



ELEMENTE DE PLANIFICARE A DISLOCĂRII FORȚELOR CU SPRIJINUL FORȚELOR AERIENE

ELEMENTS OF PLANNING THE DEPLOYMENT OF FORCES WITH THE SUPPORT OF THE AIR FORCE

Lt.col.drd. Ilie ANGIU*

În ansamblul desfășurării operațiilor întrunite, Forțele Aeriene, prin componenta lor de transport și prin capacitățile deținute în cadrul procesului RSOM, asigură forțelor participante la operații, în principal, transportul forțelor pe cale aeriană, dar și punerea la dispoziția forțelor a anumitor capacități și facilități atât la nivel tactic, cât și la nivel operativ și strategic. Procesul de dislocare a forțelor cu sprijinul Forțelor Aeriene este esențial în economia și în succesul operațiilor întrunite, datorită faptului că transportul forțelor cu mijloace aeriene, în anumite situații, poate fi singurul mod de transport disponibil, eficient și necesar a fi ales, ținând cont de anumite constrângeri de timp, preț, riscuri de securitate și natura încărcăturii.

In the overall conduct of the joint operations, the Air Force through its transport component and the capabilities held in the RSOM process insurance for participants in operations, mainly the transport of forces by air, but also the provision of certain capabilities and facilities, both at tactical level as well as operational and strategic level. The process of deploying forces with the support of the air force is essential in the economy and the success of joint operations, due to the fact that the transport of forces by air in certain situations may be the only mode of transport that is available, efficient and necessary to be chosen. time constraints, price, security risks and nature of cargo.

Cuvinte-cheie: *dislocare; planificare; sprijin logistic întrunit; recepție; continuarea staționară a mișcării; integrare.*

Keywords: *deployment; planning; logistical support; assembly; reception; stationary continuation of movement; integration.*

Introducere. Considerații generale privind planificarea operațiilor

În acest articol, mi-am propus, în primul rând, să ofer o scurtă descriere a procesului de planificare a dislocării forțelor cu sprijinul Forțelor Aeriene, dar și a câtorva elemente specifice de planificare a dislocării forțelor într-un teatru de operații.

Din punct de vedere doctrinar, acțiunile militare ale conflictului armat se desfășoară pe trei niveluri: *strategic, operativ și tactic*, iar poziționarea conflictului armat și desfășurarea acestuia la unul dintre cele trei niveluri au strânsă legătură cu efectul dorit și cu atingerea obiectivelor stabilite.

Conform Doctrinei pentru Operații Întrunite a Armatei României (DOIAR), la nivel strategic se desfășoară două tipuri de planificare a operațiilor:

a) *planificarea din timp*, având ca rezultat planuri permanente de apărare (Standing Defence Plan/SDP), planuri de contingență (Contingency Plan/COP), planuri generice de contingență (Generic Contingency Plan/GCOP);

b) *planificarea de răspuns la o criză, actuală sau în dezvoltare*, care are ca rezultat planul militar-strategic.

În cadrul celor două tipuri de planificare, apar diferențe semnificative, date de contextul operativ al momentului, astfel că, în situația *planificării din timp* (SMG-18/2014 – SMG/PF-3 2014), unde rezultatele planificării din timp au ca rezultat planuri permanente de apărare (Standing Defence Plan/SDP), planuri de contingență (Contingency Plan/COP), planuri generice de contingență (Generic Contingency Plan/GCOP), elementele de planificare a forțelor sunt cunoscute, iar componenta de sprijin aerian de transport privind dislocarea forțelor este nominalizată și notificată pentru a executa misiuni specifice de transport.

*Statul Major al Forțelor Aeriene
e-mail: ilieangiu@yahoo.com

Situația dată de **planificarea de răspuns la o criză, actuală sau în dezvoltare** (SMG-18/2014 – SMG/PF-3 2014) particularizează elementele de planificare specifice dislocării forțelor.

În acest sens, în funcție de situația pentru care se desfășoară planificarea operațiilor și de tipul acestora (*operații de tip combat – operații pentru neutralizarea amenințărilor majore; operații de securitate – operații care facilitează stabilizarea, inclusiv contrainsurgența; operațiile în sprijinul pacii; angajarea militară pe timp de pace*), elementele de planificare a dislocării forțelor cu sprijinul forțelor aeriene se diferențiază și se particularizează pentru fiecare tip de operație și pentru actorii implicați în operații.

Din punctul meu de vedere, poate cea mai eficientă metodă de planificare este planificarea colaborativă/paralelă, în special pentru situația dată de răspuns la criză (actuală sau în dezvoltare), deoarece impune colaborarea și coordonare continuă atât între nivelurile politic, politico-militar, militar-strategic, operativ și tactic, cât și cu ceilalți actori din TO.

Implicarea Forțelor Aeriene în procesul de dislocare

Forțele Aeriene, prin componenta lor de transport, poate îndeplini misiuni de dislocare strategică, care implică dislocarea forțelor în TO, precum și misiuni de dislocare tactică (intra TO) pentru a asigura mobilitatea trupelor, dar și a materialelor.

Plecând de la aceste coordonate, în primul rând, voi menționa implicarea Forțelor Aeriene în procesul de dislocare strategică, unde trebuie avute în vedere toate elementele de planificare date de tipul și de dimensiunea operațiunilor, de natura operației, de misiunea, terenul și condițiile climatice, de inamic, de considerente civile și chiar religioase, precum și de disponibilitatea componentei de transport aerian avută la dispoziția planificatorului.

Din acest punct de vedere, putem să considerăm faptul că procesul de dislocare (SMG/L-2 2014) reprezintă o etapă a unei operații sau chiar o operație în sine, ținând cont atât de amploarea evenimentului, procesul de dislocare, în cele mai multe cazuri, fiind o etapă a unei operații, cât și de complexitatea procesului de dislocare, putând fi considerată o operație în sine. Acea etapă

distinctă a unei operații, „dislocarea”, se poate contopi cu etapa „execuției”, iar etapa „redislocării forțelor” să fie considerată o altă operație și, astfel, numai așa, respectând dispozițiile doctrinare, putem vorbi de „dislocare” ca fiind o operație în sine.

Indiferent din ce punct de vedere analizăm dislocarea, în sensul de a fi considerată ca o etapă distinctă a unei operații sau ca o operație distinctă, pentru a efectua dislocarea forțelor în TO, factorul decident trebuie să transmită factorului executiv care este misiunea, componența forței, data/datele de sosire a forței/forțelor în TO (STANAG 2532 2021).

Aceste elemente sunt extrem de importante pentru planificatori (în special pentru planificatorii logisticii), deoarece la nivelul executiv al forței/forțelor care se dislocă, are loc procesul de colectare a datelor necesare planificării dislocării forței.

Din propria experiență privind participarea la misiunea ONU, în Republica Mali (MINUSMA)-2019/2020, cu detașamentul de patru elicoptere IAR 330 LR-M/SMFA, ocupând funcția de ofițer specialist logistică, am participat activ, conform responsabilităților (FA/L-2 2009), la procesul de dislocare a detașamentului în TO Mali.

Astfel că, în cadrul procesului de planificare a dislocării detașamentului, a fost necesar și am operat cu date și informații specifice, plecând de la următoarele:

- stabilirea necesarului de materiale (de toate tipurile), asigurarea acestora și, probabil, cel mai important element al planificării dislocării fiind *procesul de containerizare și îmbarcare*: selectarea pe tipuri de materiale; aranjarea acestora în box-paleți și paleți sau în cutii speciale pentru elementele de aviație – pale elicoptere, motoare, PSA, SDV, lichide speciale în containere;

- cântărirea fiecărui palet, box-palet, cutie, container, precum și a bagajelor personale ale tuturor militarilor;

- întocmirea opiselor cu materialele din paleți, box-paleți, cutii, containere, precum și a documentelor specifice pentru îmbarcare în aeronavele de transport;

- îmbarcarea în aeronave a tuturor materialelor, precum și a celor patru elicoptere.

Un element particular de planificare a dislocării celor patru elicoptere în TO Mali a fost și acela al efectuării recunoașterilor la fața locului



(a fost posibil), pentru a identifica facilitățile de asamblare, efectuarea de zboruri tehnice, precum și de alimentare a acestora pe aeroportul din Gao/Mali, ca și de alimentare a acestora în aerodromul de escală și aducerea lor în locația de dislocare a detașamentului Gao/Mali.

La fel de important a fost și procesul de *planificare a dislocării personalului militar* (dislocarea detașamentului precursor, precum și a corpului principal), fiind necesară desfășurarea formalităților vamale în aeroporturile de escală.

Un element foarte important de planificare a dislocării este, indiferent de tipul de operație desfășurată și ținând cont de contextul internațional, interoperabilitatea pentru dislocare care, din punctul meu de vedere, se va axa cel mai probabil și pe standardele civile (de exemplu, regulamentele ICAO, IATA), deoarece, în anumite situații, atunci când capacitatea de transport în vederea dislocării este depășită, contractorii civili reprezintă o alternativă viabilă, fiind puternic implicați în deplasarea pe calea aerului a forțelor, fapt care s-a întâmplat și în cazul dislocării Detașamentului de patru elicoptere IAR 330 LR-M în TO Mali.

Alte elemente importante ale procesului de planificare a dislocării forțelor în TO, de care trebuie ținut cont sunt:

- alegerea tipurilor de aeronave de transport (militare sau civile) care să îndeplinească condițiile date de capacitate, deținută de acestea pentru a transporta întregul pachet de forțe (personal, materiale, echipamente și tehnică);

- cunoașterea elementelor de infrastructură specifică de aerodrom a aeroporturilor de escală sau de îmbarcare/debarcare, care să permită operarea de către aeronavele alese a acestei infrastructuri (lungimea și rezistența pistei; elementele de dirijare; capacitățile de procesare marfă și pasageri);

- nivelul de securitate al aerodromurilor de îmbarcare/debarcare și escală privind protecția forței.

Un alt element de planificare a dislocării forțelor cu sprijinul forțelor aeriene este și acela de a asigura supravegherea și legătura dintre comandamentele din teatru, comandamentul militar și HN de nivel strategic și organizațiile internaționale/negvernamentale (IO/ONG) din teatru. Procesul de dislocare strategică în sine va fi, de regulă, planificat, coordonat și executat de comandamentul FÎ. Elaborarea de noi standarde

comerciale va avea un impact și asupra criteriilor de proiectare a echipamentelor militare și personalului în diverse TO.

Cunoașterea răspunsurilor, precum și confirmarea acestor elemente de planificare constituie, pentru factorii decidenți, în cadrul procesului de planificare a dislocării forțelor în TO, cu sprijinul Forțelor Aeriene, factorul decisiv în luarea deciziei.

Concluzii

Operațiile desfășurate pe teritoriul altor state sunt diferite de operațiile desfășurate cu forțele naționale pe teritoriul propriu, astfel că, în cazul operațiilor desfășurate pe teritoriul altui stat, procesul de dislocare a forțelor din locația lor de bază și reconstituirea lor în forțe gata de luptă la destinația finală, cerută de comandantul FÎ, reprezintă un factor esențial, pentru acele forțe, de a realiza capacitatea optimă de îndeplinire a misiunilor de luptă.

Procesul de dislocare este unul complex care necesită implicarea CIS, protecția forței, geniu, sprijin de luptă, sprijin medical și logistic, aranjamente privind națiunea gazdă, transfer de autoritate, cooperare civili militari, culegere de informații, MOU, SOFA și acorduri tehnice, planificarea mișcării și dislocării, aspecte financiare și juridice etc.

Componenta de transport a Forțelor Aeriene este necesar a se implica activ în procesul de dislocare (dislocare în TO – pe teritoriul altui stat; dislocare pe teritoriul național), astfel că putem să distingem următoarele aspecte:

- dislocarea în TO – pe teritoriul altui stat, unde forțele naționale participă la o operație multinațională, iar componenta de sprijin privind transportul forțelor naționale desemnate sau notificate de a participa la operație revine componentei de transport național, prin punerea la dispoziție a capacităților naționale deținute (în special a celor militare), sau combinat, prin utilizarea, pentru dislocarea forțelor naționale, a capacităților naționale și a celor care fac parte din coaliție/alianță sau internaționale;

- dislocarea pe teritoriul național a forțelor naționale, atunci când operația se desfășoară pe teritoriul național și este necesar a disloca rapid forțe naționale dintr-o zonă în alta (dislocare intra-teatru) sau combinat, folosind atât



capabilitățile naționale, cât și ale forțelor aliate, în special, în cazul declanșării unei operații Art 5 NATO.

Indiferent de tipul de dislocare utilizat, planificatorii trebuie să stabilească legături și elemente procedurale necesare realizării fluxurilor acționale neîntrerupte și optimizării acestora, cu structurile colaboratoare/responsabile din cadrul ministerelor și administrației publice centrale și locale din România, dar și internaționale.

Procesul de planificare a operațiilor, care,

cu siguranță, implică și etapa de dislocare, are nevoie de furnizarea inputurilor de specialitate, care sunt absolut necesar a fi cunoscute și luate în calcul atât în procesul de planificare, precum și în desfășurarea operațiilor, dar și pentru fiecare etapă în parte a operației.

Componenta de dislocare pe calea aerului este una dintre cele mai uzitate metode de dislocare în ultimele operații desfășurate la nivel mondial de către toate armatele, deoarece este de departe cea mai rapidă cale de a aduce forțele în TO.

BIBLIOGRAFIE

FA/L-2. 2009. *Manualul pentru sprijinul logistic al Forțelor Aeriene*. București.

SMG/L-2. 2014. *Doctrina întrunită pentru mișcare și transport*. București.

SMG-18/2014 – SMG/PF-3. 2014. *Doctrina pentru operații întrinite a Armatei României*. București.

STANAG 2532. 2021. *Allied Joint Publication AJP-3.13. Allied Joint Doctrine for the Deployment and Redeployment of Forces*. Edition A, Version 1, NATO Standardization Office (NSO).