



## DOCUMENTAR

### Baza 86 Aeriană „Locotenent Aviator Gheorghe Mociorniță”

#### SCURT ISTORIC DESPRE BAZA 86 AERIANĂ „LOCOTENENT AVIATOR GHEORGHE MOCIORNIȚĂ”

- În anul 1952, pe aerodromul Devesel s-a înființat Regimentul 206 Aviație Vânătoare Tactică Reactivă ca unitate componentă a Diviziei 66 Aviație Vânătoare Tactică din zona de operații de Sud-Est a României.
- În perioada 1953-1955, Regimentul 206 Aviație Vânătoare Tactică Reactivă și-a desfășurat activitatea pe aerodromul Ianca și, începând cu anul 1955, a ieșit din compunerea Diviziei 66 Aviație Vânătoare Tactică și a trecut în subordinea Diviziei 23 Aviație Tactică prin dislocare pe aerodromul Otopeni. După dislocarea pe acest aerodrom, regimentul a fost înzestrat cu aeronave MIG-17 PF Fresco, primele avioane de vânătoare din România care aveau radar de interceptare.
- La 9 august 1958, Regimentul 206 Aviație Vânătoare Tactică, împreună cu Baza 499 Tehnică Aerodrom, se dislocă pe aerodromul Cocargeaua (Borcea) și primește în dotare o escadrilă de avioane MiG-19.
- Din anul 1959, Regimentul 206 Aviație Vânătoare Tactică a trecut în subordinea Diviziei 15 Aviație Vânătoare Tactică și a primit o nouă denumire – Regimentul 86 Aviație Vânătoare.
- În anul 1967, Regimentul 86 Aviație Vânătoare a fost dotat integral cu avioane supersonice - două escadrile cu MiG-21F-13 și o escadrilă cu MiG-19.
- În anul 1995, Regimentul 86 Aviație Vânătoare s-a transformat în Grupul 86 Aviație Vânătoare și Baza 86 Aeriană de Vânătoare și Vânătoare Bombardament, iar Grupului 86 Aviație Vânătoare i s-a acordat denumirea onorifică „Locotenent aviator Gheorghe Mociorniță”.
- Începând cu data de 15 decembrie 2000, în urma unor transformări în concepția de organizare și funcționare a unităților de aviație, a intrat în vigoare statul de organizare al Bazei 86 Aeriene, care a înglobat atât forțele luptătoare constituite până atunci în Grupul 86 Aviație Vânătoare, cât și pe cele de asigurare și sprijin din Baza 86 Aeriană de Vânătoare și Vânătoare Bombardament.

#### MISIUNEA BAZEI 86 AERIENE „LOCOTENENT AVIATOR GHEORGHE MOCIORNIȚĂ”

Participarea la apărarea spațiului aerian național cu mijloace aer-aer și sol-aer, precum și sprijinul celorlalte categorii de forțe și al autorităților locale în situații de urgență.

#### IMPLEMENTAREA ÎN ROMÂNIA A PROIECTELOR FINANȚATE PRIN PROGRAMUL NATO DE INVESTIȚII ÎN SECURITATE PE AERODROMUL BORCEA

Proiectele *Programul NATO de Investiții în Securitate (NSIP)* implementate pe aerodromul Borcea au fost inițiate în anul 2006, o dată cu aprobarea de către NATO a pachetului de capacități CP5A0062 – *Asigurarea de facilități operaționale în cele șapte noi state membre*, pachet ce cuprinde 10 proiecte NSIP – dintre care șapte proiecte majore și trei minore - cu o valoare inițială totală de **31.713.200 euro** (dintre care **NATO: 20.816.636 euro** și **Romania: 10.896.564 euro**).



Lucrările de reabilitare și modernizare a infrastructurii aerodromului Borcea au fost începute în anul 2011, cu finanțare prin NSIP reglementat prin Legea nr. 294 din 2 noiembrie 2007 privind derularea în România a proiectelor finanțate prin Programul NATO de Investiții în Securitate și Legea nr. 10 din 28 februarie 2014 pentru modificarea și completarea Legii nr. 294/2007 privind derularea în România a proiectelor finanțate prin Programul NATO de Investiții în Securitate.

Pentru implementarea proiectelor din cadrul NSIP, **Direcția domeniului și infrastructurii a M.Ap.N.** a asigurat managementul procedurilor de achiziție publică specifice domeniului de investiții imobiliare cu finanțare NSIP, managementul execuției proiectelor de investiții imobiliare cu finanțare NSIP conform standardelor NATO, organizarea și coordonarea lucrărilor și activităților de execuție a proiectelor de investiții imobiliare finanțate NSIP, precum și gestionarea contractelor, evidența și managementul costurilor la proiectele de investiții imobiliare realizate din fonduri NSIP.

Nr. crt.	Cod NATO proiect	Denumire proiect	Termen de finalizare
1.	3AF35001-M	Determinare PCN pista și căi de rulare	Finalizat în 2005
2.	3AF35002	Refacere/modificare cale de rulare	Finalizat în 2016
3.	3AF35003	Asigurare sistem de frânare aeronave	Finalizat în 2015
4.	3AF35004	Refacere și extindere platformă parcare aeronave	Termen de finalizare: oct.2016
5.	3AF35005-M	Imbunătățire platforma testare motoare	Finalizat în 2012
6.	3AF35006	Facilități depozitare, asamblare și testare materiale speciale	Finalizat în 2015
7.	3AF35007-M	Asigurare facilități operare escadrilă	Finalizat în 2012
8.	3AF35008	Hangar mentenanță și ateliere de reparații	Finalizat în 2016
9.	3AF35009	Asigurare platformă mentenanță avioane	Termen de finalizare: oct.2016
10.	3AF35011	Asigurare facilități de carburanți-lubrifianți	Termen de finalizare: dec.2016

În vederea creșterii capacității operaționale a armatei și modernizării acesteia, aerodromul Borcea va atinge standardele NATO și va fi compatibil cu tehnica de dirijare și de operare a zborurilor avioanelor F-16. Pentru aceasta, în afara proiectelor finanțate din Programul NSIP, se derulează și Programul de investiții *Infrastructură Bază Aeriană Avion Multirol – F 16* în două etape - etapa I, faza I, în perioada 2015-2016, cu o valoare de 93.635.550 lei, și etapa a II-a, în perioada 2017-2020.

### **PROGRAMUL MAJOR DE ÎNZESTRARE „AVION MULTIROL AL FORȚELOR AERIENE”**

Programul major de înzestrare “Avion multirol al Forțelor Aeriene” a fost fundamentat printr-un amplu și riguros proces de analiză, desfășurat în perioada 2005-2012. Studiile de concept au luat în calcul întreaga ofertă disponibilă pe piață - avioane multirol noi și avioane multirol disponibilizate din stocurile altor state. În urma acestor analize a rezultat că soluția optimă pentru țara noastră (îndeplinirea cerințelor cu costuri minime) a fost achiziția, într-o primă etapă, a avioanelor F-16 MLU (Mid-Life Update) din stocurile Forțelor Aeriene ale Republicii Portugalia.



F-16 Fighting Falcon reprezintă o platformă interoperabilă cu cele din țările membre ale NATO și care a fost testată în luptă. A fost produs în peste 4.500 de exemplare, este în dotarea a 27 de state (dintre care 10 sunt membre ale Alianței), operează în 80 de baze aeriene și au peste 40 de ani de experiență operațională, ceea ce asigură accesul la o piață foarte dezvoltată a echipamentelor, pieselor de schimb și serviciilor de sprijin logistic, traduse în costuri de întreținere avantajoase. Niciun alt tip de avion de luptă nu beneficiază de un număr atât de mare de furnizori de piese de schimb.

Până în prezent, 80 de militari au finalizat programul de instruire în Portugalia - șase piloți, trei ofițeri planificatori de misiune, 22 ofițeri ingineri, 45 maiștri militari, doi specialiști în metrologie și doi ofițeri specialiști pe domeniul războiului electronic, iar în cadrul activităților de instruire a personalului navigant s-au executat un număr de 1207 ore de zbor. Ceilalți trei piloți, împreună cu alți cinci specialiști, vor continua pregătirea în Portugalia până în luna aprilie a anului 2017.

În cadrul programului Mid-Life Update au fost modernizate peste 380 de avioane, iar dezvoltarea acestuia continuă. România este cea de-a 27-a țară care introduce în serviciu aeronavele F-16 Fighting Falcon, în cadrul programului *Peace Carpathian* urmând a fi livrate un total de 12 aeronave F-16 MLU în varianta de modernizare M5.2R.

Primele șase aeronave, cinci în simplă comandă și una în dublă comandă, modernizate la standardul F-16 MLU 5.2R au aterizat la Baza 86 Aeriană pe data de 29 septembrie a.c. Până la finalul anului sunt planificate să vină următoarele trei aeronave F-16 Fighting Falcon, iar ultimele vor intra în înzestrarea Forțelor Aeriene Române în anul 2017.

Aeronavele folosesc schema de vopsire *Carpathian Ghost*, care asigură un camuflaj optim pentru îndeplinirea misiunilor de apărare aeriană în condițiile de mediu specifice României.

### **PROGRAMUL MULTINAȚIONAL PENTRU AVIOANE DE VÂNĂTOARE (MULTINATIONAL FIGHTER PROGRAM-MNFP) / FORȚELE AERIENE EUROPENE PARTICIPANTE LA PROGRAM (EUROPEAN PARTICIPATING AIR FORCES -EPAF)**

MNFP este un organism multinațional ce a fost format în anul 1975 ca parteneriat între SUA și patru țări europene ce au fost grupate sub denumirea de EPAF (European Participating Air Forces - Belgia, Danemarca, Norvegia, Olanda și Portugalia)

Acesta este, practic, prima cooperare între SUA și statele aliate din Europa pentru dezvoltarea, producția și modernizarea avioanelor în vederea asigurării eficienței operaționale într-o configurație comună.

MNFP este un parteneriat și nu un program tipic FMS (Foreign Military Sale), unde membrii EPAF au statut de parteneri și nu de cumpărători. MNFP se circumscrie practic politicilor *NATO – Smart Defense* și *UE – Pooling & Sharing* de colaborare pentru dezvoltarea capacităților militare.

Documentul de bază pentru crearea MNFP îl reprezintă MOU (Memorandum of Understanding), semnat în 1975.

Aspecte importante reglementate în cadrul MNFP care, în același timp, se constituie și în principalele avantaje ale aderării României la MNFP sunt:

- utilizarea unui set unic de Documentație Tehnică – aceeași documentație este folosită atât de USAF cât și de țările membre EPAF;
- menținerea, pe cât posibil, a unei configurații unice a avioanelor, sistemelor și subsistemelor;



- obținerea de performanțe la un cost minim pe ciclul de viață;
- împărțirea costurilor aferente programelor de modernizare/upgrade în funcție de numărul de avioane/motoare/sisteme deținute de fiecare țară;
- țările care aderă ulterior la MNFP vor suporta o cotă parte din NRC aferent cercetării/dezvoltării pentru modernizările anterioare (parte ce va fi rambursată statelor deja membre), la care se adaugă costul echipamentelor.

Managementul comun presupune stabilirea de către țările membre EPAF și SUA a nevoilor de dezvoltare a configurației avioanelor pe baza experienței acumulate în operații. Odată agreată, noua configurație va fi implementată pe toate avioanele statelor membre MNFP, costul acestei dezvoltări fiind împărțit între state, în funcție de numărul avioanelor din dotare.

Încercările de menținere în stare operațională a avioanelor prin upgradarea softului și configurației acestora pe cont propriu (la nivel de țară, în afara MNFP) sunt ineficiente, fiind mari consumatoare de timp și resurse financiare, dar pot genera și riscuri privind interoperabilitatea în operații comune la nivel NATO.

Pentru menținerea unui nivel de capabilitate semnificativ al avioanelor aflate deja în serviciu, Statele Unite ale Americii și țările membre EPAF au dezvoltat, la începutul anilor '90, programul *Mid-Life Update (MLU)*.

Programul *Mid-Life Update* a inclus următoarele modificări:

- cabină standar F-16 C/D Block 50/52, compatibilă cu sistemele de vedere pe timp de noapte;
- două display-uri multifuncționale color;
- computer modular de misiune;
- radar de control al focului modernizat;
- sistem de navigație hibrid;
- sistem avansat de identificare amic-inamic;
- sistem de management pentru război electronic;
- capabilitate de acroșare a containerelor de cercetare;
- capabilitate de folosire a căștii cu afișaj electronic.