



Fortele Aeriene Romane Από τα LanceR στα Falcon

Η Πολεμική Αεροπορία της Ρουμανίας στη NATOϊκή πορεία της από τα μέσα της δεκαετίας του 90 περνά στην επόμενη φάση ανασυγκρότησης και εκσυγχρονισμού με άξονα την προμήθεια F-16. Ιχνηλατούμε την πρόσφατη ιστορία της και εξετάζουμε τη σημερινή κατάσταση της Fortele Aeriene Romane.

Με τη συνεργασία των Patrick Roegies, Paul Gross, Hand Looijmans και Samir N. Şeicamet

Πρόσφατα αναφερθήκαμε στα βήματα με τα οποία το Βουκουρέστι προχωρεί στην εισαγωγή σε υπηρεσία των Fighting Falcon που προμηθεύεται από την Πορτογαλία (Π&Δ No 351, «Forca Aerea Portuguesa - Fortele Aeriene Romane, Falcon Defence 2015»), των πρώτων της «νέων» μαχητικών εδώ και πολλά χρόνια. Αντίθετα όμως με άλλες χώρες της Ανατολικής Ευρώπης η Ρουμανική Αεροπορία είχε ενισχυθεί με προγράμματα εκσυγχρονισμού MiG-21 που διατήρησαν την ισχύ της στο μεσοδιάστημα. Τα όσα ακολουθούν, συμπληρώνουν την προηγούμενη αναφορά μας ιστορικά, αλλά κυρίως προσδιορίζουν τη σημερινή δύναμή της ενόψει της επόμενης ημέρας.

Να υπενθυμίσουμε ότι μετά την ανατροπή του καθεστώτος Τσαουσέσκου η Ρουμανία ήταν η πρώτη χώρα από τα πρώην μέλη του Συμφώνου της Βαρσοβίας που υπέγραψε το 1994 τη συνθήκη PFP (Partnership for Peace) και δέκα χρόνια αργότερα έγινε πλήρες μέλος του NATO.

Η αναφορά μας συμπίπτει και με ένα άλλο ιστορικό γεγονός, καθώς στις 22

Αυγούστου 2015 η ρουμανική αεροπορική βιομηχανία Aerostar στο Bacau γιόρτασε τα 20 χρόνια από την πρώτη πτήση του πρωτοτύπου MiG-21 LanceR, πρόγραμμα που επεκτάθηκε στη συνέχεια σε 110 συνοδικά «Fishbed»! Από την άλλη πλευρά, σε δύσκολους οικονομικά καιρούς, ο στόλος των LanceR έχει πλέον συρρικνωθεί στο ένα τέταρτο με τάσεις περαιτέρω απομείωσης. Η πρόσφατη εμφάνιση όμως ενός MiG-21 UM LanceR B το οποίο είχε υποστεί ανακατασκευή, ίσως είναι η απαρχή μιας νέας σελίδας στην καριέρα τους ώστε να παραμείνουν σε χρήση παράλληλα με τα Fighting Falcon.

Η εισαγωγή των «Fishbed» σε ρουμανική υπηρεσία

Η Ρουμανική Αεροπορία παρέλαβε τα πρώτα MiG-21F13 στις 13 Φεβρουαρίου 1962, όταν 12 αεροσκάφη έφτασαν στη βάση Deveselu. Μια ακόμη παρτίδα για τον σχηματισμό μιας δεύτερης Μοίρας στο 57ο Σύνταγμα Μαχητικών στη βάση Kogalniceanu ακολούθησε στις 15 Αυγούστου 1963. Τη συγκεκρι-

μένη περίοδο τα υπερηχητικά MiG-21 έδωσαν στην αεροπορική ισχύ της μια ποιοτική αύξηση επιχειρώντας παράλληλα με τους μεγάλους αριθμούς των MiG-15 και MiG-17. Επιπλέον μοντέλα «Fishbed» ακολούθησαν στο δεύτερο μισό της δεκαετίας του 60 έως και τα μέσα της δεκαετίας του 70: στα τέλη του 1964 μέχρι και τον Ιούλιο του 1965 παραλήφθηκαν 38 **MiG-21PF**, που ακολουθήθηκαν από 56 **MiG-21PFM** τον Ιανουάριο του 1966. Η Ρουμανική Αεροπορία είχε τη δική της ονοματολογία για τα σοβιετικά μαχητικά, κάτι που πολλές φορές δημιουργούσε σύγχυση: τα MiG-21PF αναφέρονταν ως RFM «Radar, Fortaj, Modernizat» και τα MiG-21PFM ήταν γνωστά ως RFMM «Radar, Fortaj, Motor, Modernizat». Επιπλέον, στο επίπεδο της τεχνικής υποστήριξης τα MiG-21PFM είχαν και την ονομασία MiG-21SPS. Τα πρώτα αναγνωριστικά **MiG-21R** έφτασαν σε ρουμανικά χέρια τον Δεκέμβριο του 1968 και μέχρι και τον Φεβρουάριο του 1972 παραδόθηκαν 12 αεροπλάνα που αξιοποιούσε η 31^η Escadrila Cercetare (τα MiG-21R ήταν επίσης γνωστά ως MiG-21C από τη λέξη Cercetare: αναγνώριση).

Ο επόμενος τύπος «Fishbed» που απέκτησε η Fortele Aeriene Romane ήταν **MiG-21M**, 68 από τα οποία παραδόθηκαν ανάμεσα στον Αύγουστο του 1969 και τον Σεπτέμβριο του 1970. Θα ακολουθούσαν 74 **MiG-21MF** και **MiG-21MF-75** ανάμεσα στον Φεβρουάριο του 1972 και τον Νοέμβριο του 1975. Η Ρουμανική Αεροπορία παρέλαβε επίσης τις εκπαιδευτικές εκδόσεις του MiG-21 «Mongul»: 18 **MiG-21U** και 32 **MiG-21UM**.

Η εισβολή των δυνάμεων του Συμφώνου της Βαρσοβίας στην Τσεχοσλοβακία τον Αύγουστο του 1968 όμως υπήρξε η αφετηρία της πορείας απομάκρυνσης του Βουκουρεστίου από το σοβιετικό άρμα, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών στρατιωτικών προμηθειών, ενώ υπήρξε περαιτέρω ανάπτυξη της εγχώριας πολεμικής βιομηχανίας. Έτσι η Ρουμανία στράφηκε στην Κίνα για την προμήθεια 15 βομβαρδιστικών **H-5** (Hong-5), αντίγραφο του Il-28 «Beagle». Από την άλλη, η προσέγγισή της με τη Δύση και ειδικά το Παρίσι απέδωσε μια στενή σχέση συνεργασίας που υλοποιήθηκε με την κατασκευή κατόπιν αδείας 200 **IAR-316** (Aerospatiale Allouette III), 120 από τα οποία παραδόθηκαν στην Αεροπορία. Οι δεσμοί όμως με την ΕΣΣΔ δεν διακόπηκαν,

και από τον Ιανουάριο του 1979 ξεκίνησε η παράδοση 36 **MiG-23MF** και 10 **MiG-23UB**, ενισχύοντας το 57^ο Σύνταγμα στη βάση Kogalniceanu και το 93^ο Σύνταγμα στην Timisoara-Giarmata.

Το 1989, όταν το καθεστώς Τσαουσέσκου κατέρρευσε, η Ρουμανία εξακολουθούσε να είναι μέλος του Συμφώνου της Βαρσοβίας και η Αεροπορία της χώρας συνέχιζε να παραλαμβάνει πολεμικό υλικό αλλά και να εκπαιδεύει πιλότους στην ΕΣΣΔ και σε άλλες χώρες της Ανατολικής Ευρώπης, ενώ το 1990 παραδόθηκαν και MiG-29 στα πλαίσια εκσυγχρονισμού υλικού.

Στον τομέα των εκπαιδευτικών την περίοδο Δεκεμβρίου 1981-Μαρτίου 1984 είχαν παραδοθεί 32 **L-39** υπηρετώντας μαζί με τα 52 **L-29**, που είχαν προηγηθεί από τον Οκτώβριο του 1966 έως και τον Νοέμβριο του 1976. Η άφιξη των «Albatros» επέτρεψε την απόσυρση των MiG-15UTI και CS-102, αν και το θέμα των ρουμανικών εκπαιδευτικών θα το καλύψουμε σε μελλοντικό μας άρθρο.

Εκσυγχρονισμός του στόλου μαχητικών

Στην μετά Τσαουσέσκου περίοδο, τη διάλυση του Συμφώνου της Βαρσοβίας το 1991 και τις ΝΑΤΟϊκές φιλοδοξίες των πρώην χωρών-μελών του, η Ρουμανική Αεροπορία αντιμετώπισε την πρόκληση του εκσυγχρονισμού του στόλου των μαχητικών της (MiG-21, MiG-23, MiG-29 και IAR-93) στο πλαίσιο όμως ενός πολύ μικρού προϋπολογισμού Άμυνας. Το «Fulcrum» ήταν το πιο σύγχρονο αεροσκάφος σε υπηρεσία, αν και οι παραδόσεις περιορίστηκαν σε μόλις 21 αεροπλάνα. Από την άλλη, το 1999 υπήρχαν διαθέσιμα περισσότερα από 200 MiG-21 διαφόρων τύπων και ποικίλης επιχειρησιακής κατάστασης. Οι επιλογές τη δεδομένη στιγμή ήταν κυρίως τρεις: ο εκσυγχρονισμός μέρους του στόλου των MiG-21 για την αύξηση των δυνατοτήτων τους και την προσαρμογή τους σε Δυτικό-ΝΑΤΟϊκό περιβάλλον επιχειρήσεων ήταν η ακριβότερη -λόγω όγκου- λύση με την υψηλότερη όμως απόδοση, η δεύτερη πρόταση αφορούσε στη «δυτικοποίηση» των MiG-29 με μικρό κόστος, αν και ο μικρός αριθμός τους δεν συνηγορούσε υπέρ αυτής της επιλογής, ενώ η χρήση δυτικών όπλων που ήταν επιθυμητή δεν μπορούσε να γίνει εύκολα. Υπήρξε

όμως τη συγκεκριμένη περίοδο παράλληλη προσπάθεια απόκτησης επιπλέον «Fulcrum», είτε απευθείας από τη Ρωσία είτε από άλλες χώρες της Ανατολικής Ευρώπης που απέσυραν τα σοβιετικά μαχητικά τους ως πλεονασματικά. Και η τρίτη επιλογή ήταν η υλοποίηση ενός προγράμματος γύρω από τα IAR-93 που διάθεταν δυτικά υποσυστήματα και για τα οποία υπήρχε βέβαια πλήρης τεχνογνωσία. Ο τύπος όμως ήταν ήδη προβληματικός στη χρήση του, υποδεέστερος σε επιδόσεις των αρχικών επιδιώξεων και τα περιθώρια αναβάθμισης των δυνατοτήτων του εμφανίζονταν περιορισμένα. Έτσι, στο επόμενο στάδιο μελέτης η υποψηφιότητα των IAR-93 αποκλείστηκε και προκρίθηκαν λύσεις γύρω από τα «Fishbed» και «Fulcrum», που οδήγησαν τελικά στα προγράμματα MiG-21 «LanceR» και MiG-29 «Sniper».

Η απόφαση υπέρ του εκσυγχρονισμού των MiG-21 πάρθηκε στο τέλος του 1991 και η σχετική διεθνής πρόσκληση ενδιαφέροντος εκδόθηκε το 1992. Δεδομένου μάλιστα ότι ο σχεδιασμός προέβλεπε τον εκσυγχρονισμό μόνο των μισών περίπου «Fishbed», θα απαιτούνταν παράλληλα η πλήρης αναδιάρθρωση της δομής της Fortele Aeriene Romane, που τα επόμενα χρόνια θα συρρίκνωνε ραγδαία τον στόλο των μαχητικών της. Μέρος της διαδικασίας ήταν και η εγκατάλειψη της οργάνωσης με Αεροπορικά Σύνταγματα που χρησιμοποιούσαν τα κράτη-μέλη του Συμφώνου της Βαρσοβίας, αντικαθιστώντας τα με Αεροπορικές Βάσεις, Αεροπορικές Ομάδες (πρακτικά αντίστοιχες Πτερυγών) και Μοίρες. Έτσι οι Αεροπορικές Βάσεις με άμεση υπαγωγή στο επιτελείο της Αεροπορίας και των Δυνάμεων Αεράμυνας φιλοξενούσαν Grupuri, καθεμία από τις οποίες είχε δύο ή περισσότερες Escadrila. Η ρουμανική επιλογή υπέρ του MiG-21, που διατήρησε τη βαλκανική χώρα στους ελάχιστους Ευρωπαίους χρήστες του τύπου, ήταν μια **σημαντική διαφοροποίηση** από τις αντίστοιχες αποφάσεις άλλων αεροποριών στην Ανατολική Ευρώπη που βασίστηκαν σε MiG-29.

Η εξέλιξη του MiG-21 LanceR

Όπως είναι γνωστό, η ισραηλινή Elbit Systems κέρδισε τον διαγωνισμό για τον εκσυγχρονισμό των ρουμανικών MiG-21 κυρίως χάρη στην τεχνογνωσία που υποστήριζε ότι είχε αποκτήσει στην ενσωμάτωση νέων ηλεκτρονικών σε σοβιετικής προέλευσης αεροσκάφη. Η ισραηλινή πρόταση επιλέχθηκε έναντι μιας γαλλικής στην τελική φάση της διαδικασίας και το αποτέλεσμα του σχετικού προγράμματος ήταν το **MiG-21 LanceR** (με το R να σημαίνει Romania). Το πρωτότυπο αεροσκάφος «9809» πέταξε στις 22 Αυγούστου 1995 με την πρώτη πτήση να διαρκεί 37 λεπτά. Να σημειωθεί ότι το πρόγραμμα αναφερόταν αρχικά μέσα στους κόλπους της Αεροπορίας ως «DD» προς τιμήν του ποιητή και συγγραφέα Doru Davidovici που ήταν επίσης ιπτάμενος και σκοτώθηκε τον Απρίλιο του 1989 με ένα MiG-21UM, για να αλλάξει



Το πρόγραμμα LanceR υπήρξε η αποδοτικότερη επιλογή της Fortele Aeriene Romane σπνρίζοντας την για 20 χρόνια. (Paul Gross)



Η Ρουμανική Αεροπορία υπήρξε αποδέκτης μεγάλων αριθμών MiG-21, ανάμεσα τους MiG-21PFMA ή «RFMM», όπως ήταν γνωστά τοπικά.



MiG-21UM στη βάση Campia Turzii.

Οι αριθμοί των LanceR έχουν πλέον συρρικνωθεί και μόλις 25 μοντέλα -C είναι μοιρασμένα ανάμεσα σε δύο βάσεις και αντίστοιχες Μοίρες.





Το πιλοτήριο LanceR A όπου διακρίνεται το HUD και η οθόνη πολλαπλών λειτουργιών.



Τα LanceR A στην έκδοση Δ-Β/κρούσης είχαν κοινά ηλεκτρονικά με τα υπόλοιπα LanceR, αλλά βασίζονταν στο υποδέστερο ραντάρ Elta EL/M-2001B. (Paul Gross)

λάττησης ενός εναερίου στόχου (που αποκαλυπτόταν όμως οπτικά) και έχει επίσης χρησιμοποιηθεί για εκσυγχρονισμούς A-4 Skyhawk, Mirage 5 κ.ά.

Υποστηρίχθηκε από μια έγχρωμη οθόνη πολλαπλών λειτουργιών, υβριδικό σύστημα προήγησης LISA-4000EB, HUD Elop 921, IFF Plessey με NATOϊκή συμβατότητα STANAG 41-93 και υποδομή HOTAS. Αντίστοιχα, εγκαταστάθηκε σύγχρονος εξοπλισμός επικοινωνιών και ραδιοβοηθημάτων, συμπεριλαμβανομένου VOR/ILS KNR-634A και DME transponder KDM-706A.

Τα εκσυγχρονισμένα αεροπλάνα απέκτησαν γκρι/καφέ παραλληγή με μπλε κοιλιές επιφάνειες, αν και η διαμόρφωσή της δεν ήταν ενιαία και παρουσίαζε σχηματικές μικροδιαφορές ανάμεσα στα αεροπλάνα. Σύμφωνα με τους χειριστές των LanceR A, το «σκληροτράχηλο» μαχητικό είναι πλέον πολύ πιο εύκολο στην πρόσκτηση στόχων και τη χρήση όπλων συγκριτικά με τον αρχικό σοβιετικό εξοπλισμό.

Για την επιχειρησιακή μετάπτωση στον νέο τύπο εκσυγχρονίστηκαν αρχικά 10 MiG-21UM σε LanceR B, στα οποία προστέθηκαν αργότερα άλλα τέσσερα. Όλα διέθεταν τον εξοπλισμό των LanceR A, συμπεριλαμβανομένου του ραντάρ. Το αρχικό πρωτότυπο «327» πέταξε στις 6 Μαΐου 1995 και ακολούθησαν παραδόσεις των υπολοίπων ανάμεσα στο 1997 και το 2002: από δύο το 1997 και το 1998, ένα το 1999, από δύο το 2000 και 2001 και τα τελευταία πέντε το 2002.

στη συνέχεια σε LanceR. Από τον στόλο των «Fishbed» επιλέχθηκαν τα 110 αεροπλάνα με τις λιγότερες ώρες ή και στην καλύτερη κατάσταση και η διαδικασία εκσυγχρονισμού ξεκίνησε με γενική συντήρηση. Με δεδομένο ότι ο απαιτούμενος αριθμός ήταν μεγάλος, χρησιμοποιήθηκαν όλες οι διαθέσιμες εκδόσεις, που είχαν όμως σημαντικές διαφορές μεταξύ τους, όπως κινητήρες (R-11, R-13 και R-25), υποδομές ή εσωτερική δομή. Υπήρξε έτσι μια παράλληλη προσπάθεια ομογενοποίησης, όπου ήταν δυνατόν. Στο πρώτο σκέλος του προγράμματος εκσυγχρονίστηκαν συνολικά 71 LanceR A προερχόμενα από 34 MiG-21M, 7 MiG-21MF-75 και 30 MiG-21MF. Οι παραδόσεις ξεκίνησαν με δύο τον Οκτώβριο του 1996 και ολοκληρώθηκαν με τα υπόλοιπα το 2000: 18 το 1997, 34 το 1998, 13 το 1999 και τα τελευταία τέσσερα το 2000.

Η πρώτη μονάδα που αξιοποίησε τα LanceR ήταν η 95^η Αεροπορική Βάση Bacau, που άρχισε να παραλαμβάνει αεροπλάνα στις 25 Μαρτίου 1997, και η πρώτη Μοίρα της κηρύχθηκε αρχικά επιχειρησιακή στις 8 Μαΐου 1998. Ο εκσυγχρονισμός του LanceR A, της έκδοσης με ρόλο Κρούσης, είχε πυρήνα το ραντάρ Elta EL/M-2001B, ένα παλιμικό ντόπιερ σύστημα που χρησιμοποιούνταν στο IAI Kfir με δυνατότητα αποστασιόμετρησης αέρος-αέρος και αέρος-εδάφους. Αναφέρεται επίσης η δυνατότητα ικν-



Το LanceR C αποτελούσε την έκδοση αεράμυνας και βασίστηκε στη μετατροπή 26 MiG-21MF-75, με το πρωτότυπο να πετά στις 26 Νοεμβρίου 1996. Καθώς ένα από τα αεροπλάνα συνετρίβη πριν από την παράδοσή του στη Ρουμανική Αεροπορία και ενώ βρισκόταν ακόμη σε δοκιμές στην Aerostar, ένα MiG-21MF μπήκε σε διαδικασία εκσυγχρονισμού για να διατηρηθεί ο προβλεπόμενος αριθμός σταθερός. Η έκδοση λόγω του ρόλου της απέκτησε παραλληγή ανοικτού και σκούρου γκρι με μπλε κοιλιά. Αυτή η φάση του προγράμματος διήρκεσε έξι χρόνια και το πρώτο αεροσκάφος παραδόθηκε το 1997, δύο ακολούθησαν το 1998, από τρία το 1999 και το 2000, δώδεκα το 2001, πέντε το 2002 και το πρόγραμμα LanceR ολοκληρώθηκε τον Απρίλιο του 2003 με την παράδοση του τελευταίου αεροσκάφους, του «9611».

Το LanceR C είχε τα περισσότερα από τα απάρτια των άλλων εκδόσεων κοινά, αλλά διέθετε ραντάρ Elta EL/M-2032 που σε διάφορες εκδόσεις έχει χρησιμοποιηθεί για τον εκσυγχρονισμό ή τον εξοπλισμό πολλών διαφορετικών αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένων F-4, A-4, Mirage, Kfir, FA-50 κ.ά. Σύμφωνα με τη Ρουμανική Αεροπορία διαθέτει πολλαπλές λειτουργίες αέρος-αέρος/αέρος-εδάφους με ικανότητα αποκάλυψης και ικνολήττησης εναερίων στόχων σε αποστάσεις έως και 35 μίλια. Όπως όλα τα LanceR διαθέτει υπολογιστή αποστολής ισραηλινής προέλευσης, υπολογιστή στοιχείων αέρος Marconi, HUD, υβριδικό σύστημα πλοήγησης, ILS/VOR/DME, πομποδέκτες VHF/UHF ARC-430 και ARC-435, IFF, καταγραφέα βίντεο, RWR και εκτοξευτές αναλωσίμων ηλεκτρονικού πολέμου. Ιδιαίτερα σημαντική στην αύξηση της μαχητικής ικανότητας ήταν η ολοκλήρωση στο αεροσκάφος προβολικού/σκοπευτικού συστήματος επί κάσκα DASH (Display And Sight Helmet) της Elbit, μία από τις πρώτες εφαρμογές του



Τα LanceR μετά τον εκσυγχρονισμό απέκτησαν τη δυνατότητα χρήσης τόσο του αρχικού σοβιετικού/ρωσικού οπλισμού όσο και Δυτικών όπλων.



Οι παραδόσεις 71 LanceR A διήρκεσαν από το 1997 έως και το 2000. (Paul Gross)



Τα LanceR A άρχισαν να αποσύρονται στα τέλη της δεκαετίας του 2000, καθώς συμπλήρωναν σταδιακά τις ώρες μέχρι την επόμενη γενική επισκευή και στη συνέχεια έμπαιναν σε αποθήκευση.

είδους διεθνώς. Επιπλέον, υπήρχε πλέον συμβατότητα τόσο με σοβιετικές/ρωσικής όσο και Δυτικής προέλευσης όπλα. Όλα τα LanceR μπορούν επίσης να μεταφέρουν κατευθυνόμενα όπλα αέρος-αέρος και αέρος-εδάφους. Στην πρώτη περίπτωση εκτός των R-73 και R60 αποκτήθηκαν επίσης για τα LanceR C Magic II και Python-3. Στο οπλοστάσιο κρούσης συμπεριλαμβάνονταν ισραηλινές βόμβες με καθοδήγηση λέιζερ ή ηλεκτροοπτικού ερευνητή σε συνδυασμό με ατρακτίδια στόχευσης Rafael Litening. Για αποστολές τακτικής αναγνώρισης και με δεδομένο ότι τα ειδικευμένα σε αυτόν τον ρόλο MiG-21R έχουν αποσυρθεί από καιρό, τα αεροπλάνα φέρουν ατρακτίδιο Recce της Elbit/Aerostar. Τέλος, τα ρουμανικά μαχητικά του τύπου έχουν εμφανιστεί και ως φορείς ατρακτιδίου ECM Elta EL/L-8222R. Η συνεργασία της Elbit με την Aerostar επιχειρήθηκε να επεκταθεί και εκτός του πλαισίου του ρουμανικού προγράμματος. Έτσι, στο αεροπορικό σαλόνι του Bourget του 1997 οι δύο εταιρείες παρουσίασαν ένα MiG-21bis εκσυγχρονισμένο στο πρότυπο LanceR C χωρίς όμως να υπάρξει εμπορική επιτυχία.



Το σύνολο σχεδόν των LanceR C προήλθε από μετασκευή MiG-21MF-75.

Το θνησιγενές πρόγραμμα MiG-29 «Sniper»

Στη διάρκεια της υλοποίησης του προγράμματος LanceR έγινε φανερό ότι τα MiG-29 θα απαιτούσαν και αυτά εκσυγχρονισμό, αν και αυτός λόγω της σχεδιαστικής πολυπλοκότητας του «Fulcrum» δεν θα μπορούσε να ακολουθήσει τα βήματα που έγιναν στα MiG-21. Έτσι, ζητήθηκε αρχικά η οικονομική πρόταση του κατασκευαστή RSK MiG, χωρίς όμως να υιοθετηθεί τελικά λόγω των περιορισμένων διαθέσιμων πιστώσεων και της μεγάλης έκτασης των εργασιών που απαιτούνταν. Στο πλαίσιο αυτής της αναζήτησης η Aerostar σε συνεργασία με την EADS (DASA), που διέθετε τεχνολογία στον τύπο από την αεροπορία της Γερμανικής Λαοκρατικής Δημοκρατίας και την Elbit, προχώρησαν στη δημιουργία ενός πρωτοτύπου («67», c/n 32367) που πρωτοπέταξε στις 5 Μαΐου 2000, εμφανίστηκε σε στατική έκθεση στην ILA εκείνης της χρονιάς και πέταξε δημόσια για πρώτη και τελευταία φορά στο Timisoara International Air Show 2000. Το σχετικό πρόγραμμα όμως που είναι γνωστό ως MiG-29 «Sniper» ακυρώθηκε από τη Ρουμανική Αεροπορία στη συνέχεια λόγω έλλειψης πιστώσεων για την υλοποίησή του, γεγονός που οδήγησε στην πρόωρη απόσυρση των ρουμανικών «Fulcrum» που αποθηκεύτηκαν στη βάση Mihail Kogalniceanu κοντά στην Κωσταντζα. Οι συρρικνούμενοι προϋπολογισμοί Άμυνας έκαναν και άλλους τύπους να εξαφανιστούν στα τέλη της δεκαετίας του 90, ανάμεσά τους τα MiG-23 και τα IAR-93. Τα H-5 διατηρήθηκαν μερικά χρόνια ακόμη, αλλά δυο απανωτές συντριβές έβαλαν τέλος και στην υπηρεσία αυτού του εξοπλιστικού τύπου.



Ο εκσυγχρονισμός των LanceR B περιλαμβάνει και το ραντάρ EL/M-2001B.



Τα LanceR C διαθέτουν το Elta EL/M-2032 αλλά και σκοπευτικό/προβολικό σύστημα επί κάσκας DASH.

Η σημερινή κατάσταση

Η Ρουμανική Αεροπορία έχει περάσει στο επόμενο στάδιο αναδιοργάνωσης όπου κάθε βάση έχει τον δικό της διακριτό ρόλο: αεράμυνα, εκπαίδευση, μεταφορές. Οι Μοίρες σε καθεμία από αυτές (που έχουν τη διοικητική ισοδυναμία Πτέρυγας) δεν διαθέτουν πλέον τα δικά τους αεροπλάνα, που ανήκουν στο προϊστάμενο κλιμάκιο, δηλαδή την «Αεροπορική Βάση» (Baza Aeriana), και τους παρέχονται για την εκτέλεση των καθηκόντων τους. Υπάρχει επίσης περίπτωση μονάδες μιας «Αεροπορικής Βάσης» να σταθμεύουν ή να διατηρούν κλιμάκιο σε άλλο αεροδρόμιο. Η σημερινή διάρθρωση της Fortele Aeriene Romane φαίνεται στον πίνακα που παραθέτουμε.

Σήμερα η Ρουμανική Αεροπορία διαθέτει 26 επιχειρησιακά LanceR, στο σύνολο τους μοντέλα αεράμυνας C, συν ορισμένα εκπαιδευτικά σε δύο Baza Aeriana, την Campia Turzii και τη Mihail Kogalniceanu, και οι δυο από τις οποίες διατηρούν αεροσκάφη σε επιφυλακή. Κάθε βάση έχει τις δικές της υποδομές συντήρησης για τα επίπεδα των 25, 50 και 100 ωρών. Όταν τα LanceR φτάσουν στο επίπεδο των 800 ωρών, στέλνονται για γενική συντήρηση και ανακατασκευή στις εγκαταστάσεις της Aerostar στο Bacau. Την τρέχουσα περίοδο δεν είναι ακόμη σίγουρο ότι όλα τα μαχητικά που κληθίνουν το όριο «ζωής» των 800 ωρών θα συνεχίσουν την καριέρα τους ή θα τεθούν σε αποθήκευση στην κατάσταση στην οποία βρίσκονται.

Η τύχη τους κρίνεται υπό το πρίσμα της εισαγωγής σε χρήση των Fighting Falcon από το 2016 και της πρόθεσης της Fortele Aeriene Romane να συρρικνώσει τον στόλο της προκειμένου να χρησιμοποιήσει τα υφιστάμενα κονδύλια για την αξιοποίηση των F-16, ειδικά στην προμήθεια σύγχρονων όπλων. Από την άλλη, και εάν αυτό αποτελεί δείγμα προθέσεων για τη διατήρηση κάποιων τουλάχιστον LanceR C σε χρήση, το LanceR B «9536» βγήκε πρόσφατα από καθεστώς μακράς αποθήκευσης και επέστρεψε σε υπηρεσία. Κάποιες πληροφορίες αναφέρουν ότι ο υφιστάμενος σχεδιασμός, που περιλαμβάνει και την προμήθεια των F-16, προβλέπει τη διατήρηση μίας Μοίρας LanceR C τουλάχιστον μέχρι το 2025, χρονικό σημείο στο οποίο η Fortele Aeriene Romane τοποθετεί τη δυνατότητα προμήθειας νέων μαχητικών αεροσκαφών. **Π&Θ**

«Αεροπορική βάση»/Πτέρυγα	Τοποθεσία	Μοίρα	Αεροσκάφη
Baza 71 Aeriana	Campia Turzii	Escadriila 711 Aviatie Lupta	MiG-21 LanceR C/B
		Escadriila 713 Elicoptere SOCAT	IAR-330L, IAR-330 SOCAT
Baza 86 Aeriana	Timisoara (κλιμάκιο)	Baza 71 Aeriana Escadriila 712 Elicoptere	IAR-330M
		Mihail Kogalniceanu (κλιμάκιο)	Escadriila 861 Aviatie Lupta
		Escadriila 862 Elicoptere	IAR-330L

Η Baza 86 Aeriana έχει μετασταθμεύσει στη βάση Mihail Kogalniceanu λόγω ανακατασκευής της Borcea Fetesti σε NATOϊκά πρότυπα.



Δεκατέσσερα συνολικά LanceR B προήλθαν από εκσυγχρονισμό MiG-21UM.



Τα εκπαιδευτικά LanceR B εκτός του ρόλου της επιχειρησιακής μετάπτωσης στον τύπο θα χρησιμοποιηθούν και ως LIFT για τα «νέα» F-16.



Παρά την έλευση των F-16 από τις αρχές του 2016, η Fortele Aeriene Romane θα προσπαθήσει να διατηρήσει μία Μοίρα LanceR C μέσα στη δεκαετία του 2000.