

ȚĂRILE BALTICE SUB PROTECȚIA ARIPIILOR DELTA

Începând cu data de 1 august la baza aeriană Zokniai de lângă Siauliai (Lituania), trupe aparținând Forțelor Aeriene Române au desfășurat prima misiune de luptă în afara granițelor țării de după cel de-al doilea război mondial. Patru aeronave de luptă MiG-21 LanceR au asigurat securitatea spațiului aerian baltic pe o perioadă de trei luni.

După secole în care s-au aflat sub dominație germană, rusă, poloneză, suedeză și daneză cele trei țări baltice, Lituania, Letonia și Estonia și-au câștigat pentru prima dată independența în anul 1918, datorită revoluției din Rusia, dar au pierdut-o foarte curând, în 1940 datorită tratatului semnat între Hitler și Stalin. Noua declarație de independență a acestor trei țări din 1991 a marcat începutul sfârșitului pentru URSS. Totuși abia la 31 august 1993 trupele ruse sau sovietice au părăsit definitiv spațiul țărilor baltice. Cele trei state și-au reorientat politica externă spre organizații precum NATO sau UE unde vor fi de altfel și acceptate pe 29 și 1 Mai 2004. Chiar dacă forțele armate au fost consolidate, totuși forțele aeriene ale statelor baltice au rămas la un nivel rudimentar. Dintre aceste trei țări, doar Lituania deține aeronave care ar putea îndeplini misiunile de bază din cadrul poliției aeriene cu ajutorul a patru L-39C și două L-392A. Lipsa de fonduri, dar mai ales lipsa inițiativei politice sunt principalii factori care au împiedicat construirea unei forțe aeriene consistente.

Așadar, în urma acceptării celor șapte națiuni în NATO România, Bulgaria, Slovenia, Slovacia, Lituania, Letonia și Estonia, consiliul Atlanticului de Nord a luat decizia pe 17 martie 2004 de a-și asuma responsabilitatea pentru apărarea spațiului aerian baltic cu trupe NATO. Fosta bază aeriană rusă din Siauliai a fost aleasă drept locație pentru îndeplinirea misiunii datorită poziției geografice (în mijlocul țărilor baltice), a infrastructurii rămase și datorită influenței minime venită din partea traficului aerian civil.



Începând cu data de 1 aprilie 2004 F-urile 16 belgiene își încep oficial misiunea de poliție aeriană în spațiul țărilor baltice. Pentru început pista și centrul operațional au fost reparate de către specialiștii belgieni și apoi danezi pentru că trupele ruse odată cu retragerea lor au distrus sau demontat tot ce s-a putut. Marea Britanie, SUA și Norvegia au adus aici sisteme de navigație și comandă-coordonare a zborului. Între anii 2004 și 2006 pista a fost reconstruită, pe suprafața acesteia turnându-se asfalt și totodată a fost construit un turn de dirijare a zborului complet nou. Toate aceste investiții s-au făcut cu fonduri exclusiv venite din partea NATO. Trupele belgiene au fost înlocuite de alte trupe NATO, fiecare detașament rămânând câte trei luni, iar după anul 2006 această perioadă s-a extins la patru luni. Detașamentul român l-a substituit pe cel

francez, care a fost prezent aici cu escadrila de vânătoare 01.012 Camprai dotată cu aeronave Mirage 2000C și care și-au desfășurat misiunea de poliție aeriană în perioada aprilie - iulie 2007. După doar trei luni, românii au predat ștabela detașamentului portughez care va rămâne aici până la sfârșitul anului. Această ultimă misiune (portugheză) este atât de scurtă pentru că la sfârșitul anului 2007 expiră actualul tratat privind poliția aeriană în spațiul baltic.

Începând cu 1 ianuarie 2008, când un alt detașament american își va îndeplini misiunea la Siauliai, un nou tratat va fi încheiat, iar printre principalele prevederi s-a stabilit că începând cu data respectivă țările baltice vor fi cele care vor suporta cheltuielile pentru misiunile de poliție aeriană. Până acum fiecare țară își plătea propria misiune.





Se aude sunetul alarmei. Tehnicienii ies în grabă din clădiri. Intră toți într-un microbus care îi transportă la Mig-urile aflate lângă pistă, în stare de așteptare. Într-un al doilea microbus piloții vin imediat în spatele acestora. Odată ajunși la aeronave militarii pregătesc imediat avioanele pentru decolare. Motoarele încep să pornească, avionica se aliniează la rândul său. După doar câteva minute luminile anti-coliziune încep să pâlpâie indicând faptul că avioanele pot decola. LanceR-urile 6499 și 6105 dotate cu rachete aer-aer părăsesc primele adăposturile, se aliniează unul lângă celălalt pe pistă și apoi decolează împreună păstrând o mică distanță între ele. Cele două aeronave sunt urmate la mică distanță de aeronava 6518 care este neînarmată și care este pilotată de către Cpt. C-dor. Laurențiu Chiriță, comandantul detașamentului din România, el având totodată și rolul de "șintă" în cadrul exercițiului ordonat de QRA. În mod cert această misiune are statutul de Tango Scramble (misiune de antrenament). De când românii au preluat misiunea nu s-a primit niciun Alpha Scramble (misiune reală de luptă).

Cele două aeronave dotate cu rachete aer-aer tip Matra Magic 2 pe pilonii interiori și cu două rezervoare având capacitatea de 490 l, în partea exterioară a planurilor au aproximativ o oră pentru a-și îndeplini misiunea. La întoarcere cele trei aeronave au trecut la verticala aerodromului, de două ori, după care au aterizat. Un aspect de-a dreptul surprinzător pentru cineva care este deja familiarizat cu posibilitățile de manevră a avionului MiG-21 LanceR a fost manevra executată de Cpt. C-dor Laurențiu Chiriță care trece pur și simplu la o



distanță extrem de mică pe deasupra pistei. La o altitudine atât de joasă și cu un unghi de atac foarte mare, el pilotează aeronava cu o viteză egală celei cu care se vine la aterizare. După ce mai execută un tur de pistă vine și el la aterizare. Odată aterizat comandantul explică caracteristicile tehnice ale aeronavei care îi permit o asemenea manevrabilitate. Deși motorul sau structura de bază au rămas nemodificate după modernizare, MiG-ul 21 LanceR C, oferă o serie întreagă de posibilități de manevră, mult mai avantajoase decât modelul de bază. Datorită avionicii mult avansate, pilotul este în permanență informat asupra parametrilor de zbor, nemafiind necesar să consulte personal instrumentele clasice din interiorul carlingii. Atât display-ul de aliniere cât și casca folosită în zbor permit vizualizarea tuturor informațiilor importante pentru zbor, fără a privi în cabină. Pilotul are posibilitatea de a-și preselecta parametrii care vor fi afișați. Pe lângă acest fapt limitele de alarmare sunt programate și calculate de către avionica prin soft-ul existent, astfel că în timpul zborului pilotul își va putea concentra toată atenția asupra activităților sale de pilotaj.

Cpt. C-dor Lian Someșan, inginerul șef al misiunii oferă alte informații mai detaliate legate de aeronava Mig 21 LanceR, informații care sunt coroborate și cu detaliile furnizate de tehnici. Excelenta funcționare a avionicii și a arma-

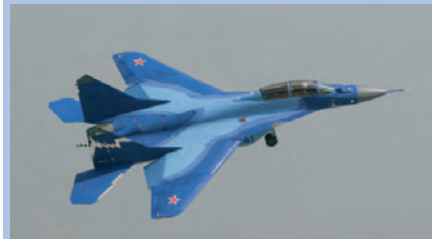
MAKS 2007

Cea de-a opta ediție a Salonului internațional de aviație și spațiu de la Moscova, MAKS 2007, s-a desfășurat între 21 și 26 august 2007 la sediul Institutului de încercări în zbor Gromov de pe aerodromul Jukovski din apropiere de Moscova.

O mare parte a exponatelor din cadrul salonului au fost prezentate, ca de obicei, de firme din Federația Rusă și au inclus și o serie de noutăți. RSK MiG a prezentat pentru prima oară în public în Rusia demonstratorul MiG-35, care a evoluat în zbor. În cadrul expoziției a fost prezentată și macheta unei versiuni revizuite a MiG-35 care include derivate cu suprafață mărită și o grindă de sudă între gondolele motoarelor, similară celei de pe avioanele din seria Su-27, precum și 5 puncte de acroșaj pe fiecare semiplan. Modelul ar urma să efectueze primul zbor la sfârșitul anului 2008 sau începutul anului 2009.

MiG-35 participă în competiția pentru avionul multirol destinat aviației indiene MMKCA, pentru care partea indiană a emis cereri de ofertă în data de 23 august către 6 firme, inclusiv RSK MiG.

De asemenea prezentate pentru prima oară în public au fost avioanele de preluare ale variantei navalizate a MiG-29 destinate marinei indiene și un model MiG-29K cu simplă comandă, respectiv MiG-29KUB cu dublă comandă. Ambele aparate erau vopsite în albastru și purtau logo-ul RSK MiG. Anterior, numai MiG-29KUB fusese prezentat doar presei ruse și indiene la începutul anului.



Avionul monoloc înmatriculat 941 a efectuat demonstrații de zbor ce au inclus manevre specifice avioanelor ambarcate, simulări de apunare cu cârligul de acroșare scos, rulaje cu viraje cu rază scurtă, plieri ale aripilor, în timp ce avionul biloc înmatriculat 947 a fost prezentat static. Noutatea absolută și surpriza salonului a venit tot din partea RSK MiG sub forma mock-up-ului avionului de luptă invizibil fără pilot Skat, prezentat doar unor ziaristi ruși în data de 23 august într-un hangar al RSK MiG de pe aerodromul Jukovski. Ca și omologii săi occidentali (proiectul european Neuron, sau X-45 și X-47 din SUA), Skat se prezintă ca o aripă zburătoare, cu convergura de 11,5 m, echipat cu un motor RD-5000B cu tracțiunea de 49,42 kN cu priza de aer deasupra fuzelajului, cu două locașe pentru armament în fuselaj, pentru o încărcătură maximă de 2000 kg, și care poate fi reprezentată de două rachete aer-sol sau anti-radiație sau două bombe inteligente. Programul a fost lansat în 2005, și are în vedere realizarea a două demonstratoare, unul pilotat Skat-PD și unul fără pilot Skat-D, care vor efectua întreg programul de încercări, inclusiv lansările de armament.

O altă noutate a salonului a fost prezentarea de către Suhoi a primului prototip al noului Su-35. Avionul Su-35-1 (denumit anterior Su-35BM), cu numărul de bord 901 a fost construit la fabrica KNAAPO din Komсомolsk-na-Amur și a fost prezentat doar static. Su-35-1 reprezintă o dezvoltare a seriei de avioane Su-27-/30 și este destinat ca să înlocuiască aceste modele după 2010. De menționat că denumirea Su-35 a fost inițial atribuită lui Su-27M (T-10M).



Su-35 este echipat cu două motoare noi Saturn 117S (AL-41F) cu tracțiune vectorială și cu radiolocator cu scanare electronică activă N1P Irbis-E, cabina fiind dominată de două display-uri de mari dimensiuni.

Avionul este dotat cu 12 puncte de acroșaj pentru armament aer-aer și aer-sol, inclusiv rachetele NPO Mașinostoenia Yakhont și BrahMos PJ-11. (Foto: Miroslav Gyurosi)

mentului permit o adaptare optimă a sistemului la cerințele specifice misiunii, dar o complexitate mai mare a misiunilor va împune deasemenea o mai mare implicare a specialiștilor de sisteme. Ideea principală a acestui aspect devine evidentă odată cu întoarcerea avioanelor din misiune: în timp ce tehnicii responsabili de structura și motorul avionului reușesc să termine refacerea capacității de luptă în aproximativ o oră după aterizarea aeronavelor, întorcându-se în locurile de cazare din bază, specialiștii de sisteme rămân ocupați și pe mai departe în containere oferindu-le pilotilor un feedback legat de zbor prin soft-ul existent. Din fericire pentru tehnicii români toată mentenanța pentru software-ul necesar zborului este oferită de compania națională Aerostar din Bacău.

Pe parcursul discuțiilor cei doi ofițeri (Cpt. Cdor. Chiriță și Cpt. Cdor. Someșan) oferă mai multe detalii legate de misiune. Cele patru Mig 21 LanceR la fel ca și cea mai mare parte a personalului detașamentului român aparțin Bazei 71 aeriene din Câmpia Turzii. În drumul lor spre Lituania cele patru avioane au făcut o escală pentru alimentare în Varșovia (Polonia). Pentru a se putea încadra în cantitatea limitată de materiale ce puteau fi imbarcate (pentru transportul întregului echipament doar un singur avion C-130 a fost disponibil), dar în același timp pentru a avea și toate materialele necesare la dispoziție, acestea au fost sortate de tehnicieni, foarte strict, în funcție de MTBF-ul sistemelor de pe aeronavă. Detașamentul este format dintr-un total de 67 oameni dintre care nouă sunt piloți, 64 dintre ei își desfășoară activitatea la Siauliai, ceilalți trei aflându-se la centrul aerian operațional din Karmelava, pentru a asigura o colaborare optimă cu autoritățile locale. Spre deosebire de celelalte detașamen-

te, personalul din România dislocat la Siauliai va rămâne pentru întreaga perioadă același, neexistând schimbări între membrii ei.

Mulțumit fiind de activitatea depusă de oamenii din subordine Cpt. Cdor. Chiriță precizează că LanceR-urile românești au decolat în prima misiune imediat ce aeronavele Mirage au plecat spre Franța, neexistând nicio pauză în asigurarea protecției populației locale, de altfel încrederea acestora în capacitățile aeronavelor din România crescând. Având în vedere creșterea lentă a prezenței forțelor aeriene ruse în spațiul aerian al Pacificului și al Atlanticului, rușii fiind solicitați aici în diferite operațiuni, comandantul Chiriță susține că detașamentul român nu a venit aici să poarte un război real, ci mai degrabă pentru a îndeplini misiuni umanitare și de suveranitate a spațiului aerian. Doar trei din cele 30 de alarmări de luptă s-au dovedit a fi intruziuni ale avioanelor ruse în spațiul baltic.

Cpt. Cdor. Chiriță menționează că misiunile de transport sunt întotdeauna dirijate de la turnul de control din baza de la Siauliai. Acest aspect nu este însă împus de limitele spațiului aerian baltic. În fapt timpul maxim în care aeronava poate sta în zbor permite executarea unei vaste arii de exerciții de antrenament, sub diferite scenarii. Întotdeauna perechea de piloți aflată în zbor își dorește să primească de la sol un maxim de informații legate de coordonare, dirijare și siguranță în zbor.

Piloții și tehnicii au 15 minute timp de alarmare, în care după ce părăsesc spațiile de cazare trebuie să asigure decolarea aeronavelor de pe pistă. Dacă ne gândim la cele 4-5 minute necesare aeronavei pentru decolare și facem o introspecție spre Pactul de la Varșovia, înțelegem că acest interval este destul de lung. Atunci când

a fost întrebat despre acest fapt, comandantul detașamentului a afirmat că în conformitate cu amenințările actuale acest interval este suficient pentru a se conforma acestora. În ziua de astăzi un atac surpriză este imposibil pentru că radarele de supraveghere ultramoderne vor identifica mereu orice violare a spațiului aerian. Pe lângă acest fapt, toate turnurile de control ale traficului aerian comună permanent între ele astfel că am fi informați imediat despre orice situație critică.

Mass-Media locală a arătat un interes deosebit față de detașamentul din România, spre deosebire de misiunile de dinaintea acestuia, acest interes fiind argumentat și de faptul că pentru a doua oară după ce Mig-urile 29 poloneze au fost aici, o nouă serie de aeronave fabricate în Rusia își desfășoară misiuni la Siauliai, după retragerea sovietică. Este posibil ca reporterii să nu fi constatat faptul că nivelul de profesionalism atins de militarii români este egal sau poate chiar mai ridicat decât cel al celorlalți colegi din NATO. Atunci când România își va trimite un nou detașament (peste 3-4 ani) la Siauliai în mod cert misiunea va fi îndeplinită cu o nouă aeronavă de luptă. Totuși, competența și genialitatea pe care românii o au în privința pilotării sau a întreținerii aeronavelor nu se va schimba. Sigur!

Holger Muler/ Ștefan Buttner

Autorii articolului doresc să mulțumească Cpt.-ului Cdor. Chiriță Laurențiu, Liliane Tănase, Cpt. Cdor. Someșan Lian și Lt. Cdor. Gelu Miron, 1^o Lt. Agne Balciuskyte, 2^o Lt. Ieva Kuzminaite și tuturor celorlalți membri ai detașamentului român sau lituanian care au făcut posibilă această vizită.



Politia aeriana în spațiul baltic



Perioada	Numele statului membru NATO	Tipul aeronavei	Unitatea
Aprilie 2004 - Iunie 2004	Belgia	F - 16AM	Escadrila tactică 10 din Kleine - Brogel 349 ste smaldeel / Escadrila tactică 2 din Florennes 350ste smaldeel
Iulie 2004 - Octombrie 2004	Danemarca	F - 16AM	
Octombrie 2004 - Ianuarie 2005	Marea Britania	Tornado F3	Leuchars RAF din Scotia și Leeming RAF de pe coasta de est a Angliei
Ianuarie 2005 - Martie 2005	Norvegia	F - 16AM	
Aprilie 2005 - Iunie 2005	Olanda	F - 16AM	Leeuwarden vliegbasis
Iulie 2005 - Septembrie 2005	Germania	F - 4 Phantom	JG 71 "Ritchhofen" Wittmund
Octombrie 2005 - Decembrie 2005	S.U.A.	F - 16C	Escadrila 23 de avioane de luptă de la baza aeriană Spangdahlem
Ianuarie 2006 - Martie 2006	Polonia	Mig - 29	Baza 23 Lotniczej Minsk Mazowiecki
Aprilie 2006 - Iulie 2006	Turcia	F - 16C	Baza aeriană Bandirma
August 2006 - Noiembrie 2006	Spania	Mirage - F 1M	Escadrila de avioane de luptă de la baza aeriană din Albacete - Llanos Albacete
Decembrie 2006 - Martie 2007	Belgia	F - 16AM	Escadrila tactică 2 din Florennes Escadrila tactică 10 din Kleine - Brogel
Aprilie 2007 - Iulie 2007	Franța	Mirage 2000C	Escadrila de vânătoare EC12
August 2007 - Noiembrie 2007	România	Mig - 21 LanceR C	Baza 71 aeriană Câmpia Turzii
Noiembrie 2007 - Decembrie 2007	Portugalia	F - 16AM	
Ianuarie 2008	S.U.A.	?	

Obiectivul misiunii de poliție aeriană este acela de a menține integritatea spațiului aerian baltic, el făcând parte din spațiul aerian NATO. Acesta este motivul pentru care în permanentă patru sau șase aeronave sunt detașate de către forțele aeriene NATO în misiune la baza din Siauliai. Aeronavele sunt înarmate și alimentate permanent, aflându-se într-o zonă securizată, în imediata apropiere a pistei și se află mereu în stare de decolare în cel mai scurt interval. Dacă vreoaeronavă violează spațiul aerian baltic și nu poate fi identificată sau piloții nu răspund la comenzile de interceptare emise de turnurile de dirijare aeriană NATO din punctele apropiate ei, atunci centrul operațional aerian (CAOC) din Kalkar (Germania) și care face parte din Forțele Aeriene Aliate Nord Europene (AIRNORTH) va ordona QRA-ului misiune Alpha Scramble (misiune reală de luptă). După decolare piloții sunt dirijați de către controlorii de trafic aerian de la sol, care le oferă în permanentă informații legate de direcția, viteza și altitudinea aeronavei ce urmează să fie interceptată. Pentru a asigura o coordonare optimă 3 membrii din cadrul detașamentului, aflat în misiune la Siauliai, sunt trimiși la centrul operațional aerian din Kaunas. În limitele spațiului aerian baltic avioanele de luptă pot ajunge în orice punct în misiunile lor de supraveghere a zonei. Odată trita descoperită piloții încearcă să o identifice vizual și de asemenea încearcă să intre în contact cu acesta prin radio. În tot acest timp o a doua aeronavă se află în zonă în caz de nevoie, pentru intervenții de urgență. Orice acțiune împotriva aeronavelor civile este interzisă. Mai trebuie adăugat că nu orice alarmă Alpha Scramble venită din QRA se datorează unei violări a spațiului aerian baltic. Este posibil ca în cazul unor urgențe cauzate de disfuncționalități ale sistemelor de navigație sau a celor radio, QRA poate intervenii să ofere sprijin sau ajutor.

Baza aeriană Zokniai

Baza aeriană Zokniai a fost înființată între cele două războaie mondiale. Încă din anul 1928 avioane germane, italiene, engleze sau aparținând forțelor aeriene lituaniene au fost hangarate aici. După ce armata roșie a ocupat teritoriul, avioanele de luptă I-153 și I-16 Polikarpov și avioanele de bombardament Tupolev SB și TB-3 au fost dislocate aici. În urma atacurilor aeriene germane asupra trupelor ruse din data de 22 iunie 1944, trupe venite din Germania, de la baza aeriană Schaulen, la Siauliai au fost aduse unități Luftwaffe. Porțiuni construite în mod evident de trupele germane încă mai pot fi văzute în partea de vest a bazei aeriene. Situată în partea rusă a Republicii Socialiste Lituania, aproape de granița vestică a Rusiei, baza aeriană a fost transformată într-o mare bază de transport în anii 1950. La sfârșitul anilor '50 baza a fost redimensionată fiind considerată o bază specială pentru că pista avea o lungime de 3500 m și o lățime de 60 m având posibilitatea de a găzdui operațiuni executate cu ajutorul aeronavei Myasishchev M-4-II (Bison-A). La ora respectivă baza era considerată un regiment aviatic de transport, ce avea în dotare AN-uri 12 precum și aeronave grele pentru alimentare care deserveau aeronava tanc menționată anterior. Această escadrilă era vârful de lance al unei flote de aviație de realimentare care pe termen lung urma să deservească și TU-95 KD (Bear B). În anul 1965 comandantul suprem al forțelor aeriene a ordonat ca o nouă unitate exclusiv de aviație să fie înființată la Siauliai. Astfel începând cu data respectivă TU-124 aparținând escadrilei independente 67 putea fi întâlnită și în spațiul aerian baltic. La sfârșitul anilor '60 aerobaza a primit o nouă misiune. Aeronava tanc Myasishchev a fost înlocuită cu aeronava ECM și totodată escadrila de aviație-vânătoare 179 a fost transformată în regimentul de luptă electronică independent 117. În

același timp baza din Siauliai a devenit aerodromul de bază pentru avioanele de luptă Mig 21, Mig 23 care făceau parte din regimentul de apărare 53 din cadrul forțelor armate aeriene 15. În această perioadă au fost construite adăposturi pentru aeronave foarte puternice, ele având o lățime de 11 m. Baza de rezervă 256 ce se ocupă cu revizii pentru aeronave (256 ARS) asigură mentenanța pentru SU-24 și AN-12. Începând cu anii 1983 escadrila 67 ce avea în componența sa avioane TU-126 începe treptat să înlocuiască aceste aeronave cu noile Beriev A-50 Mainstays, iar la sfârșitul anului regimentul aviatic 53 înlocuiește vechile Mig 23 cu noile Miguri 29. Alte adăposturi cu o lățime de 16 m au fost deasemenea construite în această perioadă. Anii 1989 în principiu, au adus cu sine multe modificări. Mig-urile 29 împreună cu personalul auxiliar au fost redислоcați în Germania, iar regimentul cu avioane de vânătoare se modifică în regimentul 53 cu avioane de bombardament tip Mig-27 aduse din Cehoslovacia. Găzduind mai mult de 100 Mig-uri, Antonov și Ilushin, în 1990 Siauliai avea cea mai mare bază aeriană din întreg spațiul baltic. În anul 1992 regimentul aviatic 117 s-a redислоcat la Orenburg. Acest regiment și-a transportat aeronavele la depozitul din Liepsts unde au fost mai apoi casate. Aeronava A-50 AWACS a fost adusă și încă execută misiuni de zbor pentru forțele aeriene ruse. După retragerea trupelor roșii, în iunie 1993, forțele aeriene lituaniene s-au mutat de la baza aeriană supraaglomerată din Barzysiai la noua bază aeriană din Siauliai, prima din țară cu dotări moderne. Deși inițial a fost destinată pentru operațiuni comune militare-civile, după ce sponsorul care a sprijinit financiar modernizarea bazei a dat faliment, întreaga zonă a intrat sub autoritate militară astfel că la baza aeriană Zokniai activitățile civile sunt limitate la câteva zboruri de transport care datorită dimensiunilor pistei pot fi executate chiar și cu avioane mari precum Boeing 747 sau AN-124.