

C
E
R

S
E
N
I
N

1998-2018

ani



mai mult decât o urare

CER SENIN o nobilă misiune!

COLD IGLOO

EXERCİȚIU NATO

pag. 15

DE EVALUARE A CAPABILITĂȚII

SPRING STORM 18

pag. 12

EXERCİȚIU MEDEVAC

pag. 17

Revista Forțelor Aeriene Române

Nr. 1 (152) ♦ 2018

www.roaf.ro





REVISTĂ EDITATĂ DE STATUL MAJOR
AL FORTELOR AERIENE

**CONSILIUL EDITORIAL
AL REVISTEI
CER SENIN**

PRESEDINTE:

**General de flotilă aeriană
VIOREL PANĂ**

MEMBRI:

**General de flotilă aeriană
dr. IULIAN PAȚILEA**

**General de flotilă aeriană
dr. CONSTANTIN DOBRE**

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

**Comandor
PETRE FRANCISC IGNAT**

**MEMBRI
ONORIFICI**

**DUMITRU AMARIEI
PETRE BĂNĂ
NICOLAE RADU**

REDACȚIA

SECRETAR GENERAL DE REDACȚIE:

locotenent Mirela VIȚĂ
e-mail: mvita@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: C-27J SPARTAN (FOTO: ADRIAN
SULTĂNOIU)

COPERTA IV: IAR-99 ȘOIM (FOTO: ADRIAN
SULTĂNOIU)

SUMAR

AUTOEVALUAREA SMFA	3
REALIMENTARE ÎN AER	4-5
INTERVIU CU GENERALUL DE FLOTILĂ AERIANĂ VIOREL PANĂ	6-7
RESOLUTE SUPPORT, ROTAȚIA VII	8-9
CMNMV ALBA IULIA TRECE ÎN SUBORDINEA SMFA	10
PASIUNEA PENTRU ZBOR	11
SPRING STORM 18	12
EXERCIȚIU COMUN CU FORȚELE NAVALE	13
REUNIUNEA REPREZENTANȚILOR STRUCTURI- LOR METEOROLOGICE AERONAUTICE	14
COLD IGLOO - CAPEVAL	15
PARTENERIATUL PENTRU EVACUARE AEROME- DICALĂ EUROPA-AFRICA	15
CONFERINȚA INTERNAȚIONALĂ DE MEDICINĂ AERONAUTICĂ OPERAȚIONALĂ 2018	16-17
EXERCIȚIU MEDEVAC	17
OAMENII CARE NE INSPIRĂ	18-19
MESERIA DE CONTROLOR DE TRAFIC AERIAN LA BAZA 95 AERIANĂ BACĂU	20-23
SIGURANȚA AERONAUTICĂ	24-27
PRIMĂVERI CU MIROS DE ZBOR	28-32
ARIPI SPRE CER	33
PROVOCĂRILE VIITORULUI	34-35
LAMUȚIANI, DOMNULE GENERAL DOBRAN!	36
PROFIL DE PROFESIONIST	37
PRIMUL SUBOFIȚER ROMÂN ABSOLVENT AL USAF SENIOR NCO ACADEMY	38-39
ROLUL SUBOFIȚERILOR ȘI MAIȘTRILOR MILITARI ÎN FORȚELE AERIENE	40
CONVOCAREA ANUALĂ A SUBOFIȚERILOR/ MAIȘTRILOR MILITARI DE COMANDĂ	41
BLUE FLAG 2017	42-46
MĂNĂSTIREA DINTR-UN LEMN	49
ZI DE IARNĂ ÎN BĂRĂGAN	50



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. XXXXXXXXXXXX

Responsabilitatea privind tehnoredactarea
revine în totalitate redacției

Prezenta ediție s-a încheiat la data de:
19/03/2018



Autoevaluarea Statului Major al Forțelor Aeriene

Mirela VIȚĂ  Petrică MIHALACHE 

Conform programului anual, în data de 25.01.2018, a avut loc ședința de autoevaluare a Statului Major al Forțelor Aeriene pentru anul 2017.

Activitatea s-a desfășurat la sediul Statului Major al Forțelor Aeriene în prezența domnului **Mihai-Viorel FIFOR**, ministrul apărării naționale, domnului **Mircea DUȘA**, secretar de stat pentru Politica de Apărare, Planificare și Relații Internaționale, domnului **Florin Lazăr VLĂDICĂ**, secretar de stat și șef al Departamentului pentru Armamente și domnului **general Nicolae-Ionel CIUCĂ**, șeful Statului Major al Apărării.

Concluziile au fost favorabile, considerându-se îndeplinit obiectivul general al Statului Major al Forțelor Aeriene pentru anul precedent, reprezentat de continuarea procesului de dezvoltare a capacităților de apărare pentru consolidarea capacității de luptă a structurilor Forțelor Aeriene.

De asemenea, au fost îndeplinite cu profesionalism și misiunile primite în cadrul NATO, respectiv executarea permanentă a misiunii de Poliție Aeriană sub comanda NATO, și

îndeplinirea misiunilor de transport aerian a forțelor și mijloacelor participante la operații conduse de NATO/UE sau sub egida ONU/OSCE.

„Statul Major al Forțelor Aeriene a acționat pentru consolidarea structurilor de apărare aeriană cu un grad sporit de sustenabilitate și interoperabilitate, flexibile, superioare din punct de vedere tehnologic, rapid dislocabile și capabile să fie angajate în operații pe teritoriul național sau la distanțe mari de acesta”, a spus șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, **general de flotilă aeriană Viorel PANĂ**, în cadrul autoevaluării activității SMFA. Acesta a precizat că s-a urmărit menținerea unui nivel adecvat al capacității de luptă a forțelor și mijloacelor care participă la apărarea aeriană națională și contribuie la apărarea colectivă în cadrul Alianței.

Ministrul apărării naționale, Mihai Fifor, a declarat că, în anul 2017, Forțele Aeriene Române au reușit parcurgerea unor etape importante în procesul de modernizare a tehnicii de luptă.

În acest sens, a amintit finalizarea etapei inițiale de introducere în serviciu a avionului F-16 Fighting Falcon, prin recepția ultimilor trei aeronave din cele 12 ale primului lot de aparate multirol, precum și semnarea contractului de achiziție pentru înzestrarea cu

primul sistem de rachete sol-aer cu bătaie mare (HSAM) – PATRIOT.

„Ați scris o nouă filă de istorie pentru aviația noastră, un pas către o tehnologie superioară, crescând atât capabilitatea Forțelor Aeriene Române, cât și încrederea aliaților că putem susține executarea de misiuni comune la standarde NATO”, a apreciat ministrul apărării.

În ceea ce privește obiectivele stabilite pentru anul 2018 și perioada următoare în domeniul înzestrării, ministrul Fifor a menționat, printre altele: **continuarea programului de achiziții PATRIOT** – pentru anul 2018 fiind parcurse etapele necesare și alocat bugetul necesar achiziției celui de-al doilea sistem, **continuarea procesului de implementare a înzestrării cu avionul de luptă multirol** – prin identificarea soluțiilor de asigurare a încă 36 de aeronave F-16, precum și **pregătirea concepției de înzestrare cu elicoptere noi**.

„Important este faptul că am reușit menținerea alocării a două procente din PIB pentru Apărare, ceea ce ne asigură posibilitatea unei planificări eficiente și inteligente a investițiilor în dotarea cu echipamente performante, cu implicarea la maximum a industriei naționale de apărare”, a adăugat ministrul Mihai Fifor la ședința de bilanț a Forțelor Aeriene.

The KC-135 Stratotanker (date deployed: August 1956) provides the core aerial refueling capability for the United States Air Force and has excelled in this role for more than 50 years. This unique asset enhances the Air Force's capability to accomplish its primary mission of global reach. It also provides aerial refueling support to Air Force, Navy, Marine Corps and allied nation aircraft

Sursa: <http://www.af.mil>



View from the boom operator's hatch as a F-16 takes on fuel from a KC-135 of the 100th Air Refueling Wing



A GLIMPSE INSIDE KC-135, THE FLYING GAS STATION...

A few hours before the flight, we talked to Cpt. Jonathan Benson to find out how it's like to be a KC-135 USAF pilot.

I've been a KC-135 pilot for 6 years. The Stratotanker was my first option, I consider it to be a great aircraft. We're based at RAF Mildenhall, currently the home of our 100th Air Refueling Wing (100 ARW), and from here we have the opportunity to execute air refueling missions throughout Europe.



Cpt. Jonathan BENSON,
KC-135 pilot

What can you tell me about today's refueling mission with the F-16?

"Well, first of all we're happy to be here. Although some of my colleagues from 100th ARW have been in Romania the previous year, doing the same kind of mission, it's the first time me or my crew members are here.

We have the same objective as the Romanian Air Force pilots: training. Even though our crew members are highly experienced, we are doing this mission as a learning opportunity for a few new operators that are on training now. They will get to observe all the activity and the procedures of our boom operator.

*Today we'll be refueling maybe eight Romanian F-16s, so at the end of the day everybody will have a fair share of practice. Although the main goal is to practice the refueling protocols, **overall it's also about increasing interoperability with our allies**, from a complex point of view: communications, flight procedures, logistics, NATO standards."*

Inside the Stratotanker aircraft we also met with in-flight refueling technician **SSGT Greg WEBB** – who was then performing the preflight checklist procedures. In the U.S. Air Force, the

title "Boom Operator" is more commonly used for his job, describing an aircrew member aboard tanker aircraft who is responsible for safely and effectively refueling other aircraft during flight.

We must say that the selection requirements for being a boom operator are very specific:

They must have normal depth perception, cannot be shorter than 64 inches (160 cm) or taller than 77 inches (200 cm), must complete a special investigation, and complete seven and a half weeks of basic military training, and must be between the age of 17 and 39. SSGT Webb is also lefthander, but that isn't a requirement.

He showed us his "office", a tight pod where the boom operator lies flat with the chest down and the back up controlling the boom during in-flight air refueling.

How long do you have to stay here, in a prone position?

Sometimes up to four hours, he said. But time passes quickly when you are focused on the job.

Although his job can get him back pains sometimes, he says that he probably has the greatest job in the world, or at least, "the office" with the greatest view.



USAF KC-135R boom operator view from boom pod

REALIMENTARE ÎN AER

Mirela VÎȚĂ 🇷🇴

Căpitan Ioana MARCU 🇷🇴

La începutul lunii martie 2018 a avut loc al treilea exercițiu de realimentare în aer a aeronavelor **F-16 Fighting Falcon**, primul desfășurându-se cu succes în luna februarie a anului trecut, urmat de al doilea în septembrie. Ca și atunci, operațiunile de realimentare s-au realizat cu un avion cisternă **KC-135 Stratotanker**, aparținând 100th Air Refueling Wing din cadrul USAFE (United States Air Forces in Europe).

În ziua antrenamentului principal am urcat la bordul aeronavei KC 135 Stratotanker cu numărul 0234 *SlyFox*, staționată pe pista Bazei 90 Transport Aerian, pentru a vorbi cu membrii echipajului USAFE, cu doar o oră înainte de decolare.

ÎN ACTUL DE COMPONENTA UMA

Interviu cu generalul de flotilă aeriană Viorel PANĂ,



General de flotilă aeriană Viorel PANĂ,
Șeful Statului Major al Forțelor Aeriene

– Cum ați descrie, în câteva cuvinte, ce a însemnat pentru dumneavoastră procesul preluării funcției de șef al Statului Major al Forțelor Aeriene?

– Pe scurt: o succesiune rapidă de evenimente care necesită decizie, intensitate, densitate a vieții profesionale, răspundere și responsabilitate, elemente uneori aproape palpabile. Un exemplu ar fi numărul ridicat de specialiști care construiesc și îngrijesc proiecte, dezvoltă planuri, ipoteze de lucru care se prezintă apoi la șeful SMFA pentru luarea deciziei. Oricât ai încerca să îți imaginezi tot procesul acesta dinainte, experimentarea „pe viu” înseamnă cu totul altceva decât proiecția intelectuală.

“...performanța vine și cu un cost mare...”

– Forțele Aeriene participă periodic la activități care implică interacțiunea cu publicul larg, pasionat de aviație, spre exemplu mitinguri aeriene sau expoziții. Care este opinia dumneavoastră despre procesul și nevoia de promovare a imaginii Forțelor Aeriene Române?

– Aspectul promovării unei imagini realiste este foarte important! Trebuie să menținem legătura cu publicul pasionat de aviație și cu cetățenii în general, să le permitem să afle mai multe despre specificul nostru. Forțele Aeriene utilizează sisteme înalt tehnologizate, în care priceperile și abilitățile se acumulează cu trudă și necesită alegerea de resursă umană valoroasă, care odată integrată își va multiplica mai departe expertiza.

Din alt punct de vedere, Forțele Aeriene sunt un sistem care furnizează capacități deosebite, (apărarea spațiului aerian fiind numai una dintre ele), dar performanța vine și cu un cost mare, așa că suntem deschiși să venim în întâmpinarea întrebărilor cetățenilor, astfel încât aceștia să înțeleagă necesitățile acestor costuri și rezultatele obținute.

“...Achiziționarea sistemului PATRIOT reprezintă doar o etapă inițială...”

– În luna ianuarie a avut loc autoevaluarea activității Statului Major al Forțelor Aeriene, pe anul 2017, cu aprecieri foarte bune. Care considerați că sunt obiectivele prioritare ce trebuie îndeplinite până la autoevaluarea de anul viitor?

– Avem două priorități care privesc sistemele nou achiziționate, sau în curs de implementare: în primul rând, să ducem mai departe programul F-16 conform etapelor stabilite, cu dezvoltarea capacității până la operaționalizarea completă și, în al doilea rând, să construim efectiv structura pentru implementarea sistemului HSAM PATRIOT. Achiziționarea sistemului reprezintă doar o etapă inițială, iar până la integrarea sa completă în sistemul nostru de apărare aeriană mai avem niște repere esențiale: compunerea personalului de încadrare, pregătirea resursei umane la cursuri de specializare, construirea infrastructurii.

Dar dincolo de capacitățile noi, prioritare rămân siguranța zborului, participarea la exercițiile

COMANDĂ NĂ ESTE CRUCIALĂ

Șeful Statului Major al Forțelor Aeriene

reale din 2018, și înainte de acestea grija față de factorul uman: asigurarea drepturilor, unul dintre combustibilii motivaționali care-i face pe oameni să funcționeze și să transforme în realitate obiectivele Forțelor Aeriene.

"...Judecata, intuiția, caracterul uman (mai ales), sunt elemente care cântăresc cel mai mult în actul de comandă..."

– Ați menționat, într-un interviu precedent acordat revistei noastre, că „în actul de comandă considerați crucială componenta umană”. Cum apreciați, în momentul actual, dinamica personalului în Forțele Aeriene?

– Nu mi-am schimbat părerea. Tehnologia în dezvoltare accentuată, sistemele de comandă-control, deținerea informației în timp real sunt numai vectori și catalizatori ai actului de comandă. Judecata, intuiția, caracterul uman (mai ales), sunt elemente care cântăresc cel mai mult în actul de comandă. Din acest punct de vedere, putem spune că am fost afectați de valul de pensionări din anul precedent. Deși nimeni nu e de neînlocuit, a fost vorba de ieșirea din sistem a unor ofițeri, maiștri militari și subofițeri aflați la apogeul carierei, cu un nivel ridicat de competență, în funcții importante. Iar competența în Forțele Aeriene se formează greu, proporțional cu complexitatea sistemului. Dar, pe ansamblu, dinamica e bună, ne-am concentrat pe încadrarea celor tineri, pe pregătirea lor în ritm accelerat; în paralel am crescut

cifrele de școlarizare și ne-am implicat activ în campania de atragere a tinerilor spre o carieră în Forțele Aeriene.

"... va continua executarea Serviciului de Luptă Permanent Poliție Aeriană Întărită, sub comanda NATO..."

– O noutate a anului trecut a fost executarea Serviciului de Luptă Permanent Poliție Aeriană sub comanda NATO, alături de parteneri din Marea Britanie și Canada, respectiv aeronave Typhoon și CF-188 Hornet. Se va continua activitatea și pe viitor?

– În anul 2018, va continua executarea Serviciului de Luptă Permanent Poliție Aeriană Întărită, sub comanda NATO, parte a măsurilor de reasigurare din zona Mării Negre. Deja, se află în desfășurare activități de planificare și pregătire pentru dislocare a altor două contingente, britanic și canadian, în România. Este o misiune de mare importanță pentru Forțele Aeriene deoarece, dincolo de efectul de descurajare obținut (efect pe care am putut să îl măsurăm, inclusiv statistic), prezența aliaților în misiunile de Poliție Aeriană a însemnat o oportunitate excelentă pentru antrenamente în comun, analize aprofundate, pentru aplicarea lecțiilor învățate. Iar după aprecierile partenerilor noștri, beneficiile au fost reciproce.

– Uneori, fiind încadrat pe o anumită funcție de mai mult

timp, cu sarcini clare și repetitive, în cadrul aceluiași colectiv, ți-e greu să îți formezi o imagine de ansamblu, să ai măsura propriilor realizări în cadrul mecanismului general. În contextul descris, ce ați dori să transmiteți către subordonații dumneavoastră din unitățile Forțelor Aeriene?

– Descrieți un fenomen des întâlnit în organizațiile mari, complexe. Celor aflați în situația aceasta le transmiteți că suntem pe drumul cel bun, și au o contribuție semnificativă la dezvoltarea Forțelor Aeriene. În toate domeniile specifice, de la poliție aeriană, la apărare aeriană, de la capabilități cu baza la sol, la aeronave, de la mentenanță, la coordonarea mișcării, de la viziune la programe majore ale Forțelor Aeriene, suntem „în grafic”. Totodată, ne străduim să creștem standardele de performanță (și avem create condiții pentru asta), să îmbunătățim condițiile de lucru și viață ale personalului din Forțele Aeriene - în ceea ce privește infrastructura, echiparea, drepturile financiare. Trebuie să existe o adaptare către necesitățile secolului XXI din toate punctele de vedere, nu doar în ceea ce privește sistemele de arme.

"...referințe la care ne putem raporta rezultatele muncii zilnice..."

– Anul 2018 este în primul rând anul Centenarului României, dar la nivelul Forțelor Aeriene mai sărbătorim, de asemenea, alte cifre rotunde: 25 de ani de când a

luat ființă în forma actuală Statul Major al Forțelor Aeriene, 45 de ani de la înființarea primei mari unități de rachete antiaeriene a Armatei Române, (actuala Brigadă 1 Rachete Sol-Aer) și, am adăuga noi, 20 de ani de la prima ediție CER SENIN, revista Forțelor Aeriene. Cu ce atitudine se vor raporta Forțele Aeriene la aceste „borne” istorice?

– Pe baza acestor repere istorice construim astăzi și ne definim pe noi înșine în fiecare zi. Nu sunt simple date istorice, sunt referințe la care ne putem raporta rezultatele muncii zilnice, valorile, competențele, capacitățile noastre. Noi, cei de azi, chiar dacă nu suntem la nivelul înaintașilor noștri, nici epigoni ni ne putem considera, pentru că nici realizările noastre nu sunt mici.

"...sentimentul datoriei îndeplinite..."

– Ce transmiteți, în câteva cuvinte, militarilor Forțelor Aeriene din detașamentul Resolute Support care execută misiune în Afganistan?

– N-am îndoială că își vor face datoria, dovedind competență, profesionalism și curaj. Să aibă grijă de ei și de camarazii lor, să țină legătura cu cei dragi de acasă, iar peste 6 luni să se întoarcă toți, cu bine, sănătoși și cu sentimentul datoriei îndeplinite!

– Vă mulțumim, domnule general!

Interviu realizat de locotenent Mirela VIȚĂ



GATA DE

Mirela VIȚĂ  Adrian SULTĂNOIU 



Aspecte din cadrul exercițiului de evaluare



La sfârșitul lunii februarie a.c., detașamentul militar român participant la misiunea NATO - Resolute Support a raportat „Gata de misiune!”.

Misiunea „Resolute Support” se execută în Afganistan sub egida NATO, și s-a inițiat în anul 2015, după încheierea misiunii Forței Internaționale de Asistență pentru Securitate (ISAF), derulată în perioada decembrie 2001 – decembrie 2014. Spre deosebire de ISAF, misiunea Resolute Support este de natură non-combat (nu presupune angajarea în lupte contra insurenților). Implicarea României în Afganistan se fundamentează pe o serie de rațiuni majore: angajamentul țării noastre față de succesul celei mai ample operații a NATO; asigurarea unui mediu stabil în Afganistan, pentru ca poporul afgan să trăiască în pace și să poată decide singur propriului viitor;

securitatea euro-atlantică și internațională este legată de stabilitatea din Asia Centrală și de Sud, Afganistanul având un rol-cheie în acest sens. Ajunsă acum la cea de-a șaptea rotație (de 6 luni), misiunea îndeplinită de detașamentul român are ca scop instruirea, consilierea și asistența Forțelor Naționale Afgane, precum și asigurarea protecției forței din Baza Aeriană Kandahar. În mod specific, detașamentul Forțelor Aeriene Române îi sunt încredințate misiuni precum acordarea consilierii în domeniul mentenanței aeronavelor (Cessna 208, elicopter Mil Mi-17), operare aerodrom și protecția forței. Astfel, după parcurgerea perioadei de pregătire și de evaluare, în a doua parte a zilei de 27 februarie militarii au decolat, la bordul unui Boeing C-17A, spre Afganistan. Misiunea actualului detașament se va încheia în luna septembrie a acestui an.

UN EXERCIȚIU CU MIZĂ MARE

Cu o săptămână înaintea plecării, în incinta Bazei 90 Transport Aerian, militarii au susținut o verificare finală, nivelul lor de pregătire pentru misiune fiind evaluat de reprezentanți ai Comandamentului Forțelor Întrunite, structură subordonată nemijlocit șefului Statului Major al Apărării, responsabilă de planificarea, coordonarea și conducerea operațiilor forțelor armate din țară și din teatrele de operații.

Evaluarea s-a desfășurat sub forma unui exercițiu. Ca într-o piesă de teatru de improvizatie, li s-a dat un scenariu de bază: câțiva consilieri le explicau unor militari afgani noțiuni despre mentenanța aeronavei, conform misiunii lor reale, în timp ce colegii de la Guardian Angel asigurau perimetrul. Aveau nervii întinși și urechile ciulite, deoarece situația putea escalada oricând. Dar, ca și în viață, când lucrurile nu se

întâmplă chiar în momentul când vrei să le întâmpini, au avut și ei de așteptat câteva minute bune. Minute în care și-au intrat în rol, în care se putea observa chimia echipei: se înțelegeau din priviri scurte, fiecare își asuma un rol în cele mai mici detalii. Siguranța mișcărilor provenea din cunoașterea procedurilor și din antrenamente repetate, dar totuși acel exercițiu se deosebea de cele anterioare: le prezenta un scenariu de care s-ar putea lovi, într-o formă mai mult sau mai puțin similară, oricând pe parcursul următoarelor șase luni și ceva, odată cu dislocarea în Afganistan. Conștientizarea acută a acestui fapt se reflecta în fiecare mișcare a lor, în concentrarea de a lua cea mai bună decizie de acțiune, cu respectarea protocoalelor și procedurilor.

După alte momente lungi, evaluatorii au complicat scenariul:

MISIUNEA!

Resolute Support, rotația VII



Maiștrii militari Alexandru CIOBU, Alexandru BOCANU și Marius CORNEA, cu doar câteva ore înainte de plecare în misiune

E prima misiune pentru noi, dar avem încredere că lucrurile vor decurge bine. Ne-am antrenat, am cerut sfaturi și recomandări de la colegii care sunt deja acolo. Faptul că am avut o perioadă comună de pregătire în cadrul detașamentului (deși nu foarte lungă) ne-a ajutat să ne cunoaștem, să știm să lucrăm împreună și să avem încredere în forțele noastre

maistru militar Alexandru CIOBU

unii dintre cei care ar fi trebuit să fie doar studenți silitori s-au transformat în inamici cu intenții ostile, încercând să îi atace pe instructori. Din acel moment, acțiunile echipei noastre s-au desfășurat cu rapiditate și precizie, prin ordine scurte și clare, încercând să imobilizeze inamicii și totodată să își asigure supraviețuirea. În final, zona a fost asigurată, dar unul dintre instructori era rănit, așa încât colegii au trecut la pasul următor și au pus

în aplicare procedurile de prim ajutor și de evacuare medicală.

Evaluarea s-a încheiat cu bine.

În cadrul detașamentului sunt și militari care au chiar mai multe misiuni la activ, inspirându-le siguranță și colegilor care se află la prima experiență de acest fel. Novicii îi privesc cu respect și le ascultă toate sfaturile, cu gândul că nu se știe niciodată când o informație în plus te poate ajuta într-un moment de cumpănă.

CER SENIN!

OFERTA EDUCAȚIONALĂ

Numărul de locuri la studii universitare de licență, cu frecvență
ACADEMIA FORȚELOR AERIENE „HENRI COANDĂ”

FACULTATEA DE MANAGEMENT AERONAUTIC și FACULTATEA DE
SISTEME DE SECURITATE AERIANĂ

Domeniu de licență: Științe militare, informații și ordine publică; specializări și număr de locuri: **Management în aviație:** • Aviație piloți, 40 pentru MAPN și 10 pentru alte structuri din sistemul de apărare, ordine publică și securitate națională; **Managementul traficului aerian:** • Aviație nenaviganți, 17 pentru MAPN; • Meteorologie, 5 pentru MAPN; • Controlor trafic aerian, 13 pentru MAPN; **Managementul sistemelor de rachete și artilerie:** • Rachete și artilerie antiaeriană, 48 pentru MAPN; **Managementul sistemelor de supraveghere aeriană:** • Radiolocație, 12 pentru MAPN și 3 pentru alte structuri din sistemul de apărare, ordine publică și securitate națională; • Război electronic în aviație și apărare antiaeriană, 11 pentru MAPN.

ACADEMIA FORȚELOR AERIENE „HENRI COANDĂ”

– învățământ cu frecvență, 2 ani –

Domeniu: **Științe militare, informații și securitate națională;** specializări și număr de locuri: **Securitatea spațiului aerian** – 5 pentru MAPN și 45 cu taxă; **Managementul sistemelor de luptă din Forțele Aeriene** – 5 pentru MAPN, unul pentru alte structuri din sistemul de apărare, ordine publică și securitate națională și 44 cu taxă.

ȘCOALA MILITARĂ DE MAIȘTRI MILITARI ȘI SUBOFIȚERI A FORȚELOR AERIENE „TRAIAN VUIA”

Profil: **Maiștri militari**

Domenii, specializări și număr de locuri: • **Aviație – maistru mecanic: Aeronave și motoare de aviație** – 60 pentru MAPN și 5 pentru alte structuri de apărare, ordine publică și securitate națională; **Armament, rachete, muniții de aviație și sisteme de lansare** – 31 pentru MAPN; • **Aviație – maistru electronist: Electromecanică și automatizare de bord de aviație** – 30 pentru MAPN; **Radioelectronică de bord de aviație** – 35 pentru MAPN; • **Radiolocație – maistru electronist: Radiolocație** – 40 pentru MAPN și 5 pentru alte structuri din sistemul de apărare, ordine publică și securitate națională; • **Rachete și artilerie antiaeriană – maistru electronist: Rachete și artilerie antiaeriană** – 30 pentru MAPN.

Profil: **Subofițeri**

Specializări și număr de locuri pentru MAPN: **Rachete și artilerie antiaeriană – subofițer tehnician electronist, electronică industrial** – 32; **Radiolocație – subofițer tehnician electronist, electronică industrial** – 11; **Aviație și operatori (controlori) trafic aerian – subofițer controlor de trafic aerian** – 22.

ABSOLVIRI



O nouă promoție de tineri ofițeri a absolvit Cursul de bază la Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene „Aurel Vlaicu”. Aceștia s-au specializat în armele: aviație, radiolocație, război electronic în aviație și apărare antiaeriană și rachete și artilerie antiaeriană. Ei urmează să își desfășoare activitatea în unitățile unde sunt încadrați.

COLEGIUL MILITAR NAȚIONAL „MIHAI VITEAZU” ALBA IULIA TRECE ÎN SUBORDINEA STATULUI MAJOR AL FORȚELOR AERIENE

Mirela VÎȚĂ

În cursul anului 2018, Colegiul Militar Național Mihai Viteazu din Alba Iulia va parcurge un proces de resubordonare, de la Statul Major al Forțelor Terestre către Statul Major al Forțelor Aeriene. În acest context, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, general de flotilă aeriană Viorel PANĂ, a dorit să viziteze personal colegiul, înainte de demararea procedurilor de resubordonare, pentru a lua un prim contact cu mediul specific acestei prestigioase instituții de învățământ.



Comandantul CMN MV, colonelul Marcel DOMȘA prezintă șefului SMFA, general de flotilă aeriană Viorel PANĂ facilitățile colegiului



Vizita de lucru a avut loc în data de 15 martie și, pentru a susține o tranziție lină între categoriile de forțe, s-a desfășurat și cu participarea reprezentanților din partea Statului Major al Forțelor Terestre, generalul de brigadă Dorin BLAIU, locțiitorul șefului SMFT și colonelul inginer Dragoș HARALAMBIE, șef secție învățământ.

Comandantul CMN Mihai Viteazu, colonelul Marcel DOMȘA, alături de reprezentanți ai conducerii colegiului, le-au prezentat oaspeților principalele informații referitoare la activitățile administrative și de învățământ și rezultatele obținute de elevi la examenele și olimpiadele școlare, apoi au continuat într-un scurt tur de prezentare a instituției.

Șeful SMFA a expus viziunea sa pe termen lung asupra relației dintre forțele aeriene și colegiu, și a subliniat că este o onoare pentru SMFA să aibă în subordine un colegiu militar național de elită, a cărei bună tradiție de a face performanță este dovedită de rezultatele elevilor la examene și diferite olimpiade și activități extrașcolare. Generalul de brigadă Viorel PANĂ și-a declarat dorința de a apropia instituția de învățământ de valorile forțelor aeriene, dar a precizat că nu dorește în nici un fel să lezeze autonomia colegiului, și nici nu vor fi afectate în vreun fel procesul de selecție și dreptul elevilor de a alege domeniul militar spre care vor dori să se îndrepte la



O clasă de elită a colegiului: clasa "Robert SCHUMAN"

parte din detașamentul forțelor aeriene, în București, precum și dezvoltarea unui plan de tabere de vară/activități extrașcolare pe lângă bazele aeriene (cursuri de pilotaj pentru elevii mai mari de 16 ani).

În fața corpului profesoral, șeful SMFA și-a exprimat respectul și recunoștința pentru efortul depus de cadrele didactice, concretizat în buna desfășurare a procesului educațional, asigurându-i totodată de sprijinul complet al specialiștilor din forțele aeriene în domeniul învățământului.

La rândul său, generalul Blaiu și-a mărturisit atât regretul față de ieșirea din sfera de influență a SMFT-ului a unei instituții cu tradiție și prestigiu, și totodată bucuria de a da ștafeta mai departe către forțele aeriene, mulțumindu-le reprezentanților colegiului pentru modul de colaborare de-a lungul anilor.

În următorul interval de timp este planificată și vizita unui grup de lucru format din specialiști din partea SMFA, pentru a planifica punctual, pe domenii, desfășurarea procesului de resubordonare.

Per ansamblu, această primă vizită a deschis o punte de legătură între forțele aeriene și Colegiul Militar Național Mihai Viteazu, ambele structuri angajându-se să colaboreze pentru menținerea imaginii colegiului ca o instituție de elită în învățământul național, militar și civil.



Șeful SMFA în dialog cu elevii colegiului



Membrii delegației alături de conducerea CMN MV

sfârșitul ciclului de studii. Primele măsuri practice pentru întărirea legăturii cu forțele aeriene se vor

referi la schimbarea unor aspecte din uniforma elevilor, participarea la parada militară națională ca

PASIUNEA PENTRU ZBOR

la Baza 71 Aeriană, Câmpia Turzii

Adela MUREȘAN



CĂPITAN MARINELA-ROMINA MÎRZA, PILOT PE MIG-21 LANCER, ESCADRILA 711 AVIAȚIE LUPTĂ

– Cum îți găsești echilibrul între viața personală și cea profesională? Care îți sunt prioritățile?

– Am învățat, atât din proprie experiență, cât și din îndrumările celor mai experimentați, că poți păstra echilibrul între viața personală și cea profesională prin „separarea” acestora. Atunci când pregătești o misiune și când urci în avion, este deosebit de important să fii 100% concentrat, să lași acasă problemele/gândurile personale. Dacă acest lucru nu este posibil, suntem sfătuiți și încurajați să rezolvăm mai întâi situația personală, pentru ca aceasta să nu reprezinte un factor perturbator al activității noastre profesionale. În aceeași măsură consider că e important ca atunci când ajungi acasă să lași la ușă problemele serviciului și să acorzi atenție familiei.

Am bucuria de a avea alături oameni care mă ascultă, mă înțeleg și mă susțin, așadar îmi este ușor să păstrez balanța echilibrată.

– Care sunt cele mai mari satisfacții profesionale?

– Cea mai mare împlinire profesională de până acum este trecerea la zbor pe avionul supersonic MiG-21 LanceR, pe care o privesc ca pe un vis împlinit. Aceasta reprezintă, totodată, o nouă provocare profesională, de aceea fiecare zbor și fiecare nouă treaptă de pregătire atinsă îmi oferă satisfacția muncii.

– Dacă nu ai fi lucrat în acest domeniu, care era următoarea opțiune?

– Vânători de munte sau trupe speciale.

– Care sunt calitățile care te-au impresionat la oamenii cu care lucrezi?

– Sunt adevărați profesioniști, își iubesc și respectă munca, pun pasiune în ceea ce fac și, la fel de important, sunt OAMENI.

– Cum s-ar desfășura o zi de muncă perfectă?

– O zi normală de zbor în care ne îndeplinim misiunile și toți aterizăm în siguranță.

LOCOTENENT AMAMARIA RADU, PILOT ELICOPTER



Zborul este dorință, libertate, magie și muncă, indiferent de aparatul de zbor.

Escadrila 713 este un loc plin de caractere puternice, unde oricărui novice pilot îi este foarte ușor să observe ce înseamnă calitate și profesionalism.

Viața mea personală este împletită cu cea profesională, deoarece partenerul meu de viață îmi este și coleg. Aș putea spune că el este cel care de multe ori mă face să lucrez cu mai mult pasiune și responsabilitate. Din punct de vedere al evoluției în carieră sunt într-un punct care îmi oferă stabilitate și împăcare de sine.

LOCOTENENT INGINER ALEXANDRA ADAM

Din punct de vedere al evoluției, pot să spun că aviația militară se află pe un drum în ascensiune. Când am ieșit din academie mulți își doreau să ajungă să lucreze în preajma MiG-ului 21 LanceR pe când astăzi viitorul îl reprezintă F-ul 16.

De ce ai ales aviația militară?

În primul rând, întotdeauna a fost o senzație plăcută să vezi avioane zburând,

dar trebuie să recunoaștem că avioanele și elicopterele militare sunt mult mai interesante. În al doilea rând, sunt satisfacții pe care le ai când știi că avionul s-a înălțat pe cer și datorită ție. Nu în ultimul rând, faptul că ai ocazia să faci parte dintr-un colectiv unit și plăcut, unde ne ajutăm între noi făcând ca progresul să fie inevitabil și mult mai ușor.





Mirela VÎȚĂ

Adrian SULTĂNOIU

Peste 1.700 de militari români și străini au participat, în perioada 5-15 martie, la unul dintre cele mai mari exerciții multinaționale, organizat de Forțele Navale Române, pe teritoriul Dobrogei și în apele internaționale ale Mării Negre. Exercițiul Spring Storm 18 are la bază un concept unic de antrenare întrunită a Forțelor Navale, Aeriene și Terestre, accentul fiind pus pe secvențe specifice operațiilor amfibii în cadru aliat, precum și pe secvențe de luptă împotriva minelor marine, într-o zonă de debarcare pe țarm.

Din partea Forțelor Navale Române, au participat fregata „Regele Ferdinand”, corveta „Viceamiral Eugeniu Roșca”, nava purtătoare de rachete „Pescărușul”, monitorul „Lascăr Catargiu”, vedeta blindată „Opanez”, nava maritimă pentru scafandri „Grigore Antipa”, nava hidrografică „Alexandru Cătuneanu”, o companie de infanterie marină, un detașament de scafandri de luptă,

remorcherul maritim „Viteazul” și două remorchere de port. Forțele Aeriene Române au participat cu două aeronave MiG-21 LanceR, iar pentru secvențele de evacuare medicală, acestea au asigurat un elicopter IAR-330 și o aeronavă Spartan C-27 J.

Forțele Terestre Române au participat cu un pluton de infanterie de la Brigada 9 Mecanizată. Garda de Coastă a fost reprezentată de

o navă de patrulare. Scenariul exercițiului a avut la bază elementele unei operații de apărare colectivă, conform Articolului 5 al Alianței Nord Atlantice, iar cadrul tactic a presupus un raid amfibiu, desfășurat în condițiile unei amenințări hibride cu forțe convenționale și paramilitare.

Au fost puse în aplicare elemente tactice specifice luptei urbane, precum și proceduri standard de operare pentru anihilarea unei grupări militare ostile prin desantare.

Exercițiul multinațional Spring Storm 18 a fost planificat, organizat și condus de Componenta Operațională Navală din subordinea Statului Major al Forțelor Navale și se înscrie în sfera planului de măsuri de asigurare imediată al NATO, adoptat la Summit-ul Alianței de la Varșovia în anul 2016.



Exercițiu comun cu Forțele Navale

Două dintre grupările navale permanente, **SNMG-2/Standing NATO Maritime Group** – din care fac parte fregata „Regele Ferdinand”, distrugătorul britanic HMS Duncan și fregata turcească TCG Gaziantep, respectiv **SNMCMG-2/Standing NATO Mine Countermeasures Group** – din care face parte și dragorul maritim „Lt. Lupu Dinescu” (DM-25), au desfășurat, în perioada 30 ianuarie - 17 februarie, operații de supraveghere maritimă și alte misiuni specifice în apele naționale și internaționale ale Mării Negre. Exercițiile au avut ca scop creșterea interoperabilității între navele NATO aflate sub comanda unică a grupărilor permanente, inclusiv misiuni de apărare aeriană și neutralizare a minelor.

Forțele Aeriene Române au acționat cu două avioane MiG-21 LanceR de la Baza 86 Aeriană. Patru piloți, **căpitan-comandorii Florin SANDU, Silviu MĂRINCAȘ, Mădălin CRISTEA** și **locotenent-comandorul Florin ROTARU** au executat, pe parcursul a două zile, misiuni **ADEX** (Air Defence Exercise) ce au constat în



identificarea navelor, însoțire sau interdicție desfășurate conform standardelor și procedurilor NATO. O premieră pentru piloții români a fost

faptul că operațiunile aeriene desfășurate în cadrul exercițiului au fost conduse de pe mare, de la bordul navei britanice **HMS Duncan**.





REUNIUNEA REPREZENTANȚILOR STRUCTURILOR METEOROLOGICE AERONAUTICE

Motto: "Trăim cu toții sub același cer, dar nu avem același orizont"

Konrad Adenauer

Desfășurarea zborului în deplină siguranță constituie o preocupare majoră a tuturor factorilor implicați în planificarea și desfășurarea activităților aeronautice. În prezent, aceste eforturi s-au intensificat, fiind create diverse structuri și programe, atât la nivel național, cât și internațional, pentru stabilirea de politici și strategii de creștere a siguranței în domeniul aeronautic. În acest sens se înscriu și eforturile Forțelor Aeriene de creștere permanentă a siguranței zborurilor în condițiile de mediu în care acestea se desfășoară, concretizate prin intensificarea abordării proactive a securității aeronautice.



În data de 18.01.2018, la sediul Statului Major al Forțelor Aeriene a avut loc Reuniunea reprezentanților structurilor meteorologice aeronautice din cadrul Ministerului Apărării Naționale și din alte structuri care desfășoară activități aeronautice militare de asigurare meteorologică, cu reprezentanții Administrației Naționale de Meteorologie și ROMATSA.

Obiectivele reuniunii au fost, în principal, stabilirea modalităților de colaborare între structurile meteorologice aeronautice din cadrul sectorului de apărare, ordine publică și securitate națională cu Administrația Națională de Meteorologie și ROMATSA, avându-se în vedere complexitatea misiunilor Forțelor Aeriene, intrarea în dotarea acestora a unor noi generații de echipamente meteorologice și transformarea structurilor meteorologice conform cerințelor operaționale actuale și viitoare.

Reprezentanții structurilor meteorologice aeronautice militare, Administrației Naționale de Meteorologie și ROMATSA au prezentat briefing-uri specifice domeniilor de specialitate, iar ca element de noutate, reprezentanții Forțelor Aeriene au prezentaat informații generale despre noile sisteme automate de observații meteorologice fixe și mobile (TACMET MAWS), care au intrat în dotarea acestora la finalul anului 2017. Prin executarea observațiilor, măsurătorilor și determinărilor asupra elementelor și fenomenelor meteorologice, cât și prin prognozarea condițiilor meteorologice în zonele de responsabilitate și de interes, structurile meteorologice aeronautice militare

contribuie decisiv la asigurarea siguranței navigației aeriene. Pe timpul reuniunii, au fost stabilite de comun acord etapele și modul de colaborare instituțională între structurile reprezentate, pentru integrarea datelor meteorologice furnizate de senzorii meteorologici aparținând diferitelor entități în Sistemul Meteorologic Național Integrat și au fost inițiate demersurile necesare identificării soluțiilor tehnice pentru vizualizarea acestora pe o platformă unică de informare meteorologică.

În ceea ce privește procesul de formare și pregătire profesională a specialiștilor meteorologi aeronautici militari, a fost identificat necesarul de programe de perfecționare specializată/personalizată și de module de pregătire specifice organizate în cadrul Școlii Naționale de Meteorologie sau ROMATSA, urmând ca, în perioada imediat următoare, să fie asigurat inclusiv accesul studenților grupelor meteorologie aeronautică din cadrul Academiei Forțelor Aeriene „Henri Coandă” la Administrația Națională de Meteorologie, pentru efectuarea practicii de specialitate.

În concluzie, activitatea planificată și desfășurată și-a atins obiectivele propuse, iar în urma discuțiilor a rezultat necesitatea extinderii și diversificării domeniilor de colaborare între structurile meteorologice aeronautice militare, Administrația Națională de Meteorologie și ROMATSA, prin acordarea de facilități reciproce pentru accesul la sursele de date și informații meteorologice necesare îndeplinirii obiectivelor/ misiunilor specifice fiecărei entități reprezentate la reuniune.

COLD IGLOO

EXERCITIU NATO DE EVALUARE A CAPABILITĂȚII

Radu POSTELNICU

Comandor Dinu PĂDURARIU

Un detașament format din două aeronave C-27 J SPARTAN al Bazei 90 Transport Aerian face acum parte din structurile puse la dispoziția NATO de către Forțele Aeriene, în baza angajamentelor asumate de România la NATO, în urma obținerii avizului pozitiv în cadrul evaluării.

ISTORIC:

Acest detașament a fost operaționalizat, iar în anul 2013, în perioada 11-15 noiembrie, a fost evaluat național în vederea certificării, urmând ca în anul 2015, să înceapă programul TACEVAL. Divizia TACEVAL / AIRCOM Ramstein a evaluat detașamentul de transport printr-o evaluare fără calificativ de tip STARTASSESS în urma căreia șeful echipei de evaluare a propus continuarea programului TACEVAL, și anume susținerea unei evaluări de tip CAPABILITY EVALUATION cu calificativ, cu condiția soluționării

recomandărilor făcute de către echipa de evaluare pe fiecare subdomeniu în parte. În conformitate cu documentele NATO de evaluare, în perioada 05-16.03.2018 Divizia TACEVAL/AIRCOM Ramstein a executat evaluarea de tip CAPABILITY EVALUATION, **fiind astfel primul detașament de transport din NATO care a finalizat programul TACEVAL** și este în măsură să își îndeplinească misiunile în conformitate cu standardele NATO. Evaluarea s-a desfășurat pe fondul exercițiului COLD IGLOO 2018 și au participat aproximativ 250 de militari (din care 97 au fost evaluatori – 80 străini și 17 români, 10 observatori și 20 ofițeri de legătură). Evaluarea de tip CAPABILITY EVALUATION a fost prima de acest gen în Forțele Aeriene Române și marchează un început în conștientizarea importanței programului TACEVAL.



Parteneriatul pentru evacuare aeromedicală Europa–Africa

16-19 ianuarie 2018, Germania



Biroul medicului șef al Forțelor Aeriene S.U.A. în Europa a găzduit în perioada 16-19 ianuarie 2018 primul simpozion de evacuare aeromedicală Europa-Africa pentru a împărtăși cele mai bune practici și pentru a intensifica cooperarea dintre țările aliate și cele partenere. Țările care au participat includ Albania, Algeria, Angola, Bulgaria, Croația, Gabon, Ungaria, Nigeria, Polonia, România, Slovenia, Ucraina și Zambia.

Simpozionul a oferit un forum pentru discutarea tacticilor, tehnicilor și procedurilor de evacuare aeromedicală cu scopul declarat de a întări cooperarea și sporiți relațiile dintre sistemele medicale militare europene, Africa și Statele Unite. Lecțiile învățate în cadrul simpozionului vor construi

o fundație care să sprijine viitoarele misiuni medicale militare și vor spori interoperabilitatea cu națiunile aliate și partenerii. Subiectele au inclus operațiunile aeriene, centrul de control aeromedical, configurația și încărcarea aeronavei, stadiul pacientului, mișcarea pacientului și transportul aerian al pacientului critic. Au fost organizate vizite la facilitățile medicale din Baza Aeriană Rammstein cât și la aeronavelor C-17 echipate MEDEVAC ocazie cu care au fost prezentate atât tehnica, cât și procedurile operaționale legate de transportul pacienților. A fost accentuat rolul și scopul echipelor CCATT (Critical Care Air Transport Team). Misiunea CCATT este de a opera o unitate de terapie intensivă într-o aeronavă în timpul zborului.





CONFERINȚA INTERNAȚIONALĂ DE MEDICINĂ AERONAUTICĂ OPERAȚIONALĂ 2018

- la prima ediție -

Mirela VIȚĂ
Adrian SULTĂNOIU

În data de 21 februarie 2018 a debutat prima ediție a Conferinței Internaționale de Medicină Aeronautică Operațională (CIMA), organizată de Statul Major al Forțelor Aeriene în parteneriat cu Institutul Național de Medicină Aeronautică și Spațială „General doctor aviator Victor Anastasiu” (INMAS).

La scurt timp după apariția aviației militare în România (1910), experiența a demonstrat că problemele inerente zborului necesită atenție medicală specială, așa încât primul Centru Aeromedical Român a fost creat în 1920 la inițierea doctorului aviator Victor Anastasiu (din anul 2001 s-a transformat în actualul INMAS). Astfel a luat naștere medicina aeronautică, o ramură particulară dedicată personalului medical al Forțelor Aeriene și care își propune să prevină, să determine, să mențină și să îmbunătățească starea de sănătate și de siguranță și performanța a personalului care desfășoară activități aeronautice.

După aproape un secol de la înființarea medicinei aeronautice în România, scopul acestor specialiști este la fel de pertinent astăzi cum a fost și atunci, un scop pe care îl împărtășesc toți practicienii medicinei operaționale aeronautice: să asigure sănătatea fizică și mintală a piloților și personalului navigant.

Pornind de la necesitatea unui schimb real de informații și de consolidare a conexiunilor din acest

domeniu relativ exclusivist, între specialiștii în medicină aeronautică din țările NATO, inițierea unei Conferințe Internaționale de Medicină Aeronautică Operațională a venit ca o consecință firească a tuturor acestor dezvoltări.
Agenda activităților a cuprins

cursul preconferință, cu prezentări practice organizate pe ateliere (conduce de specialiști de la Spitalul Județean de Urgență Cluj și Universitatea de Medicină și Farmacie Cluj) iar prezentarea lucrărilor în plen a avut loc în Brașov în zilele de 23 și 24 februarie, la Academia Forțelor Aeriene „Henri Coandă”.

„Medicina operațională are la bază principiile standard ale medicinei moderne, practică în orice centru medical de înaltă performanță, cu mențiunea că într-un mediu



operațional unele dintre aceste principii sunt aplicate în mod diferit, sub influența unor factori precum



Locotenent colonel Leonard LUPU, medic șef al Statului Major al Forțelor Aeriene

aeromedical, începând cu doctrina medicinei aerospațiale, toate acestea având ca obiectiv creșterea nivelului de siguranță aeronautică precum și a nivelului de interoperabilitate cu structurile similare din Alianță.

Plecând de la definiția operaționalizării (a face practic), medicina operațională este o medicină în contact direct cu subiectul, într-un mediu de cele mai multe ori nefamiliar, cu posibilități reduse de comunicare sau de evacuare și de asemenea cu resurse medicale limitate. Principala misiune a medicului în acest context este de a contribui la îndeplinirea misiunii, aplicând cele mai bune cunoștințe de practică medicală prin proceduri și protocoale adaptate situației operaționale. În acest context, Forțele Aeriene sunt în curs de implementare a unor concepte precum «flight surgeon» medic de zbor, sau «flight nurse» - asistentul medical de zbor, «Casualty Staging Unit» - Formațiune medicală de staționare temporară, dar în același timp se desfășoară un proces complex de acceptare și implementare a standardelor NATO în domeniul

izolarea, resursele limitate, circumstanțele operaționale care pot afecta integritatea fizică, psihică sau chiar supraviețuirea.

Deși demersurile de organizare au fost inițiate în noiembrie 2017, totuși după doar patru luni, în aula Academiei Forțelor Aeriene „Henri Coandă” erau peste o sută de specialiști militari și civili, reprezentând Forțele Aeriene Române, Institutul Național de Medicină Aeronautică și Spațială „General doctor aviator Victor Anastasiu”, personal specializat din Ministerul Afacerilor Interne, Serviciul Român de Informații, Spitalul Universitar de Urgență Militar Central „Dr. Carol Davila”, Spitalul Universitar de Urgență București, Spitalul Clinic de Urgență Floreasca, precum și de la Spitalele militare din Brașov, Pitești și Iași”, a precizat **locotenent-colonelul Leonard**

LUPU, medic șef al Statului Major al Forțelor Aeriene.

De asemenea, au luat parte medici din SUA și Polonia, iar invitatul special a fost **dr Raed ARAFAT**, secretar de stat, șef al Departamentului pentru Situații de Urgență, care a abordat tematica cooperării civil-militare în domeniul evacuării medicale pe calea aerului.

Ordinea de zi a inclus subiecte extrem de actuale, cum ar fi: managementul stresului și al oboselei operaționale, evaluarea riscului medical în activitățile aeronautice, factorul uman în aviația militară, performanța în cadrul echipajelor de zbor, farmacologia personalului aeronautic, integrarea individului în sistemul aeronavei, antrenamentul personalului navigant, zborul în condiții extreme, echipamente de protecție, evacuare aeromedicală,



Aspecte din cadrul sesiunii de prezentare a lucrărilor

standarde medicale pentru personalul aeronautic. După desfășurarea evenimentului, intenția colectivului este de a intensifica legăturile cu comunitatea internațională din

domeniul medicinei aeronautice, de a continua proiectele în curs de implementare din Forțele Aeriene, precum și de a putea lansa invitația la ediția a doua a CIMAO.



Locotenent Alexandru Ionel STOICA

EXERCITIU MEDEVAC

În data de 12.12.2017, la aerodromul militar Mihail Kogălniceanu, Escadrila 862 Elicoptere a executat un nou exercițiu în comun cu detașamentul Forțelor Aeriene ale Canadei, dislocat temporar pe teritoriul țării noastre.

De această dată, echipajul format din **locotenent-comandor Florin BOGDAN** (PC), **locotenent Alexandru Ionel STOICA** (CP), **maistrul militar Ștefan PURDILĂ** (TB), sergent **Valentin COȚOFANĂ** (paramedic), **caporal Ionuț MARINESCU** (salvator) și **fruntaș Cătălin LATEȘ** (salvator), a simulat o misiune de evacuare aeromedicală (MEDEVAC). Conform scenariului tactic, un pilot aparținând Forțelor Aeriene ale Canadei s-a catapultat în proximitatea aerodromului Mihail Kogălniceanu, în urma unor defecțiuni tehnice.

Elicopterul IAR-330 Puma, având la bord personal medical din cadrul Escadrilei 862 și din cadrul detașamentului canadian, a aterizat la locul incidentului, iar după ce i s-au acordat primele îngrijiri medicale și a fost stabilizat,

pilotul catapultat a fost transportat pe calea aerului la Spitalul Județean Constanța. Deși a fost un exercițiu, misiunea executată a avut un grad sporit de dificultate, deoarece au fost urmate întocmai toate procedurile standard pentru astfel de misiuni reale. Paramedicii nu au primit detalii despre victimă înaintea decolării, iar la momentul aterizării la locul catapultării, le-au fost prezentate fotografii cu diferite răni. Pe baza informațiilor din fotografii, aceștia au acordat primul ajutor și au stabilizat victima. Bineînțeles, pentru o simulare cât mai

apropiată de realitate, și personalul Spitalului din Constanța a fost alarmat, astfel încât la momentul aterizării elicopterului pe heliportul spitalului, pacientul a fost preluat în cel mai scurt timp de către personalul UPU.

Concluzionând, activitatea a contribuit la dezvoltarea și perfecționarea cunoștințelor de planificare și execuție a misiunilor MEDEVAC, la utilizarea procedurilor standard aplicate în NATO în acest tip de misiuni și a reprezentat o excelentă oportunitate de a conlucra cu personalul medical din cadrul Forțelor Aeriene ale Canadei.



Paramedicii nu au primit detalii despre victimă înaintea decolării, au acordat primul ajutor și au stabilizat victima conform procedurilor

1 martie 2018: pentru a împărtăși bucuria venirii primăverii, un detașament al Grupului 210 Sprijin a vizitat două Centre de îngrijire și asistență pentru persoane cu handicap (Puchenii Mari și Liliești), împărțind flori și mărtișoare bătrânelor rezidente și personalului medical/administrativ feminin



OAMENII CARE NE INSPIRĂ

În decembrie 2017, un colectiv minunat al Grupului 210 Sprijin, sub coordonarea comandantului, **colonelul Valentin CONSTANTIN**, și-a asumat rolul de a-l ajuta pe Moș Crăciun să aducă daruri unor copii din familii cu posibilități financiare reduse. Și nu oricum, ci organizând și cadrul perfect: un spectacol de dans și muzică la Cercul Militar Național.

Aveam să aflăm că organizatorii nu erau începători în acordarea sprijinului umanitar. Campania era la a doua ediție, iar ei mai inițiaseră multe asemenea proiecte, pe care plănuiesc să le continue și în viitor.

În toate aceste campanii de solidaritate socială, **căpitanul Laura ANTIHE** și-a asumat un rol principal.



Să o cunoaștem

Este ofițer format pe filieră indirectă, la Centrul de Pregătire pentru Artilerie Antiaeriană „Gl. Gheorghe Popescu” - Sibiu, promoție 2007. A încadrat pe rând funcții de comandant secție lansare (fiind, probabil, prima femeie care a tras cu complexul Kub în poligonul Capu Midia), ofițer psiholog (a absolvit în anul 2006 Facultatea de Psihologie și Științele Educației din cadrul Universității din București), de șef de personal (din 2009 până în prezent). În Forțele Aeriene a intrat din 2012, fiind, după cum spune, „cea mai inspirată și pozitivă alegeră!”.

– Ce proiecte ați mai avut, alături de colegii din Grupul 210 Sprijin? Cum au pornit? Cum s-a ajuns de la o idee și un eveniment

la a plănuți mai multe acțiuni caritabile într-un an?

– Proiectele noastre au demarat simplu, din dorința de a aduce bucurie celor mai puțin norocoși, de a ne implica în viața comunității, fiind, credem noi, un factor important al schimbării, și din credința că oamenii inteligenți au datoria morală de a schimba lumea din jurul lor.

Numirea, în anul 2012, la comanda unității a **colonelului Valentin CONSTANTIN**, a însemnat punctul de plecare pentru toate proiectele noastre. Având ca lider un om cu calități morale deosebite, cu suflet bun, credincios, cu viziune și dorință de a aduce schimbări pozitive în jurul său, am putut porni pe drumul generozității și al faptelor care

hrănesc și dezvoltă sufletul. Prima activitate a prins contur în anul 2013, debutând sub un titlu extrem de sugestiv pentru ceea ce avea să urmeze – **Și tu poți fi Moș Crăciun**, organizată la Complexul social de servicii Sf. Nicolae, sector 1 București, unde am dus hăinuțe, jucării și dulciuri strânse din donații ale colegilor.

Perioada 2014-2015, în care comandantul a fost plecat în misiune externă, a fost din păcate una de pauză, deoarece motorul care pornea trenul faptelor bune se oprise în gară...

Am revenit în forță în anul 2015 cu activitatea umanitară „**Nu sunteți singuri**” organizată la Centrul de plasament Sf. Marcellin Champagnat, București. Continuând, anul 2016 a fost foarte productiv. Am avut trei activități

umanitare organizate cu ocazia Paștelui – „**Bucuria izvorăște din generozitate**”, organizată la Fundația Bucuria Ajutorului Urtași; cu ocazia debutului anului școlar, când am cumpărat și am echipat pentru școală un număr de 10 copii provenind din familii defavorizate din sectorul 1, activitatea intitulându-se „**Clopoțelul sună pentru toți copiii**” și cu ocazia Crăciunului când am organizat și un spectacol de colinde și dansuri la Palatul Cercului Militar intitulat „**Zâmbete sub fulgi de nea**” pentru un număr de 17 copii provenind din familii defavorizate din sectorul 1, care au primit chiar de la Moș Crăciun hăinuțe necesare pentru a depăși o iarnă grea și dulciuri pentru a se putea bucura de sărbători.

În anul 2017 ne-am îndreptat atenția și spre o altă categorie a societății: bătrânii. Cu ocazia zilei de **1 martie** am organizat activitatea „**Mărțișorul inimii**” când am deschis porțile Complexului de servicii sociale Odăi, din sectorul 1 al Capitalei, încercând să vestim primăvara bătrânelor găzduite în această instituție. Și cum puteam vesti mai bine decât oferind un mărțișor, o floare și un pachet cu produse alimentare și fructe.

Cu ocazia **Zilei Armatei Române**, 25 octombrie, am organizat la Centrul de Plasament „Sf. Iosif” din sectorul 1, activitatea „**Ai carte, ai parte**”. Această activitate s-a construit în jurul gestului extrem de generos al **comandorului (rez.) Răzvan ȘTEFĂNESCU** care a donat unității noastre o întreagă bibliotecă. Am adăugat o vizită la Muzeul Național al Aviației Române și am finalizat cu servirea mesei de prânz în cadrul popotei unității.

În decembrie am organizat deja tradiționalul spectacol pentru copii provenind din familii defavorizate din sectorul 1, sub titulatura „**Zâmbetele copiilor, lumina sărbătorilor**”.

De data aceasta, sprijiniți financiar de colegii noștri din cadrul Bazei 91 Logistică, de oameni cu suflet mare, altruști, generoși care vor să-și pună amprenta asupra lumii în care își desfășoară activitatea, am reușit să pregătim pentru iarnă, cumpărând hăinuțe specifice anotimpului, dulciuri și jucării, un număr de 20 de copii.

Deja am ajuns în punctul în care putem afirma că avem colaboratori fideli: Grupul Instinct Dance, care sub atenta îndrumare a coreografului și instructorului de dans **Alice-Constantina LAZĂR** au dorit să aducă un strop de bucurie și mult entuziasm copiilor din campaniile organizate în 2016 și 2017, studenții Facultății de Teologie Ortodoxă „Justinian Patriarhul” din București în anul 2016 și Grupul Psaltic Nectarios în 2017 și **părintele Nicolae VAIDEANU**.

În anul 2017 ni s-au alăturat, aducând o mostră de autentic spirit românesc, **doamna Mioara VOICU** și invitații săi și Grupul de dansatori „Flori de nuc”.

– **Cât de mult contează sprijinul colegilor, și mai ales al comandantului?**

– Sprijinul comandantului este esențial. Dacă nu ai sprijinul și înțelegerea conducerii nu poți porni la drum. Deoarece la nivelul unității nu există un birou de relații publice (funcția de ofițer relații publice este îndeplinită prin cumul), este foarte greu să finalizezi cu succes atât sarcinile de birou, cât și cele adiacente. Construcția unui eveniment umanitar necesită mult timp rezervat stabilirii contactelor, muncă de teren (întâlniri, cumpărăturile efective), stres, idei pentru depășirea obstacolelor inerente. Dacă nu ești înțeles și sprijinit, nu ai cum să reușești. Din fericire la conducerea unității noastre se află un om altruist și înțelegător cu oamenii care doresc să realizeze efectiv schimbări benefice în jurul lor.

Majoritatea activităților umanitare s-au sprijinit pe contribuția voluntară a colegilor noștri. Mă refer aici atât la contribuția financiară, cât și la donații – hăinuțe, jucării, cărți. Ajutorul lor este foarte important. În fapt, am pornit de la apelul făcut la generozitatea fiecăruia dintre noi. Toate activitățile, toate evenimentele pe care le-am construit de-a lungul timpului ne-au îmbogățit spiritual cu o serie de lecții de viață extrem de valoroase. Cred că cea mai importantă lecție am învățat-o cu ocazia ultimului eveniment din 2017: e vital să comunicăm și să știm să cerem ajutorul și societății civile. E vital să ieșim din bula egoismului și a ideilor preconceptuate. E vital să credem în bine și în umanitatea semenilor

noștri. Gândind proactiv, depășind toate piedicile apărute în drumul nostru, cerând sprijin și ajutor, vom putea schimba ceva.

– **Ce mai aveți în plan pe viitor? Cum a evoluat modul de organizare al proiectelor, pe baza lecțiilor învățate?**

– Viitorul se conturează foarte clar pentru noi. Activitățile umanitare vor continua, evoluând de la an la an. Deja avem activități devenite tradiție: proiectele organizate de 1 martie și de Crăciun. **Ne dorim o implicare cât mai activă și din partea celorlalți colegi, implicare fizică, idei.**

Anul acesta avem în plan organizarea unui număr de cinci activități, pe care ni le dorim finalizate în totalitate. Nu dezvăluim mai mult, din superstiție, dar sigur veți afla despre ele la momentul potrivit.

– **Ce înseamnă pentru tine personal să organizezi și să iei parte la aceste activități? Unii dintre noi vrem așa, teoretic, să facem bine... dar ne e greu să ne implicăm și să luăm contact cu situațiile grele de viață ale altora. Te afectează, te-a făcut mai puternică?**

– Pentru mine aceste activități au dat răspuns unor căutări de exteriorizare a unui prea plin sufletesc, a unei dorințe de a ajuta și de a fi util comunității în care îmi desfășor activitatea. Eu iubesc oamenii, îmi doresc să împărtășesc și celorlalți dragostea mea de viață, bucuria de a trăi frumos și curat, optimismul și credința că orice pe lumea asta, oricât ar părea de greu la un moment dat, are o rezolvare. Mă întreb dacă m-au afectat situațiile dificile cu care am luat contact și dacă m-au făcut mai puternică. Eu plâng la fiecare activitate umanitară la care iau parte. Și nu mă cenzurez deoarece consider că sunt emoții firești, care îmi eliberează sufletul. **Nu plâng de mila celorlalți, plâng pentru că mă impresionează emoția lor**, mirarea ce li se vede pe chip atunci când își dau seama că nu sunt singuri, că în lumea asta mare există cineva care se gândește la ei.

Fiecare eveniment face din mine un om mai evoluat sufletește. Un om mai bun, mai credincios, mai tolerant. Și cred că devenim cu toții mai puternici atunci când nu ne lăsăm îngenuncheați de obstacole, de neputințe, de autolimitări.



Sunt un om care iubește frumosul, manifestat sub toate formele, care vrea să depășească mediocritatea din jur și care se înconjoară de tot ceea ce aduce bucurie și liniște sufletului. Nu suport limitările autoimpuse, condiționările fără logică și lupt cu toate forțele pentru a-mi atinge obiectivele. Refuz să mă împiedic de celebrul «nu avem cu ce» și «nu se poate» și vreau să demonstrez că atunci când îți dorești cu adevărat ceva, depășești toate obstacolele, cu resurse limitate, dar cu idei îndrăznețe și inovative.



De multe ori, traficul militar într-o zi intensă de zbor pe aerodromul din Bacău poate să-l depășească cu mult pe cel civil, ca număr de aterizări și decolări, dar prioritatea tuturor este ca aeronavele să vină în siguranță la aterizare.



Într-o definiție formală, specificul activității de control al traficului aerian operațional îl reprezintă actul de dirijare, coordonare și informare a zborurilor militare, executat de către controlorii de trafic aerian operaționali, într-o zonă de responsabilitate bine delimitată.

Practic, controlorii de trafic aerian operaționali sunt cei care autorizează și aprobă zborul aeronavelor militare de la decolare, pe traiectul de zbor, la interceptare și la obiectiv, în procedurile de apropiere și la aterizare, cu ajutorul sistemelor de comunicații radio și telefonice, prin observare vizuală directă și indirectă, prin imagine radar.

Datorită misiunilor repartizate Bazei 95 Aeriene, Centrul 95 Operații Aeriene are în componere câteva zeci de funcții de controlori de trafic aerian, ce trebuie să asigure 24 din 24 de ore, 7 zile din 7 executarea Serviciului de Luptă Permanent pe locația Bacău. În realitate, funcțiile de controlor de trafic aerian nu sunt în totalitate încadrate, iar cu atât mai mult trebuie să apreciem efortul deosebit pe care controlorii de trafic aerian îl fac pentru îndeplinirea misiunilor. Chiar dacă uneori apare oboseala, aceștia au capacitatea și pregătirea necesară pentru îndeplinirea misiunilor primite în deplină siguranță.

pentru pregătirea zborului. Cele trei structuri implicate în controlul traficului aerian (MTWR, MAPP, OC) conlucrează în mod continuu în cadrul executării zborului. Toate aceste trei structuri sunt esențiale în activitatea bazei, fără una din aceste structuri, activitatea de zbor nu ar fi posibilă, iar o singură persoană nu poate executa sarcinile a două posturi distincte.

În spatele unui zbor cu o aeronavă este un întreg angrenaj, începând de la șoferul care tractează prima aeronavă în START și terminând cu pilotul, toți conlucrează la buna desfășurare a activității de zbor. Așadar, **colaborarea între piloți, controlorii de trafic aerian și tehnicienii este una bazată pe încredere și respect**: toți fac parte din aceeași echipă și nu pot funcționa unul fără altul. De reținut că pista de pe aeroportul Bacău este utilizată în comun atât de aviația civilă, cât și de cea militară. Între cele trei entități, Baza 95 Aeriană, Aeroportul Internațional „George Enescu” și S.C. Aerostar S.A. există o relație foarte bună de colaborare, periodic au loc ședințe comune pe probleme legate de siguranța pistei și a securității aeroportuare. În ceea ce privește colaborarea cu colegii noștri civili de la ROMATSA din TWR Bacău, aceasta este una eficientă și bazată pe reguli și proceduri foarte bine stabilite.

PREZENTARE GENERALĂ

Zonele de responsabilitate, fiecare cu specificul său, sunt următoarele:

a) **Turnul de control (Military Tower)**, unde regăsim posturi de lucru pentru dirijarea traficului aerian în limitele câmpului vizual din zona aerodromului, pentru dirijarea mișcării la sol (pe căile de rulare și pe pista de decolare/aterizare) și controlorii de trafic aerian cu atribuții de informare aeronautică și coordonare a zborului;

b) **Sistemul militar de control de apropiere (Military Approach)**, unde se execută dirijarea radar a aeronavelor în zona apropiată

de aerodrom, dirijarea aeronavelor în procedura de aterizare de precizie (dă corecții pilotului dacă aeronava este abătută față de direcția și panta optimă de aterizare) și coordonarea cu turnul civil Bacău, MTWR, cu Operațiile Curente (OC) și cu Centrul de raportare și control;

c) **Compartimentul Operații Curente**, în care se desfășoară întregul ansamblu de activități premergătoare activității de zbor, alocarea spațiului aerian necesar desfășurării misiunilor de zbor, analiza datelor privind situația meteorologică, punerea la dispoziția personalului navigant a informațiilor necesare

De multe ori, traficul militar într-o zi intensă de zbor pe aerodromul din Bacău poate să-l depășească cu mult pe cel civil, ca număr de aterizări și decolări, dar prioritatea tuturor este ca aeronavele să vină în siguranță la aterizare. Totuși, conform procedurilor de colaborare cu turnul civil, aeronavele civile au prioritate față de cele militare și, întotdeauna, se iau toate măsurile ca aeronavele civile să vină cu prioritate la aterizare.

PREGĂTIREA

Controlorii de trafic își pot desfășura activitatea numai după absolvirea unei forme de învățământ specifică controlului traficului aerian, pe baza unei licențe de funcționare pentru fiecare structură de trafic aerian (MAPP, MTWR, OC), care se revalidază periodic de către Autoritatea Aeronautică Militară Națională. Controlorii de trafic aerian trebuie să aibă și o licență medicală care se obține în urma unui control medical periodic la Institutul Național de Medicină Aeronautică și Spațială. În plus, controlorii de trafic aerian operaționali sunt buni cunoscători ai limbii engleze conform standardelor NATO.

STUDIU DE CAZ: OPINII

Pentru a înțelege complexitatea acestei meserii și a realiza o oglindă fidelă a activității controlorilor de trafic aerian ai Bazei 95 Aeriene Bacău, am aplicat principiul jurnalist al verificării informației din trei surse distincte: am vorbit cu câte un reprezentant de la fiecare post de lucru. Mai mult, cei trei interlocutori fac parte din generații diferite, având fiecare o imagine particulară asupra a ceea ce înseamnă profesia ATC aici. Să îi cunoaștem.



Locotenent-comandor Cristinel BERZA „STORK”, șef Operații Curente. A absolvit Liceul Militar „Tudor Vladimirescu” în 1992 și apoi Institutul Militar de Aviație „Aurel Vlaicu” în 1996. De **peste 21 de ani este navigator de sol** (controlor de trafic aerian), începând din 1996 cu prima funcție de navigator cu dirijarea la PD 1 (punct de dirijare) Baza 71 Aeriană, iar din 1999 navigator cu dirijarea la Bacău, trecând succesiv prin mai multe posturi de lucru, de la SDA (APP), PC (punct de comandă), respectiv Operații Curente și controlor aerian tactic din poziții înaintate /FAC din anul 2004. Are experiența lucrului în teatrul de operațiuni, cu două misiuni la activ în Afganistan, prima în 2013–2014 ofițer de legătură aeriană /S3-Air la Batalionul 2 Manevră „Lupii Negrii” pe FOB Mescal și FOB Apache, iar a doua misiune în 2015–2016 încadrat la CJ3 C2/The 438th Air Expeditionary Wing, NATO AIR COMMAND (NAC-A) – Kabul/OQAB.

Plutonierul major Mihaela PATRICHE, controlor de trafic aerian din anul 2004, a urmat cursul de subofițer pe filiera indirectă, apoi cursul de „controlor trafic aerian operațional”. Are o notabilă experiență de lucru în mediul multinațional cu o participare la misiunea Althea (în 2005) și o detașare de trei ani la Napoli, Italia (Public Affairs Office).





Cel mai tânăr dintre cei intervievați, **locotenentul Mihai CIUBOTARIU** este absolvent al Liceului Militar Câmpulung Moldovenesc, apoi al Academiei Forțelor Aeriene, cu master în Securitatea Spațiului Aerian, și curs de specializare Control Trafic Aerian. Are vechime în muncă patru ani, dintre care doi ani și șase luni în funcția actuală.

Am putea spune, mai în glumă, că am format un eșanțion eterogen și divers, după criteriile cercetării științifice. Mai mult, am vorbit cu fiecare separat pentru a nu-și influența unul altuia răspunsurile.

în această echipă a controlorilor de trafic aerian și, totodată de a putea lucra cu noile echipamente apărute”.

– Provocările pe care le întâlniți sunt noi sau repetitive?

Plutonier major Mihaela PATRICHE:

„În meseria pe care o facem nici o zi nu seamănă cu alta. Provocările noi fac parte din specificul job-ului”.

Locotenent-comandor Cristinel „STORK” BERZA:

„Personal, de-a lungul carierei m-am întâlnit cu multe situații neprevăzute, de la catapultări, misiuni de salvare reale, devieri și aterizări pe alte aerodromuri din cauza vremii ... până la situații de aterizări forțate și doborârea aeronavelor în Afganistan”.

Locotenent Mihai CIUBOTARIU:

„Din punctul meu de vedere nu există probleme majore care ne pot afecta activitatea de zi cu zi. Atâta timp cât fiecare își face treaba corect și învățăm din greșelile fiecăruia și din cele din trecut, nu pot exista probleme care să ne afecteze”.

– Ce părere aveți despre generația tânără, cum se integrează în colectiv?

Locotenent-comandor Cristinel „STORK” BERZA:

„Din păcate, în ziua de azi puțini mai intră în sistem din vocație sau patriotism, iar controlorii tineri nu sunt motivați suficient, mai ales financiar, să rămână în sistemul militar”.

Locotenent Mihai CIUBOTARIU:

„Generația tânără vine cu capacități noi, cu dorința de învățare și afirmare, ceea ce face ca acest ciclu de schimbare a generațiilor să se realizeze cu ușurință. Din punct de vedere al integrării în colectiv nu au fost probleme”.

Plutonier major Mihaela PATRICHE:

„Așteptăm întotdeauna cu nerăbdare forțe noi și încercăm să le arătăm toate aspectele care privesc această funcție/meserie, astfel ca integrarea să fie cât mai ușoară, chiar dacă «intrarea la dirijare» implică foarte multă pregătire de specialitate, dobândită în timp”.

– Ce ați dori să se schimbe la nivel de mentalitate sau la nivel de proceduri?

Locotenent-comandor Cristinel „STORK” BERZA:

„La nivel de mentalitate, de câțiva ani au început lucrurile să se mai schimbe și în armată. Se vede că încep să vină generații de lideri la comandă cu o bogată experiență profesională acumulată în misiuni reale și care au luat contact cu camarazi de arme din celelalte țări membre NATO”.

Plutonier major Mihaela PATRICHE:

„Unele SOP-uri (proceduri) sunt încadrate cu atribuții nespecifice meseriei. Mi-aș mai dori ca toată aparatura să fie modernă și să avem un turm de control comun în care să se aplece și de la approach și meteo”.

Locotenent Mihai CIUBOTARIU:

„Din punct de vedere al procedurilor nu cred că trebuie schimbat ceva având în vedere că sunt lucrate în mod continuu de echipe pregătite în



XXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXX
XXXXXX
XXXX



– Care este perspectiva asupra misiunii de îndeplinit, cum priviți meseria de controlor de trafic aerian?

Locotenent-comandor Cristinel „STORK” BERZA:

„Soția mea are o vorbă: «Crezi că a fi controlor de trafic aerian e greu, atunci încearcă să vezi cum e să iubești unul!». Meseria de controlor de trafic aerian (ATC) este una dintre cele mai grele și solicitante meserii din lume. În particular, să fii controlor de trafic aerian militar vine la pachet cu noi responsabilități și provocări pe care controlorii civili nu le au. **E o meserie pe care nu o poate face oricine, o meserie ce implică un nivel ridicat de pregătire, o viteză de reacție deosebită, rezistență la stres, o meserie pe care o faci doar dacă ești stăpân pe tine, unde nu ai voie să clachezi sau să faci greșeli”.**

Locotenent Mihai CIUBOTARIU:

„Meseria de CTA este, conform studiilor, o meserie foarte stresantă, obositoare, dar totdeauna, pentru a fi un bun controlor de trafic ai nevoie de un set de calități care ne fac unici în ceea ce facem. Pe lângă acestea, această meserie crează un sentiment inedit de împlinire și respect de sine prin faptul că avem o responsabilitate extrem de mare pentru siguranța zborului, și implicit a piloților și personalului de la bord”.

Plutonier major Mihaela PATRICHE:

„Foarte des, în aviația militară este folosită expresia «Safety first». Controlorii de trafic aerian sunt responsabili de siguranța pilotului și a avionului pentru că, practic, ei sunt ochii de la sol ai

piloților, și, pentru că totul se bazează pe încredere, piloții și controlorii de trafic aerian sunt o echipă.

Misiunea noastră, a tuturor celor care lucrăm în această bază este să aducem, în siguranță, toate avioanele la aterizare”.

– Cum percepeți modificarea în timp a modului de lucru (datorită schimbărilor aparaturii sau a fluctuației de personal)?

Locotenent-comandor Cristinel „STORK” BERZA:

„Este o meserie în care te bazezi foarte mult pe tehnologie și pe oameni foarte bine pregătiți, unde investițiile sunt obligatorii pentru a nu afecta siguranța zborului. Din punctul meu de vedere, pe termen lung pot apărea probleme legate de lipsa de personal. În această profesie pentru a ajunge la un anumit nivel de pregătire necesar îndeplinirii unor misiuni complexe specifice aviației militare sunt necesari cel puțin cinci ani de experiență profesională, ceea ce înseamnă că sistemul trebuie să își ia măsuri din timp pentru a evita deficiențele de personal”.

Plutonier major Mihaela PATRICHE:

„Acum, pentru că ne-au venit colegi noi, programul de lucru s-a mai relaxat, dar așteptăm cu nerăbdare completarea tuturor funcțiilor prevăzute în statul de organizare”.

Locotenent Mihai CIUBOTARIU:

„Modul de lucru nu a suferit o modificare extremă de-a lungul timpului dar este necesară o pregătire continuă pentru a ne putea încadra

domeniu iar la nivel de mentalitate suntem în proces de schimbare, de tranziție către modelul vestic, modelul NATO”.

– V-ați gândit vreodată să vă mutați pe o funcție asemănătoare la aeroportul civil, ROMATSA?

Plutonier major Mihaela PATRICHE:

„A fost, cândva, un gând fugar”.

Locotenent Mihai CIUBOTARIU:

„Există și această posibilitate de mutare pe o funcție la ROMATSA sau la Aeroportul Civil dacă vorbim din punct de vedere al salariilor care sunt mai mari la civili, dar din punct de vedere profesional controlul traficului militar implică un cadru mai vast de funcțiuni prin multitudinea de misiuni care trebuie executate în fiecare zi. Acest lucru ne ține în afara sentimentului de rutină”.

Locotenent-comandor Cristinel

„STORK” BERZA:

„La vechimea și experiența pe care o am nu mai iau în calcul schimbarea mediului de lucru, de la militar la civil, plus că meseria de controlor de trafic aerian civil nu va putea să-mi ofere vreodată senzațiile pe care le-am trăit ca militar”.

– Ce apreciați cel mai mult la munca desfășurată?

Locotenent-comandor Cristinel „STORK”

BERZA:

„Per ansamblu, o văd ca pe o meserie a provocărilor, unde nici o zi nu seamănă cu alta, unde trebuie să te aștepți la situații noi, inedite, care te vor pune la încercare, unde munca în echipă are valoare supremă”.

Plutonier major Mihaela PATRICHE:

„Nu aș putea spune că făcând ceea ce fac mă plafonez sau mă plictisesc”.

Locotenent Mihai CIUBOTARIU:

„Cel mai mult apreciez munca în echipă, faptul că fac parte dintr-o structură foarte importantă pentru activitatea de zbor și respectul avut în cadrul societății”.

ÎN LOC DE CONCLUZII

Scopul micului nostru studiu de caz nu a fost evidențierea unor tipare repetitive sau identificarea unor probleme specifice, ci doar căutarea unor elemente de ajutor în conturarea unui tablou al opiniilor sincere despre ceea ce înseamnă să fii controlor de trafic aerian în mediul militar, o activitate despre care nu se știe foarte mult.

Diversitatea opiniilor pe același subiect oferă autenticitate și e bazată pe diferența de experiență profesională (ca număr de ani), dar și pe varietatea de experiențe interpersonale ale celor implicați. Rămâne totuși un numitor comun, aprecierea acelorași valori de bază: munca în echipă și entuziasmul depășirii provocărilor permanente din activitatea zilnică.

Acel „respect din partea societății” pe care îl menționează locotenentul Ciubotariu este extrem de bine fondat. În nenumărate articole științifice și de divertisment apare informația că profesia de CTA este una foarte stresantă, printre cele mai solicitante din lume, cu niște particularități foarte interesante: dacă un militar combatant sau un pompier este expus unui nivel înalt de stres pe timpul misiunii, și este mai ales conștient de pericolul asupra integrității sale fizice, controlorii de trafic sunt predispuși la un stres cronic, repetitiv și constant, care face parte din cotidian. Nu le este în pericol propria viață, în schimb de deciziile și de viteza lor de reacție atarnă viețile a sute de oameni (poate chiar mii) zilnic. Este o profesie care transcende binele personal, esența distilată a expresiei „do something that matters (for the world)” – „fă ceva care să conteze (pentru binele tuturor)”.



La locul de muncă, militarii profesioniști dau tot ce e mai bun pentru siguranța colegilor din aer și a avionului

UNIREA PRINCIPATELOR COMEMORATĂ LA 159 DE ANI

Unirea Principatelor a avut loc la 24 ianuarie 1859, prin alegerea lui Alexandru Ioan Cuza ca domnitor al ambelor principate – la 5 ianuarie 1859 în Moldova și la 24 ianuarie 1859 în Țara Românească.

Cu ocazia aniversării a 159 ani de la „Mica Unire”, care a constituit primul pas spre România de azi, s-au depus jerbe și coroane de flori la statuia Domnitorului Alexandru Ioan Cuza de lângă Catedrala Patriarhală.



La ceremonia a participat președintele României, Klaus Iohannis, alături de reprezentanți ai Bisericii Ortodoxe Române și Ministerului Apărării Naționale.



Căpitan inginer Marius MILEA
Psiholog Valentin HALMAGIU



Siguranța aeronautică - Eroarea umană

Dezvoltările tehnologice în proiectarea și fabricarea aeronavelor militare din ultimele decenii au schimbat radical competențele necesare personalului aeronautic. Acesta, trebuie să lucreze eficient și eficient, adesea sub presiunea unor condiții dificile într-un mediu pentru care nu sunt adaptați din punct de vedere biologic.

Eroarea umană este citată ca factor contribuitor principal în aproximativ 80% din evenimentele de aviație, iar în procesul de investigare al acestora, simpla atribuire a termenului „eroare umană” nu este suficientă. În abordarea contemporană a investigării, pe lângă a afla „ce s-a întâmplat?” este foarte important și aflarea răspunsului la întrebarea „de ce s-a întâmplat?”. Principala provocare pentru comisia tehnică de investigare a unui eveniment de aviație este colectarea tuturor datelor, astfel încât să poată reedita din toate punctele de vedere, desfășurarea evenimentului, plecând de la identificarea problemei, evaluarea situației și modul de acțiune al personalului implicat. De asemenea, este luat

în considerare modul în care mediul operațional și cel organizațional au influențat evaluarea situației și acțiunile ulterioare ale personalului care a desfășurat activități aeronautice.

Eroarea este definită ca o acțiune sau inacțiune umană cu consecințe neintenționate. Eroarea însăși poate să nu producă consecințe grave, dar produsă pe timpul executării activităților aeronautice, crește riscul apariției unui eveniment. Instruirea personalului, evaluările de risc, inspecțiile de siguranță etc., nu ar trebui să se limiteze doar la a evita erorile, ci mai degrabă să le facă vizibile și să le identifice înainte de a produce pagube sau alte consecințe regretabile.

Tipuri de erori

Scăpări și lapsusuri – execuția acțiunii nu corespunde intenției operatorului. **Scăpările** sunt acțiuni planificate dar executate greșit, iar **lapsusurile** sunt cedări ale memoriei. De exemplu o scăpare ar fi - acționarea manetei de comandă a flapsului în locul celei pentru trenul de aterizare. Un exemplu de lapsus îl reprezintă - omiterea unui item dintr-un checklist.



Greșeli - planificarea greșită a acțiunilor. Chiar dacă execuția planului a fost corectă, rezultatul anticipat este imposibil de obținut.

„Simplu spus, eroarea umană nu poate fi evitată, dar poate fi controlată”.

În contextul managementului siguranței aeronautice, atât factorii de decizie (*comandanții*), cât și personalul operațional, trebuie să înțeleagă că omul este predispus greșelii (*va continua să comită erori*) indiferent de nivelul tehnicii exploatate, de nivelul de instruire și experiență, sau de reglementările și procedurile în vigoare. Un obiectiv important este acela de a implementa și menține „bariere” care să reducă probabilitatea apariției erorilor, dar la fel de important este și reducerea consecințelor acestor erori atunci când apar. Pentru a îndeplini acest obiectiv, trebuie identificat pericolul care poate constitui **factorul declanșator** pentru anumite erori, trebuie analizat din punct de vedere al managementului riscului, astfel încât să se implementeze cele mai bune măsuri de control și reducere a riscurilor.

Ce reprezintă Factorul Uman?

Termenul de Factor Uman (*F.U.*) a devenit din ce în ce mai popular pe măsură ce industria aeronautică a conștientizat faptul că mai degrabă eroarea umană este cea care stă la baza majorității evenimentelor de aviație, decât factorul tehnic (*defecțiuni, cedare de material, decalibrări etc.*). Domeniul F.U. este multidisciplinar, încorporând elemente din mai multe domenii ca de exemplu: Psihologie clinică, Psihologie experimentală, Antropometrie, Ergonomie, Informatică, Știința

cognitivă, Ingineria siguranței, Medicină, Psihologie organizațională, Psihologie educațională și Inginerie industrială.



Domenii ale Factorului Uman

Este un termen care include știința înțelegerii caracteristicilor fizico-psihoice ale omului și a limitelor capacității umane, în vederea aplicării acestor cunoștințe în proiectare, dezvoltare, furnizarea de servicii. Factorul uman se referă și la aplicarea cu succes a principiilor acestuia în mediul aeronautic cu scopul de a crește nivelul siguranței aeronautice.

Lista factorilor care pot afecta performanța umană în activitatea de mentenanță este lungă și variată, deoarece nu toți oamenii au aceleași capacități umane, puncte forte, puncte slabe, sau limitări. Din păcate, sarcinile de mentenanță care nu țin cont de numărul foarte mare de limitări umane pot duce la erori tehnice și vătămări corporale. Figura alăturată prezintă doar câțiva dintre factorii umani care afectează personalul tehnic-ingineresc de aviație.



Factori umani care afectează personalul tehnic-ingineresc de aviație

Studiul și aplicarea F.U. reprezintă un proces complex pentru că nu există doar un singur răspuns simplu pentru a rezolva sau schimba modul în care oamenii sunt afectați de anumite condiții sau situații.

F.U. în mentenanța tehnicii de aviație

Cercetarea factorilor umani care influențează activitatea de mentenanță din aviație are ca scop identificarea și optimizarea factorilor care afectează performanțele umane în acest domeniu. Atenția este concentrată asupra tehnicianului, dar se extinde la întreaga organizație. Această activitate de cercetare este optimizată prin încorporarea numeroaselor discipline care afectează factorii umani și ajută la înțelegerea modului în care oamenii pot lucra mai eficient și pot menține performanța la locul de muncă.

Prin înțelegerea fiecărei discipline și prin

aplicarea acesteia la situații diferite sau la diferite tipuri de comportament, putem să recunoaștem acei factori umani care afectează performanța și putem veni în întâmpinarea acestora (*prin măsuri de control*) înainte ca aceștia să afecteze activitatea de mentenanță sau să creeze un lanț de probleme care să aibă ca rezultat un eveniment de aviație.

Așa cum am prezentat în numărul anterior al revistei la rubrica de Siguranță Aeronautică, s-au identificat doisprezece factori umani care influențează negativ capacitatea oamenilor de a efectua eficient și în siguranță activitățile de mentenanță. Acești doisprezece factori, cunoscuți sub numele de „*The Dirty Dozen*”, au fost în cele din urmă adoptați de industria aviației ca reprezentând un instrument prin care se poate aborda problematica erorii umane în mentenanță. Este foarte important să se cunoască acest concept, pentru a putea recunoaște *simptomele/modul de manifestare* și cel mai important, să se cunoască modalitatea prin care pot fi evitate erorile produse de influența acestor doisprezece elemente, asupra tehnicienilor de aviație.

Înțelegând interacțiunea dintre factorii organizaționali, mediul de lucru și factorii individuali care ar putea duce la erori și accidente, personalul tehnic din aviație învață cum poate preveni sau gestiona astfel de situații, pe viitor.

Prezentarea implicațiilor acestor doisprezece factori, precum și prezentarea unor mijloace de reducere a riscurilor asociate, le veți găsiți în paginile 26-27 din acest număr al revistei Cer Senin, care pot fi afișate în zonele de lucru – pentru consultare zilnică și pentru o mai bună conștientizare a acestor factori, dar mai ales a măsurilor de diminuare a riscurilor asociate.

NEGLIJENȚĂ ÎN MENTENANȚĂ

Tehnicienii de aviație sunt expuși la o mare varietate de situații periculoase, mașini, echipamente și substanțe chimice. Cele mai periculoase situații pot fi evitate prin simpla respectare a procedurilor, solicitarea de ajutor atunci când este necesar și utilizarea echipamentului personal de protecție. În continuare, vă prezint un eveniment de aviație în care a fost implicată o aeronavă Lufthansa, după executarea neglijență a unor lucrări de mentenanță:

Incident

Pe 20 martie 2001, o aeronavă Lufthansa, tip Airbus A320 a fost la un pas să se prăbușească la scurt timp după decolare din cauza montării greșite a unui cablu/inversarea unor comenzi la manșa comandantului de aeronavă. Intervenția rapidă a copilotului, a cărui manșă funcționa normal, a împiedicat producerea unei catastrofe.

Cauza

Ancheta s-a axat pe verificarea modului în care s-au executat lucrările de mentenanță la manșa comandantului. Acestea au fost executate de Lufthansa Technik chiar înainte de zbor.

Aceste lucrări la comenzile din manșa comandantului aeronavei au fost efectuate ca urmare a unor probleme sesizate de către piloți în cadrul unui zbor anterior celui de pe 20.03.2001, când a existat o problemă în funcționarea unuia

dintre cele două calculatoare profundor/eleron (*ELAC - Elevator/Aileron Computer*).

Un bolț electric în conectorul de la manșă, a fost găsit ca fiind deteriorat și a fost înlocuit. A fost confirmat faptul că două perechi de știfturi din interiorul conectorului au fost accidental încrucișate/inversate în timpul reparației. Acest lucru a schimbat polaritatea în canalele de control respective „ocolind” unitatea de comandă, care ar fi putut detecta eroarea și ar fi declanșat un avertisment. În timpul controlului de dinaintea zborului, anumite indicii ar fi putut fi observate pe ecranul ECAM (*Electronic Centralized Aircraft Monitor*), dar adesea piloții verifică numai indicația de deviație unghiulară a acului indicator și nu direcția indicată.

Deci, în cadrul unui control mai atent s-ar fi observat că indicația de direcție nu este în concordanță cu poziția manșei pilotului. Înainte ca aeronava să iasă din hangar, a fost efectuat un control al comenzilor de zbor, de către mecanic, dar numai la manșa copilotului.

Din informațiile prezentate, putem concluziona că evenimentul s-a produs ca urmare a unor erori comise în serie: mai întâi personalul tehnic a fost neglijent în a executa remedierea defecțiunii semnalate, iar apoi nu a efectuat în întregime controlul comenzilor la ieșirea aeronavei din lucrări/punerea în serviciu; pilotul comandant de aeronavă a continuat seria erorilor printr-o verificare superficială a indicațiilor aferente mișcării manșei pe ECAM.

Deci, vorbim despre **neatenție, omiterea unui item din checklist și efectuarea unor sarcini automat** (fără a verifica cu atenție valorile indicației de direcție în concordanță cu poziția manșei).



CONCLUZII

Erorile fac parte din natura umană, iar în aviație este nevoie de un efort colectiv al tuturor actorilor implicați în activitatea aeronautică (*tehnici, piloți, controlori de trafic aerian, personal de asigurare etc.*) pentru reducerea la maxim a riscurilor la adresa siguranței aeronautice. Principala modalitate prin care se poate realiza acest lucru este menținerea unui nivel ridicat de disciplină și responsabilitate profesională, dar cel puțin la fel de importantă este instruirea și autoeducația cu privire la siguranța aeronautică și factorii umani. Cunoașterea caracteristicilor și limitelor psihofizice, stă la baza dezvoltării cunoștințelor din domeniul factorilor umani și are ca finalitate anticiparea riscurilor și erorilor care pot apărea în cadrul activităților aeronautice.

Bibliografie:

Aircraft Maintenance Technician Handbook Addendum Human Factors – Internet;
Manual de siguranță aeronautică – 2017, București.

„The Dirty Dozen” - 12 Factori capacitatea personalului tehnic de

DE AFIȘAT ÎN ZONELE DE LUCRU

A SE CONSULTA ZILNIC PENTRU O MAI BUNĂ CONȘTIENTIZARE A ACESTOR
FACTORI, DAR MAI ALES A MĂSURILOR DE DIMINUARE A RISCURILOR ASOCIATE

Acești doisprezece factori, au fost adoptați de industria aviației ca reprezentând un instrument prin care se poate aborda problematica erorii umane în activitatea de mentenanță a tehnicii de aviație. Este foarte important să se cunoască acest concept, pentru a putea recunoaște simptomele/modul de manifestare și cel mai important, să se cunoască modalitatea prin care să se poată evita

erorile produse de influența acestor doisprezece elemente ale The Dirty Dozen, asupra tehnicienilor de aviație.

Înțelegând interacțiunea dintre factorii organizaționali, mediul de lucru și factorii individuali care ar putea duce la erori și accidente, tehnicienii de aviație pot învăța cum să prevină sau să gestioneze astfel de situații, pe viitor.

1. LIPSA/PROBLEME DE COMUNICARE

Tehnicienii trebuie să comunice între ei și să explice/detalieze care este stadiul lucrării de mentenanță în momentul în care o altă persoană urmează să continue aceea activitate.

Diminuarea Riscului

Utilizați în mod corespunzător documentația tehnică a aeronavei, pentru a comunica lucrările executate!

Asigurați-vă că personalul tehnic transmite informația corectă despre stadiul lucrării efectuate!

Să NU presupuneți niciodată că lucrarea a fost încheiată!

2. AUTOMULȚUMIREA

Oamenii tind să devină extrem de încrezători după ce devin competenți într-un anumit domeniu, lucru care poate afecta conștientizarea pericolelor.

Diminuarea Riscului

Întotdeauna așteptați-vă să găsiți ceva executat greșit!

Niciodată nu semnați o lucrare dacă nu ați verificat-o în întregime!

Întotdeauna verificați de două ori lucrarea executată!

5. LIPSA LUCRULUI ÎN ECHIPĂ

Diferențele de personalitate la locul de muncă, trebuie lăsate la ușă/uitate. Orice structură/organizație de mentenanță trebuie să sublinieze că lipsa lucrului în echipă poate afecta, în cele din urmă, siguranța lucrărilor executate.

Diminuarea Riscului

Asigurați-vă că există căi de comunicare între personal!

Discutați îndatoririle specifice atunci când „lucrarea” necesită mai mult de o persoană pentru a elimina orice semne de îndoială!

Ajutați-vă întotdeauna colegii, ținând cont de siguranța aeronautică!

6. OBOSEALA

Tempoul ridicat de misiuni și numărul redus de personal tehnic de aviație, necesită ca acesta să lucreze ore îndelungate, fapt ce duce la oboseală. Acest lucru poate duce la o atenție și un nivel scăzut de conștientizare, lucru foarte periculos pe timpul executării lucrărilor de mentenanță.

Diminuarea Riscului

Conștientizați simptomele/semnele de oboseală! Verificați prezența acestor simptome asupra propriei persoane dar și la colegi!

Încheiați orice activitate în momentul în care nu vă mai puteți concentra! (înseamnă că sunteți epuizați)

O alimentație sănătoasă, stil de viață activ, exerciții fizice și un program strict de ore de somn, poate preveni oboseala.

9. LIPSA DE ASERTIVITATE

Lipsa de fermitate în a comunica unor persoane că activitatea pe care aceștia o desfășoară nu este corect executată, poate duce la apariția unor evenimente catastrofale. **NU LĂSAȚI CEVA CE ȘTIȚI CĂ ESTE GREȘIT SĂ CONTINUE, IGNORÂND CEEA CE ESTE EVIDENT!!!**

Diminuarea Riscului

Oferiți un feedback clar atunci când sesizați un pericol!

NU faceți compromisuri!

Lăsați colegii de muncă să își exprime punctele de vedere și acceptați criticile corective!

10. STRES

Stresul este răspunsul subconștientului la sarcinile pe care trebuie să le îndeplinească o persoană.

Diminuarea Riscului

Luați o mică pauză la program sau câteva zile libere, dacă vă simțiți stresat!

Discutați cu un coleg de muncă și cereți-i să vă monitorizeze activitatea!

O alimentație sănătoasă, exerciții fizice și o perioadă de odihnă poate reduce nivelul de stres.

Umani care influențează negativ a desfășura activități aeronautice

„The DIRTY DOZEN”

Doisprezece factori umani de care trebuie să se țină cont în mentenanță

1. Lipsa/probleme de comunicare	2. Automulțumirea	3. Lipsa de cunoștințe
4. Neatenția	5. Lipsa lucrului în echipă	6. Oboseala
7. Lipsa de resurse	8. Presiunea	9. Lipsa de asertivitate
10. Stres	11. Lipsa de conștientizare	12. Norme

3. LIPSA DE CUNOȘTINȚE

Într-o lume în care tehnologiile sunt într-o continuă schimbare, tehnicienii trebuie să fie la curent cu tehnica și cu modul de lucru la aceasta.

Diminuarea Riscului

Executați doar acele lucrări pentru care sunteți autorizați/calificați!	Dacă nu știți cum să rezolvați o problemă, CEREȚI AJUTOR!	Asigurați-vă că manualul de mentenanță pe care îl utilizați este actualizat!
---	---	--

4. NEATENȚIA

O distragere a atenției ar putea fi orice lucru care ia gândul de la sarcina actuală. Orice distragere a atenției în timpul muncii, poate determina să considerăm că suntem într-o etapă diferită a activității noastre, decât cea reală.

Diminuarea Riscului

După ce vă reveniți în sine, parcurgeți din nou toți pașii anteriori, pentru a ști exact etapa procesului în care vă aflați!	Utilizați o listă de verificare (checklist) detaliată!	NU lăsați niciodată uneltele sau componentele împrăștiate în jurul dvs! Faceți ordine înainte de a părăsi zona de lucru!
--	--	--

7. LIPSA DE RESURSE

Atunci când nu există resurse disponibile pentru a efectua o lucrare de mentenanță în mod corespunzător, trebuie luată decizia de încetare a executării respectivei lucrări până ce resursele necesare vor fi disponibile.

Diminuarea Riscului

Creați un stoc suficient de piese de schimb și efectuați comenzile din timp!	Nu înlocuiți niciodată o componentă cu una care nu este compatibilă, doar pentru a îndeplini o sarcină!	Mențineți în stare de disponibilitate echipamentele/ansamblurile/sistemele prin efectuarea unor activități de mentenanță specifice!
--	---	---

8. PRESIUNEA (CONSTRÂNGEREA)

Presiunea în cadrul activităților de mentenanță este întotdeauna prezentă. Tehnicienii nu trebuie să lase presiunea constrângerilor legate de timp, să se interpună în calea finalizării în condiții de siguranță, a unei reparații.

Diminuarea Riscului

Asigurați-vă că presiunea existentă este reală și nu autoindusă!	Informați-vă șefii în momentul în care considerați că veți avea nevoie de mai mult timp pentru a definitiva o anumită lucrare de mentenanță, decât să vă grăbiți pe timpul efectuării acesteia!	Cereți ajutor suplimentar, în momentul în care timpul constituie o problemă!
--	---	--

11. LIPSA DE CONȘTIENTIZARE

Rutina poate dezvolta o lipsă de conștientizare a mediului de lucru, prin diminuarea/reducerea simțului practic și a vigilenței.

Diminuarea Riscului

Verificați dacă ceea ce executați nu contravine cu vreo modificare existentă sau reparație!	Rugați întotdeauna un coleg să vă verifice munca/lucrarea!	Chiar dacă aveți experiență în a executa o anumită sarcină, este bine ca întotdeauna să existe cineva care să verifice lucrarea respectivă!
---	--	---

12. NORME/STANDARDE

Normele reprezintă modul în care lucrurile trebuie să se facă în mod obișnuit. Sunt niște reguli nescrise care sunt urmate sau tolerate de majoritatea organizațiilor. Normele negative pot distra de la standardul stabilit de siguranță și pot provoca apariția unui accident.

Diminuarea Riscului

Asigurați-vă că toată lumea urmează același standard!	Fiți conștienți de faptul că doar pentru că „pare normal” nu înseamnă că este și corect!	Cea mai ușoară cale de a îndeplini o sarcină poate să nu fie standardul/SOP-ul!
---	--	---

Primăveri cu miros de

ZBOR

Alin C. IONESCU

Adrian SULTĂNOIU, Bogdan MOVILEANU

Îmblânzirea vremii, adusă de venirea mult-doritei primăveri, declanșează o creștere a activității de zbor pe orice aerodrom militar din lume. Precum multe alte fațete ale activității umane, și Aviația Militară este tributară condițiilor meteorologice, intrând într-o relativă hibernare la primele semne serioase de iarnă și renăscând odată cu soarele primăvăratesc. Cunoscut în lumea aviatorilor militari după inițialele „MK”, aerodromul Mihail Kogălniceanu ne-a întâmpinat în stilul caracteristic, cu zgomot de motor turboreactor încercat la cale. Drumul până la pistă este revelatoriu pentru gradul enorm de schimbare prin care a trecut bătrânul bastion al zborului militar dobrogean, iar imagini de acum 10 ani se suprapun în tăcere peste peisajul mult schimbat de acum. Influența partenerului american este vizibilă peste tot, și ori de câte ori ai trece în revistă aceste schimbări, nu te poți abține să nu admiri ordinea și logica funcțională a tuturor îmbunătățirilor prin care aerodromul dobrogean a trecut de la intrarea țării noastre în NATO.



Vederea parajeturilor și a stâlpilor de iluminare nocturnă a bretelei este electrizantă, aceste simboluri strict caracteristice aerodromului de la malul mării fiind ușor de recunoscut.

Chiar dacă vântul bate dinspre mare cu putere, aducând o răcoare caracteristică mediului salin, soarele încearcă să anuleze disconfortul, strălucind pe cerul acoperit pe alocuri de lungi falduri subțiri de nori Cirrus străvezii. Tehnicii de sol mișună printre avioanele parcate în linie, punctând cu bleumarinul combinezoanelor întinderea de beton, pregătindu-se și pregătindu-le pentru misiunile zilei. Ritualul încercării motoarelor la cale continuă să spargă liniștea, recompunând peisajul sonor specific aerodromurilor militare și umplând aerul cu mirosul atât de special al petrolului de aviație ars. Aerodromul este al tehnicilor pentru că toți piloții sunt la briefing, discutând disponibilitatea tehnicii de aviație și a celei de deservire a zborului, condițiile meteorologice, problemele personalului aeronautic și ale celui tehnicoingineresc de sol, punând totul la punct pentru ca activitățile zilei să se desfășoare fără sincope. Când toți cei prezenți sunt pregătiți pentru deschederea zborului, combinezoanele kaki invadează bretelea, alăturându-se celor bleumarin. Aflăm cu bucurie că ziua de zbor va fi alcătuită din ieșiri de zi și ieșiri de noapte, un start mixt ce va permite antrenarea și piloților tineri, și a celor avansați.

Avioanele sunt agățate la vodile de către trăgaci, mijloacele tehnice de deservire a zborului pornesc în marș către buzunarul de la nord al pistei, toată atenția se mută către organizarea startului. Tot personalul, piloți și tehnici, acționează unitar, ca un singur organism, pentru pregătirea unei alte zile de zbor, similară multor altora, dar niciodată identică.

Buzunarul de la nord primește avioanele MiG-21 LanceR B și C, aliniate plan lângă plan, deja alimentate și gata pentru a-și primi piloții. Totul este pregătit, astfel că delegatul la pornire – un fel de CZ al avioanelor din buzunarul de pornire – își îmbracă vesta reflectorizantă de culoare roșie și se postează în fața lor. Spre capătul bretelei, înainte de intrarea la pistă, un alt tehnic este pe poziție, cel care va executa ultima verificare tehnică a avioanelor înainte de decolare. Acum, această misiune foarte importantă este repartizată unui maestru militar tânăr, mișcare ce ne duce cu gândul la schimbul dintre generații.

Nu mai durează mult până piloții își fac apariția, venind agale către avioane. Și straiile lor de zbor sunt noi, puține similarități existând între dotarea de acum și cea din vremurile când se zbura varianta clasică a MiG-ului 21. Costumele de compensare și vestele de salvare sunt moderne, identice cu cele purtate de piloții de vânătoare din țările NATO, în timp ce căștile DASH le dau o notă de distincție, puține state având în dotare la această oră un astfel de echipament. Urmează un ritual al luării avionului în primire, probabil vechi de când aviația și similar piloților de pe orice avion de vânătoare, și cel al pornirii, specific fiecărui avion în parte. Chiar dacă relația dintre pilot și tehnic este una foarte strânsă, bazată pe încredere, orice pilot își verifică aeronava înainte de a urca la bordul ei. În aviație, nu există „prea multă verificare”, nu există „prea mulți ochi” la fel cum nu există „prea multă vigilență”. Verificarea executată de către pilot este destinată a descoperi eventuale probleme la avion care ar putea duce la probleme în aer, astfel că ochii și mâinile lui inspectează atent puncte exterioare critice, locuri care pot trăda hibe ascunse. Inspecția vizuală este finalizată, piloții urcă în posturile de pilotaj, îmbracă chingile scaunelor de catapultare, își pun căștile de zbor pe cap și se conectează la sistemele avionului.

La un semn al delegatului la pornire, bătrâna APA, un camion destinat a genera energia electrică necesară pornirii motorului turboreactor al fiecărui avion, rulează hotărât, oprindu-se în fața celui necesar a fi pornit. Tehnicul de avion cuplează cablul APA, apoi șoferul așteaptă semnalul pilotului. Când îl primește, motorul mașinii turuie răgușit, generând voltajul necesar rotirii starter-generatorului GSR-ST-12000-VT, agregatul cu rolul

antrenării rotoarelor motorului turboreactor Tumanski R-13-300. Nu trec decât câteva secunde și verdele pierdut al suprafeței îniebete din spatele buzunarului de pornire începe să tremure, filtrat prin căldura născută din inima motorului.

Simfonia pornirii executată, tehnicul de avion închide cupola, blocând cu brațul stâng lumina soarelui pentru a urmări și a se asigura că pilotul a închis, sigurantat și ermetizat cupola, gest de aerodrom intrat în reflex. Cu motorul în parametri și totul pregătit, delegatul la pornire face semn pentru îndepărtarea scării și a calelor de la roți. Asigurat că totul este în ordine, face semn pilotului pentru rulaj, dirijându-l pentru intrarea la pistă. Pilotul îl salută scurt după virajul către stânga, apoi oprește la semnalul celui alt tehnic în vestă reflectorizantă roșie. El este ultima procedură de siguranță înainte de decolare, lui îi aparține ultima pereche de ochi și ale lui sunt ultimele două mâini care verifică punctele nevalgice ale avionului, căutând aceleași probleme pe care le-a căutat și pilotul, presiuni, scurgeri, jocuri. Agil ca o panteră, tehnicul își face datoria, asigurându-se că avionul funcționează în parametri. Degetul mare ridicat în sus semnalizează celui de la comenzi că nu au fost detectate probleme.

Cu aprobarea de la DZ pentru intrarea la pistă primită, LanceR-ul virează dreapta și calcă sub cauciucul multistratificat al jambei de bot dunga galbenă a centrului pistei. Cu levierul de frânare strâns, pilotul verifică bordul și cere aprobare pentru decolare. Maneta de gaze este dusă către regimul MAXIMAL, gazele arse sunt azvârlite cu putere prin ajutorul închis, în timp ce, înfrânat, avionul pleacă botul sub acțiunea jetului reactiv,

comprimând sesizabil amortizorul jambei de bot. Momentul primirii aprobării de decolare este marcat prin bracărea completă a stabilizatoarelor, eliberarea levierului de frânare și cuplarea regimului FORȚAJ TOTAL. Flacăra ieșită din ajutorul acum deschis arde palele de vânt, în timp ce bicilii tunetului cuplării postcombustiei ne izbește scurt urechile. LanceR-ul începe să ruleze, accelerând hotărât, împins de flacăra portocalie ce-i iese din măruntaie. Senzația din urechi se pierde, înlocuită de o alta, de o vibrație în cavitatea toracică care-ți cuprinde intestinele și plămâni. Îți vine să țipi simțind această demonstrație de forță pură, dar te abții, cu greu. Observi momentul desprinderii roții de bot, urmat la scurt timp de separarea de betonul pistei și urcarea fermă către înălțimea ordonată pe aripile scurte și triunghiulare. Distingi cu ușurință escamotarea trenului, nu observi escamotarea flapsului, dar sesizezi decuplarea forțajului și transformarea vânătorului într-un punct negru urmat de o dâră de fum.

Secvența pornire–rulaj–control–decolare se repetă de mai multe ori, pentru fiecare avion planificat. Totul se desfășoară precis, parcă în barem, astfel că toți vânătorii decolează, fiecare în misiunea lui. Unii sunt tineri, alții mai puțin, și te surprinzi identificând lupii cu părul sur după felul în care lucrează cu manșa în timpul rulajului accelerat pe pistă, după felul în care execută desprinderea și escamotarea trenului și felul cum mențin panta în timp ce urcă sprijiniți în coada de foc a forțajului. Îți simți, le simți și enorma experiență, observi semnele discrete ale multpeste-miei de ore de zbor în comportamentul avionului și știi că avionul nu mai are secrete pentru ei. Nu trebuie să fii pilot să înțelegi senzația pe care ți-o dă experiența,



Încrederea în tine și în avion și libertatea care izvorăște din această experiență, senzația de putere care te umple din momentul în care ai îmbrăcat hamul scaunului de catapultare și ai aprins flacăra în inima motorului turboreactor al avionului tău. După ce ultimul avion a decuplat forța și s-a transformat într-un punct negru ce pare a trage un fir subțire de fum după el, vântul redevine stăpân peste aerodrom. Urmează liniștea de după plecarea vânătorilor și așteptarea, acea așteptare de aerodrom pe care doar cei implicați în desfășurarea activităților de zbor știu cu adevărat ce greutate are. Ei, oamenii de la sol de care piloții se despart și pe care-i despart de avioanele lor, știu greutatea așteptării, și chiar dacă par a fi relaxați, pregătindu-se pentru primirea lor acasă, numai ei știu ce este în sufletul lor. Orice ar face în aceste momente dintre decolare și aterizarea celor plecați, fie că discută, fumează sau se pregătesc de venirea lor, liniștiți nu sunt, un colț de minte întotdeauna le este plin de griji. Viața de pilot nu-i ușoară, dar nici cea de tehnic nu este floare la ureche... Aterizările încep să curgă. Prima revine dubla, și privim panta perfectă pe care vine, în ciuda vântului lateral puternic. Roțile chelălăie scurt la contactul cu betonul pistei, norșorii de fum se disipă repede în ghearele maselor agitate de aer. Suntem tot la nord, și imaginea dublei apărută brusc de după un mal de pământ, ni se imprimă pe retină. Fiind acolo, aproape de pragul nordic al pistei, putem aprecia viteza cu care avionul MiG-21 ia contact după felul în care ne fulgeră prin fața ochilor. Este o viteză mare, și gândul zboară la multitudinea de corecții pe care

pilotul trebuie să le execute pe unitatea de timp, la nivelul ridicat de concentrare în care trebuie să se afle. Aterizarea dublei 327 este perfectă și o urmăm rulând pe roțile jambelor principale înalte în timp ce nările ne sunt umplute de mirosul specific de cauciuc ars. Botul pică drept urmare a scăderii vitezei, roata de bot atinge pista, amortizorul jambei se comprimă, și începe jocul menținerii pe direcție prin corecții din palonier. Mătasea albă a parașutei de frânare înflorește brusc, cupola semisferică arătând intrarea completă în sarcină a ei și începutul frânării avionului, dar vântul puternic al zilei are alte planuri. Ochii ni se măresc la vederea dansului haotic al cupolei, deviată mult spre dreapta dublei. Intuind că efectul ei ar putea fi invers celui pentru care a fost destinată, echipajul o larghează prematur, preferând să frâneze din levierul de pe manșă. Pista de la MK este printre cele mai lungi din țară, astfel că parașuta nu este cu adevărat necesară. Urmărim cu privirea rulajul calm al dublei, apoi sprintul militarului din cadrul structurii de recuperare a parașutelor de frânare pentru îndepărtarea acesteia din calea avioanelor ce vor urma să aterizeze. Totul se termină cu bine, 327 virează dreapta pe bretea, accelerând ușor pentru a opri la gurile de alimentare cu petrol. Motorul își cântă în descendo ultimele tonuri, apoi tehnicii încep să mișune pe lângă avionul proaspăt aterizat. Scările sunt puse, cupolele deschise, zâmbete, dialogul scurt, vechi de când aviația reactivă sau poate mai vechi, „Cum a fost?“, „Normal!“, „Vântul ăsta...“, „Eh!“, toate contactele tăiate, chingile desfăcute

și restul ritualului de sfârșit de zbor. Cele șapte trepte ale scării coborâte, senzația plăcută a betonului căii de rulare sub ghetele de zbor, gura de aer prospăt și răcoros, casca dată jos de pe cap și semnătura în livretul avionului.

Simplele LanceR C revin și ele acasă, aterizând uns pe pista frumos decupată de verdele pal al suprafețelor înierbate. Nu mai scoate nimeni parașuta de frânare, folosind lungimea atipică a pistei de la MK pentru a evita neplăcerile cauzate de valurile invizibile de aer sărat. Cu lancea tubului Pitot proptită de nasul tehnicului, simplele opresc în șir indian, tăind contactele și punând punct primei ieșiri a zilei. Avioanele sunt preluate de către tehnici, acum bucuroși și relaxați că avioanele lor au revenit cu bine pe fața pământului. Refacerea capacității de zbor este declanșată chiar înainte ca piloții să plece la celulă, alimentarea cu combustibil fiind executată cu mare atenție.

Înregistrăm toată această rutină nerutinată cu acea curiozitate a omului căruia nu-i dat să fie martor la aceste activități zilnice, atenți să nu deranjăm sau să ne punem în pericol. Timpii morți sunt mici, avioanele și personalul aerodromului parcă sunt angrenate într-un carusel uriaș, ale cărui etape sunt condiționate temporal. Nimic nu este lăsat la voia întâmplării, avioanele sunt verificate și răsverificate, tot acest balet fiind coregrafiat de ochiul atoatevăzător al delegatului la pomire, în spatele căruia ne-am instalat și noi. Această poziție este strategică, deoarece am intrat în vorbă cu el și toate câte se întâmplă în acea zonă de unde izvorăște zborul ne sunt explicate.

A înțeles că știm să ne comportăm pe un aerodrom militar și nu-l vom stânjeni, așa că ne spune care avion urmează să decoleze și cât timp va sta în aer, atenționându-ne asupra etapelor ce vor urma. O enormă experiență i se citește pe figura arsă de soarele lungului șir de zile petrecute la zbor, și chiar și atunci când ne vorbește, ochii nu-i stau o clipă, cercetând continuu și nelăsând nimic să le scape. Totul este dirijat, orice intrare și ieșire din zona avioanelor este aprobată de el, stăpân absolut peste tempo-ul activităților din buzunarul de la nord.

Caruselul zborului continuă, astfel că ochii noștri absorb detaliile altor decolări. Urmează misiuni mai lungi, executate cu rezervoare suplimentare acroșate sub semiplanuri, decolări la interval de siguranță pentru misiuni în celulă, un adevărat festin pentru ochii noștri ce tânjeau după zbor.

Liniștea de după decolările furioase lasă loc pentru discuții de aerodrom, o altă piesă valoroasă din tezaurul la care ai acces atunci când participi la o zi de zbor. Ne angrenăm voioși în dezbateri în buza pistei, civili și tehnici și piloți, despăcând firele Aviației Militare în patru în timp ce ochii tuturor caută din reflex în lungul pistei. Rădem la auzul întâmplărilor haioase, ne întristăm evocându-i pe cei ce nu mai sunt printre noi, scormonim trecutul și dezbaterem aprins prezentul. Tineri și mai puțin tineri, oameni cu părul alb și zeci de ani de zbor militar în spate, toți discutăm într-o egalitate pe care doar pe aerodrom o poți găsi, între cei ce vorbesc aceeași limbă și iubesc aceeași culoare de pe epolet. MiG-ul 21, Borcea, Doru, Foozie,



Dorel Luca, MK, MiG-ul 29, F-ul 16, americanii și rușii, trecut și prezent și viitor, toate subiecte analizate serios și haios în același timp, cu fațete scoase la lumină de toți cei implicați în discuții și concluzii enunțate fără a se ține seama de grade și vârste. Discuții frumoase cu oameni cu suflete frumoase, care știu să prețuiască omul, indiferent de unde vine. Sunt lucrurile pe care le iei cu tine când lași în urmă lumea aia minunată, vorbele oamenilor împletite cu imaginile imprimate pe retina, amprentele sufletelor lor în tine și urmele trecerii lor prin lume pe care ți le-au împărțit cu atâta deschidere, de parcă ai fi fost de-al lor și te-ai fi cunoscut cu ei de o viață întreagă. Nu poți să nu fi mișcat de asemenea oameni, care nu se feresc să spună lucrurilor pe nume știind, prin simțuri ascunse, că pot avea încredere în oameni, pentru că le-au citit albastrul cerului în ochi și suflete.

Din când în când, vorbele noastre sunt acoperite de elicopterele IAR-330 Puma ale Escadrilei 862, care zboară în paralel cu LanceRele Escadrilei 861. Tururi de pistă largi, aterizări exersate în capul nordic al pistei, elicopteristii își văd de treaba lor, împărțind atenții aerodromul cu frații lor mai viteziști. Fuzelajele pictate măiastru în camuflajul vegetal multitonal se decupează cu claritate pe cerul cu nori rari, și ne trezim urmărind cu privirile mașinării ce feliază savant aerul sărat cu rotoarele lor zgomotoase într-un fel atât de diferit față de sunetele de avion de vânătoare. Camaradul meu, fiu de elicopterist, le soarbe din priviri, în timp ce eu nu-mi pot stăpâni zâmbete de bucurie pentru că sunt acolo, pe MK, privind elicopterul meu preferat cum zboară.

Stația radio a delegatului la pornire „sparge gașca”, dând startul pentru a doua parte a zilei de zbor. Urmează pregătirile pentru ieșirile de noapte, spectacol la gândul căruia abia ne putem stăpâni. Ne mirăm cât de repede a trecut timpul, ne mirăm cât de bine ne putem simți în mijlocul acelor oameni ai aerodromului atât de calzi și comunicativi, atât de bine încât nu am simțit cum a zburat o jumătate de zi. Acum urmează să se decoleze pe nord, astfel că tot personalul și toată tehnica de deservire a zborului primește ordin de mutare.

Plecăm și noi, agale, la pas, refuzând cu diplomație locuri în mașinile care merg în același loc ca și noi. Privim peisajul, observând cu atenție zona de staționare a forțelor partenerului american. Un hangar

demontabil, din pânză pe schelet metalic, tronează în zona unor helipaduri pe care staționează câteva elicoptere UH-60M BlackHawk. Chiar când treceam prin dreptul zonei lor, auzim zgomot de rotoare. Întoarcem capetele și privim spre nord – trei elicoptere BlackHawk coboară spre pragul nordic al pistei. Mărim pasul, știind că ei au obiceiul de a veni în rulaj aerian, la cinci-șase metri înălțime, pe bretea și de a ateriza pe platformele desemnate. N-ar fi o idee bună să ne surprindă pe-acolo, deoarece coafurile noastre ar avea teribil de mult de suferit! Mișcându-ne mai repede, am reușit să evităm întâlnirea cu „Șoimii Negrii”, mai greu, ce-i drept, pentru că nu-i ușor să mergi cu gâtul sucit, privind către înapoi. Cele trei elicoptere exact asta au făcut, rulând către helipaduri și aterizând printr-o elegantă întoarcere de 180°, nu înainte de a schimba gesturi de salut cu noi. Trebuie să recunosc că imaginea „fioroșilor” mecanici de bord americani, echipați cu căștile de protecție balistică HGU-56/P, făcându-ne semne amicale, nu este ceva ce vezi în fiecare zi!

Cum încă nu au început aterizările, facem o escală pe la mașină pentru alungarea tentativei de foame din noi și pentru creșterea glicemiei. Nu zăbovim prea mult pentru că auzim șuieratul stins al motoarelor și vedem siluetele pictate frumos de soarele la apus rulând înfrânate pe pistă. Startul ne este dat pentru ocuparea posturilor pentru a doua parte a zborului mixt, așa că ne poziționăm pe suprafața înierbată, vizavi de linia de LanceR-e, atenți, ca de obicei, să nu deranjăm și să nu ne punem în pericol.

După ce toate avioanele au aterizat și au fost alimentate, urmează tractarea lor în linia de avioane de unde vor porni în startul de noapte. Trăgăcii execută viraje grațioase conduși de mâinile dibace ale șoferilor cu sute de mii de kilometri sub curea, parcând avioanele într-o aliniere fără cusur. Pe nesimțite, întunericul se lasă asupra aerodromului, și realizăm după câteva minute că s-au aprins becurile emblematicilor stâlpi de iluminare a zonei de parcare a avioanelor. Odată cu întunericul se lasă și mai rece, aburii respirației devin vizibili și oboseala zilei începe să se resimtă. Totuși, spectacolul din fața noastră captivează, așa că răspundem negativ întrebărilor dacă vom pleca înainte de ultima ieșire.

Lanternele tehnicilor fulgeră scurt pe fuzelajele tărcate, inspectând cu atenție tot ce trebuie

inspectat, reluând ritualul executat pe timp de zi. Vizibilitatea slabă impune atenție înzecită, care coroborată cu experiența permite tehnicilor să se asigure că totul este pregătit pentru declanșarea zborului. Piloții vin, iau avioanele în

rulează cu hotărâre pe breteaua străjuită de balizele chihlimbarii, oprind înainte de intrarea pe pistă pentru ultimul control. Lanterna tehnicului fulgeră scurt pe fuzelajul fiecărui avion, totul este bine, aprobare de aliniere în vederea



primire la fel ca de fiecare dată, apoi urcă la bord și cer cuplarea APA la sistemul electric al avionului. Odată cu șuieratul din ce în ce mai puternic al motorului, lămpile anticoliiziune încep a clipi, iar becurile de pe gambe se aprind. Avionul revine la viață, iar întunericul nu îi ascunde, ci îi accentuează înfățișarea, scăldat acum fiind în lumini pulsatorii roșii, verzi și albe. În cabine, indicațiile bordului se reflectă pe vizoarele căștilor de zbor, țesând dantelării multicolore ce se adaugă peisajului coloristic nocturn de aerodrom militar. Adrenalina din venele noastre alungă o parte din frig, pulsul ne crește odată cu țiuitul motoarelor Tumanskii și întâmpinăm ceva probleme în a ne șterge rânjetetele tâmpede de pe figuri ce sunt vizibile chiar și în aceste condiții.

„Înarmat” cu două bastoane luminoase de culoare roșie, delegatul la pornire începe a dirija, pe rând, avioanele din linie, ordonându-le virajul dreapta pentru intrarea pe rulajul care le va duce la pistă. Cuminți, LanceR-ele

decolării este primită, așa că rulajul reîncepe și continuă până ce farul de pe jambă luminează galbenul liniei întrerupte a firului director. Momentul mult așteptat al decolării vine pe nesimțite, și privim cu ochii cât cepele flacăra tubulară alb-incandescentă cum țâșnește brusc din ajutorul siluetei punctate de luminile de poziție clipitoare, transformându-se la capăt în limbi de foc vizibile și tracțiune invizibilă. Împins de gazele arse expansive, avionul aleargă pe pista ce se ghicește între balizele gălbui, ridică jamba de bot, apoi se înalță în întunericul nopții, transformându-se în cometa pilotată pe care au cântat-o în operele lor poezii aerului din vremuri nu de mult apuse. Rămas prizonier al beznei de aerodrom, tunetul arzător al motorului se izbește de tot ce întâlnește în cale pe timpul străbaterii aerului umer și rece, oprindu-se și în piepturile noastre și adăugându-se bagajului de senzații strâns în acele momente.

Unul după altul, șuvoaiele de foc propulsează către cerul negru

ca smoala avioanele abia ghicite de ochii noștri, ridicându-le la înălțimea ordonată și pierind la fel de brusc pe cum s-au născut, la comanda pilotului din cabină. Spectacolul ia, astfel, sfârșit, iar ochii noștri baleiază din reflex suprafața aerodromului, căutând alte surse de interes. În timp ce elicopterele Puma își continuă baletul aerian, pentru tehnicii vânătorilor supersonici reîncepe așteptarea.

Ni se propune să ne retragem la căldură, dar refuzăm, iar, elegant, motivând că încă mai sunt lucruri de văzut. Pumele feliază întinericul în staționare pe helipadurile de la sud, tehnicii s-au strâns în jurul mașinilor de deservire, căutând adăpost de ghearele reci ale vântului, așa că avem ce experimenta, deci nu se împune să ne retragem, nici măcar temporar. Reluăm discuțiile la o țigară, topăind pe loc pentru a pune sângele în mișcare și a ne păstra temperatura corpurilor în limite acceptabile. Urmărim zborurile calme ale Pumelor prin aerul rece al nopții, întorcând capetele după traiectoriile punctate de luminile de poziție. Raza conică a farului de

bord continuă să ne fascineze cu mișcările ei de palpate a terenului, dar ni se pare că și-a mai pierdut din claritate. Nu realizăm pe moment ce se întâmplă, preocupăți să tremurăm și fără prea multe elemente de referință. Înțelegem cum stau treburile abia când se aprind proiectoarele de aterizare la sud și vedem dubla că se apropie, coborând panta care o aduce acasă. Vizibilitatea este mai proastă din cauza ceții, și nu trece mult și aflăm că zborul se oprește, restul ieșirilor au fost anulate, iar toate avioanele sunt chemate la aterizare. Un front de ceață, adus de vântul cel rece de deasupra mării, pune încet stăpânire pe aerodrom, iar prognoza meteo nu este îmbucurătoare.

Zborul de noapte se termină abrupt, cu avioanele revenind fără probleme la aterizare. Noaptea, nu doar decolările sunt un spectacol, ci și fiecare aterizare. Enorme proiectoare din capul pistei sunt aprinse, așternând o lungă mantie de lumină albă pe fața pistei. Betonul devine strălucitor și se vede din aer de la mare depărtare, ușurând venirea LanceR-elor acasă.

Mai întâi, vezi un punct luminos cum coboară mărindu-se constant, apoi îl distingi fragmentându-se, cu farul jambei anterioare luminând intradosul botului. Avionul filează prin perna de lumină și poți observa cu ușurință momentul contactul roților trenului principal cu betonul pistei și norișorii cenușii de fum scoși în acel moment, atât de intensă este lumina. Zgomotul contactului îți este adus de vânt, la fel și mirosul de cauciuc ars, deci tabloul este complet.

Odată cu ultimul LanceR aterizat, și Pumele își opresc motoarele, semn că gata, ziua de zbor a luat sfârșit pentru toată lumea. Privim cu ușoară tristețe avioanele cum vin agățate la vodilă de la gurile de alimentare pentru a fi parcate în fața parajeturilor. După ce au fost alimentate cu petrol, toate avioanele și elicopterele sunt husate și predate militarilor din paza aerodromului, apoi toți se retrag pentru debrief.

Ne retragem și noi, privind în urmă la avioanele din linie. Acum, bancurile de ceață se văd bine cum sunt mănate peste aerodrom de vântul ce continuă să bată cu putere

dinspre Marea Neagră. Abia acum înțelegem cu adevărat justetea deciziei de oprire a zborului și de rechemare acasă a avioanelor din aer. De-a lungul istoriei, au fost destule cazuri de minimizare a efectului condițiilor meteorologice asupra activității de zbor, în unele cazuri cu efecte tragice. Am așteptat cuminiți terminarea ședinței de debrief, apoi am mulțumit celor care ne-au primit în mijlocul lor.

Am lăsat aerodromul MK în urmă cu o undă de regret, dar și cu o imensă satisfacție pentru că am fost martori ai unei zile de zbor, la fel ca multe altele, dar niciodată identică. Documentarea noastră se va adăuga celei făcute de alții și va rămâne mărturie peste ani, utilă celor ce, într-o zi, se vor apleca asupra zilelor trăite de noi, acum, și le vor studia cu atenție, la fel cum și noi studiem vremuri trăite de înaintașii noștri. Mărturiile noastre vor fi și ele, la rândul lor, o stavilă în calea uitării, o evidențiere a urmelor trecerii prin lume a unor oameni minunați care îndrăznesc să zboare și să lupte în vremuri în care zborul și lupta este un act de curaj, mult mai mult decât o simplă profesie.



ARIPI SPRE CER

Simona OPRÎȘ

Cosmin PURTAN

"Tu, pilotul, pleci în cerul păsărilor, nu simți când și cum te transformi miraculos în alt om. Omul-avion care spintecă albastrul.... Viața de pilot de vânătoare".

Dumitru Berbunshi

Acum 6 ani am scris un articol „Vreau să mă-mpart între cer și pământ”. De atunci au trecut, ca prin vis, zile multe de kerosen prizat adânc și de tunet de forțaj cuplat simțit puternic în piept.

Am avut privilegiul să cunosc oameni minunați, cu cerul în suflet și ochi pătrunzători, cu glas așezat și vorba molcomă dar foarte clară, precisă și ordonată, întocmai ca zborul lor. Că sunt la manșă, că sunt controlori de trafic, că sunt tehnicieni, pe toți îi unește dragostea pentru păsările măiestre de dural, pasiunea pentru zbor și energia neobosită pentru perfecțiunea muncii.

Sunt profund recunoscătoare tuturor celor care fie mi-au oferit șansa să zbor, fie să fiu în miezul adânc efervescent al acțiunii, fie mi-au dat informații și explicații fără să zâmbească ironic că eu, un bebe în ale aviației, poate am pus întrebări banale. Acești oameni calzi și primitori m-au adoptat cu mult drag în spațiul lor privilegiat. M-am apropiat întotdeauna cu mult respect de cei care mănâncă aviație pe pâine. Iar în fața unor Comandori, pur și simplu amuțeam, pentru că în fața unui OM cuvintele sunt de prisos. În preajma lor ți se reglează brusc busola, respirația și ritmul inimii.

Mă bucur ca un copil ce primește o jucărie nouă, de fiecare dată când ajung în acest spațiu aparte în care cuvântul este cuvânt, în care nu există vorbe spuse în doi peri sau cu o mie de înțelesuri, în care nu există jumătăți de măsură și treabă făcută de mântuială. Lucrurile sunt spuse concis și precis, ca o urcare pe verticală. Toți sunt unul și un imens organism ce nu poate supraviețui DECÂT împreună, în efort comun.

De fiecare dată plec din zonă cu bucuria aninată pe chip, ca un glob

de Crăciun, cu energie trupească zero dar energie sufletească plus infinit. Și nu de puține ori, târându-mi corpul care abia mai asculta de comenzi, după 6-8-12 ore de stat cu ochii lipiți de cer, era suficient un zgomot de motor turat să mă readucă la viață și să spun: OK, gata de încă 6 ore de stat! Mărturisesc, nu sunt un fan al căldurii și suport foarte greu 8 ore la 40-45 grade. Și totuși, nimeni nu mă poate opri să mă zgâiesc la avioane, în câmp deschis, acele 8 ore. De la distanță nu mai disting foarte bine detaliile, dar nu știu cum se face că atunci când urmăresc păsările magice pe cer, la înălțimi amețitoare, îmi revine brusc privirea. Iar de multe ori, pot trece pe stradă pe lângă persoane cunoscute și să nu le văd, dar...vorba aceea „dacă era avion, îl vedeai”. Și mărturisesc cu mâna pe inimă, că au fost zile în care nu eram într-o stare prea bună și era suficient să văd un video cu o evoluție acrobatică ca să-mi treacă, ca o pastilă efervescent - miraculos - multiaviatică.

„De vină” pentru toate acestea este „V de la Victorie” și verbul penetrant al lui Doru Davidovici, care mi-a arătat, pentru prima dată, poezia ascunsă a zborului și mi-a strecurat tiptil în suflet acest microb superb, pentru care merită să faci orice sacrificiu.

E greu de povestit cum este să simți pulsul unei baze aeriene și senzațiile care vin ca o avalanșă peste tine, tăindu-ți respirația. Iar cuvintele sunt prea puține pentru a descrie pe cei pentru care cerul este ACASĂ.

Despre acei oameni minunați și frumoși cu păsările lor măiestre, ce-aș mai putea spune... aripile lor se deschid mai întâi larg spre cerul nevăzut din ei, mai apoi spre înaltul cerului, ca o protecție divină asupra noastră.

PROVOCĂRILE VIITORULUI



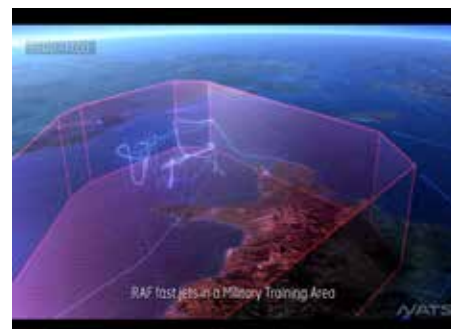
General Atomics MQ-1
PREDATOR

INTERVIU CU COMANDORUL FLORIN TUDOR, DUPĂ PARTICIPAREA LA GANIS II/SANIS I

Zboruri comerciale supersonice, hipersonice, suborbitale, drone (UAS), aeronave operate de la distanță, par, pentru majoritatea dintre noi, concepute rupte din filmele SF, dar care țin tot mai mult de realitatea zilelor noastre. Tehnologiile sunt în dezvoltare și va mai dura o vreme până vor fi utilizate și comercializate la scară largă, dar este posibil ca termenul de implementare să fie mult mai scurt decât am fi crezut. Pentru a nu fi luate prin surprindere de provocările viitorului, structurile din domeniile implicate (aviație civilă, militară, siguranță, navigație aeriană) deschid calea discuțiilor pentru a răspunde așteptărilor comunității aviatice și a facilita schimburile informaționale între părțile interesate.

– Ce ne puteți spune despre GANIS II, care sunt elementele de interes pentru aviația română, atât civilă, cât și militară?

– Obiectivele GANIS II au fost să deschidă o punte de comunicare despre provocările viitoare, prin sincronizarea punctelor de vedere și redefinirea conceptelor, astfel încât toți cei implicați să aibă un numitor comun în discuții. Temele principale abordate au fost: operațiuni inovatoare și emergente în aeronautica mondială, viitorul sistemului informatic și al avionicii de la bordul aeronavelor, managementul informațiilor, definirea și combaterea amenințărilor cibernetice, creșterea performanței operaționale a aeroporturilor. Este important ca structurile interesate din România să fie la



NATS

...our ability to command and control (C2) air and space forces will be affected by three major interrelated trends: emerging threats, new technologies, and the velocity of information.

Lt Gen David Deptula, USAF, retired

Astfel, nu mai puțin de 700 de reprezentanți ai organismelor internaționale, din industria aviatcă și a operatorilor aerieni, precum și reprezentanți ai autorităților aeronautice civile și militare din **peste 100 de state** au luat parte la *Al Doilea Simpozion Global al Industriei de Navigație Aeriană* (GANIS II) și la *Primul Simpozion de Implementare a Siguranței Aeriene și a Navigației Aeriene* (SANIS I), găzduite de Organizația Internațională a Aviației Civile (ICAO), în luna decembrie 2017, la Montreal.

Comandorul Florin TUDOR a participat ca reprezentant din partea AAMN/Forțelor Aeriene la ambele activități.

curent cu cele mai noi concepte și discuții din domeniu, mai ales că suntem puși în fața multor elemente de noutate.

Simpozionul a oferit o oportunitate esențială de deschidere a colaborării în domeniul navigației aeriene, a managementului traficului aerian, al siguranței aeriene, a rețelelor de date de informare aeronautică și a inclus prezentări de la ICAO, organizații internaționale și regionale (EUROCONTROL, programul SES (Single European Sky), EASA (European Aeronautical Safety Agency), EDA (European Defense Agency), organizații de standardizare și părți interesate din industrie. Posibilitatea de a discuta

problemele identificate și de a descrie pașii următori pentru realizarea unui sistem global de aviație fără probleme a fost principalul obiectiv al GANIS II.

- Dar SANIS I?

- SANIS I a oferit o strategie de implementare bazată pe performanță, posibilitatea de a discuta despre aspectele de implementare a Planului Global de Siguranță a Aviației și a Planului Global de Siguranță Aeriană, precum și o împărțire a experienței cu privire la soluțiile deja implementate.

- Care sunt concluziile după participarea la cele două activități?

- În urma prezentărilor și discuțiilor la care am luat parte, am identificat următoarele elemente de interes pe termen mediu și lung:

Dezvoltarea rapidă a traficului aerian, care a condus la dezvoltarea tehnologiei în domeniul navigației aeriene, ceea ce face ca programele de dezvoltare și armonizare din domeniul managementului aerian să fie într-o continuă transformare;

Se pune din ce în ce mai mult accent pe dezvoltarea avionicii și a sistemelor ACAS de la bordul avioanelor;

Se dezvoltă cu pași repezi sistemele de navigație bazate pe proiectarea 4D a traiectoriilor de zbor și pe separarea bazată pe timp pentru eficientizarea traficului;

Noile dezvoltări tehnologice au dus la apariția misiunilor de zbor mixte, extraatmosferice, cu avioane pilotate sau cu aeronave de tip UAS (fără pilot uman la bord) și cu baloane, într-o porțiune de spațiu aerian care depășește limita de responsabilitate a statelor. Se încearcă, prin coordonarea ICAO, EUROCONTROL și FAA (Federal Aviation Authority) să se creeze un cadru legislativ care să extindă zona de responsabilitate a țărilor și pentru misiunile subspațiale

Creșterea rapidă a industriei RPAS (Remotely Piloted Aircraft) a creat provocări multiple privind gestionarea problemelor de trafic nou apărute.

- Care ar fi, în mod specific, situațiile legate de aeronavele pilotate de la distanță - RPAS - care necesită reglementare, fiind un domeniu complet nou?

- Spre exemplu, completarea proiectelor de reglementare în termenele stabilite, gestionarea zonelor de testare pentru cercetarea și dezvoltarea de noi tehnologii și armonizarea cu organizațiile internaționale, relaționarea cu autoritățile desemnate cu punerea în aplicare a legilor, gestionarea unui număr mare de operatori noi și a unor tipuri de operațiuni noi sunt doar o parte dintre problemele de rezolvat. O altă situație incertă e dată de faptul că nu există încă o viziune unitară în ceea ce privește abordarea problematicii UAS/RPAS per ansamblu, iar integrarea UAS/RPAS în spațiul aerian nesegregat/segreat presupune ca toate națiunile și organizațiile să trateze în mod unitar problematica. Noile reglementări trebuie să abordeze, suplimentar, spectrul de frecvențe, transportul de mărfuri periculoase, drepturile proprietarilor, confidențialitatea, migrația precum și siguranța produselor. Momentan, preocuparea principală a ICAO este gestionarea reglementării operării RPAS în spațiul internațional/aerodromuri în cadrul regulilor de zbor

instrumental, inclusiv în zona aerodromurilor. În prezent nu există o infrastructură stabilită care să permită gestionarea în siguranță a utilizării pe scară largă a spațiului aerian de altitudine joasă și a operațiunilor RPAS. Este nevoie de un sistem de management al traficului aerian pentru RPAS (Unmanned Air Traffic Management) pentru operațiuni încă necontrolate, care este separat, dar complementar actualului ATM (Air Traffic Management).

- Ce prognoze privind provocările viitorului ne mai puteți împărtăși?

reglementați, ca de exemplu „space traffic management”, „human spaceflight”, „space transportation vehicle”, „airspace access”, „commercial space activity”.

La nivel național, susțin cu tărie necesitatea inițierii, prin grija Structurii Executive a AAMN, a discuțiilor cu reprezentanții ICAO și ai Ministerului Transporturilor din România pentru organizarea de cursuri din domeniul aeronautic (de exemplu „Safety Management System”), cu echipe mobile de instructori.

RAF Reaper drone



ssgt Brian FERGUSON

Northrop Grumman RQ-4 GLOBAL HAWK



- În perspectiva creșterii fluxului de trafic aerian, colaborarea civil-militară trebuie să fie din ce în ce mai eficientă. Predicția IATA (Asociația Internațională a Transportatorilor Aerieni) pleacă de la o estimare de **7,8 miliarde de călători în anul 2036**, China având o creștere semnificativă, ajungând pe locul I la nevoile de transport aerian. În același timp, ICAO prognozează pentru anul 2030 că aproximativ 10% din traficul aerian va fi legat de zborurile UAS, în paralel cu apariția zborurilor supersonice pentru aeronavele de tip business. Chiar se estimează că zborurile comerciale supersonice, hipersonice și suborbitale vor fi posibile începând cu anul 2020. Autoritatea Aeronautică Americană (FAA) a promovat propriile reguli de transport în spațiul extraatmosferic și le-a transmis spre consultare în vederea elaborării de reglementări internaționale și altor state și organizații. Au apărut termeni noi care trebuie definiți unitar și apoi

- Care este următoarea activitate de asemenea amployare la care ar trebui să participe reprezentanți din AAMN/Forțele Aeriene?

- A 13-a Conferință de Navigație Aeriană Da, va mai dura o vreme până vom avea în dotarea Forțelor Aeriene Române tehnologii avansate de tipul UAS/RPAS sau implementate la scară largă în aviația civilă, dar vor exista cât de curând solicitări de traversare a spațiului aerian al României cu echipamente de acest fel aparținând altor țări.

Este, așadar, extrem de important să participăm la fiecare activitate de acest fel, având în vedere caracterul de noutate al tehnologiilor și viteza nemaipomenită de dezvoltare a acestora, pentru a fi la curent cu toate reglementările din domeniu și a ne putea proteja și promova interesele naționale în cadrul legislației internaționale în curs de proiectare.

LA MULȚI ANI, Domnule general Dobran!



CU UN AN MAI TÂNĂR DECÂT ROMÂNIA

Am avut, de nenumărate ori, ocazia să stau în preajma domniei sale. Modest cronicar în imagini, martor mut, ascultător discret al poveștilor sale, al amintirilor sale. Am citit, pe nerăsuflăte jurnalul său de locotenent. Am privit cu respectul convenit fiecare fotografie care mi-a trecut prin fața ochilor în care apărea tânărul pilot și camarazii săi. Pe măsură ce anii treceau și foștii săi camarazi rămâneau tot mai puțini, înțelegeam faptul că fiecare ocazie pe care am avut-o de a sta alături de astfel de oameni era, de fapt, un privilegiu.

I-am fost oaspete, „**Fachirului**”, într-o dimineață, la început de făurar, atunci când împlinea, cum ne-a mărturisit, „**cu un an mai puțin decât România**”. Ne-a primit, în cocheta căsuță din Popa Nan, vesel, jovial, zâmbitor. Cu acea eleganță și curtoazie care sunt atât de caracteristice unei întregi generații. Poartă cu mândrie și nu se sfiește să ne arate nouă, musafirilor săi, tineri piloți și reprezentanți ai Statului Major al Forțelor Aeriene, o insignă și o șapcă cu avionul ce reprezintă prezentul în forțele aeriene, F-16 Fighting Falcon. „*Noi am avut un avion minunat, un vârful tehnologiei acelor vremuri: Messerschmitt Bf 109 cu care am luptat să ne apărăm țara; voi aveți acum Falcon-ul și sunt sigur că și voi, cei tineri, sunteți mândri de pasărea voastră și vă veți îndeplini misiunea dacă țara vă va chema!*”

Nu exagerez cu nimic dacă spun că am pășit cu evlavie și smerenie în casă, în sanctuarul său. TOTUL evoca istoria, istoria la care a fost un simplu participant, istorie pentru care a însemnat, însă, extrem de mult. Macheta avionului său drag, Messerschmitt, sta la loc de cinste alături de macheta F-ului 16. Medalii, fotografii, tăieturi din ziarele vremii ne întorc într-un timp în care norii negri ai războiului întunecau cerul Europei.

Nu îi vine greu, pilotului, să povestească. Nu e nevoie decât de acea scânteie, de o întrebare abia pusă: „**cum a fost?**”. Zâmbetul apare din nou pe chip, ochii sclipesc jucăuși iar mâinile desenează traiectoriile luptelor aeriene la care a participat, într-un gest universal, înțeles de toți piloții. Picioarele



aproape că i se înfig în paloniere, mâna aproape că strânge manșa atunci când evocă lupta aeriană care i-a adus, ne spune, poate cea mai frumoasă amintire a timpului recent: întâlnirea, după mai bine de o jumătate de veac, cu cel pe care l-a doborât într-o încălețare pentru apărarea teritoriului național, cu pilotul american Barrie Davis. „*Știm de atunci că a supraviețuit, după ce i-am văzut avionul avariat, am înțeles că pilotul va supraviețui. Doar trăsesem să dobor avionul, nu să omor pilotul. Oamenii și, poate, Dumnezeu au făcut ca această întâlnire peste timp să fie posibilă*”. Prilej de frumoasă amintire, prilej de mahnire atunci când

evoca felul în care sfârșitul războiului a fost pentru cei doi piloți, pentru cei doi combatanți. Cu același zâmbet, poate de data aceasta puțin trist, își amintește faptul că „*americani au fost primiți acasă ca niște eroi, în timp ce noi, atunci când am coborât din avioane pe aerodromul Popești-Leordeni, nu am fost așteptați de nimeni; am predat avioanele tehnicilor, ne-am luat puținul bagaj și am plecat spre șosea unde am făcut autostopul pentru a ajunge la București*”.

Cuvinte spuse nu cu remșanare. Despre poveștile triste ce au însoțit destinele celor care au luptat – pentru că așa au fost vremurile – pe Frontul de Răsărit, militarul vorbește cu împăcare.

Au iertat, pentru că timpul în curgerea lui nemiloasă, nu lasă loc resentimentului. Au iertat, pentru că viața s-a împlinit zi după zi și nimic nu poate știrbi frumosul prezentului. Au iertat pentru că au luptat pentru patrie. Iar „*PATRIA este locul în care ne-am născut, locul la care ținem, locul în care avem casa și părinții, și tot ceea ce ne este drag*”.

Cu acest crez au trăit bărbații unei generații care, atunci când patria a fost în pericol, au plecat necondiționat la luptă să o apere, să o întregască. Cu acest crez bărbații acestei generații au dobândit ceva atât de prețios: noblețea sufletească.

„**LA MULȚI ANI, Domnule general Dobran!**”

O urare transmisă în numele vostru, al tuturor celor ce iubesc aviația, de cei câțiva musafiri ai omului care a privit istoria în ochi, de aproape, fără să roșească.

A consemnat, în scris și în imagini, **Adrian SULTĂNOIU**.



Lucrează în învățământ din anul 2008, odată cu transferul la Academia Forțelor Aeriene „Henri Coandă” (AFA-HC), din Brașov. Anterior a îndeplinit diverse funcții în unități militare din trei garnizoane: Târgoviște (unde a ajuns după absolvirea Școlii Militare de Ofițeri Activi de Rachete și Artilerie Antiaeriană, din Brașov, în anul 1986), București și Brașov.

După terminarea școlii de ofițeri a profesat în arma aleasă îndeplinind funcții pe linie de comandă, de la comandant de pluton la comandant de batalion, în unități de artilerie și rachete antiaeriene. Majoritatea competențelor le-a dobândit în perioadele de timp în care a desfășurat activități de planificare și conducere a instrucției, fiind încadrat și pe funcții din statul major al unității (de nivel batalion și regiment) precum și în perioada de timp în care a urmat cursurile la Universitatea Națională de Apărare „Carol I”, din București (UNAp). În prezent, din postura de formator în cadrul AFA-HC, transmite studenților militari cunoștințe privind instruirea militară folosind experiența acumulată și lecțiile învățate/identificate anterior.

Colonelul Ovidiu Moșoiu este licențiat în Conducere Interarme, din anul 1998, în urma cursurilor desfășurate la UNAp, a absolvit în anul 2007 masterul în Științe Politice la Universitatea „Lucian Blaga”, din Sibiu, iar în perioada dintre 2008 și 2011 a urmat cursurile școlii doctorale, la UNAp, obținând titlul de doctor în Științe militare și informații.

Înainte să se dedice învățământului, între anii 2001 și 2008 a fost comandant al Batalionului 228 Artilerie și Rachete Antiaeriene din Brigada 2 Vânători de Munte, mare unitate de elită a armatei române. În această perioadă de timp a avut șansa de a comanda prima unitate

de artilerie și rachete antiaeriene din Armata României care a parcurs programul de operaționalizare, fiind afirmată și certificată NATO în anul 2007, un punct de referință al carierei militare parcurse până la acest moment.

În academie a îndeplinit pe rând atribuțiunile profesorului militar/instructorului avansat, șef comisie didactică, șef de catedră și director de departament, în perspectivă urmărind încadrarea unei funcții didactice sau de comandă corespunzătoare pregătirii și competențelor dobândite.

În vederea îndeplinirii sarcinilor pe linie de învățământ și de cercetare științifică este preocupat de elaborarea articolelor, cărților și cursurilor universitare care sprijină procesul de învățământ. A elaborat diverse scenarii și concepții a unor exerciții practic-aplicative ce s-au executat cu studenții militari și a participat la diverse conferințe și sesiuni de comunicări științifice cu lucrări apreciate din punct de vedere al conținutului științific.

Dintre lucrările de cercetare științifică publicate amintim „Consolidarea intereselor naționale de securitate și apărare în contextul amplificării tensiunilor din spațiul Est European”, Brașov, Editura AFA-HC, 2016 și „NATO 28, Politici și Strategii la început de secol XXI”, Brașov, Editura AFA-HC, 2014.

Colonelul Ovidiu Moșoiu, brașovean la origini, este căsătorit din anul 1989, pe soția sa, Desdemona, teleormăneancă, întâlnind-o la Târgoviște, garnizoana în care a fost repartizat după absolvirea școlii militare. Soția sa este economist și lucrează în domeniul bancar iar rodul iubirii lor este Silvia, medic rezident la Institutul de Oncologie - Fundeni, din București, care urmează să se căsătorească în curând și de la care așteaptă nepoții care să le bucure anii lungi de pensie.

OMUL ANULUI 2016 LOCUL I LA SECȚIUNEA ÎNVĂȚĂMÂNT, ȘTIINȚĂ ȘI ARTĂ MILITARĂ

Alex BĂLĂNESCU



Colonel Gheorghe – Ovidiu MOȘOIU, șef curs Pregătire și Instrucție Militară la Academia Forțelor Aeriene „Henri Coandă”, din BRAȘOV



Primul subofițer român absolvent al USAF Senior NCO Academy

Mirela VÎȚĂ

Pe lângă parcursul educațional necesar pentru a deveni subofițer, CV-ul său cuprinde etape de pregătire remarcabile: Universitatea de matematică-informatică, două misiuni externe (Bosnia Herțegovina și Kosovo), peste 20 de cursuri NATO online pe teme variate, numeroase distincții și decorații, și, cea mai nouă reușită, **este singurul subofițer român care a absolvit** (în decembrie anul trecut) **cursul Air Force Senior Noncommissioned Officer Academy - Advanced Leadership Experience**, desfășurat în SUA la Baza Aeriană Maxwell, Alabama.

„Plutonierul major Eugen-Alexandru URSU se înscrie în eforturile Forțelor Aeriene de modernizare și transformare, fiind din acest punct de vedere un «pionier», deoarece a avut șansa unică să devină primul subofițer român care a absolvit una dintre cele mai înalte forme de pregătire adresate subofițerilor seniori americani – USAF Senior NCO Academy. Rezultatele sale și aprecierile pozitive ale partenerilor americani transmise părții române la finalul pregătirii subliniază modestia, profesionalismul și spiritul de învingător dovedite de militarul român, căruia îi doresc mult succes în cariera profesională”, i-a transmis **plutonierul adjutant principal Daniel-Narcis SÎMPETRU - subofițer de comandă/SMFA.**

Să îl cunoaștem mai bine pe plutonierul major Alexandru URSU

Cu un portofoliu profesional bogat, din 2002 până în prezent plutonierul major Alexandru URSU a îndeplinit funcții variate precum: mecanic conductor/comandant de tanc, comandant grupă transport, specialist Grupă verificare RSA, loctiitor comandant pluton Poliție Militară, subofițer cu evidența documentelor clasificate, iar acum îl regăsim ca subofițer de stat major în Compartimentul logistic, în cadrul unei unități de logistică din zona Brașovului.

Traseu personal și dezvoltarea carierei militare

– Cum ați decis să alegeți cariera militară?

– În liceu, după ce reprezentanții Biroului Recrutare Informare Brașov ne-au prezentat oferta educațională din școlile militare, iar armata a fost cea mai bună alegere pe care o puteam face în acel moment. Împreună cu alți doi colegi de clasă am ales Școala Militară de Maiștri și Subofițeri a Trupelor de Uscat de la Pitești. De acolo totul a decurs de la sine.

Participarea la cursul din SUA: USAF Senior NCO Academy

– Cum v-ați hotărât să participați?

– Participarea la acest curs o datorez în primul rând comandantului, **colonelul Daniel MIHAI**, care mi-a propus să particip la selecție, deoarece îndeplinesc toate condițiile cerute. Probabil că altfel aș fi ignorat această oportunitate, mai ales că nu a venit chiar la un moment oportun în viața mea și nici nu știam exact cât de important este acest curs.

– Ați avut susținerea familiei?

– Bineînțeles! Soția a înțeles că aceasta este o ocazie unică în viață. Tocmai mă mutasem cu familia într-un nou imobil achiziționat prin prima casă și am fost nevoit să las soției sarcina de a se ocupa de tot ceea ce presupune aceasta, chiar înainte de sezonul rece. **A avut multe de făcut singură, iar pe această cale aș dori să îi mulțumesc pentru înțelegerea și sprijinul oferite întotdeauna.**

– Care au fost primele impresii când ați ajuns acolo? Ce aspecte v-au atras atenția?

– Nu știam exact la ce să mă aștept. Încă de la aeroport am avut parte de o primire călduroasă



din partea unor instructori care au făcut ca emoțiile să dispară imediat.

Dintre lucrurile care m-au impresionat în mod deosebit, aș putea enumera:

- Tradiția care o au referitor la corpul „enlisted” (echivalent m.m., subofițeri și S.G.P.) și efortul care îl depun pentru a o perpetua. Toți pereții instituției erau dedicați eroilor corpului „enlisted”, foști subofițeri de comandă ai Forțelor Aeriene, eroi și



Alături de CMSgt Kaleth O. WRIGHT, Chief Master Sergeant of the Air Force, subofițerul de comandă al Forțelor Aeriene ale SUA



Plutonierul major Eugen-Alexandru URSU și comandorul Emil TECUCEANU, student la Maxwell, la festivitatea de absolvire



Semn de apreciere primit din partea SMSgt Robert Poore, instructorul clasei Flight 25

personalități marcante ale acestui corp de cadre militare (portrete, busturi etc.);

- Efortul care este depus de militari pentru a fi avansați în gradul următor. Sistemul este făcut în așa fel evaluarea anuală se face prin stratificare și doar un mic procent din cei mai buni sunt avansați, dacă îndeplinesc niște condiții foarte stricte;

- Nivelul ridicat de pregătire al tuturor subofițerilor cu care am interacționat, dat pe de o parte de modul de avansare în grad, iar pe de altă parte de facilitățile și accesul la educație oferit de armata SUA (accesul la educația de nivel universitar este gratuit pentru militari);

- Respectul de care se bucură militarii americani printre civili;

- Să aflu că, deși militarii americani dispun de mijloace materiale financiare și materiale superioare militarilor români, ne confruntăm cu aproape aceleași probleme;

- Modul în care militarii tratează sarcinile de la locul de muncă și cum încearcă să facă totul foarte bine, dar fără stres, astfel încât să vină cu plăcere la serviciu.

USAF Senior NCO Academy

SNCOA (Academia de Subofițeri Seniori) este o experiență plină de provocări, dar și de satisfacții. Programa cursului se întinde pe parcursul a 25 de zile academice (plus un curs pregătitor de 5 zile pentru studenții internaționali) și este menită să pregătească subofițerii de grade echivalente OR-7, OR-8 pentru responsabilități sporite de conducere în mediul operațional/strategic și strategic întrunit, cât și în mediul internațional. În mod specific, subofițerii și maștrii militari sunt educați pentru a deveni lideri adaptabili cu gândire critică, strategică și vizionară, în toate mediile de operare.

Școala este dotată cu săli de clasă moderne, iar întreaga programă de studiu este pusă la dispoziție de Centrul de Cercetare propriu „Thomas N. Barnes Center for Enlisted Education”, poartă numele unui fost CMSAF.

Întregul staff al școlii este format din subofițeri (de la comandant până la instructori), toți cu o pregătire și o experiență impresionantă.

Se organizează 6 cursuri pe an, fiecare cu aproximativ 300 de studenți (din Forțele Aeriene dar și din U.S. Marines, U.S. Coast Guards, U.S. Reserves etc.), repartizați câte 12-13 în fiecare clasă. În fiecare serie sunt acceptați aproximativ 3-5 elevi internaționali, pe bază de invitație. Până acum au fost acceptate 40 de țări, parteneri ai SUA, România este a 40-a (informație primită de la administratorul cursurilor).

- Care au fost cele mai importante lucruri învățate la curs, pe care ați vrea să le transmiteți și colegilor dumneavoastră?

- Pe parcursul cursului studenții sunt scoși în afara zonei lor de confort, creându-se un mediu cu stres indus în care aceștia aplică conceptele învățate. Este încurajată colaborarea între studenți și lucrul în echipă pentru a obține rezultate cât mai bune la temele date (eseuri, briefinguri, planuri, grupuri de lucru), care nu pot fi rezolvate eficient fără a colabora cu ceilalți, grilele de corectare fiind foarte stricte. Cursul se predă folosind învățământul pentru adulți, bazat pe raportarea conceptelor teoretice învățate la experiențele acumulate de-a lungul carierei. **Se utilizează conceptul de învățare în spirală, fiecare temă este parcursă de 3 ori în timpul cursului pentru a fixare solidă a cunoștințelor.**

După parcurgerea părții teoretice acestea se aplică practic, în cadrul unui grup de lucru pentru studii strategice (strategic studies workgroup) pentru rezolvarea unei probleme date, de obicei în afara zonei de expertiză a elevilor (problema grupului din care am făcut parte a fost combaterea proliferării dronelor civile în interiorul SUA și în teatrele de operații).

Cursul aduce o cunoaștere de sine mărită, necesară pentru ca studentul să își dezvolte calitățile necesare pentru a deveni un lider complet, în toate dimensiunile profesiei armelor. Totodată, acesta va putea să ofere consiliere și îndrumare subordonaților pentru a putea să avanseze în carieră, în domeniile care li se potrivește, cu rezultate optime.

- Activitățile desfășurate ca militar se împletesc cu anumite pasiuni nonmilitare? Dacă da, în ce constau ele și cum v-au ajutat să vă impuneți în domeniile în care ați studiat și în cele în care vă desfășurați activitatea?

- Mai degrabă aș putea spune că pasiunile nonmilitare m-au ajutat cel mai mult în cariera militară. De exemplu, nu aș fi putut accede către misiuni și cursuri internaționale dacă nu aș fi cunoscut limba engleză suficient de bine. Iar engleză am învățat de unul singur, începând de la 12 ani (aproximativ), datorită hobby-urilor mele. Sunt **radioamator**, iar în acest domeniu majoritatea prescurtărilor din fonie și telegrafice sunt derivate din limba engleză, iar conversațiile radio cu interlocutorii de peste hotare au loc, de asemenea, în engleză. Apoi, majoritatea articolelor tehnice, atât în electronică, cât și informatică sunt scrise în limba engleză, așadar, învățarea limbii engleze a fost un proces continuu. Singurul curs oficial unde am învățat limba

engleză a fost Cursul de nivel avansat, organizat de CPILS Brașov, unde am îmbunătățit semnificativ ceea ce învășteam de unul singur, datorită instructorilor foarte bine pregătiți și cu o mare experiență în predare.

De asemenea, informatica m-a învățat să rezolv probleme logice, pas cu pas. De cele mai multe ori numirea în funcții noi (de bază sau prin cumul) s-a datorat comandanților care au observat ceea ce știu și cu ce pot contribui la bunul mers al unității.

Din păcate în ultimii ani, în afara timpului necesar serviciului și familiei, nu am mai avut timp nici măcar pentru hobby-uri, dar sper să recuperez când vor mai crește copiii.

- Ce planuri și ce așteptări aveți în legătură cu viitorul imediat și pe termen lung, din punct de vedere personal și profesional?

- În prezent pot spune că sunt bine deoarece sunt aproape de familia mea și a soției, unitatea fiind situată la 5 km de localitatea unde am copilărit și unde am domiciliul, o casă achiziționată prin credit ipotecar. Îmi doresc ca pe viitor să pot oferi în continuare un trai decent familiei mele și o educație bună pentru cei doi copii. Nu am un plan stabilit pentru viitor privind cariera. Voi fi acolo unde armata are nevoie de mine, dar orice decizie aș lua va fi doar cea care va fi mai bună pentru familia mea. Așa cum ziceau colegii din SUA, deși „Service before self” (Serviciul înaintea persoanei tale) e una din valorile de bază a Forțelor Aeriene ale SUA, „Service before self does not mean you stop taking care of your families” (**Serviciul înaintea persoanei tale nu înseamnă că trebuie să încetezi să ai grijă de familia ta**), trebuie stabilite niște limite clare în această privință, lucru nu tocmai ușor de făcut.



CMSgt Gregory A. Smith Command Chief Master Sergeant of Air Force Special Operations Command, CMSgt Joshua R. Tidwell the Vice Commandant and Director of Education at the Air Force Senior NCO Academy și studenții internaționali la festivitatea de absolvire



Roy A. Boudreaux, former Senior Enlisted Advisor to Air University and current member of AFA's Finance Committee, James M. McCoy, former AFA national president and current chairman of the board, Alene Kisling, and Gene Smith, current national president, gather around the statue of Chief Kisling in Kisling Hall at the Senior NCO Academy at Maxwell AFB's Gunter Annex, Ala



Plutonierul adjutant principal Daniel-Narcis SÎMPETRU, subofițer de comandă, la AFSNCOA alături de membrii comisiei și cursanți

ROLUL SUBOFIȚERILOR ȘI MAȘTRILOR MILITARI ÎN FORȚELE AERIENE

„România face parte dintr-o alianță nouă, transformată, cu o capacitate operațională crescută, flexibilă, mobilă, în măsură să desfășoare o gamă largă de misiuni destinate apărării comune, promovării păcii și stabilității, a democrației. În acest context, statutul profesional al maștrilor militari și al subofițerilor devine unul de mare importanță, cu răspunderi deosebite în îndeplinirea misiunilor Forțelor Aeriene.

Procesul de reformă din Forțele Aeriene trebuie să le ofere acestora posibilități de afirmare, în special ca urmare a schimbării filozofiei privind instrucția, înzestrarea și managementul personalului, în acest sens realizându-se deja pași importanți. Programele derulate în prezent urmăresc înzestrarea cu tehnică modernă, accentuarea caracterului practic al instrucției și o carieră atractivă bazată pe: șanse egale, competiție, motivare, competență, transparență și aprecierea corectă a performanțelor profesionale. Acestea sunt numai câteva din provocările care stau în fața maștrilor militari și subofițerilor din Forțele Aeriene în viitor, însă este clar că viitorul este al celor care sunt bine pregătiți, motivați și flexibili la schimbările sistemului militar”.
(Plutonierul adjutant principal Daniel-Narcis SÎMPETRU - Subofițer de comandă SMFA)

„Subofițerul de comandă nu este doar cel ce reprezintă interesele maștrilor militari, subofițerilor și SGP în fața comandantului și are grijă ca drepturile acestora să fie respectate, așa cum este el perceput.

El este o **punte de legătură** între comandant și aceștia, ce funcționează în ambele sensuri, răspunde de asemenea pentru respectarea obligațiilor, motivarea și ridicarea nivelului de pregătire astfel încât să fie apti să își execute misiunile încredințate. El este cel care trebuie să îi încurajeze, ghideze și să îi motiveze, dar și cel care îi „ceartă” când nu sunt la înălțime.

El trebuie să fie un exemplu de moralitate, integritate și excelență profesională pentru ceilalți, și să fie în măsură să facă el însuși ceea ce le cere colegilor/subordonaților să facă, lucru foarte greu de obținut ținând cont că toți suntem oameni și nimeni nu este perfect.

Referitor la rolul maștrilor militari și subofițerilor, cred că acestora trebuie să li se acorde oficial mai multă importanță. Cunoscut foarte mulți maștri militari și subofițeri de o calitate excepțională, cu un nivel de pregătire

foarte ridicat, (unii chiar cu doctorat), din păcate unii dintre ei au ales să părăsească sistemul militar pentru un trai mai bun în țară sau în străinătate. Deși uneori neoficial, foarte mulți maștri militari, subofițeri au funcții prin cumul, sarcini care în trecut erau executate de ofițeri, acestea nu au nici o importanță în evoluția în carieră a acestora și nu există nici un cadru legal de a le răsplăti eforturile sau de a-i motiva, în afară de recunoștința comandanților.

De cele mai multe ori efortul depus pentru rezolvarea sarcinilor prin cumul este egal sau chiar mai mare cu cel depus pentru execuția funcției de bază. Pentru a oferi o creștere a rolului maștrilor militari și subofițerilor în sistemul militar trebuie să se schimbe mentalitatea și modul în care comandanții îi văd, dar și mentalitatea acestora despre ei înșiși. Comandanții trebuie să fie în măsură să le ofere sarcini și responsabilități crescute, dar de asemenea, maștri militari și subofițeri trebuie să le accepte”.

(Plutonier major Alexandru URȘU, primul subofițer român absolvent al USAF Senior NCO Academy)



Depunerea Jurământului Militar

Locotenent Laura CREȚU

Ceremonia depunerii Jurământului Militar de către participanții la Cursul de formare soldați profesioniști a avut loc în data de 13.01. a.c., la Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene Aurel Vlaicu, Boboc. Participanții, 86 la număr, dintre care 3 fete, au parcurs un program de pregătire de aproximativ 10 săptămâni în care au deprins alfabetul instrucției de front, și-au întărit condiția fizică și psihică și au învățat ce înseamnă rigorile conduitei militare.

După depunerea Jurământului Militar vor pași pe drumul pregătirii

individuale de specialitate din cadrul programului de formare inițială a soldaților profesioniști instruiți în Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene. Aceștia vor deveni specialiști pentru funcțiile pe care le vor încadra în armele aviație, rachete și artileria antiaeriană, radiolocație sau poliție militară, capabili să se instruiască, să utilizeze și să asigure mentenanța tehnicii militare din dotare. La festivitate au participat **generalul de flotilă aeriană dr. ing. Lian SOMEȘAN**, locțiitorul pentru resurse al șefului SMFA, cadre militare în activitate și în rezervă, membri ai familiilor cursanților.



Convocarea anuală a subofițerilor/maistrilor militari de comandă din marile unități și unitățile din componerea/subordonate Statului Major al Apărării (SMAp)

Activitate fanion a subofițerilor și maistrilor militari, cu scop retrospectiv pentru anul de instrucție 2017 și de orientare/stabilire a priorităților pentru anul de instrucție 2018, în acord cu intenția șefului SMAp, șefilor categoriilor de forțe ale armatei și ai comandamentelor de arme s-a desfășurat conform planificării și mai ales, cu atingerea obiectivelor stabilite. Reușita activității s-a bazat pe materializarea câtorva aspecte-cheie:

- prezența șefului SMAp, **generalul Nicolae-Ionel CIUCĂ** și în mod special rezultatul discuțiilor purtate timp de peste un ceas cu participanții la activitate, edificatoare și mai ales generatoare de speranță pentru fiecare dintre cei prezenți;

- prezența șefului Componentei Operaționale Terestre și loctiitor al șefului Statului Major al Forțelor Terestre (SMFT), **generalul de brigadă Dorin BLAIU** - alt moment-cheie pentru participanți pentru înțelegerea intenției comandantului și așteptărilor lui de la subofițerul/maistrul militar de comandă;

- materializarea pentru fiecare subofițer și maistrul militar de comandă participant, prin prezența celor doi lideri militari alături de subofițerul de comandă de la nivelul SMAp, respectiv SMFT, a concepului de echipă de comandă/Command Team, așa cum poate fi regăsit în armatele cu tradiție, membre ale Alianței și nu numai. Aspect critic deoarece, pentru fiecare

militar din aceste structuri, tineri, ofițeri, soldați, gradați profesioniști, maiștri militari și subofițeri, imaginea și mai ales manifestarea profesională a acestei echipe, comandant - subofițer de comandă, reprezintă de fapt ARMATA. Cu siguranță, fiecare dintre cei tineri își va dori și mai ales va lupta pentru a fi ca ei, cândva;

- prezența la activitate, în premieră, a tuturor subofițerilor/maistrilor militari de comandă din marile unități și unitățile din componerea/subordonate SMAp, până la nivel de batalion, inclusiv. Element-cheie, pentru că în contextul schimbării de paradigmă și, mai ales, o mare parte dintre ei în ultimul timp, s-a reușit transferul către adevărații multiplicatori ai forței - subofițerii de comandă de la nivel de batalion/similare - a intenției, cerinței, metodelor și mijloacelor de îndeplinire a misiunii. Mesajul pentru fiecare dintre ei a fost extrem de simplu și concis - relevanța profesională a fiecăruia dintre ei inițiază și determină evoluția ulterioară în acest domeniu, îndeplinirea misiunii, îndeplinirea standardelor de performanță și binele militarilor din aria de responsabilitate - soldați, gradați profesioniști, subofițeri și maiștri militari;

- prezența la activitate a doi invitați de excepție, **muzeoграфul doctor Emil BOBOESCU** și **muzeoграфul Sorin TURTURICĂ**, experți pe domeniile lor

de activitate, ce ne-au oferit cu generozitate și de o manieră mai mult decât profesionistă, o incursiune în timp extraordinară, bazată pe documente istorice, în istoria subofițerului român, respectiv în istoria militară mondială, în speță războiul din Vietnam - preambul, desfășurare, finalitate și consecințe și efectele generate ulterior în tot ceea ce înseamnă clarificarea locului și rolului subofițerului din armata americană;

- aportul de excepție al gazdelor, Batalionul 265 Poliție Militară „Tudor Vladimirescu”, la tot ceea ce a însemnat planificarea, sprijinul și executarea activității - profesioniști extraordinari cu rezultate extraordinare.

Concluzionând, chiar și în contextul unor dinamici de personal, sociale și legislative pronunțate și rapide, precum și pe fondul unor schimbări de mentalități, atitudini și abordări mai greoaie, lucrurile bune merg mai departe, se materializează altele noi iar speranțe și așteptări legitime prind contur.

Misiunea primează, oamenii sunt cea mai prețioasă resursă la dispoziție și, plecând de la acest principiu, fiecare dintre soldații, gradații profesioniști, maiștrii militari și subofițerii armatei române trebuie să îndeplinească standardele de performanță gestionând inteligent resursa umană și materială la dispoziție.

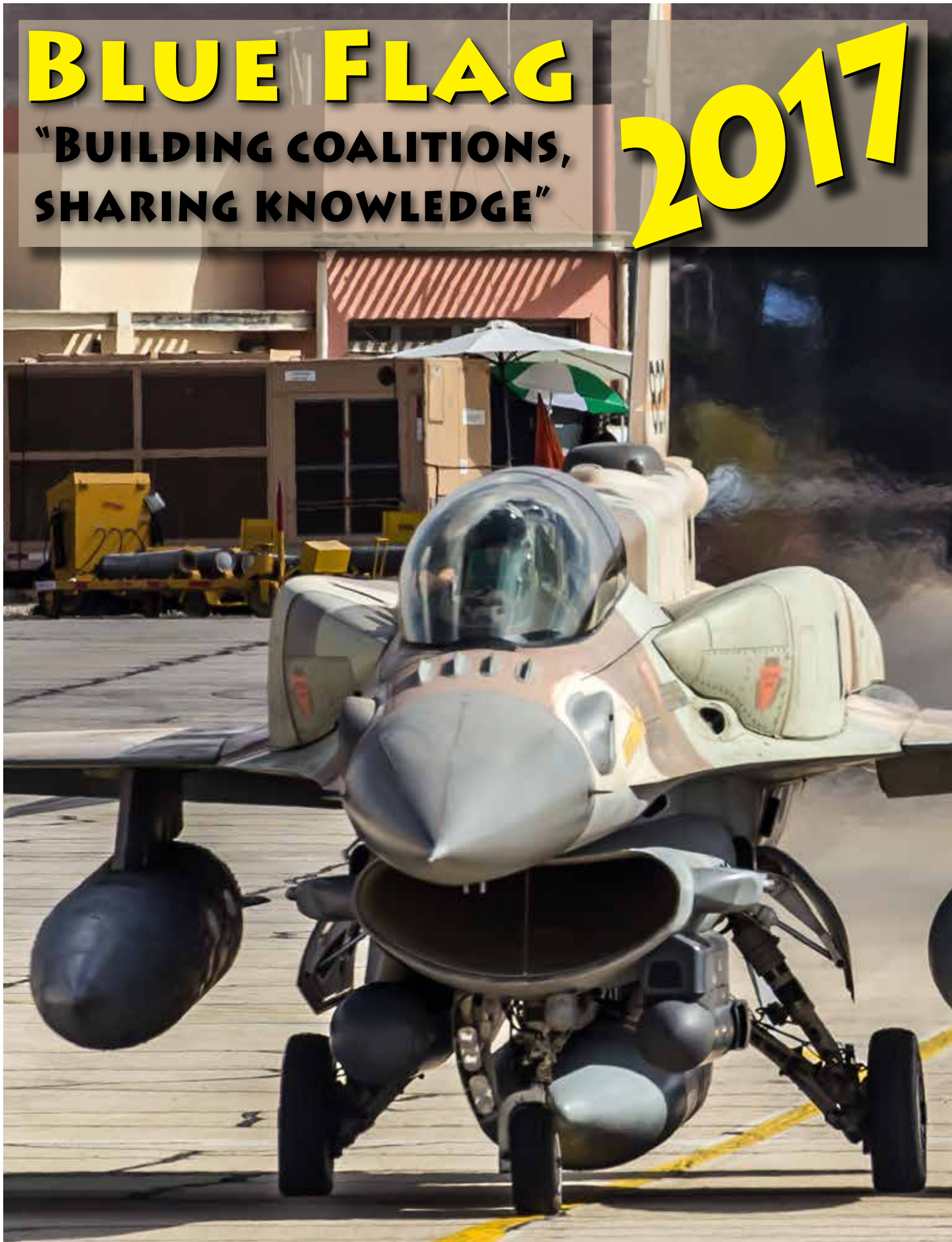
Convocarea anuală a subofițerilor/maistrilor militari de comandă din marile unități și unitățile din componerea/subordonate Statului Major al Apărării (SMAp), București, februarie, 2018, alături de "Subofițerul anului 2017" în Forțele Aeriene Române, sergentul major Marius COTICIU și de subofițerul de comandă al Statului Major al Forțelor Aeriene, plutonierul-adjutant principal Narcis-Daniel SÎMPETRU (foto dreapta)



BLUE FLAG

"BUILDING COALITIONS,
SHARING KNOWLEDGE"

2017





Carlo Kuit & Paul Kievit/ Bronco Aviation 

The third edition of the biennial exercise Blue Flag took place between the 2nd and the 16th of November 2017 at Ovda Air Base, Southern Israel. The airbase exists since 1982 and is perfectly suitable for large scale exercises with close proximity to various ranges with low level flying options and ability to simulate Surface to Air Missile (SAM) threats. The airport is a shared civilian/military airport, for the two weeks all civilian airlines traffic is cancelled. Blue Flag is the largest international aviation exercise the Israeli Air Force (IAF) has hosted to date with over 100 aircraft and 1000 people personnel from eight countries, the organization took over a year with a large conference during June 2017 to finalize preparations. The exercise is held across the whole Southern part of Israel. During the missions the airspace is unlimited available for the participants with no limitations in altitude or speed. Flying operations are conducted with two missions a day (Sunday-Thursday) by the Blue Forces. Three night missions were also planned. On average a mission takes 60-90 minutes. The exercise has a similar set up as the annual exercise 'INIHIOS' hosted by Greece and 'Anatolian Eagle', the last edition of this exercise took place during 2016 at Konya Airbase in Central Turkey.

During the first of Blue Flag around ten F-15s participated of 133 squadron, which are stationed normally at Tel Nof. The oldest F-15B 'Baz' '113' (FMS 73-0113) participating was delivered during the mid-1970s.



Ovda airbase is home of the 115 squadron 'The Flying Dragon Squadron'. The unit transitioned to the F-16C during April 2017, previously operating the F-16A 'Netz'. The squadron acts as dedicated Aggressor unit to the IDF and had a similar role in Blue Flag. Currently six F-16Cs are in the inventory of 115 squadron.



Since the Suez crisis of 1956 it has been the first time French Air Force fighters flew over the skies of Israel. A total of five Mirage 2000Ds from Nancy based units joined the exercise.



A single F-16D-40-CF Barak '051' of 109 squadron 'The Valley Squadron' housed at Ramat David joined the first week of Blue Flag.



The Blue Flag Air Forces consisted of the following countries; the United States (USAFE), Poland, Italy, Greece, India, France and Germany. Blue Flag is broken up into two stages. The first stage, during the first week, allows the air forces to acclimatize themselves to the environment and each other. The second stage, during the second week, the participants rehearsed complex scenarios and coalition flights. During some of the sorties, the participants flew against the "Flying Dragon" Squadron which simulated enemy forces, SAM batteries and MANPADS (Man-portable air-defense systems). The various exercise days are split into familiarization flights, warm up, Defense Counter Air (DGA), Blue versus Blue (BVB), Small Force Exercise (SFE) and was concluded by a Large Force Exercise (LFE), the most complex scenario of Blue Flag. Participating aircrew executed one sortie per day.

While most large-scale military exercises are conducted with a real or fictional enemy in mind, an international exercise like 'Blue Flag' doesn't have these scenarios. In Blue Flag these are of a more generic nature with Air-to-Air battles, strike missions, defensive counter air exercises, suppression of enemy air defense operations (SEAD), electronic warfare and low-level commando missions in which the Indian Air Force and the Garud Commando unit played a vital role together with Israeli Special Forces.

Ovda airbase is home of the 115 squadron 'The Flying Dragon Squadron' which transitioned to the F-16C during April 2017, they previously operated the F-16A 'Netz'. The squadron operates as Aggressor unit to the participants of the Blue Force. The exercise is frequently comparted with the 'Red Flag' exercises held each year in the Nevada desert at Nellis Air Force Base, which is hosted by the United States Air Force. As in 'Red Flag', the participating units are split into "red" and "blue" teams which then conduct simulated air battles.

The Falcon Land versus Nowhere Land war is the centerpiece of 'Blue Flag' in which fictional Falcon Land is made up of the seven foreign countries India, Germany, France, Italy, Poland, Greece and the United States and Israeli Air Force squadrons. Their opponent, Nowhere Land, is led by the IAF's 115 squadron, which is specifically used in exercises to mimic enemy aircraft.

During the 'Blue Flag' Media Day Israeli Air Force officials stated the objective of the exercise was three-fold; strengthen diplomatic relations between the countries, expose the participating militaries to new tactics and techniques and improve military cooperation by forcing the air forces to work together.

"The first edition of the 'Blue Flag' exercise took place in 2013 with four countries and has now grown being Israel's largest exercise and has also a number of firsts in the 2017 edition. The Indian, German and French Air Forces are all here for the first time, with Poland, Greece, Italy and the United States have all participated in previous editions" according to Ops Support Unit

Commander Lt Col P. "Success factors for us are to be able to operate from one airbase, plan and debrief together and have a centralized exercise management, both base ops and exercise ops. Main challenge we encounter is the various levels of English language skills of participants".

The operational and logistical challenges of such an exercise are unprecedented for the IAF, hosting 35 aircraft from seven different countries, at its most southern airbase, along with another 26 aircraft of five different IAF squadrons from other bases. Ovda is the IAF's only base dedicated mainly to training, rather than hosting operational squadrons, and is used to having air-crew and maintenance teams of other squadrons visiting. However, as one of the commanders of the exercise explained, "I can't fly the international crew's home for the night or put them up at the relatively Spartan facilities on base. We want them to go home with a positive experience on all fronts." Most of the 700 foreign personnel in the exercise are therefore being hosted for the two weeks of Blue Flag in hotels in nearby Eilat.

The Indian Air Force decided to send a C-130J Super Hercules aircraft along with a group of 'Garud' commandos who trained for a week with the Israeli Air Force's elite units out of Nevatim airbase with additional activities at Palmahim and Tel Nof. The IAF Special Forces consisted of Unit 5101 (Shaldag Commando) and Unit 669 (Airborne Rescue and Evacuation). The latter was initially mandated to extract and provide medical treatment to downed pilots beyond enemy lines. However, in later years the unit also participated in extraction of soldiers of other arms of the IDF. The role of the Garud Commando Force matches closely with the task assigned to the two special units of the Israeli Air Force. During the second week of 'Blue Flag' the Indian C-130J and the Garud Commandos joined the 'Blue Flag'. Supporting the Indian C-130J and Special Forces was 103rd Squadron ("The Elephants"), which operates the C-130J locally designated "Shimshon".

The first-ever visit of the German Air Force to Israel was not the only historic event during Blue Flag 2017, the exercise also saw the return of French fighter jets in this particular case the Mirage 2000Ds which are stationed at Nancy Air Base in the Eastern part of France. The last time dates back to 1956, when, as part of the Suez campaign, French squadrons deployed to Israeli airbases.

The Patriot air defense system was also deployed for the first time during this exercise. The battery, which is normally stationed near Dimona, provided the surface-to-air cover for Nowhere Land, and according to its Commander has been very successful in intercepting. 'Everything we were allowed to target we have been able to knock down'. The main opposition for the Patriot were the Italian Air Force Tornado IDS as part of Falcon Land forces.

The Israeli Air Force participated with



A F-16C 'Barak' of 117 squadron 'The First Jet Squadron' takes off for an early afternoon mission.



The F-15D 'Baz' clearly shows the high bandwidth satellite communications dome just behind the environmental cooling system vent forward spine. About twenty-five 'Baz' fighters are in use today with the IDF.



Between 2004 and 2009 a total of 102 F-16I 'Sufa' were delivered to the IDF. The Hatzetim based 107 'Knights of the Orange Tail' Squadron joined Blue Flag with six fighters.



The United States Air Force Europe (USAFE) send seven of its Aviano based 31st Fighter Wing F-16s to Blue Flag.



An important historical moment has been the involvement of the German Air Force in Blue Flag. It was 100 years ago a German airplane roared the skies over Israel. A total of six Eurofighter Typhoons of Taktisches Luftwaffengeschwader 73/ tactical squadron (TLG73) joined Blue Flag. The unit is based at Laage Air Base in North East Germany.



The Hellenic Air Force participated with four F-16C/D Block 52 fighters from 335 squadron (Mira). The fighters are based at Araxos, previous home of the A-7 fleet.

four squadrons equipped with F-16C/D 'Barak', F-16I 'Sufa' and F-15 'Baz' aircraft. The F-16I 'Sufa', based on the F-16D and is heavily modified with Israeli-designed systems. Clearly visible are the Conformal Fuel Tanks (CFT) and the larger 600-gallons underwing fuel tanks giving it an extended range, equal to the F-15I 'Ra'am'. Heart of the weapon systems is the AGP-68(V) X Radar, which has a Synthetic Aperture Radar mode, enabling the tracking of ground targets day and night, at any type of weather. It has an Elta satellite communication system for long range communication inside the enlarged spine, next to an advanced electronic warfare system developed in Israel. Between 2004 and 2009, 102 F-16Is were delivered to the IDF.

Early 2009 the IDF decided to start with the upgrade of the F-16C/D fleet to 'Barak 2020' standard. Upgrades give almost the same level of avionics equipment as that of the latest F-16I block 52+ 'Sufa' in service. The modernization came through after a long test period with the new upgrade suite being installed on a test F-16D 'Brakeet' ("Thunderbolt"). The upgrades boost interoperability and facilitate integration of new weapons packages between its fleet of approximately 124 F-16C/D's and 101 F-16I's. Under 'Peace Marble II', the IDF was supplied with 75 F-16C/D's (block 30), the

first F-16C which arrived in October 1987 and the first F-16D was received on December 21, 1987. Following the cancellation of the locally designed 'Lavi' fighter project in May of 1988, a follow-on order was placed under 'Peace Marble III' agreement for 60 F-16C/D block 40 aircraft (30 F-16C's, 30 F-16D's), plus an option for another 15 aircraft. The first of these jets arriving back in August 1991. With the 2020 upgrade programme the F-16C/D 'Barak' is expected to remain in service till around 2030. Currently the IDF is the largest operator of the F-16 besides the US Air Force. The F-15 'Baz' platform has been in service since the mid-1970s. Currently about twenty-five F-15 'Baz' of various versions (A/B/C/D) are in use with the IDF. Next to the 'Baz' the F-15I 'Ra'am', which is a version of the F-15E Strike Eagle developed especially for Israel, is in service. Israel received the first of its initial order of two single seat F-15As and two, two seat F-15Bs in 1976 under the Peace Fox foreign military sales program. These aircraft were largely used as test, training and evaluation planes so that the Israeli Air Force could prepare for its full order to arrive. Another 19 F-15As and two F-15Bs were delivered by 1978, entering active service with 133 Squadron at Tel Nof airbase.

During the early 1980s, the IAF received the improved F-15C/D Baz. Eighteen F-15Cs

and eight F-15Ds were delivered during the 1982-1983 timeframe. These new jets were more capable than their predecessors in almost every respect, although their airframe remained visually nearly identical to the older A/B models. These F-15C/Ds were in no way replacements for the IAF's older A/B models, instead they were meant to augment the battle proven 'Baz'. Over the years the 'Baz' fleet has been upgraded to local requirements. Installed have been GPS guided weaponry (JDAM) which allows to work as pinpoint, all weather, fixed target strikers without having to rely on optically guided weaponry. The 'Baz' can also still work as standoff weapons. In addition, the Baz's speed, range and stability made it an ideal platform for tactical reconnaissance.

As the 'Baz' has similar range as the 'Ra'am' and 'Sufa' it can work as a forward deployed networking and command and control node, absorbing the battle picture via data-link from fighters within its line of sight and then send this information up to a satellite, which then beams it back down to Israeli commanders hundreds, or even thousands of miles away. This can also go in the opposite direction, with new orders, alerts of pop-up air defenses, and other updates being sent from behind friendly lines or from orbiting strategic intelligence aircraft to the F-15B/D 'Baz'. From here, the 'Baz' can disperse this information to the rest of the non-satellite communications equipped strike package. This high bandwidth satellite communications modification can be seen on F-15B/Ds packing a large bulbous satellite communications dome just behind the environmental cooling system vent, located on the jet's forward spine.

During 8 November two F-35Is 'Adir' were delivered to Nevatim Air Base. The two aircraft will join the seven fighters that landed in Israel over the past year and are the latest addition to the 140th Squadron ('Golden Eagle'). With nine 'Adir' aircraft in Israel, the platform will soon undergo an initial fitness inspection. The first two 'Adir' landed in Israel about a year ago, and seven additional aircraft have arrived. Throughout the past year the fighter underwent a series of tests and experiments in which the IAF learned to operate the new platform such as live munition fire and aerial refueling. During December 2017 the squadron will undergo a fitness inspection in which the F-35I capabilities and readiness will be validated. Upon the completion of the inspection, the 'Adir' will become operational. It is expected the F-35I will participate in the next edition of Blue Flag.

Participants Blue Flag 2017

Type	#	Unit	Country	Air Base
Mirage 2000D	5	EC 01.003/ EC 02.003	France	Nancy
F-16C/D	5	6ELT	Poland	Poznan
F-16C/D	4	335 Mira	Greece	Araxos
F-16C/D	6	31FW/ 510th FS	USAFE	Aviano (IT)
EF2000	6	TLG73	Germany	Laage
Tornado IDS/ECR	5	6 Stormo	Italy	Ghedi
C-130J	1	Garud Commandos	India	-
F-16C/D	6	101 squadron	Israel	Hatzor
F-16C	5	115 squadron	Israel	Ovda
F-16I	6	107 squadron	Israel	Hatzerim
F-15A/C	9	133 squadron/ 106 squadron	Israel	Tel Nof
F-15D	5	133 squadron	Israel	Tel Nof



Exercițiu real de luptă RED FLAG 2018-1



RED FLAG este un exercițiu real de luptă, care implică atât forțele aeriene, spațiale și cibernetice din Statele Unite, cât și forțele aeriene din țările aliate.

La **RED FLAG 18-1**, găzduit la nord de Las Vegas, în zona **Nevada Test and Training Range** (NTTR – cea mai importantă și extinsă zonă de antrenament a Forțelor Aeriene a SUA) și desfășurat în perioada 26 ianuarie – 16 februarie au participat United States Air Force, United States Navy, United States Army, United States Marine Corps, Royal Australian Air Force și Royal Air Force.

414th Combat Training Squadron este structura însărcinată cu desfășurarea exercițiului care face parte dintr-o serie de programe avansate de instruire găzduite de Baza Aeriană Nellis (**Nellis AFB**) și **NTTR**, structuri subordonate **U.S. Air Force Warfare Center**.

„Încercăm câteva lucruri noi și diferite la Red Flag 18-1 Este cel mai mare exercițiu RED FLAG, cu cel mai mare număr de participanți. RED FLAG 18-1 este, în primul rând, un prilej de antrenament dedicat capacității de lovire, pe care îl integrăm la nivel de comandă și control în sprijinul operațiunilor comune ale forțelor implicate. Integrăm toate capacitățile pe care le putem folosi în operațiunile de lovire care operează la Nellis Air Force Base”, a declarat, la deschiderea exercițiului, colonelul Michael MATHES, comandantul 414th Combat Training Squadron.

Oficialii însărcinați cu desfășurarea exercițiului au avertizat asupra faptului că locuitorii din sudul Nevadei vor observa o intensificare a activității militare din cauza avioanelor care decolează de la Baza Aeriană Nellis de două ori pe zi pentru a participa la operațiunile din poligon.

sursa: www.nellis.af.mil





Mirela VÎȚĂ

Centrul 70 Geniu – Unirea prin fapte bune

În data de 24 ianuarie, cu ocazia sărbătoririi zilei „**Unirii Principatelor Române**”, Centrul 70 Geniu din cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene și-a luat misiunea de a împărtăși mici bucurii unor suflete nevinovate.

Sub campania „**Orice faptă bună nu este niciodată în zadar**”, personalul militar și civil din cadrul unității, sprijiniți necondiționat de comanda centrului și de serviciul de asistență religioasă, s-a mobilizat pentru a acorda ajutor umanitar unei familii nevoiașe, cu 5 (cinci) copii din localitatea Brănești, județul Ilfov, care se luptă cu lipsurile de zi cu zi, dăruindu-le rechizite școlare, dulciuri, fructe, sucuri, alimente de bază și hăinuțe.

Campania celor de la Centrul 70 Geniu se află la început de drum, dar colectivul intenționează să o dezvolte prin alte activități caritabile similare pe parcursul anului 2018.



În prima zi din februarie, militarii Centrului 70 Geniu s-au ținut de cuvânt și au continuat campania faptelor bune prin ajutorul oferit unei bătrâne, care își crește nepoțelele gemene de 9 anișori, împreună cu tatăl acestora care muncește din greu pentru a le întreține.

Sub Campania „**Orice faptă bună nu este niciodată în zadar**”, alimente de bază, hăinuțe de iarnă, încălțăminte, rechizite și jucării au fost dăruite acestei familii frumoase, pentru a oferi o zi „altfel” pentru cele două suflete nevinovate: Alexandra și Georgiana, pentru care Moș Crăciun poate sosi și la începutul lunii februarie, într-o zi atât de înșorită.



Campania „Orice faptă bună nu este niciodată în zadar”

MĂNĂSTIREA DINTR-UN LEMN, oază de pace și bucurie spirituală



Mirela VIȚĂ

Măicuțele, sub îndrumarea maicii starețe Emanuela OPREA, au întâmpinat cu bucurie și căldură oaspeții



O serie de legende se împletesc cu istoria mănăstirii, fiind singura construită în urma aflării unei icoane, apărute parcă de nicăieri și care a propus astfel umanității un templu ortodox — mica monadă de la Frâncești
Potrivit dovezilor istorice, Matei Basarab, Șerban Cantacuzino și Ștefan Cantacuzino au pus bazele acestei ctitorii

O delegație a Forțelor Aeriene a efectuat un pelerinaj la Mănăstirea Dintr-un Lemn, lăcașul de închinăciune și rugă al aviatorilor și marinarilor. **Maica stareță Emanuela OPREA**, împreună cu măicuțele, au întâmpinat cu bucurie oaspeții, purtându-i apoi într-un tur de prezentare pe cei care ajunseseră pentru prima dată în acest loc sfânt.

Vizitatorii au aflat că istoria seculară a așezământului monahal s-a împletit cu domeniul militar, când în 1938, **generalul Paul TEODORESCU**, pe atunci ministru al Aerului și Marinei, a poposit la Mănăstirea dintr-un Lemn. Fără să rămână impasibil la starea de degradare a monumentului istoric, generalul și-a propus să ajute la renovarea sa. În doi ani, mănăstirea a fost restaurată, i s-au adăugat trei clădiri pentru pelerini, incinta a fost pavată cu piatră de râu, cele două fântâni au fost curățate și reparate, iar grădina s-a umplut de flori și arbori ornamentali.

Astfel, Mănăstirea Dintr-un Lemn a devenit casa de suflet a generalului (iar mai apoi locul său de veci), iar măicuțele îi păstrează cu respect amintirea și depun eforturi pentru recunoașterea meritelor sale deosebite.

În curtea mănăstirii se regăsesc simboluri ale marinarilor și aviatorilor - ancora, timona, elicea de avion, iar numele unor aviatori și marinari

distinși prin faptele lor sunt inscripționate pe plăci de marmură.

„Deși este pentru prima dată când ajung aici, căldură cu care am fost primiți de către comunitatea monahală, precum și vorbele încărcate de semnificație spirituală m-au introdus într-o atmosferă de liniște sufletească și pace specifică acestor așezăminte.

Este știută legătura de suflet care există între locuitorii acestui lăcaș încărcat de istorie și Forțele Aeriene Române, legătură care dăinuie peste ani. În același timp, vizita la Monumentul Eroilor aviatori militari de la intrarea în mănăstire ne dă nouă un imbold pentru a urma exemplul înaintașilor noștri și a acționa în continuare cu aceeași tenacitate și devotament pentru asigurarea suveranității în spațiul aerian național”, a precizat **comandorul Gheorghiză BĂLAN**.

O vizită până la pitoreasca mănăstire, oază de pace și bucurie spirituală pentru toți aceia care zăbovesc la adăpostul zidurilor sale, este un prilej de ieșire din tumultul cotidian și regăsirea armoniei și credinței. Măicuțele muncesc fără oprire pentru a menține starea bună a așezământului, convinse că, deși trecerea timpului lasă urme grele, eforturile lor și buna-credință a oamenilor vor ajuta.

HRISTOS A ÎNVIAT!

Preot militar colonel George MANEA

Învierea Domnului este singura și fără sfârșit mângâiere.

Învierea Domnului ne dă sens vieții și curaj trecerii din această trecătoare viață spre cea veșnică.

Învierea celui răstignit pe cruce pentru păcatele noastre ne cheamă la întâlnirea cu EL. În taina vieții celei veșnice ne invită la masa bucuriei Sfintei Împărtășanii.

Omenirea de astăzi aflată în disperarea și apogeul tristeții caută căi de izbăvire. În tumultul și oboseala stresantă a zilei, a provocărilor, a bolilor incurabile, a neputinței, a limitelor și a slăbiciunilor, a lacrimilor fără sfârșit ce curg pe fața ei tristă, din mormântul aflat în grădina evlaviosului și cu frică de Dumnezeu Iosif, biruitor a înviat

Domnul nostru Iisus Hristos care a mângâiat pe cei ce plângeau aducându-le curajul biruinței și bucuria izbăvirii de întristare.

Hristos a Înviat!





ZI DE IARNĂ ÎN BĂRĂȚAN

Dacă în Moldova foloseam vorba aceea „E ger de crapă pietrele”, ei bine, aici pietrele sunt demult plesnite, prefăcute în praf și împrăștiate de brațele vântului atotputernic. Da, adjectivul e utilizat întocmai, căci aici vântul deține supremația. Și cum nimic nu îi poate sta în cale, el instituie regulile. Toată suflarea omenească joacă după mendrele lui, după cum răspândește el suflarea-i de gheață.

Lumea înfoclită intră cu grabă în autobuz. Mi-am găsit un loc și mă fac mică, lipindu-mi nasul de geam. În câteva minute am ajuns în câmp deschis. Nici urmă de casă. Doar noi cu omida asta albastră, mare și curajoasă ne avântăm pe drumul ce taie inima câmpului. Câte un vâl alb joacă haotic pe asfalt și ne face în ciudă. Apoi urmează un altul, tot mai destrăbălat. Vizibilitatea e mică, iar autobuzul înaintează încet și cu precauție pe șoseaua care se distinge din ce în ce mai nemulțumitor. Din interior peisajul îți tăie răsufarea. Când cobori, asta se întâmplă la propriu. Albul întinsului îți ia ochii. La fel și fulgii viscolți care se grăbesc să îți inunde obrazul. Dacă te întrebi unde sunt ciulinii Bărăganului, răspunsul e simplu: tot acolo. Doar că acum au înlemnit ascunși sub plapuma de nea. În câteva zile vor ieși zglobii la suprafață, mânați de vântul smintit.

Ce facem azi? Nu poate fi vorba de zbor. Păsările de metal își fac somnul în hangar, după un șir de zile intense cu zboruri de antrenament. Tăcut, fiecare Falcon șade la

locul său ferit de viscol. Dar e imposibil să nu fie remarcat. Pe oricare l-ai alege, grandios, cu tubul pitot țâfnos, se impune cu mândrie în hangar.

În bază e prea liniște. Ducem deja dorul zilelor înțesate de decolări și aterizări. Aici la Borcea suntem cu toții bolnavi de zbor și dornici de agitație. Nimic nu se compară cu neastâmpărul plăcut când avem vântul prielnic și undă verde. Fiecare își are rolul bine stabilit în ecuația zborului de la Borcea. De la șoferi, la tehnici, maiștri de aviație, vânători la pistă, piloți, controlori, radiolocatoriști, logisticieni, cu toții știu ce au de făcut și contribuie cu determinare la desfășurarea activităților de zbor. Azi însă e deja a treia zi când ce zboară în Bărăgan e doar vântul prăpăstios călare pe gerul mușcător. Sperăm să nu mai țină mult, căci păsările de oțel deschid câte un ochi scrutător și dau semne că sunt tot mai dornice să brăzdeze înaltul cerului. Sunt de vânătoare, prin urmare nu pot rămâne captive în cuib. La fel și piloții, cărmuitorii lor...

VĂ AȘTEPTĂM LA

2018 BSDA

Expo-Conferință Internațională dedicată Industriilor de Apărare și Aeronautice,
Securității Naționale, Securității Private și Securității Cibernetice

BUCUREȘTI - ROMAERO - ROMÂNIA

16 - 18 mai 2018



Eveniment organizat cu
suportul oficial al Ministerului
Apărării Naționale al României



Partener oficial și gazdă:



Organizator:



Media
Partners



@bsdaromania

PROGRAM VIZITARE PUBLIC SPECIALIZAT:

Miercuri, 16 mai 2018 12:00 - 17:00
Joi, 17 mai 2018 10:00 - 17:00
Vineri, 18 mai 2018 10:00 - 15:00

Acces gratuit pentru reprezentanții instituțiilor,
partenere, studenții și elevii școlilor militare și
de poliție pe bază de legitimație și/sau uniformă.

ZIUA DESCHISĂ PUBLICULUI LARG: 18 mai 2018

1918



2018



www.bsda.ro

