



nombre d'informations utiles sur la manière dont on gère une *flightline* dans les pays de l'OTAN. Qu'il en soit des procédures de sécurité, de l'avitaillement des avions, du partage des ressources en engins de piste, des gestes et signes à faire pour assurer la circulation des avions, etc. jusques et y compris sur la manière de tenir des registres de vol et organiser les parkings.

Un "patchwork" de cocardes

Les premiers à débarquer à Kogălniceanu furent les 43 hommes de la délégation d'AIRSOUTH, arrivée le 31 août à bord d'un C-9 de l'U.S. Navy. Ce groupe, en collaboration avec celui de la force aérienne roumaine, s'attela alors à la préparation de l'accueil des participants en établissant sur le champ un centre de coordination aérienne (ACC).

La montée en puissance se fit le dimanche 3 septembre avec l'arrivée à Kogălniceanu de quatre IAR 330 Puma de la 61^e Base Aérienne d'Hélicoptères de Titu et de la 90^e Base Aérienne de Transport d'Otopeni. Venu aussi de la 90^e BA, un An-26 et un C-130B furent suivis peu après par trois MiG-21 Lancer de la 86^e BA de Fetesti. La plupart des autres participants devait faire leur ap-

▼ Durant plusieurs sorties de "Cooperative Key 2000", ce bi-place Su-25UBK bulgare opéra en escorte des vols d'hélicoptères, assurant l'appui-feu et le contrôle avancé au-dessus des DZ, tandis qu'en place arrière un évaluateur observait l'action. During "Cooperative Key 2000" a pair of Bulgarian Air Force Su-25s was used regularly in support of helicopter operations.

