tradiții comune și avem, de asemenea, scopuri comune în cadrul UE și NATO. În ceea ce privește cursul, vreau să subliniez faptul că Forțele Aeriene Române, ca instituție, și fiecare militar al instituției s-au implicat pentru a obține cele mai bune rezultate. Ați făcut o treabă bună, pregătirea a fost bună, ospitalitate deosebită și transmit cele mai bune gânduri Forțelor Aeriene Române!".

Maistrul militar clasa a III-a Alexandru CIOBU, tehnic de bord, încadrat la Baza 95 Aeriană Bacău, a subliniat importanța acestui curs

în formarea deprinderilor de lider, necesare pe parcursul carierei militare, fiecare trebuind să aibă o gândire deschisă la tot ceea ce este nou. „Am conștientizat faptul că fiecare persoană este diferită și am învățat tehnici prin care putem depista în ce domenii militarii dau cel mai bun randament pentru a fi folosiți în funcție de deprinderile pe care aceștia le au. Am mai învățat să colaborăm cu oameni noi și cum să îi implicăm în activitățile desfășurate în cadrul echipei. Un alt aspect important a fost faptul că au participat militari din mai multe state, cu niveluri de trai diferite și de o mare diversitate culturală, iar acest fapt ne-a ajutat să înțelegem lucrul în cadrul organismelor internaționale din care România face parte. Cursul a ajutat la formarea liderilor, astfel încât aceștia să înțeleagă mult mai bine conceptul de alianță internațională, pentru că am fost nevoiți să lucrăm, în cadrul echipelor, militari din mai multe țări. A fost pentru prima dată când am trăit o astfel de experiență și nivelul ridicat de instruire al acestora mi-a lăsat o impresie foarte bună. Militarii au fost de vârste diferite, iar cooperarea dintre oameni din generații diferite a fost surprinzător de bună, cei mai experimentați ajutându-i pe cei tineri și dezvoltându-le din cunoștințele lor, neîncercând să își impună ideile în cadrul echipei. Pe durata desfășurării cursului am avut și momente de socializare, iar colegii din celelalte armate au fost încântați de istoria, cultura și produsele noastre culinare, italienii apreciind chiar și vinul românesc, deși sunt pretențioși în acest domeniu", ne-a mărturisit, impresiile cu care a rămas, la finalul cursului, maistrul militar clasa a III-a Alexandru Ciobu.

De la **maistrul militar clasa a IV-a Otilia KLEIN**, încadrat la Baza 71 Aeriană Câmpia Turzii, unde lucrează în radiolocație și deservește controlorii de trafic, am aflat că i-a plăcut atitudinea instructorilor și

fel în care s-au desfășurat cursurile, nefiind o predare propriu-zisă, ci una sub forma discuțiilor. „Îmi doresc să aplic la locul de muncă toate cunoștințele acumulate iar, în viitor, când voi avea subordonați, o să știu cum să mă comport cu aceștia și cum să lucrez în cadrul echipei. Faptul că am lucrat alături de militari din alte țări a fost benefic pentru că ne-a stimulat să ne autodepășim, iar lucrul în echipă ne-a demonstrat că împreună suntem mai puternici. Ne-am înțeles foarte bine, nu am avut prejudecăți și am fost deschiși la propuneri constructive, atât în plan profesional, cât și personal. Consider că, pe durata cursului, am fost ambasadorii țării noastre și am lăsat o impresie foarte bună. Instructorii au fost foarte bine pregătiți, au fost entuziasmați de faptul că ne-au predat, au avut un comportament deschis și ne-au captat atenția din prima zi", ne-a mărturisit maistrul militar clasa a IV-a Otilia Klein.

CMSgt Christianna IORDANPOULOU, Hellenic Air Force: „Aveți o țară foarte frumoasă, iar peisajele sunt superbe. Nu mă așteptam să fie atât de drăguță! Cu siguranță voi reveni să vizitez România, mai ales pentru că mi-am făcut prieteni buni. Colegii români ne-au fost de mare ajutor, fie că a fost vorba de a lucra împreună sau de a comanda la restaurant. Am descoperit pasiuni comune, aveți multe lucruri în comun cu noi, grecii. Sunteți foarte ospitalieri, ați arătat că vă pasă, sunteți deschiși la nou și aveți ceea ce noi numim philotimo. Mulțumesc pentru tot și vă aștept în Grecia să vă arătăm și ospitalitatea noastră!".

CMSgt Vincenzo PELLEGRINI, Italian Air Force: „Acest curs a fost foarte important pentru cariera mea, deoarece avem nevoie de o standardizare egală pentru toate țările NATO, iar învățând împreună este cel mai bun mod de a ne îndeplini misiunea".



Cpt. Ionuț Florin ACATRINEI



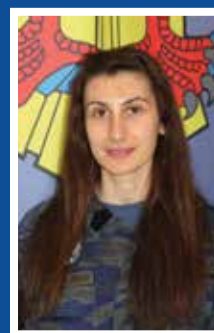
Capt Stephanos KARAVIDAS



M.m. clasa a IV-a Otilia KLEIN



M.m. clasa a III-a Alexandru CIOBU



CMSgt Christianna IORDANPOULOU



CMSgt Vincenzo PELLEGRINI

SCHIMBARE ȘI EFICIENȚĂ ÎN TIMP SCURT



În perioada 05-09 decembrie 2016, Batalionul 21 Vânători de Munte General Leonard Mociulschi a găzduit convocarea de specialitate a subofițerilor/maistrilor militari de comandă din marile unități și unitățile din componerea/subordonate Statului Major General.

Plutonier-adjutant Lucian IRIMIA

A fost prima activitate, la acest nivel, de la schimbarea denumirii funcției, fapt petrecut în cursul anului trecut. Prin noile regulamente și precizări subofițerii/maistrii militari de comandă au la îndemână mai multe *pârghii* de acțiune prin care să-și îndeplinească cu succes misiunile încredințate de către comandanți, în sprijinul personalului din aria de responsabilitate. Autoritatea delegată de către comandanți rămâne cheia succesului fiecărui subofițer/maistru militar de comandă, ei fiind ceea ce comandanții lor vor să fie.

Există speranțe ca, după aproape 14 ani de la introducerea acestui concept, în ciuda tuturor adversităților create, bazate de cele mai multe ori pe neînțelegerea lui și, desigur, pe vanități și orgolii personale *rânite*, el să funcționeze și să producă efectele scontate pentru sistem, comandanți și personalul din aria de responsabilitate.

Sunt deja, la diferite niveluri, binomuri comandant/subofițer de comandă extrem de bine articulate și eficiente. Pentru toți

cei care le privesc, tineri soldați și gradați profesioniști, subofițeri, maiștri militari și ofițeri, înseamnă armata, caracterizată prin sinceritate, încredere, echipă, misiune. Sunt echipe care vor fi urmate

oriunde și oricând de toți cei din subordine, natural și asumat, îndeplinirea misiunii fiind doar o chestiune de rutină.

Activitatea a început cu un bilanț al lunilor trecute de la

oficializarea acestei schimbări, unde s-a identificat ce a funcționat și ce nu. S-au stabilit de o manieră tranșantă pașii ce se vor face în următorul interval de timp pentru eficientizarea



De un real folos au fost prezența și mesajul șefului Statului Major General, **generalul Nicolae-Ionel CIUCĂ**, ce a specificat cât se poate de clar care sunt cerințele și așteptările de la toți cei care ocupă aceste poziții.

activității subofițerului/maistrului militar de comandă, astfel încât obiectivul final, utilitate profesională pentru sistem, comandanți și personal din aria de responsabilitate, în egală măsură, să fie atins. Este adevărat, nu este ușor, iar provocările actuale demonstrează că factorul timp este din ce în ce mai presant.

Schimbarea de paradigmă, de rol, loc și atribuțiuni, precum și schimbarea percepției tuturor asupra acestui fapt a generat și continuă să genereze atitudini, reacții și acțiuni dintre cele mai diverse. Schimbarea unei mentalități, a trece de la vorbe la fapte, de la rutină la lider și model este dificilă, dar nu imposibilă. Noile normative au fost explicate pentru a preîntâmpina disfuncționalitățile și a îmbunătăți activitățile viitoare ale tuturor subofițerilor/maistrilor militari de comandă.

De asemenea, un moment inedit și de un real interes al convocării a fost prezența echipei Direcției de Informare și Relații Publice formată din **colonelul Renato NADOLU, locotenent-colonelul Alin PREDA și căpitanul Dorin CHIRCĂ**. Aceștia au prezentat teoretic și practic activități privind comunicarea ca factor decisiv în tot ceea ce înseamnă eficiența profesională a subofițerului/maistrului militar de comandă, precum și aspectele pozitive și negative în plan personal și instituțional ale activităților de tip social-media.

O altă etapă a convocării a fost video-teleconferința cu subofițerul de comandă al Batalionului 341 Infanterie Protecția Forței *Rechinii Albi* dislocat în baza aeriană Kandahar, Afganistan, cu militari din compunerea lanțului de sprijin al batalionului, precum și din cadrul Elementului Național de Sprijin, care au oferit participanților o perspectivă clară asupra misiunilor executate, precum și a modului în care personalul din aria de responsabilitate își exercită atribuțiunile funcționale.

Un alt moment, devenit o constantă a activității, a fost prezentarea și premierea soldaților și gradaților profesioniști, subofițerilor și maistrilor militari, câștigători ai competițiilor *Subofițerul/Soldatul anului și Cel mai bun dintre cei buni* desfășurate în cadrul Forțelor Aeriene, respectiv Forțelor Terestre. De asemenea, au fost prezentate activitățile internaționale la care au participat subofițeri/maistri militari de comandă. Astfel, participanții au putut să afle noutățile în domeniul dezvoltării profesionale, a progresului privind pregătirea personală și instituționalizată, a provocărilor actuale de securitate la nivel regional și global cu care se confruntă NATO.

Trebuie amintit și aportul extraordinar al gazdelor la reușita activității, aceștia demonstrând că ospitalitatea și spiritul de echipă sunt la același nivel cu excelența lor profesională.

Activitățile au fost conduse de către subofițerii de comandă ai SMG, SMFA, SMFT: **plutonierii-adjutanți principali Florea SAS, Daniel-Narcis SÎMPETRU, Adrian MATEESCU** și maistrul militar de comandă al SMFN, maistrul militar principal **Irinel DIMA**.



REUNIUNEA COMITETULUI NATO PENTRU AVIAȚIE

Comandor Marius RĂDOI

Între 11–14 decembrie 2016, la Bruxelles a avut loc Reuniunea șefilor de delegații ai Comitetului NATO pentru Aviație (AVC – Aviation Committee). Din partea Forțelor Aeriene Române a fost prezent **comandorul Florin TUDOR**, directorul structurii executive a Autorității Aeronautice Militare Naționale.

Reuniunea a vizat prezentarea și dezbaterile problemelor de actualitate din domeniul autorităților aeronautice și operatorilor aerieni. Aceasta a avut două sesiuni, una cu reprezentanți ai organismelor NATO (IS, IMS, SHAPE, SACT, AIRCOM, NAEW, AWAG, NAPMA, NCIA) și ai națiunilor membre NATO și cea de-a doua sesiune, mixtă, la care au participat în plus reprezentanți ai 10 națiuni partenere și reprezentanți ai EU, EDA, EUROCONTROL și FAA (Federal Aviation Administration).

Pe agenda de lucru au fost abordate subiecte precum: Strategia Puterii Aeriene Întrunite NATO (Joint Air Power Strategy); Abordarea aviației sub aspect al sistemului total (Total System Approach to Aviation) sau/și o Strategie a Aviației NATO; Politica NATO și armonizarea cu reglementările naționale pentru UAS/RPAS; Implementarea politicii NATO pentru aeronavigabilitate; Proceduri Cross-Border în folosul Mobilității Aeriene Rapide (Rapid Air Mobility); Securitatea cibernetică în aviație; Coordonarea civil-militară a spațiului aerian pe timpul desfășurării exercițiilor NATO și Programul de lucru 2016–2020 și prioritățile pentru anul 2017 a AVC.

Dezbaterile în plen au cuprins raportări pe linia aviației civile, a managementului traficului aerian, precum și a cooperării cu aviația militară.

Elementele de cooperare civil-militară la care s-a făcut referire pe timpul ședințelor au plecat de la necesitatea ca statele membre NATO și EUROCONTROL să promoveze și să identifice cooperarea civil-militară pe problemele militare legate de cerul unic european, în special aspectele privind gestionarea traficului aerian, bazat pe noile tehnologii și echipamente de comunicații și navigație/CNS.

Se consideră că CEDAR (NATO CNS Equipage Database Repository) asigură interoperabilitatea militar-militară și pe cea militar-civilă, cuprinzând elementele specifice celor două inițiative de reglementare, SESAR (Europa) și NEXTGEN (America de Nord), organizate progresiv și etapizat pentru modernizarea sistemelor ATM, în vederea asigurării creșterii economice a transportului aerian în paralel cu asigurarea siguranței aeriene la sol și în aer a tuturor zborurilor.

Seminar și demonstrație de trageri reale cu sisteme antiaeriene

Locotenent-colonel Vasile IONESCU 

În Israel, la Tel Aviv și Ber Sheeba, a avut loc între 29 octombrie și 3 noiembrie 2016 un seminar și o demonstrație de trageri reale cu sisteme antiaeriene, la care a participat și **colonelul Claudiu HERMENIUC**, comandantul Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer.

Scopul participării s-a referit la evaluarea posibilității de îndeplinire a nevoilor Forțelor Aeriene Române cu sistemele de rachete sol-aer produse de compania RAFAEL.

În perioada menționată au fost realizate mai multe vizite. În prima zi, la Ministerul Israelian al Apărării ofițerii israelieni au prezentat sistemele IRON DOME și SPYDER, precum și rezultatele obținute în luptă de către aceste sisteme. La o baterie IRON DOME operațională, a fost vizionată poziția de tragere de luptă în locația Ashold. La Școala de apărare aeriană participantul român a luat cunoștință despre sistemul de învățământ și facilitățile de instruire. De asemenea, a fost prezentată și firma ELTA, producătoare de radare.



În următoarea zi s-a vizitat Poligonul de experimentare și trageri antiaeriene Shdema din deșertul Negev și facilitățile acestuia. De asemenea, s-au putut urmări patru lansări de rachete din Punctul de conducere a tragerilor: Spyder Medium Range cu racheta I DERBY ER (distanța de întâlnire a rachetei cu ținta 40 km – ținta nu a fost distrusă, deoarece racheta nu a avut încărcătură de luptă); SPYDER SHORT RANGE cu racheta PYTON 5 (distanța de întâlnire a rachetei cu ținta 12 km – ținta a fost distrusă);

SPYDER SHORT RANGE cu racheta DERBY (distanța de întâlnire a rachetei cu ținta 16 km – ținta a fost distrusă); IRON DOME cu racheta TAMIR (distanța de întâlnire a rachetei cu ținta 8 km – ținta a fost distrusă).

Seminarul s-a desfășurat în a treia zi de lucru la RAFAEL – Leshem Institute.

Reprezenții firmei RAFAEL și ai Ministerului Israelian al Apărării au promovat produsele firmei RAFAEL și succesele obținute în combaterea amenințărilor aeriene dinspre fâșia Gaza și Siria.

Din totalul de 1.500 de ținte (rachete sol-sol) lansate din fâșia Gaza au fost combătute și distruse cu sistemul IRON DOME un număr de aproximativ 750. Sistemul dovedește foarte bune capabilități CRAM (Counter Rockets, Artillery, Mortars).

Sistemul SPYDER a fost folosit pentru doborârea unei aeronave SU-24 care a pătruns în spațiul aerian israelian venind din Siria.

Participanții la seminar (ofițeri din 15 țări NATO și non NATO) au manifestat interes față de performanțele industriei de apărare israeliene.

Multinational Helicopter Unit

Căpitan-comandor Nicolae CREȚU 

În perioada 4-6 decembrie 2016, la Potsdam, în Germania a avut loc grupul de lucru cu numărul 3 la nivel de experți privind proiectul de constituire a Unității Multinaționale de Elicoptere (Multinational Helicopter Unit – MHU), organizat de Statul Major al Apărării German „Bundesministerium der Verteidigung” și coordonat de către **generalul de brigadă Fix** – DEU/German Director General for Planning.

De la demararea proiectului și până în prezent au răspuns pozitiv invitației de a contribui la dezvoltarea conceptului 26 de state, majoritatea membre NATO.

Scopul activității a fost elaborarea conceptului privind înființarea Unității Multinaționale de Elicoptere (Multinational Helicopter Unit – MHU-NH/90) în forma-draft și prezentarea intențiilor viitoare ale părții germane în dezvoltarea proiectului. Activitatea s-a desfășurat inițial în comun, cu toți participanții pentru ca mai apoi să se procedeze la ședințe pe sesiuni de lucru, cu experții în domeniul medical și cei în operații aeriene.

În introducere, generalul de brigadă Fix a exprimat intenția statului german de a prezenta conceptul după definitivare, în prima întâlnire a miniștrilor apărării din statele membre NATO (Meeting of NATO Ministers of Defence - 2017) care va avea loc, cel mai probabil, în luna iunie.

În forma actuală a conceptului, unitatea multinațională de elicoptere va fi constituită dintr-un comandament multinațional poziționat în Germania și mai multe module a câte trei elicoptere cu personalul aferent deservirii acestora care vor putea staționa fie pe teritoriul statului german, fie pe teritoriul statului căruia îi aparține modulul.



Comandamentul va fi încadrat cu personal aparținând națiunilor participante la proiect și va avea ca responsabilități aducerea modulelor din componere la un nivel de operaționalizare cât mai ridicat, facilitarea desfășurării antrenamentelor și exercițiilor în comun, standardizarea procedurilor de operare, coordonarea modulelor, creșterea interoperabilității, asigurarea accesului la resursele logistice ș.a.

Comandamentul multinațional va fi subordonat unui comitet (MHU Committee) compus din reprezentanți ai fiecărei națiuni participante.

MHU va cuprinde module destinate executării misiunilor de evacuare aeromedicală în zonă înaintată, asigurarea autoprotecției/escortei pentru astfel de misiuni și antrenamentul rotațiilor în teatrul de operații. Fiecare modul trebuie să conțină propriul sistem de asigurare logistică a sistemului de armament, inclusiv aparatura medicală.

Modulele vor putea fi subordonate comandamentului multinațional sau unei unități din organica națională a fiecărui stat.

Fiecare modul trebuie să demonstreze disponibilitate 24 de ore, 7 zile din 7, să poată opera de pe o locație existentă deja, să poată fi dislocat în teatrul de operații (Deployed Operating Base), să dispună de elementele de suport logistic pentru o perioadă de minimum 6 luni.

Stabilirea detaliilor cu privire la schema de organizare și încadrare a modulelor se află în responsabilitatea și libertatea de decizie a fiecărei națiuni care asigură modulul.

MHU Committee se va întruni în scopul dezbaterilor cu privire la deciziile care trebuie luate. Dreptul la vot al fiecărui membru se va stabili în raport cu gradul de contribuție financiară al fiecărui stat la organizarea și funcționarea MHU și va fi reglementat prin proceduri aprobate de către toate națiunile implicate.

Fiecare națiune va avea asigurat accesul direct ca autoritate de control asupra modulului aferent, putând decide dislocarea/nedislocarea în teatrul de operații, participarea la exerciții/antrenamente și executarea misiunilor pe teritoriul propriu sau al altui stat.

Națiunile pot participa la proiect cu unul sau mai multe module sau, sub efectul memorandumurilor de înțelegere, să constituie împreună cu una sau mai multe națiuni unul sau mai multe module și, suplimentar, cu personal care să încadreze comandamentul multinațional al unității.

Operarea aeronavelor se va face după regulile naționale ale fiecărui stat căruia îi aparțin acestea.

Statul român participă la dezvoltarea conceptului și analizează posibilitățile de a contribui cu resurse umane, financiare și/sau tehnice, în raport cu avantajele și dezavantajele ce pot decurge din aceasta.

Piața Aviator Smaranda Brăescu la Galați

Elena TUDORAN

În data de 24.11.2016, Primăria municipiului Galați a hotărât ca zona situată în cartierul Aurel Vlaicu, la intersecția străzii Tecuci cu strada Basarabiei, să poarte denumirea de „Piața Aviator

Smaranda Brăescu”. De asemenea, în data de 27 decembrie 2016, a avut loc ceremonia de acordare a titlului de „Cetățean de Onoare al Municipiului Galați”, post-mortem, doamnei Smaranda Brăescu.

Smaranda Brăescu a fost prima parașutistă a României și una dintre primele din lume. În august 1930 a suferit un accident cumplit și, având mai multe oase fracturate, a stat șase luni în spital. Smaranda a depășit toate obstacolele, iar la 19 mai 1932 a doborât recordul mondial absolut la saltul cu parașuta. În timpul celui de-al Doilea Război Mondial, ea a fost instructor în cadrul primei subunități de parașutiști militari și pilot în „Escadrila Albă”.



Premiu de Excelență la Muzeul Aviației din Tecuci

Laura MĂCĂRESCU

Acum 10 ani, **comandorul (r) Dorel CHIȘ**, în calitate de membru fondator al ARPIA Tecuci, împreună cu câțiva aviatori inimoși, a demarat un proiect de strângere de date și materiale în vederea constituirii Muzeului Aviației din Tecuci.

Muzeul a fost inaugurat în luna septembrie a anului trecut, în prezența unui numeros public de foști și actuali aviatori români care și-au desfășurat activitatea pe aerodromul Tecuci în diferite perioade.

Muzeul Aviației din Tecuci se află în incinta clădirii de patrimoniu în care a funcționat prima școală militară de pilotaj din România Mare.

Activitatea de realizare a acestui demers a fost răsplătită de Direcția Județeană pentru Cultură Galați, care a acordat Muzeului Aviației din Tecuci, în luna ianuarie a acestui an, Premiul de Excelență în cadrul Galei Culturii și Patrimoniului, ediția a V-a.



Reuniune dedicată utilizatorilor de C-27 J SPARTAN

Între 11 și 13 decembrie 2016, la Bruxelles s-a desfășurat Reuniunea Grupului de Management al programului Categorie B dedicat utilizatorilor de aeronave C-27 J Spartan (Program Management Group/PMG).

Scopul reuniunii s-a referit la atingerea unui nivel superior de interoperabilitate europeană, cât și la creșterea eficienței costurilor pentru operarea și mentenanța aeronavelor C-27 J Spartan.

Printre obiectivele Forțelor Aeriene Române cu privire la această întrunire s-au numărat identificarea oportunităților de cooperare și susținere activă a măsurilor care permit utilizarea în comun a capacităților de pregătire de care dispune Statul Major al Forțelor Aeriene; promovarea și susținerea activă și continuă a intereselor Forțelor Aeriene Române în cadrul programului Categorie B, la nivelul comunității utilizatorilor de aeronave C-27 J Spartan; analiza posibilităților de organizare a unei activități de referință pentru grupul de lucru la nivelul EDA – AHWG C-27 J Spartan, respectiv exercițiul BALKAN SPARTAN 2018 sau o reuniune Programme Management Group (PMG) pentru statele din componența Programului Categorie B.

În ceea ce privește exploatarea oportunităților de instruire și antrenament, s-au prezentat concluziile rezultate în urma



Căpitan ing. Radu ȘERBAN

exercițiului de zbor în comun BALKAN SPARTAN 2016 din Bulgaria, ocazie deosebită pentru îmbunătățirea nivelului de interoperabilitate între utilizatorii de avioane C-27 J Spartan, România fiind participantă la activitate cu o aeronavă și personal navigant și tehnic ingineresc.

Din punct de vedere al exploatării oportunităților în domeniul logistic pentru C-27 J Spartan, în cadrul exercițiilor viitoare BALKAN SPARTAN, se va încerca implementarea unei proceduri teoretice de achiziție comună pentru consumabile, urmând ca ulterior să se aplice într-un cadru extins.

La reuniune s-a mai discutat semnarea de către toate națiunile din Grupul utilizatorilor europeni de avioane C-27 J Spartan a Programului Categorie B Sharing of Spare Parts, din care doar România și Grecia sunt părți semnatare ale inițiativei, în vederea optimizării activităților de mentenanță în comun și reducere a amprentei logistice în cadrul activităților internaționale viitoare.

De asemenea, s-au analizat de către țările membre propunerile Alenia Aermacchi (Leonardo) SpA de upgrade a sistemelor de avionică, prezentate în cadrul Grupului Utilizatorilor de avioane Spartan (GUS 2016), în antiteză cu necesitățile SESAR (Single European Sky) pentru perioada 2020-2021.

Aspect de la festivitate de premiere



Alex BĂLĂNESCU

În perioada dintre 16 și 21 octombrie, Tabăra de Instrucție și Poligonul de Trageri Sol-Aer „General de brigadă Ion Bungescu” (TIPTSA) a găzduit concursul „Cel mai bun dintre cei buni” pentru maiștri militari, subofițeri și soldați și gradați profesioniști, etapa finală pe Statul Major al Forțelor Aeriene, ediția 2016.



Trofeele puse în joc

Desfășurarea concursului într-o unitate militară situată la malul mării oferea posibilitatea unei priveliști plăcute ochilor, în acele zile în care toamna își intrase pe deplin în drepturi, dar își făcea simțită prezența și frigul adus de briza mării. Din cauza temperaturilor scăzute și a faptului că agentul termic nu era încă folosit pentru încălzirea spațiilor de cazare, atât concurenții, cât și membrii comisiei de evaluare au trebuit să se adapteze la situația apărută. Comandantul unității, **colonelul Viorel BITAN**, și subofițerul de comandă din acea perioadă, **plutonierul-adjutant principal Mircea NEDEIANU**, actualmente pensionar în rezervă, au făcut tot ceea ce era posibil pentru a asigura cele mai bune condiții pentru desfășurarea acestui concurs.

Concursul a constat în opt probe teoretice și practic-aplicative, care au urmărit selecționarea celui mai complet maistru militar, subofițer și soldat sau gradat profesionist din Forțele Aeriene Române, respectând criteriile de performanță profesională, calitățile și punctele forte care pot fi valorificate în procesul de instruire, modul de conștientizare a ordinii și disciplinei militare, păstrarea și transmiterea tradițiilor militare. Comisia de evaluare a fost compusă din maiștri militari și subofițeri de comandă din cadrul Forțelor Aeriene Române, plus câștigătorii de anul trecut ai concursului la categoriile maiștri militari și subofițeri, și a fost coordonată de către subofițerul de comandă al Statului Major al Forțelor Aeriene, **plutonierul-adjutant principal**

Daniel-Narcis SÎMPETRU. La competiție au participat, în calitate de invitați, maiștri militari de comandă din Forțele Navale Române, în frunte cu maistru militar de comandă al Statului Major al Forțelor Navale, **maistru militar principal Irinel DIMA**. Aceștia au observat desfășurarea concursului și au analizat activitățile de evaluare derulate, dorind ca, după ce acesta va fi adaptat în prealabil, să fie implementat și în categoria lor de forțe.

Prima zi a fost dedicată deplasării la Capu Midia, rezolvării problemelor administrative și executării instructajelor. După ce a fost verificată starea fizică a concurenților, în cadrul vizitei medicale, a început concursul propriu-zis. Susținerea probelor fizice a fost un moment de încercare pentru concurenți, deoarece,

aceștia nu s-au odihnit foarte bine după o primă noapte dormită în spațiile de cazare ai căror pereți încă nu se încălziseră. A urmat proba surpriză, care a constat într-un test format din patru întrebări, din regulamentele militare. În zilele următoare, militarii au fost evaluați la deprinderile individuale de bază, identificarea și recunoașterea vizuală a unor tipuri de aeronave sau altă tehnică militară, instrucția tragerii cu armamentul de infanterie, cunoașterea legilor, a regulamentelor militare și a celor de specialitate.

Verificarea competențelor lingvistice la limba engleză s-a desfășurat la Centrul Principal de Învățare a Limbilor Străine de la Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, din Constanța, sub supravegherea doamnelor profesoare **Gabriela COADĂ** și



Proba surpriză – un test format din patru întrebări din regulamentele militare



La atelierul deprinderi CBRN, cunoștințele le-au fost verificate de către maiorul Gabriel COSTIANU



Testare limba engleză ALCPT



La atelierul de instrucție sanitară evaluarea a fost făcută de plutonierul Ștefăniță CĂLESCU



La Atelierul ITAI a fost responsabil plutonierul Valentin VLĂDESCU



Mădălina MANOLESCU. În ziua desfășurării acestei probe, competiții și comisia de evaluare au vizitat Portul Militar Constanța, cu sprijinul colegilor din cadrul Forțelor Navale Române. Aici au vizitat Nava-Școală Mircea, fregata Regina Maria, nava Grigore Antipa și submarinul Delfinul. A fost o experiență deosebită, pentru că au intrat în contact cu activitățile camarazilor lor, marinarii militari, și au ascultat unele întâmplări cu care s-au confruntat aceștia.

În ultima zi au fost anunțați câștigătorii. La festivitatea de premiere au participat comandantul TIPTSA, colonelul Viorel Bitan, care i-a felicitat pe câștigători și a apreciat valoarea tuturor concurenților. Fiecare participant a plecat cu un bagaj mai mare de cunoștințe, o experiență de neuitat, iar unii chiar cu dorința de a reveni și la anul, dacă vor câștiga etapa pe unitate/mare unitate.

De verificarea cunoștințelor în domeniul transmisiunilor au fost responsabili plutonierii-adjutanți principali Alexandru BOTAN și Nicolae STERIU



Cel mai bun dintre cei buni, etapa pe SMFA, la categoria maștri militari, este **maistrul militar clasa a V-a Alexandru-Costin RĂILEANU**, de la Componenta Operațională Aeriană (COA). Locul al II-lea a revenit **maistrului militar clasa a IV-a Lavinia-Teodora HOTESCU**, singura concurentă participantă la faza finală, de la Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene „Aurel Vlaicu” (SAFA), iar locul al III-lea a fost ocupat de **maistrul militar clasa a IV-a Ovidiu Ionuț MATEI**, de la Baza 91 Logistică.

La categoria subofițeri, locul I a fost câștigat de **sergentul Tudorel TRIFU**, din cadrul Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer. Locurile II și III au fost obținute de către **plutonierul Adrian UDREA**, de la SAFA, respectiv **plutonierul Eugen POCIOVĂLIȘTEANU**, din Regimentul 70 Geniu Aviație.

La categoria soldați și gradați profesioniști, cel mai bun a fost **caporalul clasa a III-a Mădălin-Eugen VOINESCU**, de la Centrul 85 Comunicații Aero și Informatică, secondat de **caporalul clasa a III-a Cosmin BRATOSIN**,



Câștigătorii concursului

de la SAFA, treapta a treia a podiumului de premiere fiind ocupată de **caporalul clasa a III-a Francisc-Valentin OTROK**, de la COA.

Felicitări învingătorilor, onoare învinșilor!



Șeful SMFA, generalul-locotenent Laurian ANASTASOF, le-a acordat Emblema de Onoare a Forțelor Aeriene câștigătorilor de la cele trei categorii

Sergentul Tudorel TRIFU, din cadrul Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer, câștigătorul concursului la categoria subofițeri: „Principalul motiv care m-a determinat să particip la această competiție a fost acela de a-mi testa cunoștințele militare și de specialitate în raport cu ceilalți colegi din Forțele Aeriene. Competiția a fost acerbă, fiecare încercând să reprezinte cât mai bine unitățile din care proveneau. Primirea Emblemei de Onoare a Forțelor Aeriene, în urma rezultatului obținut, mă onorează și mă determină să fiu mai exigent cu mine însumi. Doresc să mulțumesc tuturor colegilor care au avut încredere în mine și m-au susținut”.

Sergentul Tudorel TRIFU primește trofeul și diploma de la maestrul militar principal Relu TEODOR, invitat de onoare la concurs



Maistrul militar clasa I Mihai GHEORMAN înmânează trofeul maestrului militar clasa a V-a Alexandru-Costin RĂILEANU

Maistrul militar clasa a V-a Alexandru-Costin RĂILEANU, de la Componenta Operațională Aeriană, câștigătorul concursului la categoria maștri militari: „Am participat la acest concurs nu pentru a câștiga un premiu ci pentru a-mi verifica cunoștințele, nivelul de pregătire profesională și, nu în ultimul rând, pentru schimbul de experiență cu ceilalți concurenți. Concursul a fost antrenant, a pus în valoare capacitățile și cunoștințele participanților și sunt mândru că am intrat în contact cu colegi bine instruiți, adevărați luptători. Este o onoare pentru mine câștigarea acestui titlu și a Emblemei Forțelor Aeriene și încurajez participarea cât mai multor militari. În cadrul concursului am identificat punctele forte și punctele slabe pe care le am iar în viitor voi încerca să îmi acopăr aceste lipsuri”.

Maistrul militar clasa I Mihai GHEORMAN, de la SAFA, câștigătorul ediției de anul trecut, ne-a mărturisit la finalul întrecerii: „Concurenții sunt mai tineri în comparație cu cei de anul trecut, iar nivelul de pregătire al lor crește de la an la an. Ca să câștigi trebuie să ai o evoluție constantă la toate probele, cu un plus de excelență la una sau două probe care să facă diferența. Condițiile de concurs au fost bune, dar anul trecut, la Boboc, am avut mai multe spații la dispoziție.

Anul 2015 a fost un an de excepție în cariera mea. Am fost avansat înainte de termen, mi-a fost acordată Emblema de Onoare a Forțelor Aeriene și am câștigat titlul de cel mai bun maistrul militar din Forțele Aeriene. Când pui suflet în ceea ce faci și te implici, încep să apară și rezultatele”.



Comandantul TIPTSA, colonelul Viorel BITAN înmânează trofeul caporalului clasa a III-a Mădălin-Eugen VOINESCU

Caporalul clasa a III-a Mădălin-Eugen VOINESCU, de la Centrul 85 Comunicații Aero și Informatică, cel care a câștigat locul întâi la categoria soldați și gradați profesioniști: „Această competiție reprezintă o motivare pentru orice soldat și gradat profesionist în a-și îmbunătăți permanent pregătirea personală și îl ajută la avansarea în carieră. Participarea la concurs este o reflecție a eforturilor personale și a celor din cadrul colectivității.

Ca viitor subofițer, mă aștept să am responsabilități mai mari, să am experiențe noi și să cunosc oameni foarte bine pregătiți, care au altă gândire și un alt mod de a trata lucrurile. Mă bucur că mi s-a oferit șansa de a participa la acest concurs, dar mai ales pentru că am fost desemnat câștigător, la categoria mea”.

De asemenea, reamintim faptul că ocupanții primelor trei locuri, caporalii clasa a III-a Mădălin-Eugen Voinescu, Cosmin Bratosin și Francisc-Valentin Otrok, au fost chemați în activitate în corpul subofițerilor cu ocazia sărbătoririi zilei de 1 Decembrie – Ziua Națională a României.



Sergentul-major Sandu CORNEL și sergentul Cristian NEGOIȚĂ, încadrați la SAFA, câștigătorii concursului „Cel mai bun dintre cei buni”, la categoria soldați și gradați profesioniști, în anii 2014 și 2015



Vizitatorilor le-a fost făcută o scurtă prezentare a Navei-Școală Mircea



Competitorii și comisia de evaluare au vizitat Portul Militar Constanța, cu sprijinul colegilor din cadrul Forțelor Navale Române. Aici au vizitat Nava-Școală Mircea, fregata Regina Maria, nava Grigore Antipa și submarinul Delfinul



Fotografie de grup realizată în fața navei Grigore Antipa



By: Carlo Kuit & Paul Kievit/ Bronco Aviation

RETURN OF THE BL





Forțele Navale Române reprezintă o entitate mică în comparație cu forțele navale ale altor state NATO din regiunea Mării Negre. Chiar dacă au în componență fregate, corvete și căutătoare de mină, mărimea componentei de aviație este limitată la trei elicoptere construite în România IAR-330 „Puma Naval”, care îndeplinesc mai multe misiuni specifice.

Romania's Navy (Forțele Navale Române/ FNR) is small comparing to other naval forces in the Black Sea region and within NATO. Though having a number of frigates, corvettes and minesweepers the size of the naval aviation component is limited to three IAR.330 'Puma Naval' locally designed and built helicopters serving in a variety of tasks.

BLACK SEA KNIGHTS

Romanian Naval Aviation celebrates its tenth anniversary in 2017. The 'Black Sea Knights' helicopter squadron is housed at Tuzla Airport, located southwest of Constanta, and is operating three IAR.330s locally built and designated 'Puma Naval' (Navy) helicopters. The history of Romanian Naval Aviation dates back to June 1920 when the first aircraft arrived. By the end of World War 2 twenty-four Heinkel He-114s were in service. These seaplanes were withdrawn from service over the years with no replacement. Naval Aviation operations were disbanded in May 1960 when the last eight He-114s were scrapped.

In the late 1980's, when the first Tetal II class frigate and destroyer 'Mărășești' entered service with the FNR, a number of IAR.316B Alouette helicopters were outfitted

with inflatable flotation gear and a winch on the port side, as well as foldable main rotor blades. The two Tetal II class ships have a deck capable of handling one IAR.316B while 'Marasesti' has a deck and hangar capable of accommodating two IAR.316Bs. The helicopters were sourced from Air Force (Forțele Armee Română/ FAR) inventory, based at Tuzla at the time. With the disbandment of the 59th Helicopter Group from Tuzla in 2001 and the retirement of most of the IAR.316s, the Romanian Navy found itself with no helicopter support from the FAR. The few operational IAR.330s from the disbanded squadron at Tuzla transferred to the 863rd Helicopter Squadron at Mihail Kogalniceanu.

"With the acquisition of two Type 22 frigates; F-221 Regele Ferdinand (ex HMS

Coventry) and F-222 Regina Maria (ex HMS London) in 2004 it became clear there was a need for a dedicated naval helicopter force and procedures had to be adopted resulting in a steep learning curve for our crews. Without helicopters we are not able to perform all our tasks" according to Captain Ioan. "They are a vital part in our ASW/ASuW tasks".

"In March 2016 a modernization programme has been started to upgrade the Type 22 frigates to be able to be able to carry out ASW and Anti-Surface Ship Warfare (ASuW) missions and to improve the Command & Control systems onboard. The upgrade will have a timespan of three years planned to be finalized in 2019" adds Captain Ioan.



2007, including sea trials and ship compatibility tests.

On 13 July 2007 the 'Black Sea Knights' squadron was formally re-established after forty-seven years of absence with the introduction into service of the first IAR.330 Puma Naval (#140) assigned to the Type 22 Frigate "Regele Ferdinand". By the end of 2007, each of the eight Naval Aviation pilots

we started to train and explore the capabilities of the tactical consoles onboard, lastly in the period 2009-2010 night operations were high on our agenda in the training syllabus to be able to operate 24/7 when required". Currently not all pilots have been qualified for night operations.

The main modifications to the Puma Naval compared to the standard IAR.330L variant are: cockpit layout, Rafael Toplite electro-optical ball sensor in the nose (EOP), laser and radar warning receivers, blade antennas under the tail boom and on top of the main rotor fairing, chaff and flare dispensers under the main gear. These modifications can also be found in the IAR.330 SOCAT fleet of the Romanian Air Force (FAR). For naval operations a number of changes were made to the basic IAR.330L airframe: foldable main rotor blades, inflatable flotation gear, door-mounted winch on the starboard side, anti-crash seats, harpoon for deck landing in rough weather conditions, crash position indicator on the port side of the tail boom, two searchlights under the fuselage and a bubble-type observation window on the sliding doors. "We basically added what devices we require for naval operations to the standard IAR.330L airframe" adds squadron commander Marius Mitric.

At the time of the Authors visit exercises were conducted with the DDG-78 USS Porter to share experiences and procedures operating in a multi-national environment. This also included deck landings of an IAR.330 at the USS Porter. Till date the FNR have been involved in Unified Protector (2011) and Operation Atalanta (2012) as part of European Union Naval Force (EU NAVFOR). The latter deployment included an IAR.330, 4 pilots and 12 technicians/engineers. "Before we deployed we had a Maritime Interdiction training to prepare ourselves for the anti-piracy mission" according to Commander Ciobotaru. He continues "We mainly conducted ISR missions of the Somali coast working with multi-national MPAs with usage of digital cameras. On average two missions a day were flown during the deployment of three months" he concludes.

Operations with the Puma Naval typically consists of a pilot, copilot and a mechanic, who is also operating the winch in case of SAR missions. "For ASuW missions two operators are added to the crew who are responsible for operating the sonar buoys and datalink 11 which is used to exchange large amounts of data between helicopter and the ASuW operators onboard our Frigates. The tactical consoles can be added rapidly and can deliver a valuable Recognized Maritime Picture (RMP) to our fleet" explains Black Sea Knight Commander Mitric.

In December 2005 ten selected naval officers started their initial flight training at the Air Force Academy at Boboc on the



A request for three new helicopters was issued xxx. Elbit Systems & IAR Brasov being contracted in July 2005 with cooperation of FHL Claverham, Aerazur, Rockwell Collins, Breeze Eastern and Rafael Company from Israel. The first IAR.330 Puma Naval (#140) made its first flight at Ghimbav, Brasov on 30 January 2007. The IAR.330 Puma Naval underwent testing from February until June

logged a total of 25 flight hours. The second IAR.330 Puma Naval (# 141) was delivered during January 2008. After delivery of the third IAR.330 Puma Naval ('142') the squadron relocated end 2009 to Tuzla. " Initial tasks were mainly day operations to get to learn operating the Puma Naval and get used to seaborne operations" according to Lt. Cmdr. Bogdan Curca. " The next phase

IAR.316B helicopter type qualifying as Navy pilots in July 2006 finalizing a 100 hour training syllabus. "At the start the trainers at Boboc were a bit hesitant to have naval aviators with no experience trained, luckily this changed as we showed our capabilities and dealing successfully with the fast pace of training" according to one of the FAR Naval pilots. The new naval aviators continued with an accelerated training on the IAR.330 SOCAT at Bucharest-Otopeni airport for an additional 75 hours focusing on day operations, basic maneuvering and emergency procedures" explains Commander Ciobotaru, one of the current elite naval pilots. Simultaneously with the pilot training, eighteen ground crew technicians were trained at Boboc Air Force Academy. Two of the eight pilots are also instructors on the IAR.330 Puma Naval.

"As we did not have any relevant experience anymore in naval operations we had to start building our expertise again. In a way we are a self-learning squadron" according to Lt. Cmdr. Bogdan Curca "To build up our expertise in Anti-Submarine Warfare (ASW) operations we have been working closely together with ASW operators on our Frigates as of 2014". "After an extensive training we gained operational

ASW capabilities in 2015. Currently we are conducting real life exercises with the Turkish Navy (Türk Deniz Kuvvetleri) submarines in order to test our procedures deploying the new TMS2000 sonobuoys with support of two technicians from Thalys". To enhance IAR-330 Puma Naval helicopter's ASW IAR Brasov awarded a contract in June 2013 to Thales to develop and deliver TMS 2000 sonobuoy processors. The sonobuoys send acoustic data to the processor through a VHF link which is received from the VHF receiver and processed by the aircraft in real-time. The TMS 2000 provides capabilities for detection, tracking, localization and classification of surface and subsurface targets in all environments by processing active and/or passive acoustic data gathered from sonobuoys. The TMS 2000 provides mono and multi-static processing modes for all active sonobuoys.

The last stage of the modernization was finalized by late 2015 and had run for two years. The helicopters have been fitted with torpedo launchers, extending their operability to anti-submarine warfare. The Puma Naval had previously been outfitted in 2012 with two machine guns (7.62 mm and 12.7 mm), for anti-piracy operations (operation Atalanta). "We have not selected

and procured the actual torpedoes yet" adds squadron commander Mitric. "The Puma Naval is able to carry various torpedoes. We just select what equipment we want to have and put it on the helicopter. That is our way of working and thinking" finalizes Marius Mitric. It is expected a final decision will be made before end of 2016 which torpedo will be selected. It is most likely the BAE systems Stingray torpedo will be selected.

To further sustain the future of Romanian Naval Aviation there are plans to acquire a fourth IAR.330 Puma Naval specifically to support the Batalionul 307 Infanterie Marina (307th Marine Battalion), the elite squadron of the Romanian Marines. The Marines are trained in a similar way with the Green Berets and Rangers and are primarily used for on/off -shore and beach-head establishing missions, as well as fighting in Delta regions such as the Danube Delta. Less known is the cooperation with GNFOS Grupul Naval - Forte pentru Operații Speciale Grupul Scafandri Incursori (Special Operations Naval Group) who also saw action during Operation Atalanta (2012).



To support the future expansion of tasks and sustain the 'Black Knight' squadron a new group of young pilots is planned to be trained at Boboc training school in the near future.

IAR 330 Puma Naval





PRIN OCHII UNDELOR ELECTROMAGNETICE

Laura MĂCĂRESCU  

De curând, Brigada 76 Cercetare Supraveghere și Recunoaștere (ISR) a Forțelor Aeriene Române a împlinit un an de activitate. Înființarea acestei noi structuri se înscrie, după cum a precizat comandantul brigăzii, **colonelul Gheorghe MAXIM**, în cursul Forțelor Aeriene de dezvoltare și implementare de noi capacități, mai exact îndeplinind atribuții pentru culegerea, procesarea și diseminarea informațiilor din zona de responsabilitate a Forțelor Aeriene.

Unitatea asigură, de asemenea, un cadru coerent și unitar atât procesului de instrucție, cât și sprijin logistic pe tehnica de luptă specifică, modernizarea elementelor de infrastructură pentru crearea condițiilor bune și foarte bune de desfășurare a activităților proprii și a tuturor unităților de radiolocație subordonate aflate pe întreg teritoriul țării.

Brigada s-a format prin coagularea unui colectiv provenit din transformarea mai multor unități militare. Printre obiectivele noii brigăzi se numără creșterea nivelului de instruire pentru îndeplinirea misiunilor și a celui de pregătire a personalului nou venit în unitate, în special a celor sosiți din unitățile militare de învățământ.

Brigada este implicată foarte mult și în procesul de învățământ desfășurat la Școala Militară de Maiștri Militari și Subofițeri „Traian

Vuia”, ca beneficiar al resurselor umane create de această instituție. Aceasta a denumit chiar o sală de cursuri după unul dintre militarii valoroși care au activat în această armă. De asemenea, oferă permanent materiale didactice necesare tinerilor radiolocatoriști și periodic, din rândul maiștrilor militari de radiolocație sunt detașați instructori pentru pregătirea elevilor.

SACRIFICIILE MILITARILOR RADIOLOCATORIȘTI

Condițiile de activitate ale brigăzii nu sunt cele mai fericite, deoarece subunitățile și unitățile subordonate sunt dislocate pe tot teritoriul țării, sunt foarte multe la număr și fiecare are câte o particularitate proprie. De la unitățile de pe litoral până la cele existente pe culmile Carpaților, la peste 1800 de metri altitudine,

abordările trebuie să fie diferite în funcție de specificul fiecăreia. Radiolocația este o armă tehnică grea, atât din punct de vedere al nivelului pregătirii personalului, cât și din punct de vedere al condițiilor în care militarii își desfășoară activitatea.

Condițiile vitrege din anumite subunități necesită reacție oportună și adaptată realității concrete, atât în ceea ce privește procesul de instrucție, cât și sprijinul logistic, care presupune ajutorare continuă reciprocă pentru remedierea eventualelor defecțiuni.

Serviciul de Luptă în această armă se desfășoară 7 zile din 7, 24 de ore din 24, iar în funcție de locul de dispunere al unității și condițiile de ajungere la serviciu, pot exista situații în care schimbarea personalului să fie întârziată. Condițiile meteo și dispunerea izolată a majorității unităților de radiolocație induc existența unor

privațiuni ce pot fi asemănată unui teatru de operații.

În activitate nu sunt admise întreruperi sau pauze operative, fiecare defecțiune trebuie compensată permanent de către alte subunități ale brigăzii, nu există timpi morți, iar instrucția se desfășoară concomitent cu întreținerea în luptă, continuu, fără pauză sau sărbători: „Nu putem vorbi de generare, regenerare a forțelor. Fie că este pace sau război, principalul nostru adversar suntem noi înșine. De aceea, trebuie să ne depășim și să fim mai buni permanent decât am fost ieri”, a exprimat succint colonelul Gheorghe Maxim, prin viziunea sa, activitatea radiolocatoriștilor.

VALORILE UNITĂȚII

În umbra comandantului, întotdeauna și urmându-l îndeaproape, se află subordonații. Valorile categoriei noastre de forțe „Integritate, Devotament, Tenacitate” se răsfrâng asupra tuturor structurilor subordonate și se aplică numai celei mai importante valori dintre toate, care este cea umană.

Pornind de la valorile Forțelor Aeriene, unitatea le-a adaptat specificului concret, fiind elaborat propriul set de valori care a fost diseminat la întreg personalul și este purtat cu mândrie în buzunarii de uniformă al militarilor brigăzii. Motto-ul radiolocatoriștilor, după cum putem constata și cunoaștem de ceva vreme, este: „Fie pace sau război, nu se poate fără noi”. Personalizate succint la misiunile acestei structuri, o parte din aceste valori se referă la curaj, onestitate, asumarea răspunderii, corectitudine, respect de sine, modestie, respectarea celorlalți, disciplină și autocontrol, frumos și pe înțeles exemplificate.

Citând din valorile Brigăzii 76 ISR aflăm că: „Datoria înainte de sine ne învață că un lider bun pune oamenii din subordinea sa mai presus de confortul lui personal. Dovedește loialitate, devotament față de țară, armată, unitatea din care faci parte, superiori, subordonați, familie și față de principiile tale. Așadar, câștigați respectul și loialitatea celorlalți prin demonstrarea tăriei de caracter”.

Printre subordonații care îl ajută în mod direct pe comandant se află subofițerul de comandă, **plutonierul-adjutant principal Iuliana DĂNILĂ**. Experiența plutonierului adjutant principal în arma radiolocație datează din 2001. Acesta consideră că Brigada 76 ISR este o unitate grea și unică în Armata României care acoperă toată țara ca arie de responsabilitate, în care oamenii sunt majoritatea dislocați pe teritoriu, o unitate care trebuie să asigure resursele pentru toate aceste unități subordonate: carburanți, hrănire, cazarmare, piese de schimb, comunicații, echipamente de tot felul, tot ce este necesar pentru supraviețuirea și cercetarea spațiului aerian, pentru crearea



Plutonierul-adjutant principal Iuliana DĂNILĂ

condițiilor optime de muncă, pentru menținerea tehnicii în capacitare și îndeplinirea tuturor misiunilor.

Pentru că distanțele față de brigadă și între unități sunt foarte mari și pentru că deplasările sunt esențiale desfășurării tuturor misiunilor, logistica și infrastructura asigurate de brigadă trebuie să fie foarte bune.

Personalul din Forțele Aeriene este caracterizat de către subofițerul de comandă ca fiind unul

Printre militarii care dau valoare Brigăzii 76 ISR este **maistrul militar clasa a III-a Costel Cristian DIMA**, care pe lângă faptul că a fost propus la înaintare în grad înainte de termen a fost nominalizat de către conducerea unității și pentru trecerea în corpul ofițerilor. Face parte din ultima promoție de trei ani de maiștri militari de radiolocație care a absolvit școala. Din 2003 până în 2014 a compus colectivul radiolocatoriștilor de la Ovidiu

muncă și apărarea împotriva incendiilor. Când s-a înființat Brigada 76 ISR a îndeplinit în continuare aceleași responsabilități, dar din lipsă de personal, i s-au adăugat cele atribuite funcției unui ofițer, în calitate de șef de compartiment: informări în toate domeniile, dări de seamă, situații despre tehnica militară și aparatele de măsură din toate unitățile subordonate brigăzii, coordonarea tuturor subunităților brigăzii pe acest domeniu și a responsa-



Mentenanță la radarul FPS

pragmatic, concentrat pe îndeplinirea cât mai rapidă a misiunilor, de cele mai multe ori vitală pentru funcționarea categoriei noastre de forțe. „Nu mai există nicio structură cu această arhitectură. Eforturile brigăzii sunt foarte mari pentru a aduce oameni, a-i promova, a-i valorifica pe cei care merită, mai ales pe tineri. Oamenii sunt motivați și interesați, dar pentru a se dedica unei cariere militare au nevoie să știe că situația lor socială este stabilă, reglementată. De la un militar nu poți să ceri stabilitate fizică, acesta este o resursă dislocabilă, căreia trebuie să i se asigure toate condițiile decente de trai, să aibă situația socială asigurată, să știe că familia lui are ce mânca, că soția are loc de muncă, că i se asigură permanent educație în sistemul de învățământ copilului, ca să se poată concentra pe misiunea pe care o are de îndeplinit”, afirmă plutonierul-adjutant principal Dănilă.

unde a exploatat radarele analogice și digitale pe care le avea unitatea în dotare cu profesionalism și dedicație. Și-a perfecționat continuu pregătirea, a beneficiat de un curs de exploatare a radarului FPS cu militarii americani la Craiova și s-a implicat în domenii care au venit în sprijinul armei sale, suplinind nevoile funcției de sănătate și securitate în muncă, supraveghere tehnică, metrologie legală, instalații sub presiune și de ridicat și protecția mediului.

În anul 2014 lui și soției lui i s-au oferit oportunități de a realiza o schimbare în viață, după cum apreciază maistrul militar, soția urmându-și soțul la București, lucru pe care maistrul militar l-a perceput ca pe un avans în carieră.

Aici, din lipsă de personal, maistrul militar a îndeplinit în unitatea de radiolocație unde s-a transferat atribuțiile responsabilului cu sănătatea și securitatea în

bililor pe linie de specialitate, monitorizarea și instruirea acestora pentru prevenirea accidentelor de muncă, bolilor profesionale, asigurarea de echipamente de protecție, a celor antiradiații, îndrumarea pentru reautorizarea echipamentelor, a centralelor termice, solicitarea de fonduri pentru cursurile de specializare și reautorizare ale personalului.

„Este o răspundere destul de mare. Mi-a fost greu la început, dar am reușit să gestionez toate situațiile. Am reușit să mă adaptez la toate cerințele, am încercat să fac totul cât mai bine, în condiții bune. Legislația din acest domeniu este foarte vastă și sunt foarte multe lucruri de făcut”, a apreciat maistrul militar Dima.

Maistrul militar are studii superioare în domeniul electronicii aplicate în telecomunicații. Capacitatea sa de adaptare, prelucrare și analiză a informațiilor îl

**Pe orice vreme,
întotdeauna
radiolocatoriștii
sunt la datorie**



recomandă într-adevăr pentru
accederea în corpul ofițerilor.

COMUNICAȚIILE, LIANTUL DATELOR FURNIZATE DE RADIOLOCAȚIE

Într-o unitate de radiolocație,
un rol important în asigurarea
funcționării sistemului îl joacă
departamentul de comunicații.
**Locotenent-colonelul Valentin
NECULAI**, șef comunicații în
cadrul brigăzii, este cel care
rezolvă problemele de comunicații
între radare, între oameni (gesti-
onând legăturile telefonice, de
INTRAMAN și INTERNET) și între
toate unitățile care compun
brigada.

Pentru realizarea acestui lucru
dispune de personal și mai multe
instrumente, printre care și
Modulele de Comunicații și
Informatică Dislocabile (MCID),

care rezolvă problemele de
comunicații între radarele digitale
și cele analogice cu extractor și
Sistemul de Comandă-Control
Aerian Național (SCCAN).

Aceste MCID au fost folosite
pentru prima dată într-un exercițiu
comun cu alte structuri din Armata
României recent, în lunile octom-
brie și noiembrie ale anului 2016,
exercițiu prin care s-au trimis
datele furnizate de către două
radare în SCCAN.

Printre misiunile recente ale
Brigăzii 76 ISR a fost asigurarea
sprijinului aerian pentru parada
militară dedicată zilei de
1 Decembrie. Pe lângă tehnica
militară care s-a putut observa în
dispozitivul de defilare constituit
cu această ocazie, radiolocatoriștii
au asigurat cu date de radiolocație
survolul tuturor aeronavelor civile
și militare care au evoluat pe cerul
Bucureștiului.

Cu ocazia acestui eveniment
s-a îndeplinit a doua misiune
realizată cu ajutorul MCID, în care
au fost transmise informațiile
oferite de alte două radare în
scopul creării imaginii aeriene
apropiate de București.

A treia misiune cu MCID a
fost reprezentată de autoevalu-
area brigăzii, care s-a desfășurat
pe 5 decembrie, la puțin timp
după parada organizată cu
ocazia Zilei Naționale.

Locotenent-colonelul Valentin
Neculai lucrează în structurile de
radiolocație din anul 2013. După
cum apreciază acesta, de la înfiin-
țarea brigăzii în septembrie 2015,
volumul de muncă s-a triplat.
Printre activitățile de rutină se
numără multe deplasări pe terito-
riu, pregătirea și perfecționarea
continuă în asimilarea cunoștințelor
despre tehnologia exploatată,
participarea la cursuri de

specializare, familiarizarea și
înțelegerea permanentă a tehnicii
de radiolocație, a nevoilor de
comunicații pe care le au radioloca-
toriștii pentru funcționarea cât
mai bună a întregului sistem.

În viitorul apropiat urmează
multe misiuni în cadrul Forțelor
Aeriene și ale Armatei României
cum ar fi HISTRIA, ISTRIA, CETATEA,
testări operaționale în care MCID
vor fi actori principali.
Comunicațiile, ca și radiolocația,
colaborează îndeaproape pentru
realizarea misiunilor și cu alte arme
și unități din Forțele Aeriene și
Armata României: „Activitatea este
foarte solicitantă, interesantă,
intensă și de multe ori departe de
familie. Am o familie înțelegătoare,
o soție înțelegătoare care a acceptat
de la început privațiunile vieții
militare. Caut mereu să-i explic de
ce jumătate din lună trebuie să se
descurce singură cu copiii noștri
mici, să-i ducă singură la grădiniță
și la școală. Lucrăm în afara
Bucureștiului. De asemenea, încerc
să-mi motivez colegii și să-i țin
aproape de mine. Pentru asigurarea
armoniei la locul de muncă totul
pornește de la conducere.
Comandantul meu îmi conferă acea
umbrelă și înțelegere de care avem
toți nevoie și fac și eu același lucru
cu subordonații mei. Este vital, mai
ales atunci când dorim să ne
întregim colectivul cu oameni
dedicați”, este de părere șeful
comunicațiilor.

RADIOLOCAȚIA ȘI RĂZBOIUL ELECTRONIC

Supravegherea aeriană și
războiul electronic sunt domenii
înrudite, chiar dacă la prima
vedere nu se observă acest lucru.
Ofițer de radiolocație la origine,
locotenentul Beatrice IONICĂ,
ajutor șef tură în Centru de
Operații, Supraveghere Aeriană și
Război Electronic al brigăzii, este



și ofițer cu responsabilități în domeniul război electronic.

Până în 2015, când s-a înființat brigada a lucrat la unitatea de război electronic de la Domnești: „Asigurăm supravegherea aeriană și sprijinul bazelor aeriene cu date de radiolocație, produsele noastre sunt diseminate în Statul Major al Forțelor Aeriene dar și altor beneficiari.”, a descris sarcinile sectorului său de activitate locotenentul lonică.

Acesta consideră că activitatea brigăzii este una intensă, oamenii sunt încărcăți de sarcini, sunt foarte bine pregătiți și au o coeziune de grup foarte bună: „Avem nevoie să comunicăm între noi ca să reușim. Sunt bucuroasă că am ajuns la Brigada 76 ISR. Este un pas înainte pentru cariera mea de ofițer, care îmi oferă momentan tot ce mi-aș putea dori: un mediu de lucru optim pentru dezvoltarea profesională, liniștit, cu colegi care mă ajută. Aș vrea să evoluez aici și în următorul grad. Mă bucur că acest loc de

muncă îmi oferă posibilitatea să muncesc și în domeniul războiului electronic”.

ÎN ARMATĂ, ÎN GENERAL

Brigada 76 ISR, pe lângă specificul activității de radiolocație, este, ca oricare alta, o unitate militară. De la poarta unității până în biroul comandantului, disciplina, drepturile și mai ales obligațiile militarilor se subordonează aceluiași set de valori care transformă un om normal într-unul deosebit, într-un militar.

Prima impresie, primul contact cu mediul cazon ni l-a descris **soldatul Andrei SĂVULESCU**, pistolar în grupa intervenție de la Poliția Militară. La vârsta de 20 de ani, la sfârșitul anului trecut, după un stagiu militar de patru luni la Boboc, și-a ales repartitie la brigadă. Consideră că în armată nu ajunge multă lume, pentru că nu este chiar așa de ușor să intri în sistem. Sunt mulți cei care nu trec

de probe sportive, medicale, psihologice și, mai mult: „Am avut colegi care au renunțat din prima săptămână pentru că li s-a părut greu programul, sau activitățile. Pregătirea militară nu mi s-a părut foarte grea, mai grea a fost admiterea. Am colegi care au încercat de multe ori până să fie admiși. Am prieteni în armată care mi-au descris activitatea ca fiind interesantă. Ești văzut de către societate cu alți ochi. De asemenea, în ziua de azi este greu să obții un loc de muncă în care să fii respectat, mai ales la 20 de ani, când nu ai prea multă experiență”.

Soldatul Săvulescu este de părere că în unitate activitatea este foarte bine organizată, iar dacă știi ce ai de făcut, nu este nici greu, dar nici ușor. Momentan se află în pregătire pentru realizarea pazei și securității obiectivului: „Am întâlnit aici un colectiv mic, de oameni foarte deschiși care încearcă să te ajute, să îți dea sfaturi, iar colegii sunt prietenoși”, a concluzionat soldatul nostru.

La Brigada 76 ISR lucrează mulți militari profesioniști, atât din arma radiolocație, cât și din alte arme aflate în sprijinul acesteia. Toți își însușesc însă și sprijină aceeași misiune: supravegherea spațiului aerian în scopul apărării acestuia. De cele mai multe ori, rezultatele muncii lor nu sunt vizibile tuturor, aceștia ieșind în evidență pentru ochiul public doar la parade militare, cum a fost cea de 1 Decembrie. Munca lor se realizează în principal în sprijinul colegilor din Forțele Aeriene, a aviatorilor, rachetiștilor și artileriștilor antiaerieni, sau a celor din alte categorii de forțe armate, care ajung prin serviciile furnizate de radiolocație să-și încheie cu succes misiunile.

De aceea, oriunde s-ar afla pe teritoriul țării, privind și veghind fiecare prin specificul postului la cerul patriei sau prin intermediul radarelor, ei merită respectul și considerația noastră.







LA MULTI ANI, MĂRTIȘOR 2017!

*tuturor femeilor care sunt la datorie
în Forțele Aeriene Române*



MUZEUL NAȚIONAL SE REINVENTEĂZĂ



„Se știe că românii sunt sensibili atunci când vine vorba despre istoria aviației. Ei știu că, în urmă cu mai bine de un secol, printre marii pionieri ai aviației mondiale se aflau și Traian Vuia, Aurel Vlaicu și Henri Coandă. Noi, cei de la muzeu, le spunem că, în afară de aceste personalități ale aviației, mai sunt multe alte nume mari în domeniu, care trebuie cunoscute. De exemplu, muzeul se află astăzi în vechile hangare de pe latura de sud a fostului aerodrom militar Pipera. Aici, pe acest aerodrom, s-a aflat cândva o mare parte din aviația de elită a României. De aici au zburat, pentru a apăra țara, aviatorii Ștefan Protopopescu, Vasile Craiu, Alexandru Popișteanu, Alexandru Șerbănescu, Constantin Cantacuzino, Horia Agarici, Tudor Greceanu, Ioan Di Cesare sau Ion Dobran. Sigur, lista poate continua cu multe sute de alte nume... Pentru Forțele Aeriene Române, locul unde astăzi se află Muzeul Național al Aviației Române este încărcat de istorie”, ne-a făcut o introducere în universul muzeografic al Aviației Militare Române, noul comandant al Muzeului Național al Aviației, **comandorul Nicușor OPREA.**



A lucra în cadrul Muzeului Național al Aviației Române este o mare provocare, acesta fiind o instituție culturală de importanță națională, cu vizibilitate, care păstrează valorile unui trecut fabulos.

Pentru a putea cunoaște problemele reale ale muzeului, conducerea a realizat o analiză SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) a instituției. Rezultatele au fost următoarele:

CE VĂ POATE OFERI MUZEUL NAȚIONAL AL AVIAȚIEI:

– Un muzeu de aviație este, oriunde în lume, un punct de atracție major pentru oricine, indiferent de vârstă. Practic, oricine își dorește să vadă, măcar o dată în viață, un astfel de muzeu;

– Muzeul este ușor accesibil. Se află în București, în apropierea unui mare centru comercial, a unei stații de metrou și a uneia de tramvai. Pentru cei care vin cu mașina, instituția poate asigura locuri de parcare;

– O legislație în domeniul protejării și promovării patrimoniului clară, care ajută instituția;

– Patrimoniul este valoros și bine organizat, pe colecții. Parțial, este protejat conform standardelor aflate în vigoare;

– Expoziția de bază din hangare este bogată, atractivă și coerent prezentată;

– Personalul este bine pregătit și devotat instituției. Mulți angajați sunt interesați să se

dezvolte profesional și să adopte standarde profesionale și etice înalte. Există și un spirit de echipă în creștere.

CU CE PUTEM AJUTA MUZEUL:

– Clădirile în care se află expoziția de bază au ajuns la limita funcționalității și necesită investiții foarte mari. De exemplu, instalația de încălzire nu face față suprafeței foarte mari pe care trebuie s-o deservească, iar acoperișul nu

este protejat adecvat împotriva infiltrațiilor de apă;

– Se impune modernizarea sistemului de iluminat din expozițiile permanente și de pe căile de acces, prin înlocuirea vechii instalații, energofagă și puțin fiabilă, cu un sistem fiabil și puțin consumator de energie;

– Nu există o arie de supraveghere cu mijloace video și senzori de mișcare a spațiilor interioare;



Oamenii fără de care Muzeul Aviației nu ar putea funcționa. Formează o echipă sudată care gestionează cu mândrie patrimoniul de excepție.

NAL AL AVIAȚIEI



Promovăm tinerei generații valorile Forțelor Aeriene Române



– Laboratorul de restaurare este dotat deficitar;

– Personalul este insuficient pentru a asigura o funcționalitate eficientă pe toate planurile (cultural-științific, administrativ, relația cu vizitatorii).

OPORTUNITĂȚI:

– Accesarea de importante venituri extrabugetare, cum ar fi fondurile nerambursabile europene, este o oportunitate pe care instituția nu a folosit-o încă;

– Cooperarea cu alte instituții ale statului, Ministerul Transporturilor (SC „Compania Națională de Transporturi Aeriene Române – Tarom” SA, Aeroclubul României, Școala Superioară de Aviație Civilă), Inspectoratul

General de Aviație, Statul Major al Forțelor Navale, prin escadrila elicoptere navalizate etc., trebuie îmbunătățită;

– Promovarea aripilor românești alături de organizații non-guvernamentale (ARPIA, fundația „Erou căpitan aviator Alexandru Șerbănescu”, Fundația Culturală Bartoc sau Uniunea Națională a Studenților din România, de exemplu) și popularizarea, prin diverse căi și mijloace specifice, a glorioaselor tradiții ale aeronauticii românești, a impresionantului patrimoniu din zestrea muzeului, printr-o densă și elaborată „ieșire în lume” (expoziții permanente și ocazionale atât în țară, cât și în străinătate, elaborarea unor lucrări și cărți de specialitate) sunt oportunități care trebuie exploatare mai mult.



SIMBOLUL



Marian „Marigonu” COSTE

Așa l-am descoperit eu, mic fiind, în fotografii, filme sau cărți. Mai ales, cărți. Se strecurase în mine, găsisse cuiarul adecvat și dezvolta acolo privirea interioară necesară păstrării lui. L-am văzut și admirat de multe ori, decolând pe varii aerodromuri și sub înmatriculări diferite, recunoscându-l imediat pe cel din mine.

Apoi am început să scriu despre el și despre cei care-l zboară. Timid, cu teama de ridicol, prezență enervantă în dreptul cuvintelor mele. Apoi, litere negre dintr-o carte obligatorie mi-au spus să nu-mi fie frică de ridicol... iar eu, am ascultat!

Continuam să scriu despre oameni-avion, despre ceea ce însemnau ei pentru gândurile mele, rațiunea (uneori absurdă) a unui rost al tău, pe care însă, îl trăiesc alții. Le dădusem girul meu fără ca ei să știe. Așa credeam atunci! Ulterior, cu fiecare strângere de mână, mă descopeream în ei, regăsire ritmică a mea în locul lor. Descopeream constant că îmi era un dor cumplit de ceva ce nu făcusem vreodată! Îi vedeam urcând în avioane, cupola închizându-se, plecau împreună, omul și avionul, cumva, eu și MiG-ul meu, lăsat în grija lor.

...AM AVUT ȘANSA UNUI ZBOR CU EL...

Apoi, am avut șansa unui zbor cu el. Să-i înțeleg cumva, să cunosc în puținul timp petrecut împreună cu adevărat, felul lui de avion de luptă. Am realizat că zborul începe cu mult înaintea decolării, pregătire minuțioasă a unei echipe inter-arme, întreg arsenal uman cu același scop nobil. Speram astfel să pot cuprinde amplu esența unei misiuni, ca atunci când scriu despre el, să pot descrie, cel puțin parțial, percepția din cabină. Documente finalizate, scurtă introducere în ce urma să

se întâmple, apoi aclimatizarea cu cabina doi. Dubla liberă pentru instrucție la sol „172”, cupola deschisă, repetam sub supraveghere lucruri pe care trebuia să le fac înaintea decolării, dar și proceduri în caz de nevoie. Contacte, radio, oxigen, ermetizare-siguranță, erau ale mele și trebuia să le înțeleg pe deplin înainte de orice. Cabina destul de mică, înghesuită chiar, îți aduce aproape o întreagă viață metalică, descopăr locul lor, aranjarea pe panouri, iar bordul, încă inert, spunea destule în tăcerea liniei de avioane.

Apoi echiparea, costumul de suprasarcină, gesturi noi,



Uneori, pășim cu neîncredere prin lumea proprie, cea încărcată de semne și mesaje, iar când ne găsim brusc pustiiți, simbolizăm ce ne place cel mai mult, regăsindu-ne în propria creație. Nu de puține ori, poate chiar mai mult decât în noi înșine.

Așa a fost de când e lumea, apoi, a fost rândul meu să o fac. Începuse însă, demult. Pe planșeta de lucru, o formă interesantă prindea contur. Fără multe compoziții, conformă anilor de început, dar cu o linie ce va deveni istorie.

Privitorul ar cataloga drept alăturarea unor forme geometrice simple, o țevă cu două echere lipite lateral. Se năștea MiG-ul 21, avionul care a fost depășit de propriul renume, trecut prin 60 de ani de activitate, mereu cu fruntea sus. Făcut pentru ceva, pus uneori să facă altceva, mereu acolo, sprijin, dar solicitant în egală măsură. Odată modernizat, își păstrează linia clasică, dar devine mai puternic. Pășea mai departe, rapace, cumva modern și mândru în egală măsură.

fermoarele care prindeau vesta și pantalonii, se ascundeau sub bucăți de pânză tare, strânsă-n șireturi lungi. Casca, mănușile..., apare Adi. „Gata?”, întreabă. „Gata!”, răspund. Vorbeam despre zbor, ce o să facem, cât și pe unde, privind la dubla noastră, prima în linie. O știam de ceva timp, o pozasem, scrisesem despre ea, o mângâiasem de nenumărate ori cu mâna sau privirea, gândindu-mă repetat la sora ei din aceeași serie, foarte dragă mie „9526”. Așa, pășind apăsat, priveam silueta zveltă, dorsala aia frumoasă, deriva puternică și camuflajul perfect, o linie care cere atingerea

unui iubitor; dubla, cu conul ei mic, aștepta cuminte un nou echipaj, dezvelindu-și numărul precum un trusou binemeritat „9516”.

„CEREM PORNIREA?”

Urc, repet iar cele învățate, chingile, macaraua, le-am strâns bine pe cele de abdomen și le reglam pe cele de umeri, oxigen, cuple care se înșurubau greu, mă dureau degetele și se albeau apăsând și învărtind, tot blocul prins apoi la siguranța chingii piciorului stâng, sunet metalic perfect, simțeam pentru prima dată conexiunea

obligatorie cu avionul MEU. Cuplez radio, COM1 și COM2, control în intercomunicații, ne auzeam cu 5 (așa a fost toată misiunea).

„Cerem pornirea?”, aud în căști. „Afirmativ”, răspund. Atenție la pornire! Tehnicul meu caută cu privirea prin cabină, pare mulțumit, maneta de gaze merge o cursă scurtă spre înainte și revine puțin, se aprind becuri și motorul provoacă frisoane dublei. Mic tremur, exact cât trebuie, bordul prinde viață și acum e rândul meu. Cuplez Compasul, de fapt, învărt butonul negru dispre capătul panoului drept, apoi, pe rând, ridic cele trei contacte: MFD, Lumina Albă DA-200

și Instalația Hidraulică, printre siguranțele curbate. Dau COM2 mai tare, era comunicația mea cu cabina 1, o voiam ireproșabilă. Cupola grea vine asupra-mi, duc mâna spre șlangul de ermetizare, prind maneta lată, o duc înainte și o ridic în locașul ei, simt diferența de presiune deja și apoi siguranțez. Priviri prin cupolă, tehnicul verifică, apoi face semn că e ok.

...O CLIPĂ DE LINIȘTE APARENTĂ, APOI FORTAJUL ÎȘI SPUNE CUVÂNTUL...

Închide și în față, în regulă, ieșim din linie. Se verifică frâne, ușoară

reverență, motorul crescut, rulăm spre pistă. Ultimele secunde pentru verificare și apoi axare. Urme negre trădau aterizările de dinaintea noastră și Adi așază avionul nostru în axul acela perfect.

Motorul crește în procentaj, privesc sus în dreapta variometrului, sub linia de contacte ridicate, lângă care scrie „Cabina 1”, văd urcând spre 85-90 apoi 100%. O clipă de liniște aparentă, apoi forțașul își spune cuvântul. Preț de 2 secunde rămân în urmă și un sentiment puternic, anarhic, rulează odată cu mine. Mă recompun însă, rapid. Accelerația devine grozavă-n cel mai frumos sens al cuvântului, senzația devine extrem de plăcută, manșa trasă și câștigăm viteză foarte rapid. La hangar, botul sus, simt manșa slăbită puțin și ne desprindem.

...NU MAI APUC! PRIN GEAMUL FRONTAL, PĂMÂNTUL COBOARĂ BRUSC TRĂGÂND CERUL DUPĂ EL ȘI DISPĂRÂND SUB PLANURI...

Palier lung, acceleram teribil, trei lumini roșii marchează siguranța trenului de aterizare, alți vânători rămân în dreapta, gri frumos alcătuit se reflectă pe aceștia și vreau să zic ceva. Nu mai apuc! Prin geamul frontal, pământul coboară brusc trăgând cerul după el și dispărând sub planuri.

Condensăm, dubla se acuește în aerul ăla cenușiu, fără mofturi și simt cum mă ia frumos cu ea pe traiectoria aia plină de grație. Făceam corp comun, privirea fuge spre dreapta la accelerometru, doar 2.5 unități, iar viteza undeva pe la 450, ne stabilizăm în urcare, privesc peste umeri și apoi caut variometrul exact când o jumătate de tonou îmi plimbă nori spre marginea cupolei, iar manșa vine mult spre mine. Dubla se răsucea pe spate, spre redresare, iar odată la orizontală cu altă jumătate de tonou, trecem pe față. Câștigasem undeva spre 3000 de picioare în povestea asta de început, aproape între două respirații.

... TRECEM RAPID PESTE SATE ÎNGHESUITE ORI RĂSFIRATE PE VĂI, CAUT SĂ PRICEP LUCRURI...

Caut să văd cât mai multe în cabină și afară, să corelez viteze cu mișcarea față de sol pe cât posibil, să adun în mintea mea cât mai multă informație. Trecem rapid peste sate înghesuite ori răsfirate pe văi, caut să pricep lucruri. E clar, avionul solicită ore de zbor. Prind

câteva detalii din mers, e foarte bun respondent la plaja de viteze 450-700 km/h. Docil, nu sare brusc de pe direcție ori transversal, foarte ascultător în comenzi. Procentajul la 85%, reprima mi s-a părut bună iar accelerația, respectabilă.

Ajungem rapid peste 22.000 de picioare, ieșim din plafonul al treilea privind deasupra noastră altul. Cerul, lăptos și încărcat de umezeală, lăsa privirii cirușii din înalt. Erau unii la 11.000 de metri și nu ajunseseră la ei, renunțăm și noi. Spargem în jos, creste brune se succed rapid, văile rămân sub planuri, privesc sub noi, înclinăm respectuos pe dreapta peste așezări care nu înțeleg ce se întâmplă deasupra lor, polizăm câțiva nori alburii, iar pe alții îi străbatem efectiv fără menajamente. Se derula sub noi o altă viață, a certitudinilor terestre, rămăneau în urmă fapte concrete, iar noi treceam peste tot și toate împinși de tunet.

...ZBURĂM LA ORIZONTALĂ, VÂRFURILE DIN FAȚA NOASTRĂ SE ALBESC UȘOR...

Zburăm la orizontală, vârfurile din fața noastră se albesc ușor, motorul redus puțin, coborâm în viraj pe dreapta, peste munți, iar „9516” ripostează. Scutură câteva secunde, neștiind ce urmează. Rapid, viraj pe stânga și motor, ne lansăm împreună spre platoul de la ora 10, golaș, albit de omăt și plin de clădiri. Trecem la verticală cu aproape 650 km pe oră, salutăm oamenii care păzesc zborul nostru și privesc locul acela retras, plin însă, de viață importantă nouă.

Privesc în spate și spre dreapta, văd două orizonturi spre vest, iar între ele, o dungă incertă de lumină gălbuie își face loc, înghesuită între plapuma cenușie a cerului acoperit și solul brăzdat de vâlătucii răzleți și rari ai urmelor de nori. Lăsăm trecutului coloritul acela și alergăm spre sud-est, coborând continuu, grăbiți, kilometrii sunt secunde, virăm înclinați mult. Propteam aripa dreaptă pe orice găseam sub noi, în goana aia nebună, clădiri, oameni, păduri, toate acestea trec cu viteză pe sub traiectoria noastră, virajul se strânge, pantalonii de suprasarcină își fac treaba, simt presiunea pe picioare, 4,5 unități la accelerometru, dar susținute secunde bune, gust din plin senzația, simt avionul în fiecare moment, arunc o privire în urmă, condensăm puternic, abur peste aripile mult duse înspre spate și care tăiau umezeala aia de deasupra pământului. Sărim o coamă de deal, vedeam fiecare lucru prelin peste

plexiglasul avionului nostru, totul urma o curbă interesantă pe drumul către cabina mea, venind din botul dublei noastre. O secundă la orizontală, simt manșa cum se duce spre stânga, înclinăm mult și redresăm imediat, tocmai când pietre gri vin năvală în zborul nostru. Deasupra, o linie lungă de rocă arhaică, aleargă spre spate, impresionând. Altele vin apoi, unduind umbre peste cele două cupole, lăsăm momentul rectiliniu deoparte, intrăm în lumea aia de stânci sterpe cu 750 de km pe oră, ducând pe planuri trei viraje scurte, simțind dubla încordată de fiecare dată, ieșind la plafon apoi, găsim o pată mare și albă înaintea noastră, nor uitat.

chingi. Voiam doar să simt avionul, să știe că poate conta pe mine așa cum și eu contez pe el. Era o reciprocitate obligatorie, vedeam, simțeam avionul așa ca năvălind. Lăsam să treacă spre el, în el, tot ce gândisem și clădisem decenii la rând, plăteam cu mine fiecare atingere a tot ce însemna zbor și asta, doar pentru că, acolo, era TOT.

Mă consumasem deplin, ardeam însumând tot ce-mi imaginasem vreodată legat de acest avion și așa putea să jur că a simțit asta. Trăisem cu senzația ca dubla, întoarsă ușor cu fața spre mine, trăia clipele cu aceeași intensitate, o pasiune pe care o descoperi doar împreună, printre plafoane neclare și un cer bănuț, dincolo de ele.



...VOIAM DOAR SĂ SIMT AVIONUL, SĂ ȘTIE CĂ POATE CONTA PE MINE AȘA CUM ȘI EU CONTEZ PE EL...

Nu mai conta, pentru că, tras în virajul ăla mult cabrat, Adi a înclinat la cuțit și așa am intrat toți trei, „9516” și cu noi, în pata aia, cu puțin peste 700 de km pe oră, aproape pe spate și lipsiți de povara suplimentarului.

Preț de câteva secunde, poziționați ciudat, cu intradosul, deși fizic sub noi, acum, aflat spațial deasupra noastră, mă lăsasem pe deplin în

...ERAM 5 VÂNĂTORI, GONIND FRENETIC PESTE TOT CE SE GĂSEA SUB NOI...

Stabilizăm și aud în căști rapoarte de poziție. Cresc volumul la COM1, recunoșteam vocile celor care veneau din urmă. Caut cu privirea jur-împrejur, nimic! Întreb unde sunt, la 4 mile în urmă, primesc răspunsul. Secunde trec rapid și, în stânga, boturi tăiate, conuri care lucrau pentru aerul acela atât de necesar arderii ne însoțeau în vijelia noastră comună. Apoi, alți vânători, nuanțe de gri, linii fluide

de data aceasta, altfel construite ni se alătură.

Eram 5 vânători, gonind frenetic peste tot ce se găsea sub noi, coborând ușor în zborul nostru spre sud-est. Ne depărtăm puțin, viraj ușor spre dreapta, apoi, linia aia în care sta înfipt botul dublei, descrie un cerc, aducându-mi pe umeri, preț de câteva clipe imaginea perfectă a unei patruli mixte, în care o dublă ascuțită preluase capul. Continuăm răsucirea în tonoul ăla pe butoi, iar acum îi vedem în dreapta, impecabila formație, intrând peste orașul mare din față. Nu foarte sus, perfect aliniați, trecem toți 5, „a la Grande”, peste orașul primei Uniri și virăm elegant spre dreapta, ducând cu noi, privirile celor de jos.

stânga și trecem la verticală. Turnul, hangarul, toate trec rapid, viraj la cuțit în urcare ușoară, 90 dreapta cu 270 stânga, dubla se axa peste orașul alb de sub noi și aterizăm cumiți pe planeta natală, lin, cu schelălăit de roți. Șocul parașutei de frânare, botul fuge spre stânga, simt palonierul drept băgat, corecție fermă, rămânem pe direcție, largăm voalura aia albă și urmând betonul pistei, intrăm în linie.

...CÂTEVA ZILE, APOI, AM REFĂCUT FILMUL ZBORULUI...

Câteva zile, apoi, am refăcut filmul zborului, l-am vizualizat

care, îți cere tehnică de pilotaj, ore de zbor, necesită antrenament, dar nu e imposibil de zburat sau cu cerințe exagerate. Cunoașterea foarte bună a teoriei, concentrarea și un număr firesc de ore de zbor te fac să-l exploatezi în parametrii de siguranță. E avionul care-ți impune un ritm susținut, oferind însă multe celor care știu CE, CUM, dar mai ales CÂT să ceară.

...NU E DESTUL DOAR ZBORUL...

Al doilea rol, cel de luptător aerian. Aici, lucrurile se complică. Nu e destul doar zborul, apare gestionarea avionului, a spațiului din jur, cooperarea cu ceilalți, un

alt vânător, alte posibilități. A înlocui însă, nu înseamnă a uita, a disprețui sau vorbi în termeni negativi. Dimpotrivă, în cazul acestui avion care este MiG-ul 21 (LanceR sau nu), e necesară poziționarea lui în panoplia armelor de cinste, un mentor în segmentul său, a modelat atât de multe în existența sa, încât orice menționare a rolului Aviației Militare Române, îl relaționează direct și implicit.

Îmi asum, când afirm cu tărie că nu vom mai avea vreodată, în inventarul avioanelor de luptă reactive, ceva să-i egaleze renumele. Reprezintă, fără îndoială, acel CEVA, la care ne vom raporta mulți ani de acum înainte, este baza pe care vom



Schimb de generații: MiG-21 LanceR și F-16

Alt tonou și ne despărțim, caut un anume contact de pe panoul din stânga, Oxigen 100%, cuplez, pe bord, doi plămâni îmi confirmă gestul și simt deja, gustul diferit din mască. Țin vreo 20 de secunde, nu mai mult, decuplez, mergeam spre casă.

...ATERIZĂM CUMIȚI PE PLANETA NATALĂ, LIN, CU SCHELĂLĂIT DE ROȚI...

Lăsăm ceva urban în lungul planului drept, oraș mic, cu nume de ocnaș, viraj larg pe

(la propriu și la figurat), redescopeream lucruri noi, întrebam piloții de ce acolo face așa, căutam răspunsuri. Voiam să ofer la rândul-mi, imagini clare.

Mă gândeam la acest avion și la impactul lui în Aviația Militară. L-am perceput (extrapolând oarecum imagologic) ca o amprentă perpetuă în angrenajul imaginii Forțelor Aeriene Române. Am ales atunci să descompun în doi parametri măcar, simbolistica și rolul său.

Primul rol, platformă aeriană destul de solicitantă. E avionul

întreg și complex rol de avion de luptă. Clar are nevoie de o mână fermă, luciditate și reacții rapide. O imagine de ansamblu în condițiile date se obține doar după ani de pregătire susținută, evaluări succesive și abilități existente. Avionul cere gândirea anticipată, e obligatoriu pentru pilot să fie înaintea propriului avion. Eu unul, recunosc, în acest zbor, doar m-am adaptat situațiilor apărute.

Dacă trebuie înlocuit? Da! Oricât de mult aș ține la el, e nevoie să mergem mai departe,

mai clădi istorie, privindu-l întotdeauna cu admirație și respect!

Pentru mine, ca povestă din lumea scribilor, primează cuvântul în fața vorbelor pentru că e important să văd, nu doar să aud, iar MiG-ul 21, nu este nimic altceva decât SUMA CUVINTELOR prin care îți poți arăta admirația.

Mulțumesc celor care au înțeles, dar mai ales sprijinit acest demers. Fără extraordinarul lor aport, aceste cuvinte nu puteau să apară.

Principiile culturii de siguranță aeronautică

Căpitan inginer Marius MILEA
Psiholog Valentin HALMAGIU

Două dintre tipurile de atitudini decizionale cu risc asupra siguranței zborului au o legătură directă cu relația de autoritate: **atitudinea complezentă** (preluarea necritică a sugestiilor de acțiune) și **atitudinea antiautoritară** („nu-mi spune mie ce trebuie să fac!”), elemente atât ale culturii profesionale, cât și ale culturii organizaționale.

ATITUDINEA COMPLEZENTĂ VS. ATITUDINEA ANTIAUTORITARĂ

Vă prezentăm în continuare relatarea unui pilot pe timpul executării unei activități de zbor:

„În anul (...), pe data de (...), am executat zbor de instrucție de zi cu un aparat MiG-21. După efectuarea sondei meteo conducătorul de zbor (fiind și comandantul regimentului) ne-a informat în legătură cu situația meteo din raionul de zbor. Vizibilitatea reală era de 5–6 km. Condițiile la care aveam eu dreptul să zbor erau de 8 km vizibilitate. CZ-ul (conducătorul de zbor, n.n.) a spus că, totuși, de la 8 km se vede pragul pistei.

A început zborul. Înaintea mea a decolat o «dublă comandă» după care am decolat eu în «simplă comandă». Încă de la decolare mi-am dat seama că situația meteo impune zborul strict după aparate. Cu puțin timp înaintea decolării am fost anunțați că misiunile pe traiect au

fost anulate și înlocuite cu un «tur de pistă mare». Eram și eu în această situație.

Am executat un tur de pistă mare după care am intrat în condiții pentru aterizare...

După ce am scos avionul din înclinare, m-a văzut CZ-ul și mi-a zis că este bine așa și să reduc motorul pentru aterizare. În acel moment eu eram pregătit pentru... ratarea aterizării! Pe moment am luat hotărârea să execut comenzile CZ-ului deoarece era comandantul meu de regiment și avea foarte multă experiență. Corect era totuși să ratez, gaz aveam pentru încă 2-3 tururi de pistă (1200 l). În capul pistei am avut înălțimea de 80 de metri, ceea ce era mult peste înălțimea normală pentru acea poziție (10 m).

În concluzie, am venit la aterizare sus și din partea dreaptă a axului pistei la o viteză de 370 km/h, în loc de 270-290 km/h. După contact am mai rulat 150-200 m și apoi am ieșit din pistă pe partea stângă. În acel

moment am oprit motorul. Am încercat să scot parașuta de frânare, dar nu am reușit. Am încercat să tai contactul «defrânare roși», tot fără succes. Toate aceste încercări erau anihilate de instabilitatea pronunțată a avionului care rula într-o zonă de teren plină cu baloți de lucernă. La capătul pistei am încercat să scot avionul pe un drum care ducea în pantă la un teren de fotbal. Nu am reușit pentru că am lovit cu grinda din planul drept o ridicătură de pământ, ceea ce a dus la răsturnarea avionului. [...]

Comisia de anchetă m-a găsit vinovat și am fost oprit definitiv de la zbor”.

CONFORMISMUL ÎN MESERIA DE PILOT

Exemplul de mai sus demonstrează faptul că un eveniment de zbor nu este rezultatul unei întâmplări de o clipă, ci rezultatul unui întreg șir de acțiuni sau inacțiuni,

ale tuturor celor care participă, într-un fel sau altul, la activitatea de zbor respectivă. Sub aspect aptitudinal era un pilot obișnuit, dar avea un defect notabil – **conformismul**, înclinația naturală de a face ceea ce i se spune. Această trăsătură a fost percepută de toți, mai ales de șefi, în primul rând ca o calitate. Cel puțin până în ziua evenimentului. De această dată însă, pe fondul unei relații de autoritate nefuncționale, această trăsătură s-a dovedit a fi baza deciziei eronate.

Formarea unor atitudini decizionale solide poate contribui la evitarea unor evenimente de zbor asemănătoare cu cel de mai sus. Atitudinile sunt trăsături caracteriale care se dezvoltă în timp, pe parcursul întregului proces de instruire a personalului aeronautic (din școală până la pregătirea zilnică în cadrul unei structuri militare). Astfel, pe lângă profesionalism și responsabilitate în desfășurarea activităților aeronautice, un rol deosebit de important în formarea acestor atitudini îl are cultura de siguranță aeronautică prin promovarea principiilor de siguranță aeronautică.



PRINCIPIILE CULTURII DE SIGURANȚĂ

Cultura de siguranță aeronautică se bazează pe încrederea și respectul reciproc între comandanți și subordonați, între membrii organizației în general. Din acest motiv, ea trebuie dezvoltată și sprijinită de comandanții/șefii structurilor din Forțele Aeriene, până la cel mai înalt nivel.

Cultura de siguranță aeronautică se constituie și se dezvoltă în baza următoarelor principii:

a. Personalul este încurajat să contribuie activ la consolidarea și îmbunătățirea nivelului de siguranță aeronautică și i se cere să depună un efort susținut pentru a îndeplini misiunea cât mai bine, dar și să își asume cu onestitate erorile comise atunci când desfășoară activități aeronautice;

b. Forțele Aeriene Române, ca instituție, precum și toți cei care le alcătuiesc cunosc, înțeleg și admit că activitățile aeronautice sunt complexe și prezintă un anumit nivel de risc implicit, că oameni comit erori și înțeleg rolul factorului uman, atât cu privire la desfășurarea efectivă a activităților aeronautice, cât și cu privire la influența acestuia asupra nivelului de siguranță aeronautică;

c. Personalul, indiferent de specialitate, experiență sau categorie, trebuie să aibă certitudinea că va fi tratat într-o manieră corectă, realistă, obiectivă și consistentă în spiritul consolidării și îmbunătățirii condițiilor de siguranță;

d. Activitățile aeronautice, cele de siguranță aeronautică în particular, au la bază reguli și reglementări în baza cărora se desfășoară. Acestea sunt elaborate în baza experienței anterioare, a informării și analizei privind starea curentă a organizației și capacitatea de a răspunde și rezista pericolelor/amenințărilor, precum și a capacității de a estima starea și capacitatea defensivă față de pericole/amenințări în viitor.

FACTORII CARE INFLUENȚEAZĂ CULTURA DE SIGURANȚĂ

Cultura de siguranță aeronautică este influențată, chiar dependentă de **cultura de la nivelul organizației, cultura profesională și de cultura națională.**

1. Cultura organizațională se referă la particularitățile, atitudinile și înțelegerea siguranței aeronautice în cadrul unei anume organizații (*escadrilă, bază aeriană, AOC, centru de asigurare logistică, de mentenanță, structura SMFA etc.*).

Valorile unei organizații includ criteriile de prioritizare, atitudini și acțiuni manifestate, principii care pun în balanță elemente adeseori antagoniste: *complexitatea misiunilor vs. nivelul de pregătire a personalului, necesitatea asigurării unui anumit volum de antrenament în zbor vs. resurse disponibile, necesitatea executării misiunii vs. asigurarea condițiilor de siguranță etc.*

Organizația prezintă cel mai ridicat potențial de constituire și dezvoltare a culturii de siguranță aeronautică, prin capacitatea sa de a determina atitudinile și acțiuni ale personalului în sensul consolidării și îmbunătățirii nivelului de siguranță aeronautică.

2. Cultura profesională de siguranță aeronautică diferențiază atitudinile și particularitățile diferitelor categorii de personal care desfășoară activități aeronautice, dar reușește să dea coerență, sprijin reciproc și sincronizare eforturilor întrunite ale întregului personal. Atingerea acestor deziderate, în primul rând al coordonării și coerenței, este în responsabilitatea comandanților mai ales, dar recunoașterea și respectul reciproc al importanței fiecărei activități sunt și o datorie a fiecărui membru al organizației.

Prin trecerea și parcurgerea criteriilor și programelor de selectare, pregătire, perfecționare,

promovare profesională și în carieră, prin experiența acumulată pe timpul activității personale și în cadrul unei organizații, oamenii tind să adopte sisteme de valori și să dezvolte atitudini conforme cu predecesorii sau instructorii/mentorii lor.

O cultură profesională dezvoltată va crea instrumentele și mecanismele necesare pentru a se diferenția și echilibra cerințele și nevoia de performanță, calitate și siguranță în desfășurarea activităților aeronautice.

3. Cultura națională diferențiază particularități specifice națiunilor, inclusiv rolul, locul și imaginea individuală a specialiștilor în societate, a organizațiilor din care fac parte, precum și a activităților aeronautice propriuzise (inclusiv cele militare).

În această componentă sunt de asemenea incluse:

- modul și criteriile de alocare, înțelegere și acceptare a autorității, în termeni generali;
- distribuirea resurselor, a responsabilității și culpabilității, a moralei.

Bibliografie:

1. ICAO, Doc. 9859, *Safety Management Manual (SMM)* Third Edition – 2013;
2. Popa, M. (2005). *Psihologia aeronautică*, Editura „Carol Davila”, p. 256.



„MI S-A OPRIT MOTORUL. CATAPULTEZI!”

**Căpitan-comandor aviație (r) Nelu ENACHE,
ARPIA-Constanța**



cuvinte: „Atenție la zbor. Piloți, nu uitați că pământul e dușmanul nostru”.

Apoi, personalul tehnic a mers la linia de avioane, iar piloții la sala de echipare.

Plăpană a urcat în turnul de la Aeroport. El era confirmat la nivel unitate că poate conduce activitatea de zbor. Împreună cu el a urcat în turn și **căpitan-comandorul Ioan TOMA**, care

era pe post de control. Conform noilor instrucțiuni el era „dublura” fostului său coleg de liceu și școală militară de aviație. La nivel regiment Toma avea funcția de loțiitor pentru zbor al comandantului.

În prima ieșire, conform planificării, **căpitan-comandorul Viorel TELETIN** a executat un zbor de încercare al avionului MiG-23MF numărul 223, avion ce ieșise din lucrări tehnice. A decolat normal, a făcut lansare la viteză și a revenit la aterizare în condiții bune. Avionul 223 s-a comportat bine în zbor.

Tot în prima ieșire **locotenent-comandorul Gheorghe MARIN** a zburat cu avionul MiG-23MF numărul 221, fiind cap de formație pentru avionul dublă comandă MiG-23MF numărul 135, pilotat de **căpitanul Cristian PĂVĂLAȘC** (cabina unu) și **căpitan-comandorul Cornel CIUMPILIAȘC** (cabina doi). Era un exercițiu de control pentru zborul în formație a lui Păvălașc. După aterizarea celor două avioane, Marin a raportat comandantului escadrilei, **căpitan-comandorului Vasile LEONTE**, că avionul 221 ar avea oscilații pe pilot automat.

DECOLEAZĂ CELULA: CIUMPI CU PĂVĂLAȘC

În jurul prânzului, la a doua ieșire planificată la zbor, Leonte a hotărât schimbarea avioanelor, astfel: Cornel Ciumpiliac să-l ia pe 221, iar Cristian Păvălașc pe 223. Așa se face că, primul la pistă a

intrat Păvălașc cu avionul MiG-23MF numărul 223, contrar regulii stabilite ca avionul cap, avionul aliniat pe stânga la parcare, să intre primul la pistă.

Din turnul de la aeroport, Punctul de Conducere al Zborului (PCZ), Plăpană urmărea atent intrarea pentru decolare și a observat schimbarea intrării la pistă a celor două avioane. I s-a adresat colegului lui care îl „controla”: „Tomiță, ia uite la ei ce fac!”. Loțiitorul pentru zbor a privit și el către pistă: „Lasă-i să intre”. „Păi văd că intră primul 223”. „Au schimbat avioanele între ei. E bine”, a completat Toma... După ce a intrat la pistă Cristi Păvălașc a oprit avionul în dreapta față de ax, Ciumpi l-a văzut și a trecut prin dreptul lui oprindu-se în față la 20-30 metri.

Ambele avioane aveau flapsurile scoase în poziția de decolare. Erau aliniate pe pistă, unul în față, celălalt în dreapta și în spate, cu motoarele turate la maxim. Ciumpi a apăsat butonul de radio-emisie: „Sunt formația 221. Frână. Flaps. SAU. Blocaj. Aprobați decolarea în forțaj total”. „Aprob decolarea cu forțaj total pentru formația 221. Pentru 223 maniabilități zona doi”.

Formația a decolat pe direcția nord, la vedere, cu forțaj total și, la înălțimea de siguranță, au escamotat trenul de aterizare și flapsurile. Cristi era la primul zbor în simplă comandă cu formația și era atent la aparatele de la bord, în special giroorizontul, altimetrul și vitezometrul. Nu scăpa din vedere nici avionul cap de formație. În momentul decolării, Ciumpi n-a văzut coechipierul din spate în oglindă dar îl „simțea” în formație.

Privite de jos, cele două avioane păreau două păsări ce zboară una lângă alta, în urcare, spre înaltul cerului. „Urcăm la 1000 de metri”, a zis Ciumpi.

La două minute de la decolare, formația de MiG-23MF brăzda cerul senin deasupra localității Târgușor, moment în care Cristi l-a văzut bine pe Ciumpi și i-a raportat prin radio: „Am intrat în formație”. „Confirm. Te văd”.

Capul formației l-a văzut în oglindă cum se menținea în aer și cum îi „tremurau” aripile la viteza de 750 km/oră. Oare nu semăna zborul lor cu cel al vulturilor care-și învață puii să zboare?... Cerul era senin în acea dimineață de august. Ici-colo, doar firicele de nori cirrus răsfirați la înălțime mare. Printre ei, soarele își trimitea

SONDA METEO ȘI PRIMA IEȘIRE

Ziua de 9 august 1994 a început, pentru piloții de la Regimentul de aviație Mihail Kogălniceanu, ca de fiecare dată, cu cercetarea meteorologică a raionului de zbor.

Avionul MiG-29 numărul 23, avion de dublă comandă, a decolat pe direcția nord, a urcat la diferite înălțimi, a zburat în raion apoi a intrat zece kilometri deasupra mării. Piloții erau **căpitan-comandorul Aurel PLĂPANĂ** și **locotenent-comandorul Sorin IACOB**.

Pe timpul executării zborului, cei doi piloți au cercetat vizual spațiul aerian în care zburau, ziua anunțându-se a fi una senină, toridă, specifică lunii august. După aterizarea sondei meteo și adunarea personalului ce participa la activitatea din acea zi, **căpitan-comandorul Ioan DUDAȘ**, comandantul regimentului, a hotărât executarea misiunilor de zbor în condiții normale: vizibilitate 8-10 km, plafon ridicat, vânt calm.

Înainte de a trece la zbor, comandantul Dudaș a încheiat discursul său cu următoarele



Avionul MiG-23, în decolare

razele mângâietoare, protectoare, pe aripile celor două păsări de metal.

De la Stația de Dirijare la Aterizare (SDA), **căpitanul Ion GEORGE** le transmite: „Formația 221 sunteți pe cap-compas 340 înălțime 1200”. „Confirm! Urcăm la 2000”. „Aprob la 2000...”. Cristi manevrează ușor comenzile: manșa, palonierele, maneta de gaze. E concentrat asupra pilotajului.

LUCRUL ÎN ZONA DOI: APRINS LAMPA REZERVOR 3

Cele două avioane MiG-23MF au intrat în viraj pe dreapta, la 2000 de metri înălțime, dincolo de localitatea Crucea. „Formația 221 la Hanu Morilor”. „Confirm!” „Am intrat în zona doi. Aprobați începerea lucrului”. „Aprob 221”.

La viteza de 800 km/oră, capul formației i s-a adresat coechipierului său: „Atenție! Începem exercițiul”.

Cornel Ciumpiliac era pilot cu experiență, promoție 1974, cu sute de ore de zbor pe avionul MiG-23MF în cei cincisprezece ani de când a

făcut trecerea pe acest tip de avion. Era sigur pe el și se străduia să transmită din experiența lui coechipierului său. A mișcat ușor manșa pe dreapta, picior drept, mâna stângă pe maneta de gaze, înclinare 45. Viraj de 360 grade. Apoi a dat comandă viraj stânga.

Cristi Păvălașc are în vedere să nu-i „scape” avionul din față. Au intrat amândoi într-un zbor în picaj, păstrând formația. Harta în relief a zonei de lucru se apropia vertiginos de cabinele celor două avioane. Comanda capului formației vine brusc: „Intrăm în șandală”. Piloții au tras de manșe în regimul maximal al motoarelor și cele două avioane s-au înscris într-un arc de zbor către soare. Deodată, pilotul Cristi Păvălașc, exact când era în partea de sus a buclei, a observat avertizorul consumului de combustibil. Raportează: „Mi s-a aprins lampa REZERVOR 3”.

Ceea ce înseamnă că la bord mai avea 1300 litri de combustibil. Ciumpi îi ordonă: „Părăsește formația și du-te acasă”.

Imediat căpitanul pilot îl anunță prin radio pe conducătorul de zbor: „Aprins REZERVOR 3. Vin la aerodrom...”.

PE ARK ZERO SPRE AERODROM

În eter, pe toate lungimile de undă ale canalului radio, cuvintele pilotului sunt recepționate de toată lumea. George, ofițerul-navigator de la Stația de Dirijare (SDA) și-a înfipt ochii mai adânc în ecranul indicatorului, lovind cu degetul spotul luminos ce reprezenta avionul 223: „223 ești la 70 km de aerodrom, intră pe ARK zero”. „Confirm ARK zero”.

După ce a primit apelul de la Cristi, conducătorul de zbor s-a ridicat de pe scaunul de la pupitrul de comandă din turn și i-a întins microfonul lui Toma. Amândoi erau convinși că indicatorul de combustibil de la bord dă erori. Se mai întâmplase și la alte zboruri. După calculele lor avionul nu avea cum să consume o cantitate așa mare de combustibil în cele 18 minute de zbor. În timp ce venea către aerodrom, pilotul citea aparatele de pe tabloul T10, tablou ce indica erorile consumului de combustibil. Își făcea în gând calcule. „Menține direcția, i-a zis Toma. Ciumpi tu pe unde ești?” „Sunt în spatele lui

la trei kilometri. Am trecut de Cuza Vodă dar nu văd scurgeri de combustibil”. „Du-te mai aproape de 223”.

Ciumpi s-a apropiat în viraj dar, la 500 km/oră, nu a observat scurgeri de combustibil. Cele două avioane își continuau zborul către aerodrom. „S-a aprins REZERVOR 1. Intru la virajul trei. Pe bord s-a afișat cantitatea de 900 litri de combustibil”. „Aprob intrarea la virajul trei”. „Tren scos”.

Când sunt în aer situații critice, nimeni nu mai vorbește la radio decât ce e strict necesar. Toți cei aflați în zbor trăiesc odată cu pilotul aflat în dificultate toate acele momente. Piloții sunt așa cum îi știu dintotdeauna: unul pentru toți, toți pentru unul. Oricui i se poate întâmpla un caz asemănător. Ei sunt atenți la fiecare cuvânt rostit pe calea undelor. Fiecare comandă pe care o aud de la conducătorul zborului sau stația de dirijare le pătrunde în inimi ca un ghimpe.

„MI S-A OPRIT MOTORUL. CATAPULTEZ”

La 600 de metri înălțime, Cristi pilotează cu ochii pe aparate și se așteaptă la ce e mai rău.

Mai trecuse printr-o situație critică chiar în decolare, cu un an în urmă, când au apărut oscilații puternice în tangaj după decuplarea regimului de forță al motorului. Atunci era cu avionul MiG-23MF numărul 927, același tip de avion ca cel de acum, a tras de manșă, l-a pus într-o pantă de urcare de zece grade și oscilațiile s-au amplificat. A decuplat sistemul automat de comandă (SAU), a redus turația motorului la 55 procente și avionul a intrat în picaj. Atunci n-a

mai avut ce face. S-a salvat prin catapultare... Iar acum trecea din nou printr-o situație dificilă. „Soarta” și-a zis el în gând. A verificat curelele parașutei pe care le strănsese înaintea decolării...

„Mi s-a aprins lampa RĂMAS 600L, a raportat pilotul din aer”. „Confirm! Vino normal la aterizare”, i-a transmis Toma. „La virajul patru. Flaps 15 grade. Am pista la vedere”.

După intrarea pe direcția de aterizare și după trecerea stației Radiofar Îndepărtat (RFI), Cristi a raportat: „Trecut de RFI. La 5 km de prag. Mi s-a aprins lampa «REZERVOR CONSUM»”.

Și apoi, imediat, Cristi Păvălașc a dat un ultim raport care i-a amuțit pe toți: „Mi s-a oprit motorul. Catapultez”. „Catapultează”, i-a strigat Tomiță în microfon...

Pilotul a acționat cu hotărâre manetele de catapultare. Ultima înălțime citită, 240 de metri și viteza 350 km/oră i-au rămas întipărite pe retina ochilor înaintea de a simți cum sare în aer, brusc, cupola de deasupra. A urmat scaunul pe care era strâns legat, scaun aruncat cu forță în sus de cartuș și rachetele reactive. În final, detașarea de scaun. Căpitanul pilot se afla în siguranță sub cupola albă a parașutei de salvare...

Cornel Ciumpiliac a văzut toată scena catapultării și a raportat prin radio: „E-n parașută la 3 km de pistă...”. Raportul lui i-a liniștit pe toți cei din aer și cei de la sol. Căpitanul pilot Cristian Păvălașc se salvase din nou prin catapultare.

În doi ani, două catapultări. Unul din cazurile foarte rare petrecute în aviația supersonică.





ANTRENAMENT ÎN LABORATORUL DE DEZORIENTARE SPAȚIALĂ

Laura MĂCĂRESCU
Adrian SULTĂNOIU

Antrenamentul în laboratorul de dezorientare spațială se realizează în cadrul antrenamentului fiziologic și este destinat piloților de aeronave pentru a învăța și recunoaște situațiile și senzațiile false de poziție sau de mișcare din timpul zborului, care respectă suprafața pământului.

Dintre aceste situații/senzații false enumerăm câteva: Iluzia Coriolis, Iluzia Înclinărilor, Iluzia de Orizont Fals pe timp de noapte și zi, Iluzia Oculogirală, Iluzia Nystagmos, Iluzia Lărgimii și Înclinării Pistei de Aterizare și Iluzia Somatogirală.

Antrenamentul la dezorientare spațială se realizează în condiții de zbor vizual sau instrumental, într-un simulator de zbor. Ce presupune acest antrenament ne-a explicat **locotenent-colonelul doctor Dragoș VLAD**, medic specialist în cadrul Laboratorului de Dezorientare Spațială al Institutului Național de Medicină Aeronautică și Spațială „General doctor Victor Anastasiu”. Acesta constă într-un zbor de acomodare și antrenament realist și este un mod interactiv și economic de a-l învăța pe pilot să recunoască aceste senzații/situații false. În urma acestui antrenament, pe

lângă recunoașterea de către piloți a situațiilor dificile, aceștia învață, de asemenea, să-și depășească barierele fizice, psihologice și fiziologice.

Iluziile care se demonstrează prin antrenamentul la dezorientare sunt împărțite în sisteme de orientare din punct de vedere vizual (focalizat sau ambiental), vestibular, somato-senzorial, auditiv (vorbit sau ambiental) și iluzii pe timp de noapte.

ILUZIA CORIOLIS

Iluzia Coriolis este o iluzie prin stimulare cuplată, în care pilotul trece printr-o senzație de cădere/rostogolire, cauzată de plasarea capului în afara planului de rotație al mișcării unghiulare, în timp ce avionul efectuează un viraj.

Ca pilot, imaginează-ți că ești într-un zbor pe traiect și ai intrat într-un spațiu aerian aglomerat. Ești sub controlul centrului Atlanta. Indicativul tău este 26 Tango: „26 Tango! Centrul Atlanta! Virează dreapta 240. Urcă și menține 7.000 de picioare”, „26 Tango. Virează dreapta cap 360. 26 Tango. Ident!”. Ai simțit iluzia Coriolis. Această iluzie apare în contextul în

care canalele semicirculare din două sau trei axe diferite sunt stimulate simultan. Creierul interpretează acest lucru ca pe o senzație de rostogolire. Acest lucru îl percepe pilotul. Iluzia Coriolis este puternică și neplăcută, așa că recuperarea poate fi dificilă. Însă prevenirea, este ușoară. Ca pilot, fii atent să reduci la minim mișcările capului când aeronava efectuează manevre, mai ales în condițiile în care vizibilitatea exterioară este minimă. Pentru a-ți reveni din Iluzia Coriolis, amână toate sarcinile cu excepția controlului altitudinii aeronavei. Bazează-te pe instrumentele de bord și încearcă să ții capul fix până ce senzația de rostogolire dispare.

ILUZIA ÎNCLINĂRILOR

Iluzia Înclinărilor este o percepție falsă de înclinare (deplasare unghiulară), după revenirea dintr-un ruliu sub-prag în direcția opusă.

Ca pilot, imaginează-ți că împreună cu instructorul efectuezi un zbor de antrenament pe timp de noapte. Începând din zbor orizontal la 110 noduri execută un viraj dreapta cu o înclinare constantă de 45°. Menține virajul până la comanda instructorului. Scoate apoi



Locotenent-colonelul
doctor Dragoș VLAD



Antrenament pentru
dezorientare spațială

aeronava din viraj și menține capul prezent. Ai simțit iluzia înclinării. Această iluzie frecventă apare când pilotul intră în viraj cu o rată mică sau când virajul este suficient de lung astfel încât accelerația unghiulară să devină constantă. În ambele cazuri, canalele semicirculare nu sesizează virajul, dar sesizează revenirea, ceea ce duce la senzația de înclinare, deși aparatul este în zbor orizontal. Iluzia înclinării, deși este frecventă, este și ușor de controlat. Cel mai bun mod de revenire, ca și în cazul majorității iluziilor, este de a zbura strict instrumental.

ALTE ILUZII

Iluziile prezentate anterior sunt principalele care se experimentează în cadrul antrenamentului fiziologic executat de către piloții de aeronave o dată la cinci ani. În continuare sunt descrise pe scurt și alte tipuri de iluzii care pot apărea în timpul zborului.

Iluzia Autokinesis reprezintă mișcarea aparentă a unei lumini staționare de mică intensitate pe un fond întunecat.

Iluzia Găurii Negre este o iluzie nocturnă care poate apărea în timpul unei apropieri vizuale deasupra apei sau a unui teren neiluminat, către o pistă unde orizontul nu este detectabil. Este cauzată de o lipsă totală de elemente vizuale de mediu.

Iluzia Decolării în Întuneric reprezintă percepția eronată a unui unghi de tangaj cu vârful în sus (nose-up), datorată accelerației la care este expus pilotul în timpul unei decolări pe timp de noapte, cu vizibilitate limitată.

Iluzia Orizontului Fals pe Timp de Zi este percepția eronată asupra poziției avionului cauzată de interpretarea greșită de către pilot a frontului înclinat de nori ca fiind orizontul real.

Iluzia Orizontului Fals pe Timp de Noapte este o iluzie care dă percepție eronată

asupra poziției avionului, cauzată de interpretarea greșită a luminilor de la sol sau a formațiilor noroase ca fiind orizontul.

Rotirea Cimitir (Graveyard Spin) este o senzație falsă de rotire (acelerație unghiulară), după revenirea dintr-o rotire prelungită în direcția contrară.

Spirala Cimitir (Graveyard Spiral) este o percepție falsă de accelerație unghiulară în direcția opusă, după revenirea dintr-o rotire în spirală prelungită.

Iluzia Nystagmus este mișcarea reflexă repetitivă și compensatorie a ochilor cauzată de stimularea unghiulară susținută a canalelor semicirculare.

Iluzia Oculogirală este percepția falsă a mișcării unui alt obiect (elementul vizual al iluziei somato-girale).

Iluzia Lărgimii Pistei de Aterizare reprezintă crearea unei senzații false de distanță când mărimea obiectului este modificată față de dimensiunea familiară.



La giroascaun

UN RADIOLOCATORIST EXCEPȚIONAL



Începând cu anul 2015, anul înființării Brigăzii 76 Cercetare Supraveghere și Recunoaștere (ISR - Intelligence, Surveillance and Reconnaissance), **maiorul Marius Florin TUDOR** îndeplinește funcția de șef tură în Centrul de Operații Supraveghere Aeriană și Război Electronic, structură a Statului Major al Forțelor Aeriene (SMFA) care înseamnă pentru acesta cumulumul tuturor așteptărilor celor care iubesc radiolocația, războiul electronic și activitatea de *intelligence*.

Laura MĂCĂRESCU

Activitatea ofițerului nostru de radiolocație este definită prin multă muncă, seriozitate și pasiunea de a realiza zilnic ceea ce îi place la serviciu. De aceea este unul dintre cei mai buni profesioniști ai Forțelor Aeriene în domeniu.

Funcțiile îndeplinite anterior i-au adus permanent recunoaștere din partea superiorilor, fiind apreciat cu calificativul EXCEPȚIONAL în ultimii 5 ani de activitate, și nu întâmplător.

Este permanent implicat în activitățile comune ale radiolocatoriștilor cu aviatorii și rachetiștii sol-aer, cunoștințele sale asigurându-i o colaborare fructuoasă cu rezultate dintre cele mai apreciate.

Domeniul de activitate al ofițerului, radiolocația, războiul electronic și intelligence-ul, în era conflictului bazat pe rețea, are din ce în ce mai mare pondere în dimensionarea priorităților unei structuri armate. Astfel, activitatea militarilor din acest domeniu devine din ce în ce mai recunoscută.

Forțele Aeriene au dezvoltat o serie de programe care să compenseze necesarul de informații fără de care nicio armă nu poate funcționa corespunzător. Drept urmare, programele de achiziție a unor echipamente de radiolocație pentru modernizarea radarelor FPS-117 din anul 2008, a radarelor Gap Filler pentru înălțimi mici și medii (2010-2012), a radarului de *engagement* pentru sistemul de rachete sol-aer HAWK și actualmente programul de achiziții a radarelor mobile pentru distanțe mari TPS-77, nu s-ar fi bucurat de același succes dacă profesioniștii ai Forțelor Aeriene nu ar fi fost la fel de implicați precum maiorul Tudor.

Experiența anterioară de loctiitor tehnic la Centrul 1 Supraveghere Aeriană, șef de tură în Punctul de Fuziune Senzori al Batalionului 4 Radiolocație, șef de Radar la una dintre cele mai vechi și apreciate subunități de radiolocație, actualmente UM 01803 K, au determinat și desăvârșit personalitatea unuia dintre cei mai buni radiolocatoriști.

S-a implicat constant cu profesionalism și succes în activitățile SMFA cu partenerii externi, cum ar fi evaluările TACHEVAL ale unor subunități de radiolocație aflate sub comandă NATO sau în echipele organizate pentru evaluarea și testarea unor radare noi atât în țată, cât și în afara acestora.

Maiorul Tudor este absolvent al Liceului Militar „Mihai Viteazul” din Alba Iulia în anul 2000 și al Academiei Forțelor Aeriene „Henri Coandă”



Ofițerul a participat de la intrarea în sistemul militar la multe concursuri de orientare turistică, sportul și calitățile sale intelectuale ajutându-l să facă performanță în acest domeniu și bineînțeles, să își orienteze acțiunile și deciziile și în carieră. Această pasiune o transmite mai departe și ficei sale Astrid

în anul 2004. Arma radiolocație, care presupune o temeinică pregătire tehnică și militară, a reprezentat o alegere proprie, pe care a susținut-o ulterior cu perioade de pregătire și cursuri atât în sistemul militar, cât și în cel civil.

DESPRE CARACTERUL MILITARULUI

Consideră că își desfășoară activitatea într-un colectiv caracterizat prin integritate și curaj, loialitate și seriozitate: *„Caracterul unui militar este necesar să se manifeste atât în acțiunile profesionale, cât și în cele personale. Numai cei cu o concepție îngustă și falsă despre viața morală susțin că dacă își îndeplinesc în mod onorabil obligațiile de serviciu, le pot neglija pe cele personale. Profesiunea de ofițer este în mod direct legată de cele mai înalte valori umane, iar fiecare ofițer trebuie să fie sensibil la valorile morale, să manifeste înțelegere și adevărată adiere totală la acestea. În radiolocație se spune mai mereu că un buton, dacă îl acționezi spre stânga sau spre dreapta, îți reglează valorile conform alegerii făcute. În schimb, în lucrul cu oamenii, un ordin nu poate fi îndeplinit corect și complet, decât dacă tu, cel care ordoni, întrunești anumite calități..... de cea mai înaltă valoare”* este de părere ofițerul Tudor.

Consideră că superiorii, dar mai ales subordonații, nu pot fi păcăliți niciodată. O persoană cu un caracter imoral, oscilant sau slab poate avea o minte strălucită, însă nivelul superior al intelectului și capacitatea cognitivă deosebită nu sunt suficiente pentru a-l transforma în lider. Oamenii se adună în mod instinctiv în jurul unor lideri puternici, îndrăzneți, care îi inspiră, în jurul unor oameni care perseverează în depășirea tuturor greutăților și dificultăților, până la îndeplinirea oricărei misiuni, oricât de dificilă ar fi aceasta.

„Un militar cu un caracter puternic își va asculta mereu glasul conștiinței în mod onorabil, indiferent de situațiile care apar, indiferent de opinia publică, atâta timp cât are convingerea că are dreptate, că ceea ce face este o faptă onorantă, corectă și cinstită. Militarul cu un caracter slab devine ușor influențabil de opinia publică și de părerile personale ale altora, îi este teamă de consecințele acțiunilor sale asupra reputației și prestigiului său. Nu este neapărat necesar să ai tot timpul dreptate, atâta vreme cât subordonații știu că tu, militarul de caracter, ai făcut ceea ce ai crezut că este bine în acea situație”, ne-a explicat maiorul Marius Florin Tudor ce înseamnă să fi cu adevărat un ofițer profesionist.

ATUNCI CÂND CARIERA ARMELOR SE ÎMPLETEȘTE CU ZBORUL...



Alex BĂLĂNESCU

Pe **maistrul militar clasa I Daniel MORARU**, aviația l-a fascinat de mic copil, primele contacte cu aceasta avându-le în cadrul Cercului de aeromodele din Buzău, unde a fost înscris în perioada școlii generale, dar și la mitingurile aviatice, unde mergea împreună cu familia. Mai târziu, după absolvirea Școlii Militare de Maiștri Militari de Aviație „Traian Vuia”, de la Mediaș, în anul 1994, a cunoscut farmecul vieții de aerodrom, dar și responsabilitățile pe care le implică aceasta. Deoarece a absolvit un liceu cu profil mecanic, a ales specialitatea celula-motor unde se ocupă de întreținerea și exploatarea sistemelor mecanice, hidraulice, a instalațiilor de pe aeronavă și a motorului.

După o scurtă experiență la Borcea, a ajuns la Boboc unde a avut șansa să lucreze cu tatăl său care l-a inițiat în întreținerea și exploatarea tehnicii de aviație atât în pregătirea acestuia pentru zbor, cât și în diagnosticarea și remedierea defecțiunilor apărute. La puțin timp a fost numit tehnic de bord, urmând aceeași carieră ca și tatăl său.

Pe lângă aceasta, atunci când este nevoie de cunoștințele și deprinderile sale, realizează ședințe practice cu studenții de la Academia Forțelor Aeriene „Henri Coandă”, din Brașov, dar și cu cadrele militare mai tinere, aflate la început de carieră. A făcut parte din echipele tehnice care au asigurat pregătirea aeronavelor unității pentru participarea la misiuni, exerciții și mitinguri aeronautice de promovare a Forțelor Aeriene Române și a Școlii de Aplicație pentru Forțele Aeriene. De asemenea, participă la întocmirea și completarea documentațiilor tehnice în cadrul recepționării tehnicii, dar și la implementarea tehnologiilor noi în cadrul lucrărilor cu nivel mare de dificultate, căutând soluțiile cele mai adecvate, în colaborare cu furnizorii, dar și cu specialiștii din alte unități. Alături de ceilalți specialiști din cadrul escadrilei, contribuie la îmbunătățirea condițiilor de muncă și la respectarea regulamentelor în ceea ce privește exploatarea și gestionarea tehnicii.

Una dintre pasiunile sale este desenul. În decursul a 22 de ani a



Maistrul militar clasa I de aviație, Daniel MORARU, este specialist întreținere celula-motor în cadrul Școlii de Aplicație pentru Forțele Aeriene „Aurel Vlaicu”, de la Boboc

La Romanian International Air Show Mihail Kogălniceanu, desenând un cap de câine Boxer pe avionul L-39 ZA, în ziua premergătoare mitingului, la o temperatură de 40°C



executat o pictură la scară mare pe ușa hangarului, mascote și embleme pe avioanele L-39ZA și, recent, emblemele și inscripționările care se găsesc în interiorul și exteriorul clădirilor din incinta unității.

Maistrul militar clasa I Daniel Moraru se simte onorat de faptul că a obținut titlul de „Omul anului 2015”, la categoria „Logistică și infrastructură”, și crede că acest titlu l-a dobândit în urma îndeplinirii atribuțiilor funcționale în mod exemplar, profesionalismul și seriozitatea fiind trăsăturile sale definitorii, dar și datorită activităților



Bunicul său, Constantin MORARU, a fost ofițer de carieră, în arma infanterie, a trecut în rezervă în anul 1964 cu gradul de maior



Gheorghe MORARU, tatăl său, maistrul militar de aviație, a trecut în rezervă în anul 1996 cu gradul de maistrul militar principal



Fiica sa, Anamaria-Alexandra, participă la majoritatea mitingurilor aeronautice

extraprofesionale pe care le-a desfășurat în cadrul unității.

Daniel s-a născut în municipiul Buzău și este un om fericit, care și-a trăit visul pe care l-a avut în copilărie, acela de a deveni aviator. Are o căsătorie reușită, alături de soția sa Mădălina Viorela, iar fiica lor de 12 ani, Anamaria-Alexandra, este fascinată de aviație și participă la mitingurile aviatice de la Boboc și din București. Îi dorim ca aceasta să fie următorul militar din familie și să facă din acest miracol trăit de către om – zborul – o meserie. Pentru că atunci când cariera armelor se împlătește cu zborul... apare un aviator militar.



CURSUL RECRUT

Punte între viața civilă și viața militară

Emoțiile începutului de an școlar au fost prezente și la Boboc, la Școala Militară de Maiștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene „Traian Vuia”, când, pe data de 12 septembrie 2016 au pășit spre un nou început în cariera militară, tineri proveniți atât din mediul militar, cât și din cel civil.

În primul rând, activitatea pe care o desfășoară un militar are un rol important în viața lui ca om, îi formează caracterul, îl ajută să dobândească anumite calități pe care, poate, înainte de această experiență, nu le avea. Pe lângă faptul că atunci când o persoană decide să intre în această familie, a armatei, renunță la anumite lucruri, la obiceiurile pe care le avea, la modul de viață propriu, aceasta va trebui să se adapteze la un stil de viață diferit față de cel pe care îl avea înainte. În pofida faptului că la început este greu, o persoană care își dorește cu adevărat să facă față acestor lucruri, dovedește nu numai tăria de caracter pe care o are, ci și curajul de a renunța la multe lucruri pentru a ajunge cât mai sus. Adaptarea într-un mediu nou, în cazul acesta cel al armatei, ne face să ne schimbăm comportamentul, să ne pese mult mai mult de tot ceea ce se întâmplă în jurul nostru, să fim mai responsabili în viața de zi cu zi, dar mai ales să învățăm să ne adaptăm într-un mediu mult mai diferit și să facem față unor situații pe care le întâmpinăm.

DE LA CIVIL LA MILITAR

Trecerea din viața civilă la stilul de viață militară a fost posibilă într-un singur mod: Cursul Recrut. Acest curs constă în totalitatea regulamentelor militare care se aplică atât în instituțiile de învățământ, cât și în unitățile militare. Contactul cu aceste reguli s-a realizat încă din prima zi, durata cursului fiind de 6 săptămâni. Elevii au trăit intens primele ore de instrucție de front în care s-au acomodat, dacă putem să spunem așa, cu regulile ce le vor fi impuse de-a lungul timpului, totul depinzând de temperament și de interesul personal pe care îl manifestă militarul, de atmosfera din subunitate, de mijloacele de

comandă și educative utilizate. Trebuie să se aibă în vedere nu numai adaptarea tinerilor la noile condiții: regimul alimentar, odihna, activitatea practică zilnică, ci și asimilarea cunoștințelor transmise și formarea deprinderilor necesare specialității în care se instruiesc, comportamentul în colectivele de militari, stabilirea unor relații corecte, regulamentele cu comandanții și șefii.

Tinerii au dat dovadă de implicare în activitățile militare, dorindu-și să învețe și să aplice cât mai mult din informațiile dobândite și împărtășite de corpul de cadre, responsabile cu instrucția militară de bază. În poligonul de antrenament și pe băncile școlii se formează, astfel, an de an, specialiști.

O atenție deosebită s-a acordat programului zilnic, care a fost o adevărată provocare, însă elevii au dat dovadă de seriozitate și profesionalism. Acest lucru a fost posibil cu ajutorul corpului de cadre didactice al CIMB (Catedra Instruire Militară de Bază), comandanților de plutoane și a colegilor mai mari, dornici să le ofere sprijinul necesar pentru buna încadrare în program, împărtășind din experiențele lor.

Eleva Mihaela VLAD le-a pus câteva întrebări colegilor săi de la diferite specializări în scopul de a ne lămuri ce înseamnă Cursul Recrut.

– Cum a fost Cursul Recrut și cât de important ți se pare din punct de vedere al formării militarului?

– Cursul Recrut a însemnat o provocare chiar și pentru cei mai energici dintre boboci. La început totul era nou și interesant, apoi a intervenit oboseala și nu mai era totul așa roz, însă pot spune cu mâna pe inimă, acolo unde stă la loc de cinste nominalul cu ROMÂNIA, că experiențele pe care le-am avut în timpul Cursului Recrut au fost unele de neuitat.

Prima experiență a fost momentul când am luat în primire pistolul-mitralieră, urmată fiind de prima tragere unde eram foarte emoționată fiind prima tragere din viața mea.

Cursul Recrut este în opinia mea esențial deoarece militarul nou venit este instruit atât din punct de vedere al modului de comportare în mediul militar, cum trebuie să își poarte ținuta, cât și a modului de adresare către superiori, egali sau inferiori în grad. Militarul face instrucție de front pentru a ști cum să se deplaseze cu formația, cât și pentru a ști cum să mănuiască arma din dotare.

*În concluzie pot spune că acest Curs Recrut a fost o experiență uimitoare și reprezintă un culoar de trecere între viața civilă și cea militară, a răspuns **elev Alexandra-Elena ADĂMOIU**, de la specializarea Radioelectronică de Bord de Aviație.*

– Cum te-ai adaptat la viața militară ?

*– Adaptarea la viața militară în unitate a fost relativ ușoară. Acest lucru s-a întâmplat și datorită faptului că anii petrecuți la Colegiul Național Militar „Dimitrie Cantemir” Breaza m-au introdus în universul cazon și mi-au destăinuit câteva taine numai de militari știute. Pe lângă această experiență din liceu, în unitate am avut parte de un colectiv unit, de o implicare totală și de sprijinul necondiționat al instructorilor și profesorilor, a afirmat **elevul Alexandru SABU** de la specializarea Aeronave și Motoare de Aviație.*

– Care este părerea ta în legătură cu implicarea femeilor în viața militară?

*– La prima vedere, provocarea de a face parte dintr-o structură în care bărbații sunt majoritari, mi s-a părut puțin dificilă. Pășind însă pe poarta unității, am realizat că toți suntem considerați egali și ne putem îndeplini cu succes și profesionalism sarcinile care ne sunt încredințate, a susținut **elev Adina PÎRV** de la specializarea Electrotehnică și Automatizări de Bord.*

– Ce părere ai despre Cursul Recrut și ce rol are el?

*– Din punctul meu de vedere, Cursul Recrut reprezintă o etapă esențială în pregătirea unui militar. În primul rând are un impact psihologic asupra unei persoane care nu este obișnuită cu viața militară, etapa de început fiind cea mai grea prin despărțirea de familie și acomodarea cu un nou stil de viață. În al doilea rând Cursul Recrut este esențial în cariera unui militar, el reprezentând baza acesteia, primul set de cunoștințe necesare acestuia. Cu terminarea acestui curs pot spune că pot privi cu încredere pe drumul carierei mele de maistru militar, a concluzionat **elev Florin-Alexandru IORDACHE**, specializarea Armament.*

Cursul Recrut s-a încheiat cu un examen final, promovat de către toți militarii, cu note mari. Acest examen a constat într-o probă scrisă și una practică, care au dovedit aptitudinile dobândite de militari în perioada cursului. Examenul s-a desfășurat într-un cadru specific militar, iar temperaturile scăzute nu au împiedicat cursanții să-și ducă examenul la bun sfârșit.

De cele mai multe ori schimbarea ne forțează să ne examinăm viața, să punem pauză și să reevaluăm perspectiva. Iar oamenii se adaptează schimbării nu prin a învăța să le placă ceea ce deja se petrece, ci prin a-și forma noi perspective sau așteptări care îi pot conduce către succes în alte contexte.

A consemnat pentru **Cer Senin plutonierul Adrian SITARU**, unul dintre instructorii Cursului Recrut.

POVESTEA UNUI AVIATOR TRANSILVĂNEAN ÎN PRIMUL RĂZBOI MONDIAL

Profesor Vasile TUDOR 

După Aurel Vlaicu, următorul român care a zburat la Aspern a fost locotenentul aviator Ioan Sava.

Izbucnirea Primului Război Mondial, prin forța împrejurărilor, a făcut ca românii din Transilvania și Banat să fie încorporați în armata operativă austro-ungară și duși pe diverse fronturi, cât mai departe de ținuturile natale. Aceștia, în număr de aproape 500 000, au dus dorul ogoarelor rămase nelucrate, manifestându-și de mai multe ori nemulțumirile, care „s-au amplificat după intrarea României în război”, fapte ce au declanșat o seamă de represalii din partea autorităților militare respective.

În toamna anului 1916, după retragerea armatei noastre în Moldova, guvernul României, cunoscând faptul că numărul prizonierilor români în Rusia a crescut și având în vedere starea de spirit a acestora, a tratat cu guvernul rus, care a aprobat inițial recrutarea unui număr de 5000 de voluntari, ca mai târziu să se ajungă la 30 000. Pentru aceasta s-a constituit un mare lagăr la Darnița, lângă Kiev, unde numai „din noiembrie 1916 până la începutul anului 1917 au sosit 230 de ofițeri și 1200 gradați români pentru a se înrola în cadrul Corpului de voluntari care urma să lupte alături de trupele aliate împotriva Austro-Ungariei”. Acolo, la 5 martie 1917, toți acești prizonieri au semnat un document de patriotică adeziune la lupta pentru unire a Transilvaniei cu România în care, printre altele, se spunea:

„...Noi, ofițerii, gradații și soldații români de neam, jurăm pe onoare și conștiință că voim să luptăm în armata română pentru dezrobirea ținuturilor românești de sub dominația Austro-Ungariei și pentru alipirea la România”.

A ZBURAT CA VLAICU LA ASPERN

Odată cu venirea la Iași a primelor două batalioane de voluntari transilvăneni, în perioada mai-iunie 1917 a sosit și **Ioan Sava**, un fost pilot aviator în armata „chesaro- crăiască”. Român falnic, născut la 7 februarie 1889 într-o familie de agricultori din comuna Ghijoasa de Jos, așezată undeva pe lângă Mediaș.

Încercase să-și facă un rost muncind la Caspar, un renumit negustor de vinuri din Mediaș. Reușise, în afara celor moștenite, să-și cumpere o „moșie”, adică puțin pământ arabil și o bucățică de vie, dar în 1914 a fost încorporat, lăsând singurei surori mica avere, cărțile,



Locotenentul aviator Ioan Sava în fața unui avion Sopwith 1918

aparatele de fotografiat, bicicleta și poate lucrul cel mai de preț, un tablou foto cu aeroplanul lui Vlaicu la Blaj.

Așa cum scria în prima scrisoare către Maria Herciu, sora sa, expediată de Ioan Sava la 22 octombrie 1914, după ce l-au purtat pe drumuri aproape o săptămână, „... am fost trimis împreună cu alți vreo 30 de inși pe câmpul de zbor de la Aspern, tot în jurul Vienei, unde vom rămâne câteva săptămâni și numai după ce vom fi primit și aici învățătura de lipsă, vom fi duși la

bătae...”. Însă la sfârșitul lunii noiembrie se găsea tot la Aspern, de unde se plângea că după o toamnă frumoasă „... aveau zăpadă și frig în putere atât noaptea cât și ziua. ... Un pieptar să am, ar fi bun aci, sub hainele militarești, dar dacă nu-i nu am ce face. ... Noroc că atunci când mi-ai trimis banii mi-am mai cumpărat câte o haină caldă de iarnă. Căci de aci nu am câpătat... Mâncarea de aci încă a fost bună până acum o vreme, acum însă se vede că și aici e sărăcie, căci ce câpătam e puțină, acum e și rea.

Până și pita, care a fost bună mai înainte, e atât de rea acum, că abia o putem mânca..."

Din scrisoarea datată cu 3 ianuarie 1915 expediată din Fischamend, se pare că pregătirea de zbor era avansată odată ce se afla acolo pentru a lua în primire aeroplanelor de care aveau nevoie la Seghedin, și de unde, în 13 februarie 1915, își ruga sora să-i trimită 50 de coroane pentru a-și cumpăra niște cărți necesare învățării pilotajului. „...Suntem 20 de inși care învățăm zburatul și aproape toți și-au câpătat banii de la părinți și au comandat cărțile... A fost vorba mai înainte ca până acum să primim și o plată de 40 coroane pe lună, dar nu am câpătat nimic până acum și după cum se vede nici nu vom câpăta..."

PILOT ÎN REZERVA AVIAȚIEI AUSTRIECE

După data ștampilei de pe o carte poștală, se pare că ultimele zile ale anului 1915 îl va găsi tot la Aspern ca făcând parte din rezerva aviației austriece. Ori, în conformitate cu o altă carte poștală, în 3 ianuarie 1916 el se afla la Fischamend, unde așteptau să le dea în primire avioanele, tot din aceasta aflăm că traversase o perioadă de timp frigos și cu zăpadă, deși erau instalați în barăci destul de călduroase, montate pe aerodromul de acolo. În scrisoarea ce poartă data de 2 martie și expediată tot din Seghedin, își informează sora că „înainte de a pleca mai stau aci 2-3 luni. La zborurile de aci, unde nu ne ajung gloanțele dușmane, rar se întâmplă să-și frângă cineva gâtul și doar nu trebuie numai decât să fiu eu acela cărui să i se întâmple acest lucru. Altfel nu-mi merge rău, lucru avem foarte puțin, la 2-3 zile o dată școală din cărți și când e timp frumos cu mașinile de zburat. Asta merge însă de asemenea încet, căci mai în fiecare zi e vânt și pe vânt nu zburăm fără mai târziu, după ce am învățat bine a zburat. Cine știe la ce sunt bune și vânturile acestea! Cu cât sunt mai multe vânturi înainte de a avea învățătura deplină, cu atât mai târziu mergem pe câmpul de luptă și cu atât mai puține gloanțe vor fi trimise asupra noastră..."

Că avea probleme în pregătirea de zbor, ne confirmă cu cele scrise la 1 aprilie 1915, când recunoaște că în acele zile „am izbit și eu de pământ o mașină de zburat, făcând statului o pagubă de câteva sute de coroane... și mulțumesc providenței că am scăpat teafăr..."

Începând cu scrisorile expediate în luna aprilie se constată o amărăciune din cauza lipsei de militari care să meargă să lupte, observând că bărbații pe care urmează să-i ducă pe front sunt ultimele rezerve, de asemenea este tare îngrijorat de faptul că de la 12 aprilie 1915 nu mai primeau mâncare corespunzătoare și nici banii pe care îi primise

mai înainte, iar despre pâine scria că era „făcută din 3 părți făină de cucuruz și numai o parte de grâu. Merge din ce în ce mai rău, se vede că începe să se sărăcească statul". Dar, la mai puțin de două luni, într-o altă scrisoare expediată tot din Seghedin își liniștește sora și neamurile scriindu-le „...Până acum m-a ferit Dumnezeu de primejdii și acum zbor cu atâta siguranță și sunt stăpân pe mașină, nu cred să mi se întâmple ușor vreo nenorocire, cel puțin nu din vina mea. După ce ne vor duce în război, se schimbă treaba, acolo ne mai salută uneori și cu gloanțe..."

În 26 iulie a suferit un accident, din cauza opririi motorului la 300 m înălțime, despre care scria: „...am căzut cu mașina atât de rău, că s-a sfărâmat aproape toată. Mie mi-a curs puțin sânge din nas și m-am lovit ușor și la piept, dar Dumnezeu m-a ferit de mai rău...", fiind trecut la cancelarie o perioadă.

PILOT PE FRONT ÎMPOTRIVA TRUPELOR RUSEȘTI

Curând după aceste întâmplări, împreună cu încă 28 soldați austriece, a ajuns la Fischamend, lângă Hamburg, unde s-a simțit bine, mai ales că aveau alte condiții. Acolo, a

fost primul dintre cei cu care venise de la Seghedin care a susținut examenul pentru obținerea brevetului de pilot, după care, în 30 decembrie 1915, a primit brevetul de pilot militar și a revenit în preajma Vienei, urmând ca în curând să plece pe frontul din Galiția.

Din documentele primite de la Arhivele de Stat ale Austriei, am putut urmări activitatea de război a lui Ioan Sava dusă împotriva trupelor rusești. Prima misiune de război a avut loc în 14 august 1916, când a decolat de pe un teren situat undeva lângă localitatea Krasne. Cum din acele documente, aflate în biblioteca personală, rezultă că a zburat cu observator la bord, înseamnă că a fost folosit ca pilot de recunoaștere, executând misiuni de reglare a tragerilor artileriei proprii în liniile inamice și supravegherea sectoarelor de front încredințate. A continuat să zboare în acea regiune din Galiția până la 24 ianuarie 1917. Atunci, în timp ce executa o misiune de recunoaștere, a fost doborât de artileria inamică nu departe de localitatea Brody. Avionul a fost distrus, iar el și observatorul Herman Klecker au fost luați prizonieri. Până atunci Ioan Sava reușise să adune 27 de zboruri cu misiuni de război și purtase două lupte aeriene.



Monumentul funerar al locotenentului aviator Ioan Sava

PILOT ÎN ARMATA ROMÂNĂ

Cât timp a fost prizonier în Rusia, a întrerupt corespondența cu sora sa și abia în 19 decembrie 1918, din București, reia șirul veștilor cu cei din Ghijoasa, scriindu-le cât de mult a suferit, dar „*Dumnezeu ne-a ajutat și suntem una acum, toți românii de la Nistru până la Tisa, o singură țară, România Mare... În cele 5 luni cât am stat prizonier în Rusia am suferit îngrozitor de mult de la sălbăticiile de ruși. Hrana era proastă, locuim în bordeie friguroase și știi ce iarnă am avut atunci. Am stat în Rusia 5 luni, dar cum am ajuns acolo, am făcut cerere să fiu primit voluntar în armata română și spre bucuria mea cererea a fost admisă... Din armata română nu am scris pentru a nu se afla de organele austro-ungare că lupt de partea României și să nu se treacă la represalii pentru neamuri... Ne-ar fi confiscat averea ...*”.

După aproape două luni de reantrenare pe avioanele din dotarea aviației române, Ioan Sava, un pilot de mare capacitate, care așa cum spuneau până nu de mult puținii lui contemporani în viață, râdea foarte rar, făcând întotdeauna dovada unei deosebite fermități, a fost încadrat în Escadrila „Farman” nr. 5 din Grupul 3 Aeronautic. În cadrul acesteia a luptat alături de piloți sau observatori ca Nae Iliescu-Mitralieră, Iancu Dumitrescu, Ștefan Iliescu, Aurel Păunescu, Gheorghe Cantacuzino, Raly Ioanid ori Grigore Gafencu, viitorul politician. Comanda escadrilei care era specializată în executarea misiunilor de recunoaștere, a reglajelor de tir sau observarea din aer a liniilor frontului, o avea locotenentul Radu Irimescu, venit din marină, ministrul și ambasadorul de mai târziu.

SPECTACULOASE MISIUNI DE LUPTĂ

Prima misiune executată de Ioan Sava, de data aceasta pentru ai săi, a avut loc la 30 august 1917. Atunci, pentru a îndeplini o misiune de fotografiere a liniilor inamice, cerută cu insistență de cei din Comandament, a fost nevoit să coboare sub plafonul norilor care îi împiedicau vizibilitatea, expunându-se astfel artileriei inamice. Misiunea de fotografiere a liniei frontului inamic nu era dintre cele mai ușoare, deoarece pilotul trebuia să țină avionul într-o linie de zbor cât mai dreaptă și chiar fără prea multe mișcări laterale, ceea ce obliga pe aviatori să devină ținte ușoare pentru artileriști, a căror precizie era mult mai sporită la înălțimile ce variau sub 1000 m. Așa că, obligat să zboare sub 1500 m altitudine, artileria inamică a reușit să-i perforzeze cu o schijă casca de zbor, iar pe sublocotenentul Constantin C. Pavelescu, care era observatorul aerian, să-l rănească mortal cu o alta, care i-a perforat ficatul.

Deși afectat de cele întâmplătoare, Ioan Sava și-a continuat misiunile de luptă, zburând fără încetare, chiar dacă vremea nu era cea mai potrivită. Împreună cu sublocotenentul Teodor Alimănescu, în 2 septembrie 1917, a efectuat o altă misiune de fotografiere a liniilor amice și inamice între Mărășești și Varnița. Zburând între orele 17-18, au urcat la 2300 m, parcurgând itinerarul Domnești-Străoanii de

Sus-Muncelul-Domnești. Dar timpul a fost nefavorabil. Atunci au încercat să corecteze tirul unor baterii de artilerie cu care au reușit să ia legătura prin TFF, însă din nou au fost împiedicați de nori. La întoarcerea spre aerodrom, la vest de Panciu, au fost în atenția artileriei inamice care i-a însoțit cu mai multe salve de proiectile trase în direcția lor.

Misiunea au repetat-o în ziua următoare, folosind același traseu, când a trebuit să sprijine reglajul Bateriei nr. 2 din Grupul „Paplica”. Reglajul l-au făcut numai cu bateria din Străoanii de Sus, cea din Mangalagiu nefiind identificată. Au fost nevoiți să întrerupă reglajul de 3 ori pentru a răspunde atacurilor unui avion inamic Fokker, dar care, după câteva schimburi de focuri cu mitralierele, se pare că lovit, acesta a rupt lupta. A aterizat precipitat în liniile trupelor sale, lipsindu-i pe aviatorii noștri de o victorie, dorită de aceștia cu multă ardoare, mai ales că trăseseră suficient de multe gloanțe încât acesta să nu fi fost lovit. Ei s-au întors cu urmele a patru gloanțe ce trecuseră prin aeroplanul lor. Au uitat de supărare numai seara pe la ora 18, când au fost vizitați de M.S. Regina Maria, căreia după onorurile respective l-au fost prezentați ofițerii și trupa, atât români, cât și francezi.

La 4 septembrie 1917, plutonierul Sava a suținut o altă luptă cu un avion de vânatoare inamic, în timpul unui reglaj de artilerie.

Însă „... după trei schimburi de focuri, Fokkerul aterizează deodată, după cât se pare, lovit”.

Deși nu am avut tehnică pe măsura abnegației dovedite, în luna septembrie plt. Ioan Sava a executat câteva zboruri și cu sublocotenentul Constantin Nicolau, cel care avea să devină importantul tehnician al aviației române de după Primul Război Mondial, și care în anul 1983 a publicat lucrarea „Proba de foc”, un document memorialistic de primă mână. Iată ce scria acesta la pagina 135, referitor la Ioan Sava:

„... Am zburat cu el în câteva rânduri și am încercat să-l înțeleg și să mi-l apropiu. Provenea din armata Austro-Ungară și venise în țară cu legiunea ardelenilor, foști prizonieri în Rusia. Discret, rezervat, aproape avar la vorbă, m-a atras de cum l-am cunoscut. În zbor era curajos, hotărât, cu o oarecare brutalitate în manevrarea avionului. Era foarte bun pilot de război. Misiunile pe care le-am făcut cu el s-au desfășurat sub semnul calmului și al siguranței depline...”.

Cum s-a văzut, Ioan Sava și-a onorat angajamentul, continuând să lupte cu multă dăruire. Una dintre ele a fost cea din 16 septembrie 1917, când împreună cu acesta a zburat în vederea reglajului tirului bateriei 3/8, Mortiere asupra obiectivului 81, însă din cauza unei defecțiuni a aparatului de emisie prin TFF, au fost nevoiți s-o întrerupă. Asemenea zboruri a mai executat Sava cu Cezar Știubei, cu Ioanid și Cantacuzino.

Împreună cu sublocotenentul Teodor Alimănescu, în 2 octombrie, au reglat loviturile unei baterii ruse ce făcea parte din Brigada a 13-a. Și aceasta în ciuda unui aeroplan inamic, care, timp de aproape o oră și jumătate, a încercat să-i atace pentru a le stânjeni

misiunea. Însă mitraliera mânăuită bine de observator l-a ținut cât mai departe de zona lor. Nici când i-a atacat, venindu-le din spate, dinspre soare, nu a reușit să-i surprindă, fapt pentru care pilotul inamic a renunțat la luptă.

Apoi, în 4 octombrie, împreună cu Ralea Ioanid, a primit misiunea de a fotografia pentru Serviciul Geografic al Armatei zona Varnița, aflată la inamic. Este drept că a avut și situații mai puțin plăcute. Astfel, la Panciu, în 11 noiembrie, în timpul unui alt reglaj al tirului artileriei noastre, când „fiind prins de artileria antiaeriană inamică, are elicea spartă de schije. Într-un calculat zbor planat, zburătorul aterizează la Domnești, unde schimbă elicea și pornește din nou să-și îndeplinească misiunea...”.

Chiar pentru a doua zi se oferise să execute o misiune specială, dar pe care nu a mai apucat s-o facă deoarece, între timp, situația internațională ne-a determinat să încheiem armistițiul cu Puterile Centrale...

SITUAȚIA AVIATORILOR DUPĂ RĂZBOI

Odată cu încheierea ostilităților, pentru Ioan Sava, aflat atunci la Bărlad, ca și pentru mulți alții, a sosit răsplata tuturor eforturilor și sacrificiilor. A fost decorat cu Virtutea Aeronautică și s-a activat în aeronautica militară. Pentru a-l susține, maiorul Andrei Popovici, comandantul Grupului 2 Aeronautic, în raportul său cu nr. 1417 din 10 mai 1918, înaintat Direcției Aviației din Ministerul de Război, scria: „Am onoarea a înainta cererea de chemare temporară în activitatea de serviciu a slt. de rezervă Sava Ioan de la Escadrila S-5. Pilot neîntrecut, încercat în tot ce se poate încerca, element serios, cult, foarte bine crescut, face mare cinste corpului ofițeresc... Posedă cunoștințele gradului său și a gradului imediat superior...”.

După toate acestea a continuat să zboare pe terenul de la Frunzeasca, unde alături de vechile aparate Farman, atâtea câte mai rămăseseră bune, se găseau avioane noi de tip Sopwith, sosite cu mare greutate de la aliați înainte ca o parte dintre ele să fie oprite de revoluționarii bolșevici.

Se zbura puțin, din cauza condițiilor impuse de armistițiu, care dădeau acordul pentru zbor numai avioanelor din dotarea școlii militare de la Tecuci. Cu toate că situația României devenise destul de grea încă din februarie 1918, când se acceptaseră, ca o rezolvare provizorie, condițiile guvernului german legate de încheierea unei păci separate, prin care, alături de multe altele se impunea demobilizarea armatei, să păstrăm legătura cu foștii aliați și cu Transilvania.

Așa am reușit ca imediat după pacea de la București, semnată în mai 1918, să trimitem un grup de 14 aviatori militari la Salonic unde, pe câteva aerodromuri, se găseau avioane de ultimul tip, folosite de Antantă pe frontul din Apus. Printre cei trimiși acolo ca să învețe a le pilota atât pentru menținerea antrenamentului, cât și pentru a-i instrui pe cei de acasă, în vederea reluării luptelor de eliberare a întregii țări, precum și a Transilvaniei, s-a aflat printre alții și **Ioan Sava**.



**Ioan Sava în carlinga
unui avion de luptă**

PRIMUL PILOT DE ÎNCERCARE CĂZUT LA DATORIE

La Arad se puseseră bazele unei fabrici care să producă avioane. Orientarea se dovedise bună, deoarece fabrica „ASTRA”, mai înainte de război, construise vagoane, automobilele „Marta”, motoarele de avioane „Marta-Benz” de 240 CP, precum și alte produse industriale. În acea fabrică, ing. Stanislav Șeșevschi, născut la Craiova, a proiectat și a executat din inițiativă particulară, fără sprijinul statului, prototipul unui avion care era în totalitate românesc, deoarece atât celula cât și motorul fuseseră executate la Arad. A fost dat la zbor în vara anului 1923. Legat de aceasta, inginerul Radu Onciu, constructor de avioane, scria în revista „Sport și tehnică” nr. 5/1965: „...De fapt, secția nu era decât un mic atelier și un birou de proiectare pe lângă fabrica de vagoane. Ca specialiști lucrau aici șase ingineri, sub îndrumarea constructorului Șeșevschi. Primul aparat realizat a fost, aș putea spune, o creație a colectivului; fiecare ne-am adus contribuția la proiectarea lui prin soluții și idei inspirate din construcțiile aviatice ale vremii. Avionul a purtat numele lui

Șeșevschi. Pilotul care l-a încercat a fost lt. Sava, care după efectuarea zborurilor de omologare a dus avionul la București, transportând, în a doua carlingă, un pasager. Acest pasager eram eu”.

În afara zborurilor de încercare Ioan Sava l-a mai purtat încă o dată de la Arad la București și înapoi, și apoi de la București la Galați, de acolo la Tecuci și Iași, de unde l-a adus într-un zbor direct la București. Toate au fost zboruri de studiu, deoarece pe fiecare din aceste aerodromuri s-au făcut schimburi de păreri cu piloții care îl zburaseră cu acea ocazie și care l-au apreciat ca pe o construcție reușită, având calitate comparabile cu cele ale avioanelor străine.

Cu toate acestea, avionul „Astra-Șeșevschi” nu a fost acceptat pentru producția de serie. Realizatorii au primit totuși un premiu din partea statului, iar fabrica o comandă de 25 avioane „Proto 1” după proiectele lui Ștefan Protopopescu. Acesta reușise „să obțină dotarea aviației noastre cu avioane românești, pentru că se bucura de prestigiu, datorită titlurilor sale tehnice, activității sale în aviația militară și funcțiilor de conducere și răspundere pe care le-a avut...”.

Datorită în mare parte capacității organizatorice a celui ce fusese comandantul eroiului Grup 2 Aeronautic în luptele de la Mărășești, vestitul aviator Andrei Popovici, șeful primelor serii de zburători la noi, pe atunci directorul acelei prime fabrici de avioane din România, a colaboratorilor săi, producția a demarat cu mult curaj, mai ales că la Arad se valorifica totuși o experiență. Într-un timp destul de scurt, pentru un început de fabricație aeronautică pe fondul lipsurilor de după cel Dintâi Război Mondial, în prima jumătate a anului 1924, avionul „Proto 1” cap de serie a fost gata și încercat în zbor de Ioan Sava.

Avionul s-a comportat bine chiar și în evoluțiile acrobatice, deși nu avea această destinație. La scurt timp a urmat al doilea avion din serie. De data aceasta însă, în timpul unui zbor executat la 21 iunie 1924, aparatul s-a rupt în aer, prăbușindu-se în râul Mureș. Tragicul accident a pus capăt vieții tăcutului dar capabilului locotenent aviator Ioan Sava, care a devenit astfel primul căzut dintre cei care prin priceperea, îndrăzneala, pasiunea și riscul lor aveau să certifice cu „BUN PENTRU ZBOR” fiecare avion românesc, fiecare avion construit în viitor.

Din cele găsite în plicul sigilat, păstrat alături de ale celorlalți aviatori în casa de fier a unității, așa cum se obișnuia în acele vremuri de mai puțină siguranță tehnică, la Ioan Sava, printre altele, s-au găsit așternute pe hârtie gânduri pentru cei rămași și desigur ultima-i dorință. Redăm mai jos un fragment din aceasta, tocmai pentru a avea o imagine cât mai reală a celui care și-a sacrificat viața pentru ca spiritul și inventivitatea tehnică să triumfe în aviația românească: „... De moarte nu mi-a fost teamă niciodată, totuși regret viața pentru puținele plăceri ce mi-a dat și mai ales pentru plăcerea zborului, pe care în lumea cealaltă nu-l voi mai găsi!... Din camarazii zburători am căutat să scot numai aviatori buni, dându-le tot ce experiență m-a învățat în decursul anilor. N-am avut protejați și n-am dușmănit pe nimeni, ci i-am iubit pe toți deopotrivă.

Dacă fără să vreau am supărat totuși pe cineva, îi rog să mă ierte, căci moartea trebuie să împace totul. Pentru mine nimic! Doar avioane multe, multe, care să zbârnâie deasupra mea, până ce voi fi acoperit cu țărână!...”.

Dar la înmormântarea lui Ioan Sava ce a avut loc în satul natal, nu a zburat niciun avion. În schimb, sătenii împreună cu preotul i-au așezat mormântul lângă intrarea în biserică, ca unui adevărat erou.

Fragmente din comunicarea susținută la sesiunea determinată de aniversarea a 100 de ani de aviație românească, la Școala de Aplicații pentru Forțele Aeriene „Aurel Vlaicu”, aerodromul Bobocu, Buzău, 15-17 iunie 2010.

Autorul mulțumește pe această cale soților Mircea și Angela-Romana IVĂNOIU din Brașov care au descoperit și au transcris electronic o sumă de scrisori personale (corespondență cu familia) ale lui Ioan Sava din anii 1914-1923. În acest fel s-a făcut mai multă lumină asupra unei perioade prea puțin bogată în informații, am putut completa portetul eroului transilvănean.

La mulți ani, domnule general Dobran!



Șenchea Mircea, cel mai bun prieten
al generalului Dobran

Laura MĂCĂRESCU

În data de 5 februarie a.c., **generalul de flotilă aeriană (r) aviator Ion DOBRAN** a împlinit respectabila vârstă de 98 de ani. Statul Major al Forțelor Aeriene i-a transmis cele mai frumoase urări, multă sănătate și tot ce își dorește.

Generalul Dobran este singurul pilot care a rămas alături de noi pentru a depune mărturie pentru faptele de eroism săvârșite de colegii săi aviatori Băzu Constantin Cantacuzino, Alexandru Șerbănescu, femeile din Escadrila Albă și mulți alții, alături de care a zburat pentru apărarea patriei în timpul celui de-al Doilea Război Mondial. Cel mai bun prieten al său a fost Șenchea Mircea, cu el i-a plăcut să zboare cel mai mult. Își amintește și de Jienescu, care venea în vizită pe front și împărțea decorații.

Generalul de flotilă aeriană Ion Dobran ne-a primit jovial, plin de viață și de umor, însă ne-a amintit și de modul în care după război a fost silit să-și predea sigiliul și casca de zbor ca să trăiască în anonim, și el și regretata sa soție, alegând o carieră de strungari pentru a nu fi considerați dușmani ai regimului comunist: „În 1952 m-a chemat la cadre. Șeful de cadre era un maior făcut din chelner și mi-a zis: «Vă rog să-mi dați sigiliul. De dumneavoastră nu mai avem nevoie». Mi-au rămas acolo carnetul de zbor, ochelarii și casca de zbor. M-a durut sufletul. Aveam un copil și încă unul pe drum. Soția urmasă Notre Dame, școala franceză. I-am găsit un serviciu de bibliotecară. Am decis apoi să coborâm în câmpul muncii, să nu ne detecteze nimeni. Ne-am făcut strungari. Am stat 12 ani la fabrică. Dăduseră afară toată armata. Făcuseră două școli: una la Sibiu și alta la Tecuci. Unii aveau școli și alții doar 3-4 clase. Au fost timpuri grele. Nu mai dormeau mulți acasă, ca să nu-i salte, dormeau pe la vecini, pe la cunoscuți”.

Unicul pilot din lume care a doborât avioane ale celor mai mari puteri ale lumii de la acea vreme: Statele Unite ale Americii, Uniunea Sovietică și Germania în 74 de lupte aeriene, cu 8 victorii confirmate, generalul Dobran își amintește vara anului 1944, pe care o consideră cel mai dramatic moment al aviației noastre: „Am scăpat de 74 de ori. Mulțumesc lui Dumnezeu că mă mișc destul de bine la 98 de ani. Între februarie și 18 august 1944, din 32 de piloți ai grupului am mai rămas doar 13. Dacă continua războiul nu mai rămâneam niciunul. Noi aveam o oarecare îndemnare, dar eram copleșiți numeric.

Au avut un avion foarte tare, Mustang. IAR-80 a fost făcut în 1938. Ei nu au stat pe loc, și-au îmbunătățit avioanele. Am putut să supraviețuim o lună cu toate calitățile piloților și ale avioanelor.

Nu te gândeați atunci că-ți vine și ție rândul. Am fost ultimii «mohicani» care am luptat la vedere. Noi ne luptam să facem scor, ca la baschet, să doborâm avioane, nu să omorâm oameni. Veneam în picaj și mă uitam la apa Buzăului cum spălau femeile covoare și le întindeau pe iarbă să se usuce. Te întrebați dacă e război. Războiul se întâmpla la ore fixe. Când veneau înspre stânga urmau să atace la Budapesta, înspre dreapta la Sofia, iar pe linia munților veneau la Ploiești. Încet, încet, ne-ar fi terminat pe toți. Din nord erau patru armate sovietice care coborau spre Bacău în jos, de la Nistru șase armate, și convergeau. Ar fi pierit încă 50-100 de mii de oameni degeaba”.

Însuși generalul Dobran, pe vremea aceea, în 1944, având doar trei ani vechime de la

finalizarea școlii militare, a fost doborât în timpul războiului de 3 ori. „Dumnezeu m-a apărât. A treia oară un proiectil a străpuns cabina, dar nu a ajuns la mine”.

Despre cursul luptelor aeriene ne relatează că: „La început nu apucam să dobor avioane, deoarece eram în spate în formație. Mi-a plăcut să zbor cu Băzu și Șerbănescu. Lui Băzu îi plăcea să mă ia cu el în zbor. Era foarte manevrier. Și eu și el puteam fi cap de formație.

IAR-80 avea alimentare cu carburator, care dădea întreruperi, cu un raport de amestec ideal benzină-aer de 1:28. În iunie-iulie 1944 a trebuit să fie scos de pe front pentru că avea pierderi mari. În data de 17 august, cu o zi înainte de a muri în luptă, Șerbănescu a fost chemat la București și certat că nu mai doborâm avioane. Nu mai puteam ajunge la bombardiere pentru că erau însoțite de Mustang-uri. Bombardierele aveau și ele la bord câte 10 mitraliere fiecare. Dacă intrai în bătaia lor te prindea o mare de flăcări, nu te puteai apropia foarte mult decât în unghiul lor mort, dar nu te lăseau vânătorii”.

Referitor la eroismul aviatorilor de vânătoare români, cei puțini, Churchill spunea că niciodată atât de mulți nu au doborât atât de puțini.

Fără a se plânge sau a avea o pretenție aparte, generalul Dobran ne-a expus realitatea zilelor noastre: „Împins la troleibuz și la tramvai ca oricare altul, mulți nici nu știu că ai făcut războiul, unii nici nu știu că a fost un al Doilea Război Mondial. Asta e viața”.

Cu toate acestea, noi nu-i vom uita niciodată pe cei care au luptat cu demnitate pentru apărarea intereselor neamului. Încă o dată La mulți ani, domnule general Ion Dobran!

