

ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

ΠΟΛΕΜΙΚΗ

FORTALE AERIE NE ROMANE

Πάνω από τα Καρπάθια

Κάτω από το νέο της καθεστώς σαν μέλος πλέον του ΝΑΤΟ, η Ρουμανία έχει λάβει ήδη μέρος σε κοινές αποστολές, ενώ μετά την πτώση του καθεστώτος Τσαουσέσκου ήταν η πρώτη χώρα του πρώην Συμφώνου της Βαρσοβίας που είχε υπογράψει τη συμφωνία Συνεργασίας για την Ειρήνη (Partnership for Peace, PfP). Επιπλέον, η ρουμανική αεροπορία (FAR) ήταν η πρώτη των ανατολικών χωρών που είχε βάλει σε υπηρεσία δυτικά αεροσκάφη, αν και οι βλέψεις και συνεργασίες με τη Δύση ήταν πολύ παλαιότερες. Αναλύουμε παρακάτω τις εξελίξεις στην Fortale Aeriene Romane.

{ Με τη συνεργασία του Patrick Roegies / Επιπλέον στοιχεία: Φαίδων Γ. Καραΐωσηφίδης, Βοδωρής Ψυρρής }





Τα μονοθέσια LANCER-C είναι βαμμένα σε γκρι-λευκή παραλλαγή.



Τα διθέσια επιχειρησιακά εκπαιδευτικά LANCER-B έχουν πρασινο-καφέ παραλλαγή αντίστοιχη των LANCER-A.

Αναδρομή στην ιστορία

Η ρουμανική αεροπορία έχει τις ρίζες της στη συγκρότηση ενός μικρού αεροπορικού αποσπάσματος το 1910, με άμεση υπαγωγή στο γενικό στρατιωτικό επιτελείο. Είναι μάλιστα χαρακτηριστικό ότι τα πρώτα μέσα του ήταν ένα ρουμανικής σχεδίασης αεροσκάφος που είχε σχεδιάσει ο Ρουμάνος ευγενής και στρατιωτικός Αουρέλ Βλάχιου. Επισήμως όμως η ύπαρξη της «Corpul Ariei Roman» ινπλητεείται τρία χρόνια αργότερα, το 1913, με δράση στις βαλκανικές συρράξεις και αργότερα εναντίον της Γερμανίας και Αυστρίας στη διάρκεια του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου, αν και η ρουμανική επικράτεια καταλήφθηκε τελικά και πλήρης αποκατάσταση της εδαφικής κυριαρχίας της χώρας δεν υπήρξε πριν το 1918.

Την περίοδο του μεσοπολέμου, η Ρουμανία ήταν θεωρητικά ουδέτερη, αν και νωρίς στο Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, μαζί με τη γειτονική Ουγγαρία, συμπαράταχθηκε με τις δυνάμεις του Άξονα. Το 1941, και στο πλαίσιο της επικείμενης «Μπαρμπαρόσα», η Ρουμανία είχε και ενεργό συμμετοχή τόσο με χερσαίες όσο και με αεροπορικές δυνάμεις στο ανατολικό μέτωπο. Με τη λήξη του πολέμου, τη σοβιετική κατοχή και την εγκαθίδρυση τελικά κομμουνιστικής κυβέρνησης, ξεκινά μια νέα περίοδος, που καταλήγει στην αναδιοργάνωση των ρουμανικών ενόπλων δυνάμεων και την ένταξή τους στο Σύμφωνο της Βαρσοβίας το 1955. Προς τα τέλη της δεκαετίας του '50, η ραχοκοκαλιά της αεροπορίας ήταν τα MiG-15, από τα οποία 205 κατασκευάστηκαν από την τοπική αεροπορική βιομηχανία, ενώ επίσης μεγάλοι αριθμοί (159 MiG-15 «Fagot», 50 MiG-15bis και 59 MiG-15UTI) μεταβιβάστηκαν από σοβιετικά αποθέματα ή αποκτήθηκαν από τη σοβιετική γραμμή παραγωγής (σημ. 1). Την περίοδο αυτή είχαν ήδη αρχίσει επίσης να φτάνουν τα πρώτα MiG-17 «Fresco», ενώ υπήρχαν ακόμη σε υπηρεσία Yak-11 «Feather/Magnet», Yak-17 «Moose», Yak-23 «Flora», αλλά και Fieseler Storch, που κατασκευαζόντουσαν την περίοδο του Β' ΠΠ στη Ρουμανία.

Το 1958, στο ρουμανικό οπλοστάσιο προστέθηκαν τέσσερα βομβαρδιστικά Il-28B «Beagle», πέντε Il-28U (εκπαιδευτική έκδοση) και δύο αναγνωριστικά Il-28R. Την ίδια χρονιά παραλήφθηκαν και MiG-19 «Farmer», στις εκδόσεις P/PM, τύπος που παρέμεινε σε υπηρεσία μέχρι και το 1974. Αν και ήδη από την περίοδο αυτή είχε αρχίσει η ρουμανική αποστασιοποίηση από τη Μόσχα, ο εφοδιασμός της ρουμανικής αεροπορίας με σοβιετικά όπλα συνεχίστηκε με τα πρώτα δώδεκα MiG-21F-13 που παραλή-

φθηκαν το 1962. Οι αριθμοί των «Fishbed» αυξήθηκαν θεματικά με νεότερες εκδόσεις σε όλη τη δεκαετία του '60, μέχρι και τα μέσα της δεκαετίας του '70, καθώς τα πρώτα -21PF παραλήφθηκαν το 1964, ακολουθούμενα από τα -21PFM. Οι τελικές εκδόσεις που παραλήφθηκαν ήταν οι -21M/MF, το 1975, ενώ ο συνολικός αριθμός «Fishbed» που βρέθηκε σε ρουμανικά χέρια παραμένει ακόμη μέχρι τις μέρες μας αδιευκρίνιστος. Το 1966, αποκτήθηκαν τα πρώτα τσεχοσλοβακικά L-29 «Delphin», που μαζί με τα Yak-11, Yak-18 και τα τοπικής κατασκευής IAR-818 είχαν το ρόλο της εκπαίδευσης, αν και τα MiG-15UTI υπηρέτησαν για αρκετά ακόμη χρόνια στο προκεχωρημένο στάδιο.

Οι σχέσεις Βουκουρεστίου-Μόσχας επιδεινώθηκαν σημαντικά μετά τη σοβιετική εισβολή στην Τσεχοσλοβακία, ενώ η άνοδος του Νικολάι Τσαουσέσκου στην εξουσία έκανε τη διάσταση με την ΕΣΣΔ όλο και μεγαλύτερη, κάτι που είχε σημαντικό αντίκτυπο και στις ρουμανικές ένοπλες δυνάμεις. Οι τελευταίες άρχισαν να αναζητούν ανεξάρτητες πηγές όπλων, συμπεριλαμβανομένων τοπικών σχεδιάσεων, και στις αρχές της δεκαετίας του '70 η σύσφιξη των ρουμανο-κινεζικών σχέσεων άνοιξε το δρόμο για τα συστήματα κινεζικής προέλευσης.

Είναι χαρακτηριστικό ότι μετά την επίσκεψη του Τσαουσέσκου στην Κίνα, το 1972, παραλήφθηκαν αρκετά H-5, η κινεζική έκδοση του Il-28, που αντικατέστησαν τα αντίστοιχα σοβιετικά αεροσκάφη, που δεν μπορούσαν πλέον να υποστηριχθούν. Προς τα τέλη πάντως της δεκαετίας του '70, η ρουμανική αεροπορία παραλάμβανε MiG-23MF/UB, σε ικανούς αριθμούς για να εξοπλίσει τρεις Μοίρες.

Ο στόλος των μεταφορικών/μεταγωγικών περιλάμβανε την περίοδο αυτή Li-2, Il-14, An-2, ενώ είχε αρχίσει η παραλαβή An-24, που ενισχύθηκαν αργότερα από αρκετά An-26 και An-30. Αντίστοιχα, τα διαθέσιμα ελικόπτερα Mi-1, Mi-4 και Mi-8 άρχισαν να αντικαθίστανται από IAR-316B, τοπικής παραγωγής Alouette III, από το 1976 και IAR-330, τοπική έκδοση του Puma δύο χρόνια αργότερα. Παρόλα αυτά, τα Mi-8 παρέμειναν σε υπηρεσία μέχρι και το 2002. Εκτός όμως από την παραγωγή, κατόπιν αδείας, ελικοπτέρων της Aerospatiale, ξεκίνησε και η συνεργασία με τη Γιουγκοσλαβία για το IAR-93 (βλέπε παρακάτω).

Παρά την αποστασιοποίηση όμως από τη Σοβιετική Ένωση και το γεγονός ότι οι ρουμανικές ένοπλες δυνάμεις δε λάμβαναν μέρος σε ασκήσεις

του Συμφώνου της Βαρσοβίας τα τελευταία 15 χρόνια, η Ρουμανία ήταν ακόμη το 1989 μέλος της συμμαχίας και συνέχιζε να λαμβάνει σοβιετικά όπλα. Την περίοδο αυτή παραλήφθηκαν τα πρώτα MiG-29, ενώ λίγο νωρίτερα τα L-29 είχαν αρχίσει να αντικαθίστανται από L-39, τερματίζοντας και το ρόλο των διθέσιων MiG-15. Στο χώρο όμως της αεροπορικής εκπαίδευσης εμφανίστηκε στα τέλη της δεκαετίας του '80 και το τοπικής σχεδίασης και κατασκευής IAR-99 Soim.

Η μετά Τσαουσέσκου εποχή

Η κατάρρευση του παλαιού καθεστώτος, που συνέπεσε σχεδόν με τη λήξη του Ψυχρού Πολέμου, είχε σοβαρότατες επιπτώσεις στις ρουμανικές ένοπλες δυνάμεις πολύ πέρα από την αλλαγή του στρατηγικοπολιτικού σκηνικού. Η κυριότερη επίπτωση ήταν η σχεδόν παντελής έλλειψη κονδυλίων για αρκετά χρόνια, ακόμη και για τη συντήρηση αλλά και την εκπαίδευση, κάτι που έπληξε ιδιαίτερα σκληρά την αεροπορία. Είναι χαρακτηριστικό ότι, ανάμεσα στα μέσα του 1991 και τα τέλη του 1994, 44 αεροσκάφη διαφόρων τύπων είχαν χαθεί σε διάφορα περιστατικά (σημ. 2). Στην πραγματικότητα, λίγα πράγματα άλλαξαν στη ρουμανική αεροπορία μέχρι και το 1995, οπότε αυξημένοι αμυντικοί προϋπολογισμοί και σαρωτική αναδιοργάνωση μετέβαλαν το πρόσωπό της για πάντα. Αναφορικά με τη δεύτερη, από την περίοδο αυτή εγκαταλείφθηκε το παλαιότερο-σοβιετικό-σύστημα διοίκησης των αεροπορικών συνταγμάτων και η αεροπορία διοργανώθηκε σε πιο δυτικά πρότυπα Πτερύγων (Αεροπορικών Βάσεων) και Μοιρών. Στα πλαίσια αυτά δημιουργήθηκαν δύο διοικήσεις: μία Αεροπορίας -Corpulul Aviatie si Aparare Antiaeriana- και μία Αντιαεροπορικής Άμυνας -Statului Major al Aviatiei si Apararii Antiaeriana- με έδρα το Βουκουρεστί. Οι βάσεις μαχητικών και Δ/Β χαρακτηρίζονται σαν Baza Aeriana de Aviatie Vânătoare & Vânătoare Bombardament με πτέρυγες (Grupul Aviatie) της μίας ή των δύο Μοιρών (Escadrila).

Η ανάπτυξη του MiG-21 LanceR

Τα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του '90, ο μικρός στόλος των MiG-29 περιοριζόταν ακόμη περισσότερο από απώλειες αεροσκαφών σε περιστατικά, ενώ ήταν δύσκολο να υποστηριχτεί, κυρίως λόγω έλλειψης κονδυλίων. Έτσι, η FAR έπρεπε να βασιστεί στα MiG-21, από τα οποία υπήρ-

Ο αριθμός των ανακατασκευών σε επιθετικά ελικόπτερα IAR 330 SOCAT έφτασε τελικά τα 24, ενταγμένα σε δύο Μοίρες.





Τουλάχιστον δύο B707-3K1C υπηρετούσαν μέχρι πρόσφατα σαν VIP.



Σήμερα, όλα τα IAR-93 βρίσκονται σε υπαίθρια αποθήκευση και πέραν δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης.



IAR-316B, τοπικής παραγωγής Allouette III

χαν ακόμη διαθέσιμα τουλάχιστον 200-250, αν και η ηλικία αρκετών ξεπερνούσε τα 20 και έφτανε και τα 25 χρόνια. Έτσι, και με δεδομένο ότι δεν υπήρχαν κονδύλια για την αγορά νέων αεροσκαφών, αποφασίστηκε ο εκσυγχρονισμός τους με βάση διεθνή διαγωνισμό και ένα πρόγραμμα που εκπόνησε η ρουμανική εταιρεία Aerostar σε στενή συνεργασία με την ισραηλινή εταιρεία Elbit, υπεύθυνη για τη σχεδίαση και ολοκλήρωση των υποσυστημάτων (σημ. 3). Επρόκειτο για μια προσπάθεια χαμηλού κόστους, αν και οι προδιαγραφές με νέο ραντάρ και ηλεκτρονικά στο πιλοτήριο ήταν εντυπωσιακές. Η αρχική πρόθεση αφορούσε τη μετασκευή 110 αεροσκαφών που επιλέχθηκαν ανάμεσα στα διαθέσιμα MiG-21PM/PFM/U σε τρεις εκδόσεις: 75 μονοθέσια LanceR-A με καθήκοντα Δίωξης/Βομβαρδισμού, 25 μονοθέσια LanceR-C με ρόλο αεράμυνας παντός καιρού, ενώ 10 LanceR-B αφορούσαν διθέσια εκπαιδευτικά. Ο αριθμός αυτός αναπροσαρμόστηκε αργότερα στα 71 LanceR-A και 14 LanceR-B συν τα 25 -C. Τα MiG-21 που δεν εκσυγχρονίστηκαν αποσυρθηκαν σταδιακά μέχρι το 2003, οπότε και ολοκληρώθηκε το πρόγραμμα LanceR. Η πρώτη πτήση του εκσυγχρονισμένου αεροσκάφους πραγματοποιήθηκε στις 22 Αυγούστου 1995 και η πρώτη μονάδα που εξοπλίστηκε ήταν πρώτη Μοίρα της Grupul 95 στο Bacau, που ολοκλήρωσε τη μετάπτωσή της στις 8 Μαΐου 1997. Το 1998, ακολούθησε η Grupul 86, ενώ μια τρίτη μονάδα ήταν η Grupul 93, που αντάλλαξε τα MiG-21MF με LanceR-A την πε-

ρίοδο 1999-2000. Αρχικές αναφορές έφεραν τη ρουμανική αεροπορία να έχει παραγγείλει Matra Magic 2 για τον εξοπλισμό των LanceR-C, κάτι όμως που δεν έχει επιβεβαιωθεί, ενώ πιθανότερη είναι η χρήση ισραηλινής προέλευσης πυραύλων αέρος-αέρος Python 3.

Την ίδια περίοδο που υλοποιούνταν το πρόγραμμα «LanceR» έγινε αντιληπτό ότι και τα MiG-29 απαιτούσαν επίσης εκσυγχρονισμό. Σε αντίθεση όμως με τα MiG-21, για τα οποία υπήρχε εκτεταμένη τεχνολογία λόγω της κατασκευής κατόπιν αδείας, στα «Fulcrum» χρειαζόταν η συμβολή της ρωσικής RSK MiG, από την οποία ζητήθηκε και προσφορά. Επιπρόσθετα, αναζητήθηκαν πηγές για την απόκτηση επιπλέον MiG-29, ώστε να αυξηθεί ο διαθέσιμος στόλος. Οι σχετικές πληροφορίες αναφέρουν ότι η Aerostar ολοκλήρωσε ένα αεροσκάφος στο εκσυγχρονισμένο πρότυπο, στο πλαίσιο ενός προγράμματος γνωστού σαν «Sniper». Τελικά όμως, η έλλειψη κονδυλίων και ο μικρός αριθμός των διαθέσιμων αεροσκαφών οδήγησαν στην ακύρωση του προγράμματος. Τα υπόλοιπα MiG-29 αποσυρθηκαν πρόωρα και αποθηκεύτηκαν στη βάση Mihail Kogalniceanu κοντά στην Κωσταντζα, ενώ κάποιες άλλες αναφορές τα έφεραν να πετούν ελάχιστα μέχρι και πρόσφατα, εξαντλώντας το υπόλοιπο της ωφέλιμης ζωής τους μαζί με το απόθεμα των -ανάλυσιμων- κινητήρων και ανταλλακτικών, παραμένοντας διαθέσιμα προς πώληση στη διεθνή αγορά.

ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

ΠΟΛΕΜΙΚΗ

Τα προγράμματα IAR-93 και IAR-99

Το κοινό γιουγκοσλαβο-ρουμανικό αυτό πρόγραμμα αφορούσε ένα αεροσκάφος ικανό για την εκτέλεση πολλαπλών ρόλων, μια σχεδίαση που αν και μικρότερη σε μέγεθος έμοιαζε σημαντικά με το γαλλο-βρετανικό Jaguar. Τα πρώτα 35 αεροσκάφη της έκδοσης IAR-93A με κινητήρες χωρίς μετάκαυση Viper Mk 632 παραδόθηκαν σε ρουμανικές μονάδες το 1982. Η δεύτερη όμως παρτίδα από 165 IAR-93B, από τα οποία 75 προοριζόταν για τη Γιουγκοσλαβία, με τον ισχυρότερο κινητήρα με μετάκαυση Viper Mk 633, συνέπεσε με τον πόλεμο στη βαλκανική αυτή χώρα. Έτσι, με το εμπάργκο που επιβλήθηκε από τον ΟΗΕ, η παραγωγή τους ήταν πλέον αδύνατη, με αποτέλεσμα το πρόγραμμα να τερματιστεί πρόωρα. Αυτό, συν το γεγονός ότι ο τύπος αντιμετώπισε πολλά προβλήματα, παρέμεινε καθηλωμένος για μεγάλο χρονικό διάστημα και υπέφερε από ένα κακό μπτρώο ασφάλειας, είχε σαν αποτέλεσμα την απόσυρσή του λίγα χρόνια μετά. Σήμερα, όλα τα IAR-93 βρίσκονται σε υπαίθρια αποθήκευση και πέραν δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης. Η γειτονική Σερβία και το Μαυροβούνιο εξακολουθούν να χρησιμοποιούν το αντίστοιχο J-22 Ogaο σε μικρούς αριθμούς, αλλά επειδή είναι δύσκολη η υποστήριξή του, η καριέρα του πρέπει να θεωρείται πλέον ότι έχει τερματιστεί για κάθε πρακτικό λόγο. Οι μονάδες που το χρησιμοποιούσαν άρχισαν να παραλαμβάνουν στη θέση του είτε L-39ZA είτε IAR-99 «Soim» (Χελιδόνι), ένας άλλος τύπος που σχεδιάστηκε και παρήχθη αποκλειστικά για τη Ρουμανία σαν ελαφρό εκπαιδευτικό. Το αεροσκάφος κατασκευάστηκε αρχικά για τις ρουμανικές ανάγκες σαν αντικαταστάτης των L-39, σε 50 αντίτυπα, φτάνοντας στις μονάδες στις αρχές της δεκαετίας του '90. Αργότε-



Το Ρυπα κατασκευάστηκε σαν IAR 330 κατόπιν αδείας στα τέλη της δεκαετίας του '70.

ρα, η κατασκευάστρια Aviane Craiova σε συνεργασία με την ισραηλινή Elbit παρουσίασε μια βελτιωμένη έκδοση με νέα ηλεκτρονικά που προώθησε στη διεθνή αγορά. Για να υποστηριχθεί αυτή η προσπάθεια, η ρουμανική αεροπορία παρήγγειλε 8 αεροσκάφη (έναντι αναγκών για 20) σαν αναπλήρωση απωλειών της πρώτης παρτίδας.

Τακτική αναγνώριση, ελικόπτερα και μεταγωγικά

Στο ρόλο της αναγνώρισης, υπήρχαν σε ρουμανική χρήση δύο διαφορετικές πλατφόρμες, τα MiG-21R, καθώς και τα H-5R, η κινεζική έκδοση του IL-28R, ενώ τουλάχιστον τρία An-30 ήταν εξοπλισμένα με φωτομπχανές, αν και ο ρόλος τους ήταν η φωτογράφιση για χαρτογράφηση. Τα H-5R είχαν ξεκινήσει ένα πρόγραμμα μερικού εκσυγχρονισμού και γενικής ανακατασκευής, αλλά δύο διαδοχικές απώλειες μέσα σε διάστημα ενός χρόνου αποψίλωσαν το στόλο και έδωσαν την αφορμή για την απόσυρση του τύπου. Από την άλλη πλευρά, τα MiG-21R αποσύρθηκαν στο πλαίσιο της γενικότερης απόφασης... «συνταξιοδότησης» των μη εκσυγχρονισμένων «Fishbed». Πληροφορίες ανέφεραν ότι κάποια καθήκοντα τακτικής αναγνώρισης εκτελούν τα L-39ZA με ατρακτίδια φωτομπχανών, ενώ η πρόθεση απόκτησης ειδικών ατρακτιδίων τακτικής αναγνώρισης για τα LanceR-A δεν είναι γνωστό εάν προχώρησε, κάτω από την πίεση της έλλειψης κονδυλίων.

Μια άλλη δραστική αλλαγή που υλοποιήθηκε την περίοδο 1999-2003 ήταν η διάλυση των πολλών βάσεων ελικοπτέρων που διέθετε η ρου-

Αυτό το Mi-8PS επιζούσε μέχρι πρόσφατα από το σημαντικό στόλο του τύπου, σαν VIP.





Ο στόλος των μεταγωγικών ήταν ο πρώτος που ενισχύθηκε το 1996 με τέσσερα μεταχειρισμένα C-130B, ενώ αργότερα αποκτήθηκαν και δύο C-130H.

Όλα τα An-26 φέρουν πλέον την γκριζα παραλλαγή της φωτογραφίας.



Το Aero L-39ZA είναι το εκπαιδευτικό προκεχωρημένης εκπαίδευσης.



μανική αεροπορία, αφήνοντας σήμερα μόνο μερικές πολύ μικρότερες μονάδες. Παράλληλα, άρχισε και η σταδιακή απόσυρση των IAR-316 αλλά και κάποιων IAR-330. Ενενήντα από τα τελευταία είχαν αρχικά κατασκευαστεί κατόπιν αδείας και το 1999-2000 πάρθηκε η απόφαση για τον εκσυγχρονισμό μικρού αριθμού στο πλαίσιο ενός προγράμματος συνεργασίας μεταξύ IAR-Brazov και Elbit, με το σύστημα SOCAT της δεύτερης. Ο αριθμός των ανακατασκευών σε επιθετικά ελικόπτερα έφτασε τελικά τα 24, ενταγμένα σε δύο Μοίρες, ενώ ομάδες των 5-6 από τα αρχικά IAR-330L υπηρετούν σε γενικά καθήκοντα/SAR σε κάθε αεροπορική βάση. Ο στόλος των μεταγωγικών ήταν ο πρώτος που ενισχύθηκε το 1996 με τέσσερα μεταχειρισμένα C-130B, ενώ αργότερα αποκτήθηκαν και δύο C-130H. Αντίθετα, οι αριθμοί των δικινητήριων An-24/26 άρχισαν να μειώνεται σταδιακά, με πρόθεση οι τύποι να αποσυρθούν εντελώς μέσα στα αμέσως επόμενα χρόνια.

Η σημερινή κατάσταση

Η ολοκλήρωση της αναδιοργάνωσης που ξεκίνησε στα μέσα της προηγούμενης δεκαετίας έχει αναμορφώσει εντελώς τη δομή της ρουμανικής αεροπορίας. Σήμερα, κάθε βάση έχει το δικό της διακριτό ρόλο, ανάμεσα στην αεράμυνα, τις αερομεταφορές και την εκπαίδευση. Πιθανότατα, ο τελικός στόχος είναι αυτός όπου όλα τα αεροσκάφη σε μια βάση θα βρίσκονται κάτω από κοινή διαχείριση σε επίπεδο Πτέρυγας και θα χρησιμοποιούνται από τις υπαγόμενες σε αυτή Μοίρες. Η αεροπορική εκπαίδευση γίνεται σε τρία στάδια, αν και σήμερα το όλο σύστημα, που είναι και το μόνο που παραμένει σε μεγάλο βαθμό από το προηγούμενο καθεστώς, αναμένεται να αλλάξει κάτω από το πρίσμα της πλήρους εναρμόνισης με τα πρότυπα του NATO, κάτι βέβαια που θα απαιτήσει και την απόκτηση νέου υλικού. Οι ιπτάμενοι απόφοιτοι της αεροπορικής ακαδημίας συνεχίζουν στο Σχολείο Αεροπορικών Εφαρμογών που

ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

ΠΟΛΕΜΙΚΗ



Τα MiG-21 LanceR-B με ρόλο Δ/Β διακρίνονται από την παραλλαγή σε πράσινο-καφέ.

Η Ανιάνε Σραϊόνα, σε συνεργασία με την ισραηλινή Elbit, παρουσίασε μια βελτιωμένη έκδοση του IAR 99 με νέα ηλεκτρονικά που προώθησε στη διεθνή αγορά.



Η αρχική και βασική εκπαίδευση λαμβάνει χώρα στη βάση Βοβος, χρησιμοποιώντας IAK-52 (κατασκευασμένα κατόπιν αδείας Yak-52).



Αν και το L-29 έπρεπε να είχε αντικατασταθεί από τα L-39, ο τύπος εξακολουθεί να χρησιμοποιείται ακόμη.



είναι διασπαρμένο σε δύο διαφορετικές βάσεις. Η αρχική και βασική εκπαίδευση λαμβάνει χώρα στη βάση Βοβος χρησιμοποιώντας IAK-52 (κατασκευασμένα κατόπιν αδείας Yak-52), ενώ, για όσους πρόκειται να καταλήξουν σε μεταγωγικά ή ελικόπτερα, χρησιμοποιούνται An-2 «Colt» και IAR-316 αντίστοιχα. Η προκεχωρημένη εκπαίδευση, όπου φτάνουν όλοι οι υποψήφιοι πιλότοι, πραγματοποιείται στη βάση Ιανσα, σε L-29 «Delphin», L-39 «Albatros» και IAR 99, όπου μετά την ολοκλήρωσή της γίνεται ο διαχωρισμός σε αυτούς που πρόκειται να πάνε σε μαχητικά και στους υπόλοιπους, που θα ξαναγυρίσουν στο Βοβος. Οι πρώτοι θα μετα-

τεθούν στις μονάδες πρώτης γραμμής, όπου και θα περάσουν από το στάδιο της επιχειρησιακής μετάπτωσης σε MiG-21 LanceR-B. Αυτός είναι και ο λόγος όπου κάθε μονάδα που είναι εξοπλισμένη με τον τύπο διαθέτει τα δικά της διαθέσιμα επιχειρησιακά αεροσκάφη και δεν υπάρχει κεντρικό σχολείο μετεκπαίδευσης, κάτι που αναμένεται να αλλάξει στο μέλλον. Προς το παρόν βέβαια, κάθε Μοίρα μετεκπαιδεύει τους δικούς της χειριστές στο συγκεκριμένο ρόλο που της έχει ανατεθεί, αν και στη συνέχεια υπάρχει σημαντική «μετανάστευση» πιλότων από Μοίρα σε Μοίρα, ώστε να μάθουν να εκτελούν πολλαπλά καθήκοντα. Όπως προαναφέρθηκε, η



Τα τελευταία H-5/R αποσύρθηκαν πρόωρα λόγω δύο διαδοχικών συντριβών μέσα σε ένα χρόνο.

Ρουμανία ήταν η πρώτη χώρα του πρώην Συμφώνου της Βαρσοβίας που το 1994 υπέγραψε τη συμφωνία Συνεργασίας για την Ειρήνη (PFP), κάτι που έβαλε και την αεροπορία της χώρας σε μια τροχιά συμμετοχών σε ασκήσεις, ενώ συχνές άρχισαν να είναι και οι εμφανίσεις σε αεροπορικές εκθέσεις και airshow.

Η πλήρης είσοδος της στο NATO, την 1η Απριλίου 2004, σηματοδότησε την τελική φάση του προγράμματος αναδιοργάνωσης «Objective Force 2007», που έχει σαν στόχο την απόκτηση πλήρους συμβατότητας με τα πρότυπα της Συμμαχίας μέχρι το 2007. Στο πλαίσιο αυτό, η ρουμανική αεροπορία και για το ορατό μέλλον θα βασιστεί στα εκσυγχρονισμένα LanceR, για τα οποία προβλέπεται η απόκτηση νέων όπλων, τόσο αέρος-αέρος όσο και αέρος-εδάφους, αλλά και στα IAR-330 SOCAT, υποστηρίζοντας το ρουμανικό στρατό.

Η απόκτηση ενός νέου τύπου μαχητικού αποτελεί πρώτη προτεραιότητα εδώ και αρκετά χρόνια, με τις ανάγκες να προσδιορίζονται σε 48-60 μονάδες. Κατά καιρούς μάλιστα η Ρου-

μανία φέρεται σαν αγοραστής μεταχειρισμένων ή και καινούργιων F-16 ή και F/A-18, ενώ επίσης και το Gripen (όπως παλαιότερα και το Mirage 2000-5) αναφερόταν σαν υποψηφιότητα. Σε πρόσφατες δηλώσεις του, πάντως, ο αρχηγός της ρουμανικής αεροπορίας, αν και επανέλαβε ότι η απόκτηση νέου μαχητικού είναι μέσα στους μεσοπρόθεσμους στόχους, τοποθέτησε μια τέτοια εξέλιξη μάλλον προς το τέλος του χρονικού πλαισίου (2008-2012) και υπό την προϋπόθεση διαθεσιμότητας κονδυλίων.

Στον τομέα της αεράμυνας, όλος ο παλαιότερος εξοπλισμός αντιαεροπορικών συστοιχιών (S-75 M3 Volhov) έχει πρακτικά αποσυρθεί και αντικαθίσταται από συστήματα HAWK, που αποκτήθηκαν από την Ολλανδία (αναφέρονται 8 πυροβολαρχίες με 78 εκτοξευτές). Σε ξεχωριστή συμφωνία με τη Raytheon, τα συστήματα αυτά εκσυγχρονίζονται σε επίπεδο PIP III και ενσωματώνονται ραντάρ SENTINEL 3D.

Τα παλιά αλλά αξιόπιστα An-2 χρησιμοποιούνται ακόμη σαν εκπαιδευτικά για όσους προορίζονται σαν πιλότοι μεταγωγικών.



ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

1. Παραλήφθηκαν επίσης και μικροί αριθμοί από S-102, τσεχοσλοβακικής κατασκευής MiG-15.
2. Τα δύο προηγούμενα χρόνια η ρουμανική αεροπορία πετούσε ελάχιστα και, έτσι, τα περισσότερα ήταν σχετικά περιορισμένα. Ο ίδιος ο αρχηγός της σκοτώθηκε το 1997 σε μια συντριβή ενός L-39 που αποδόθηκε σε μηχανική βλάβη.
3. Αρχικά, το πρόγραμμα ήταν γνωστό σαν «DD program» προς τιμήν του ποιητή και πιλότου Doru Davidovici, που σκοτώθηκε σε μια συντριβή MiG-21UM. Αργότερα ονομάστηκε «LanceR», με το τελευταίο γράμμα κεφαλαίο.

Fortele Aeriene Romane

Baza 86 Aeriana	
Borcea-Fetesti	
MOIPA	ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ
861 Escadrila Av.Vt.	MiG-21 Lancer-C
	MiG-21 Lancer-B
862 Escadrila Av.Vt.	MiG-21 Lancer-A
	MiG-21 Lancer-B
Baza 95 Aeriana	
Bacau	
MOIPA	ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ
951 Escadrila Av.Vt.	MiG-21 Lancer-A
	MiG-21 Lancer-B
	MiG-21 Lancer-C
952 Escadrila Elic.	IAR-330L
205 Escadrila Av.Scoala	MiG-21 Lancer-A
	MiG-21 Lancer-B
Baza 71 Aeriana	
Câmpia Turzii	
MOIPA	ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ
711 Escadrila Av.V.	MiG-21 Lancer-A
	MiG-21 Lancer-B
712 Escadrila Av.V.	MiG-21 Lancer-C
	MiG-21 Lancer-B
713 Escadrila Elic.	IAR-330L
Baza 90 Aviatie de Transport	
«Gheorghe Banciulescu»	
Bucuresti-Otopeni	
MOIPA	ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ
901 Esc. Av. Transp. Strategic	C-130B
	C-130H
902 Esc. Av. Tr. Oper. si Foto	An-24RT
	An-26
	An-30
903 Esc. Elicoptere Transport	IAR-330L
904 Esc. Elicoptere de Atac	IAR-330 SOCAT
905 Esc. Elicoptere de Atac	IAR-330 SOCAT
Baza 86 Aeriana «Mihail Kogalniceanu»	
Băzu Cantacuzino	
MOIPA	ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ
863 Escadrila Elic.	IAR-316B
	IAR-330L
Baza 71 Aeriana	
Timisoara-Giarmata	
MOIPA	ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ
714 Escadrila Elic.	IAR-330L
Scoala de Aplicatie a pentru Fortele Aeriene	
«Aurel Vlaicu» Κλιμάκιο.	
Ianca	
MOIPA	ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ
20. Esc. Aviatie Scoala	L-29
	L-39ZA
20. Esc. Aviatie Scoala	IAR-99 Standard
	IAR-99 Soim
Scoala de Aplicatie a pentru Fortele Aeriene	
«Aurel Vlaicu»	
Boboc	
MOIPA	ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ
20. Esc. Aviatie Scoala	Iak-52. An-2,
	IAR-316B