



pagina 8

## “CER DESCHIS” CU AVIATORI ROMÂNÎ SI AMERICANI

### Militari din Forțele Aeriene ale României în sprijinul populației sinistrate, la Făcăeni



pagina 6

Ministrul apărării naționale, domnul Ioan Mircea Pașcu, a vizitat locurile unde au acționat militarii din Forțele Aeriene

### ZIUA ARTILERIEI ȘI RACHETELOR ANTIAERIE NE

pagina 7

pagina 4

### TRAIAN VUIA 130 DE ANI DE LA NAȘTERE

### JURNALIȘTI CIVILI - DESPRE AVIATORII MILITARI ROM@NI CARE ZBOAR~ C-130 HERCULES

pagina 3

#### ■ INFO ■ INFO ■ INFO ■ INFO ■ INFO ■ INFO ■ INFO ■ INFO ■ INFO ■

### Avanpremieră la Capu Midia

La ora când apar aceste rânduri, pregătirile pentru tragerile cu rachete sol-aer “VOLHOV” ce urmează să fie executate de brigada de rachete sol-aer, cu trei divizioane de foc, în poligonul Capu Midia sunt aproape încheiate.

De când a debutat aplicația, operațiunile s-au desfășurat în cele mai bune condiții, fie că a fost vorba de imbarcarea, deplasarea, debarcarea tehnicii și ocuparea poziției de tragere, fie de pregătirile ce le necesită un examen atât de complex.

S-au executat antrenamente cu ținte aeriene imitate cu aparatura AKORD 75 M, care simulează atacul aerian, a avut loc cooperarea cu Baza 86 Aeriană de la Fetești, care a efectuat zboruri cu ținte marcate pentru antrenare și evaluare, precum și cooperarea cu Statul Major al Forțelor Navale, care asigură nave de luptă pentru siguranța maritimă.

Examenul ce va avea loc peste câteva zile este cu atât mai important cu cât în poligon vor fi prezente delegații

străine din Franța, Belgia și Turcia, în calitate de observatori, iar francezii, în plus, vor să cunoască în amănunt posibilitățile ce le oferă poligonul, întrucât și-au propus să efectueze aici, în viitor, trageri cu o subunitate de rachete sol-aer “MISTRAL”.

La aceste trageri vor lua pentru prima dată contact cu atmosfera din poligonul de la Capu Midia și absolvenții Academiei Forțelor Aeriene “Henri Coandă”, care își definitivează pregătirea de viitoare cadre de artilerie și rachete antiaeriene în Școala de Aplicație.

### Salvați de elicopter din vârtoarea apelor

Puhoaiete revărsate năvalnic asupra a numeroase localități din țară i-au supus la grele încercări și pe elicopteristi. În miezul lui august, un apel al prefectului județului Vrancea la conducerea Ministerului Apărării Naționale a dus la decolarea, în regim de urgență, a unui elicopter IAR-330 PUMA de pe aerodromul Bacău.

Câteva persoane, oameni în puterea vârstei și copii, rămăseseră

izolați pe grinduri. Erau din satul Argea, comuna Homocea. Trei zile la rând s-a încercat salvarea lor cu o barcă cu motor, apoi cu un ponton plutitor, dar debitul mare al Siretului, a zădărnicit operația. De pe un alt grind tocmai izbuteau să “evadeze”, cu o cameră de tractor, alți doi cetățeni. Un altul și-a lăsat căruța, a luat doar caii și, cu apa până la gât, a reușit să învingă torentul.

Elicopterul pilotat de locotenent-comandorii Georgică Gîrgîz și Romică Cuzub, instructori și piloți clasa 1, având ca tehnic de bord pe maistrul militar Doru Nanu, a aterizat imediat. Este adevărat, cu maximă prudență. Terenul, scaldat de ape, era nesigur. Se dăduse drumul la baraje și apa creștea în continuare. Stropii mari izbeau parbrizul. Dar aveau experiența altor acțiuni, chiar mai grele, din urmă cu câțiva ani, de la Răcăciuni, Valea Seacă, Onești, când s-a rupt barajul de pe Tazlău. Nici aici, la est de comuna Burcioaia, pe malul drept al Siretului, nu era ușor. Întâi au luat doi oameni și i-au transportat la Argea. Apoi alte trei persoane, între care doi copii. Unul dintre ei, de vreo

10 ani, rămăsesse singur, urcat pe o colibă, și făcea semne disperate de ajutor. Speriați, oamenii nu mai aveau nici o speranță de salvare. Îngerii lor păzitori s-au dovedit, de data aceasta, cei trei temerari elicopteristi de la Bacău.

### Misiune comună româno-americană

După mai multe misiuni comune pe pământ românesc și american, în cadrul programului “CER DESCHIS”, România și Statele Unite ale Americii vor îndeplini, în septembrie a.c., în premieră, o misiune de observare în Italia, cu comandament comun – american și român – și cu avionul și echipajul nostru, specializate în astfel de acțiuni.

La sfârșitul misiunii de observare în România, echipa americană s-a declarat foarte mulțumită de colaborarea cu echipa românească similară și și-a manifestat satisfacția și plăcerea de a lucra împreună și în Italia.

PETRE BĂNĂ

# Au mai rămas trei luni până la summit-ul NATO de la Praga

O dată cu reluarea activității curente, după vacanța de vară, de către principalele instituții și organisme politice europene și occidentale, a crescut simțitor febra pregătirilor pentru summit-ul NATO de la Praga, în cadrul căruia vor fi nominalizați, oficial, noii candidați la integrarea euro-atlantică. Răstimpul rămas – mai puțin de trei luni – este dominat, totuși, de disputa aprinsă dintre S.U.A. și Uniunea Europeană asupra Curții Penale Internaționale (C.P.I.), Washingtonul cerând cu insistență ca militarii americani aflați în misiune în afara țării să nu fie supuși jurisdicției C.P.I., respectiv să nu poată fi extrădați spre a fi judecați de acest organism dacă ar comite acțiuni de competența Curții Penale Internaționale. Mai mult decât atât, a existat teama că Statele Unite ar putea pune sub semnul întrebării extinderea NATO în cazul când țările candidate la aderare nu vor accepta să semneze acorduri bilaterale cu S.U.A., prin care să garanteze protecția militarilor americani față de extrădarea către C.P.I. Ipoteză infirmată însă, categoric, de Casa Albă.

Sub acest aspect, ROMÂNIA stă cel mai bine, Bucureștiul semnând deja acordul bilateral cu Washingtonul, prin care țara noastră acordă militarilor americani imunitate în raport cu C.P.I. Un acord care a iritat unele cancelarii occidentale, dar care este pe deplin justificat și pe deplin etic – susțin politicienii americani – având în vedere aportul considerabil și rolul major, decisiv, ale Statelor Unite în soluționarea conflictelor din diferite zone geografice ale Terrei, la combaterea terorismului internațional. De fapt, acest document, ce urmează a fi ratificat de Parlament, constituie cel mai semnificativ gest politico-diplomatic al României de adeziune și loialitate față de S.U.A. – cu care avem un

În "cursa" pentru integrarea euro-atlantică a României

## REPERE ÎNCURAJATOARE ÎNTR-UN CONTEXTE CONTRADICTORIU

excellent Parteneriat Strategic –, cel mai credibil argument al atașamentului românilor la valorile umane și morale perene. Este absolut normal ca, prin prisma intereselor lor naționale, Statele Unite – care suportă, militar, uman și financiar, cea mai mare parte a operațiunilor de menținere a păcii în lume – să-și protejeze militarii aflați în misiuni în afara granițelor naționale, militarii care nu o dată au plătit cu viața ori s-au schilodit pe viață și care pot deveni oricând "ținte" ale anchetelor întreprinse de instanțele Curții Penale Internaționale. Iar acordul româno-american, arătat cu degetul de unii sau alții, servește, în mod vădit, explicit, României însăși, apropiind-o astfel de țelul urmărit de cvasimajoritatea cetățenilor ei: integrarea de jure în structurile euro-atlantice, accesarea de facto în Alianța Nord-Atlantică. Ceea ce ar recunoaște și ar răsplăti, pe drept, participarea prestigioasă a militarilor români la numeroase misiuni de menținere a păcii, contribuția unanim apreciată a celor 400 de combatanți ai Batalionului "Neogoe Basarab" la operațiunea ISAF, la lupta împotriva terorismului pe aprigul front din Afganistan.

Într-un alt plan, bunele relații dintre România și Statele Unite ale Americii, cursul lor constant pozitiv sunt confirmate și de recenta vizită în țara noastră a doi eminentei emisari de peste ocean, senatorii John McCain și Fred Thompson. Demnitarii americani au apreciat progresele importante obținute de România pe calea reformelor structurale, cu precădere a organismului militar, au salutat contribuția militarilor români la staturarea păcii în Afganistan, au subliniat

rolul și importanța României în asigurarea securității și stabilității în regiunea balcanică, reiterând ideea unor alte personalități politice americane potrivit căreia țara noastră nu este doar "consumatoare", ci și "creatoare" de securitate, de liniște, de bună vecinătate și pace.

Cu același prilej, senatorii americani McCain și Thompson au afirmat că "neprimirea României în NATO ar dăuna luptei anticorupție în țara noastră și au explicat pe larg că România poate și trebuie să facă parte atât din NATO, cât și din Uniunea Europeană, "neexistând nici o contradicție între calitatea de membru al celor două alianțe". Declarația respectivă survine în contextul în care cotidianul american "International Herald Tribune" a lansat ideea că țările din Est, printre care și România, au de ales între Alianța Nord-Atlantică și Uniunea Europeană, dată fiind disputa prelungită dintre cele două entități față de exigențele Curții Penale Internaționale, dispută în care au fost prinși, nolens volens, toți candidații la valul al doilea de integrare euro-atlantică.

Semne bune pentru România vin și de la Casa Albă. Astfel, zilele trecute, premierul Adrian Năstase a avut o convorbire telefonică oficială cu doamna Condoleezza Rice, consilierul pentru securitate națională al președintelui Statelor Unite, George W. Bush. Principala temă a discuției a constituit-o stadiul

actual și de perspectivă al relațiilor bilaterale româno-americane. În context, înalta personalitate americană și-a exprimat mulțumirea și satisfacția pentru semnarea acordului privind neextrădarea militarilor americani către Curtea Penală Internațională. Doamna Condoleezza Rice a exprimat aprecierile deosebite ale Executivului american pentru semnarea acestui document și a subliniat importanța acordului și semnificația lui pentru evoluția relațiilor bilaterale pe termen lung. De asemenea, consilierul pentru securitate națională al președintelui american a exprimat disponibilitatea Administrației din Washington de a oferi României ajutoarele necesare pentru înlăturarea efectelor inundațiilor care s-au abătut asupra țării noastre, transmizând încurajările americanilor pentru persoanele afectate de potop.

Sunt, toate acestea, mesaje importante, ilustrative pentru susținerile de care România se bucură, în continuare, în "cursa" ei de integrare euro-atlantică, de accedere în Alianța Nord-Atlantică. Ne este plăcut să constatăm că rămănem pe mai departe în "cărțile" summit-ului de la Praga, însă știm, la fel de bine, că depinde numai și numai de noi ca șansele de acum să devină realitate în noiembrie, ca dorința să se transforme în fapt concret. Să sperăm că așa va fi și să așteptăm cu încredere "gongul" reuniunii din capitala Cehiei, acel unanim "DA" care ne va schimba fundamental viitorul.

Pagină realizată de  
NICOLAE RADU



### ▶▶▶ STARE DE ALERTĂ.

Mai mulți concurenți de presă occidentali, citați de agenția FRANCE PRESSE, relatează despre intensificarea activității militare la baza aeriană Incirlik, folosită în comun de Turcia și Statele Unite, fiind remarcată decolarea a 11 avioane de tipul "F-15" și "F-16", nouă de tipul "EA 6-B Prowler", trei de tipul "KC-135" și două model "C-130". Se apreciază că, în ultimul timp, a crescut numărul militarilor, al avioanelor de rearmament în aer și cantitatea de armament și muniție sosite la baza militară aeriană din Turcia. În context, se susține ca posibilă instalarea unor sisteme de apărare antirachetă la Baza 7 Aviație/Malatyia, care ar putea fi utilizată în situația când Irakul ar ataca baza Incirlik, de la care ar decola avioanele de luptă operaționale. Se mai precizează că Baza 7 Aviație Erhac are în

componere escadrițele 171, 172 și 173, fiecare dintre ele având în înzestrare câte 15 avioane de luptă de tipul "F-4".

### ▶▶▶ ANGAJAMENT.

Din Sofia, agenția BTA informează că Ministerul Apărării s-a angajat ca, în cazul în care la reuniunea de la Praga se va lua o decizie favorabilă aderării Bulgariei la NATO, această țară va pune la dispoziția Alianței următoarele elemente: 1 brigadă mecanizată; 1 batalion de geniu; 1 batalion de infanterie ușoară; 1 batalion NBC; 1 batalion de operații speciale; 1 companie NBC; elemente de sprijin bulgariei la NATO, această țară va pune la dispoziția Alianței următoarele elemente: 1 escadrilă de elicoptere; avioane de transport (disponibile până la sfârșitul anului 2002); 1 divizion de rachete anti-aeriene (disponibil până la sfârșitul anului 2004); 1 escadrilă de avioane de vânătoare și 2 divizioane de rachete anti-aeriene (care vor fi pregătite în perioada 2004-2008); 1 fregată; 2 corvete; 2 nave dragare; 1 navă auxiliară.

### ▶▶▶ APLICAȚIE MILITARĂ

COMUNĂ. După cum transmite agenția de presă REUTERS, în prima săptămână din luna august, într-un raion din vestul Ungariei s-a desfășurat o aplicație militară comună ungaro-americană. La exerciții au participat 450 de militari, iar printre mijloacele folosite s-au aflat 33 de elicoptere (16 de tipul "Black Hawk" și 17 de tipul "Apache").

### ▶▶▶ DEZAFECTARE.

Ministerul Apărării al Ucrainei, citat de agenția ITAR-TASS, a făcut cunoscut că, datorită costurilor de întreținere prea mari, Kievul va distruge, până în anul 2005, 30 de bombardiere de tipul "Tu-22" și 200 de rachete sol-aer de tipul "X-22", rămase în înzestrare de la fosta Uniune Sovietică și stocate în prezent la bazele militare de la Mikolaiv (sud), Poltava (centru) și Jitomir (vest).

▶▶▶ MODERNIZARE. Într-un interviu acordat cotidianului ceh PRAVDA, ministrul apărării Republicii Cehia, Jaroslav Tvrdík, a declarat că, zilele trecute, conducerea Guvernului de la Praga a analizat un document privind necesitatea modernizării înzestrării Forțelor Aeriene Militare în scopul asigurării securității spațiului aerian al Cehiei. Pentru finalizarea proiectului privind înzestrarea Forțelor Aeriene Militare ale Cehiei cu avioane noi, de tipul "Gripen", va fi stabilit un program de discuții, atât cu partidele din coaliția guvernamentală, cât și cu grupările politice din opoziție.

▶▶▶ MISIUNE. Din Bratislava, agenția REUTERS informează că Slovacia a trimis o subunitate de elicoptere de tipul "Mi-17" în Bosnia-Herțegovina, cu misiunea de a participa la operațiuni de pace în cadrul NATO. Militarii slovaci vor acționa în cadrul contingentului olandez, din Brigada Multinațională de Sud-Vest/Banja Luka, și va fi dislocat la Bugojno, cu scopul de a accesa sprijin logistic forțelor militare din cadrul SFOR.

▶▶▶ ATITUDINE CRITICĂ. Într-un comentariu al postului de radio SVOBODA, experți politico-militari din Kiev fac referiri critice la timpul insuficient alocat instruirii piloților ucraineni, arătându-se că aceștia zboară doar 25 de ore pe an, cu mult sub standardele NATO, iar programul de pregătire desfășurat în cadrul

"Institutului de Pregătire a Pilotilor", de la Harkov, nu este respectat în totalitate. Șeful Consiliului de Apărare și Securitate, Evgheni Marciuk, a declarat că "în prezent, pentru Ucraina problema cea mai importantă o reprezintă restructurarea armatei". Iar procesul de reformă "este legat de planul de integrare europeană și colaborare cu NATO, acesta fiind un proces dificil".

### ▶▶▶ DECIZIE.

Potrivit agenției DPA, Forțele Aeriene Militare ale Austriei vor fi înzestrate cu 24 de avioane de luptă de tipul "Eurofighter", costul aparatelor de zbor respective ridicându-se la 1,76 miliarde de dolari. Decizia Vienei de a opta pentru modelul de avion produs în colaborare de Italia, Germania, Spania și Marea Britanie survine după respingerea ofertei americane ("F-16") și a ofertei britanico-suedeze ("Gripen").

## ACCIDENTE AVIATICE

### □ "Mi-26" (FEDERAȚIA RUSĂ).

Surse militare din Moscova, citate de agenția INTERFAX, informează că un elicopter de luptă de tipul "Mi-26", aparținând Forțelor Aeriene Militare ale Federației Ruse,

s-a prăbușit în apropierea cartierului general al forțelor ruse de la Khankala, situat la periferia orașului Groznâi, capitala Ceceniei. La bordul aparatului se aflau 140 de oameni, în accident pierzându-și viața peste o sută de militari, inclusiv cei cinci membri ai echipajului. Numărul victimelor este atât de mare – precizează purtătorul de cuvânt al Ministerului Apărării al Federației Ruse – deoarece elicopterul s-a prăbușit într-un câmp minat și a explodat la atingerea solului. Comisia de anchetă a accidentului, condusă de generalul Nikolai Kormilțev, viceministru al Apărării, studiază două posibile cauze ale catastrofei: o defecțiune tehnică la unul din cele două motoare de câte 11.400 cai putere și un atac cu rachetă sol-aer al rebelilor ceceni. A doua variantă pare cea mai plauzibilă, luptătorii ceceni revendicând

### atac, iar martorii oculari confirmând impactul aparatului cu o rachetă. Aparatul "Mi-26" este cel mai mare și mai puternic elicopter din lume, având o capacitate maximă de 20 de tone și o viteză de deplasare de 255 kilometri pe oră. În momentul prăbușirii, aeronava transporta militari și armament de la baza rusă Mozdok, aflată în Osetia de Nord, la baza Khankala, de lângă Groznâi. Ancheta este în curs de desfășurare.

### □ "UH-1N" (COLUMBIA).

Potrivit agenției americane UPI, un elicopter militar de tipul "UH-1N", aparținând Forțelor Aeriene ale Columbiei, s-a prăbușit în apropierea localității Valparaiso, din departamentul Caquetá. În urma accidentului și-au pierdut viața 7 din cele 8 persoane aflate la bordul aeronavei. Nu se cunosc încă împrejurările și cauzele catastrofei



Mi-26

# JURNALIȘTI CIVILI – DESPRE AVIATORII MILITARI ROM@NI CARE ZBOAR~ C-130 HERCULES

După ce s-au aflat în aeronavele aparținând misiuni de transport strategic în Afganistan, câțiva Forțelor Aeriene ale României care au executat ziaristi civili au avut amabilitatea să ne

împărtășească impresiile lor despre zborul cu aeronava C-130 Hercules, despre piloții și tehnicienii acestor avioane.

Ne face mare plăcere să publicăm rândurile de față, cu atât mai mult cu cât ele reprezintă opiniile obiective ale unor profesioniști ai jurnalismului din afara structurilor noastre militare.



(ISAF) din Kabul (capitala țării). La Kandahar am ajuns în iulie, însoțindu-i pe infanteriștii oteni, angajați în operațiunea de luptă ce poartă numele de cod "Enduring Freedom" (Libertate de durată).

Și nu puțini sunt reporterii români care și-ar fi dorit să ajungă în țara "războiului fără sfârșit" chiar înainte de riposta americană, survenită pe fondul atacurilor teroriste din 11 septembrie 2001, atribuite rețelei lui ben Laden. În acest context, plecarea militarilor români în Afganistan a reprezentat o adevărată gură de aer pentru cei câțiva jurnaliști care au reușit să-i însoțească.

Am avut ocazia să ajung de două ori în Afganistan, în ianuarie-februarie și în iulie, anul acesta. Iarna trecută am însoțit primul pluton românesc de poliție militară care a acționat în Afganistan, în cadrul Forței Internaționale de Asistență de Securitate

Totul a fost posibil în primul rând datorită curajului, pasiunii și îndemnării piloților de pe aeronavele C130 Hercules aparținând Forțelor Aeriene Române. Păsărea de fier, mânăcută cu măiestrie de așii aerului, se ridică greoi de la sol, într-un huruit care nu se putea

## Așii aerului

să nu-ți rămână întipărit în minte. Pe aeroportul din Craiova aveam să aflăm însă un lucru nescăzut până acum decît de cei direct implicați în operațiunile din Afganistan: nu există protecție aeriană și un control riguros al zborurilor în zona de conflict! Practic, orice aeronavă poate fi surprinsă de un avion neidentificat. Riscurile sunt asumate la fiecare zbor atât de piloți și personalul navigant, cât și de militari sau jurnaliști. Deși aeronava este destul de bătrână, din '61, nu mi-a fost teamă nici o clipă, pentru că știam că trece prin revizii drastice și, mai ales, pentru că știam că zbor cu cei mai buni piloți militari. Cursele București-Kandahar-Kabul nu sunt deloc ușoare, în condițiile în care media de zbor e de peste nouă ore, iar toate zborurile efectuate în Afganistan se fac

pe propria răspundere. "Sunt munți înalți, iar la aterizare sau decolare orice aeronavă e vulnerabilă, deci poate fi atacată, până și cu o mitralieră. La belgieni și greci chiar s-au declanșat sistemele de avertizare, însă noi nu ne-am confruntat cu astfel de incidente", mi-a declarat locotenent-comandorii Marian Jilăveanu (comandantul aeronavei) și Virgiliu Ion, secundul său. Cei doi piloți au peste 1.000 de ore de zbor pe Hercules și peste 3.000 în total. "Zburăm pe Hercules din '97 și nu o dată aparatele și-a dovedit fiabilitatea. Suntem obișnuiți cu zborurile dificile, cum au fost cele din Angola, unde numai dus zborul era de 21 de ore", mi-a mărturisit piloții. De fiecare dată ei înving teama de necunoscut și execută

misiunile cu succes. Dacă aeroportul din Kandahar, situat la 1.100 metri altitudine, este ceva mai degajat, ca suprafața, în schimb, o aterizare pe aeroportul din Kabul reprezintă o adevărată operă de artă. Este situat la 1.800 metri altitudine, într-un lanț muntos, iar coborârea se face "în șurub", de peste 6-7.000 metri altitudine. Și nu o dată piloții străini au ratat aterizarea, ceea ce nu s-a întâmplat în cazul piloților români. Fie că am ajuns în Kabul, fie în Kandahar, de fiecare dată am aterizat "ca la carte". Și pentru asta piloții militari, navigatorii, inginerii de bord sau specialiștii în centraj merită toată admirația noastră. Încă o dată, îi felicităm din toată inima pe iscusiții, admirabilii piloți români de pe aeronavele C-130 Hercules!

ALINA GRIGORE  
ziarul EVENIMENTUL ZILEI



Am descoperit avioanele Forțelor Aeriene Române cu vreo 8 ani în urmă. Mai întâi le-am văzut pe aerodromuri, apoi în evoluții spectaculoase la aplicații sau mingiri aeriene.

Orice călătorie cu avionul produce emoții și teamă majorității dintre noi. Chiar dacă înțelegem legile fizicii, nu putem să nu avem o strângere de inimă când pasărea de oțel își turează motoarele la maximum pentru a se desprinde de pământ. Cu atât mai mari sunt emoțiile când zbori cu o aeronavă militară. Aceasta e făcută pentru altfel de misiuni decât cele de transport pasageri la business class, cu stewardese elegante și șampanie bine frăpată.

Mai apoi mi-a fost dat să zbor cu ele. Deocamdată, numai cu AN-24, AN-26, AN-30, cu elicopterele IAR 316, IAR 330 (inclusiv varianta SOCAT) și, nu în ultimul rând, cu C-130 Hercules. La acest avion și la oamenii care pilotează aceste adevărate camioane zburătoare vreau să mă refer în cele ce urmează.

Pe vremea ministrului Tinca, la Otopeni au venit primele C-130 de la americani. Țin minte că ziaristi civili se uitau uimiți la ele și se întrebau la ce oare o se le folosească

## Dincolo de nori

Armata Română. Ba, au fost voci care comentau malițios că ne-au venit hărburile din Vietnam. Însă aviatorii și-au văzut de treabă. Au luat lecții de la instructorii americani, le-au studiat pe indelete și, ușor – ușor, și-au creat propria echipă care să deservească cele 4 aeronave Hercules. Ca orice început, cred că a fost mai greu. Dar anii au trecut și detașamentul de piloți și tehnicieni de pe Hercules a câpătat experiență. Emoția primului zbor cu un Hercules am avut-o în Angola, prin 1995, cu un avion al ONU, care acționa în cadrul misiunii UNAVEM III. A urmat, după câțiva ani, primul zbor cu Hercules-ul Forțelor Aeriene Române, undeva, la o aplicație prin Ardeal. Însă proba de foc pentru piloți și tehnicienii care zboară C-130-ul cred că va rămâne AFGANISTANUL.

De la începutul acestui an, miile de kilometri și sutele de ore de zbor,

în condiții deosebit de dificile, au constituit examenul aviației militare române. Avioanele, dar mai ales oamenii, și-au dovedit capacitatea și măiestria. Nu o să dau nume, de frică să nu omit pe cineva. Trebuie să recunosc faptul că, și astăzi, când am fost la Kabul, și cu prilejul zborurilor spre și dinspre Kandahar, din această vară, am descoperit, la bordul aeronavelor Hercules, în primul rând oameni și mai apoi militari cu grade și responsabilități. Oameni care își fac treaba cu multă pasiune, lucru constatat în lungile ore de zbor, când survolam Marea Neagră, tăiam de-a latul Marea Caspică sau în timpul escalelor tehnice de pe aeroportul Ashabad, din Turkmenistan. Cel mai palpabil era însă zborul în spațiul aerian afgan. Gândiți-vă cum ar fi să te afli la manșa unui avion și să știi că în orice moment o rachetă sol-aer poate să te lovească. La toate astea

se adaugă condițiile specifice zonei, unde totul trebuie făcut la secundă. Și asta în lipsa unor informații exacte despre ce se întâmplă prin jurul tău. Dacă prima dată când am zburat la Kabul mi-a fost puțin frică, nu mi-e rușine să recunosc acest lucru, zborul la Kandahar a constituit un prilej de a da sfaturi și încurajări celorlalți colegi din presa civilă care, unii dintre ei, zburau pentru prima oară cu un avion militar.

Aviatorii au fost la înălțime – și la propriu, și la figurat. Au ocolit zonele de turbulență pentru a ne face călătoria mai plăcută și ne-au acceptat unele mofturi de civili neinstruiți care nu sunt obișnuiți cu regulamentele militare.

Acolo sus, în aer, dincolo de nori, aviatorii sunt actorii principali ai unui film în care ți-ai dori să joci, dar pentru care nu ai talentul și capacitatea necesare. Pentru acest lucru și pentru multe altele toți aviatorii militari din România merită un « Oscar » neinventat încă.

DORU DRAGOMIR  
ziarul ZIUA



## Am visat, la 8.000 de m, un pitic în costum "Armani"

Șarm și siguranță de sine. Aceasta este comandorul... pilotul... El ne-a ajutat să avem încredere în noi, să suportăm bine orele celui mai lung zbor din experiența noastră de ziaristi. Acomodarea cu pânza cazonă a scaunelor aparent inco-

mod și neprimitoare de somn a durat până la Craiova, locul primei escale. Deasupra țărnelui Mării Negre, cu imensa întindere de apă sub noi, am avut ultima dată un licăr de teamă dat de percepția distanței și timpului pe care îl aveam de parcurs până la destinație. Ușor – ușor, am descoperit că scaunele mici și plasa din spatele lor îți pot odihni oasele și trupul cel puțin la fel de bine, dacă nu chiar mai bine, decât scumpele, murdarele, urât mirositoare banchete ale trenurilor rapide, accelerate, personale... Cel puțin, de astă dată, chiar am dormit

rapid. Și ieftin. În pauze, sigur că am văzut lumea de sus, din carlingă. Sigur că n-am înțeles mare lucru din explicațiile echipajului despre funcționarea aparatului de bord. Dar spuneau cu un zâmbet în colțul gurii, cu siguranță, cu privirea senină. Atunci am priceput că ei știu ce spun și stăpânesc aparatele despre care vorbesc și asta mi-a fost de ajuns. Și m-am dus înapoi în "pățuc". Am visat ceva, îmi amintesc vag, era vorba despre niște piloți. N-am să spun buni, sau extraordinari, sau nemaipomeniți, sau oricum altfel. Când ai în grijă viața a 60 de oameni, poți

fi doar pilot. Acești piloți erau puțin supărați. Unii spuneau că avionul lor a pățit ceva ce nu pășise de fapt. M-am trezit brusc când un pitic îmbrăcat într-un costum "Armani" – e prima dată când visez așa ceva – mi-a șoptit că pe el trebuie să-l întrebăm ce-a pățit avionul, pe el, directorul nu știu cărei fabrici care trebuia să importe nu știu ce mecanism. Când m-am trezit din vis, eram deja înapoi, pe pista Bazei 90 Transport aerian, și câțiva colegi mă întrebau ce culoare are praful din Afganistan. Așa că nici acum nu știu: a fost ceva, n-a fost?! Sau da. Altfel,

piloții sunt piloți, iar avionul – avion, atâta timp cât pasagerii, militari sau civili, înțeleg de ce e bine și trebuie să zbori la 8 mii de metri cu țigara pusă altundeva decât în colțul gurii. Din păcate – sau nu – eu am înțeles asta târziu, eram acum deja în redacție, la mult timp după aterizarea de care v-am spus mai devreme și scriam un articol despre cum a fost dus-întorsul pe ruta București – Craiova – Ashkabad – Kabul – Kandahar cu una dintre aeronavele Hercules ale Aviației Militare. Puteam face economie de cuvinte – ale mele – și de timp – al dumneavoastră – și zic doar atât: A fost un zbor pilot. Nu bun, nu extraordinar, nu nemaipomenit sau orișicum altfel. Pilot.

DORU DENDIU  
TV ROMÂNIA 1

# TRAIAN VUIA

## 130 DE ANI DE LA NAȘTERE

### Un geniu care a impus numele României în lume

Traian Vuia este, neîndoiește, o figură emblematică a aeronauticii românești și mondiale. Alături de Aurel Vlaicu și Henri Coandă, el a intrat definitiv în istorie în primul deceniu al secolului trecut printr-o creație de pionierat care a marcat începutul erei zborurilor cu un aparat mai greu decât aerul.

Tânărul bănățean, născut la 17 august 1872, în satul Surducul Mic, comuna Bujor, județul Timiș, avea să devină, după terminarea studiilor universitare, una dintre personalitățile de seamă afirmate în capitala Franței.

Zborul său din 18 martie 1906 pe câmpul de la Montesson, de lângă Paris, când s-a desprins de la pământ cu aparatul conceput și realizat de el, "Vuia nr. 1", numai datorită forței motorului său, fără nici un fel de mijloace auxiliare, cu tren de decolare-aterizare original, s-a numărat printre marile evenimente ale epocii. Deși s-a ridicat de la sol aproximativ un metru înălțime și a parcurs o distanță de 12 metri, temerara sa încercare a fost considerată de contemporani, între care și renumitul scriitor Victor Eftimiu, o minune, intrărirea omului însemnând, totodată, "dezrobirea din țărână".

Relatând evenimentul, revista "L'Aerophile" consemna: "Vuia este primul, la noi în Franța, care a încercat lansarea directă a aeroplanului... Aparatul său a fost bazat pe dispozitive ingenioase, ceea ce a dovedit că inventatorul este un spirit original și cu cunoștințe mecanice foarte serioase. El a fost un adevărat slujitor al marilor cauze. Să-i păstrăm un mic colț în istorie, loc pe care l-a cucerit cu vrednicie și-l merită cu prisosință".

Sigur că istoria nu i-a rezervat numai... un colț. Cu toată modestia lui Vuia și caracterul său opus reclamei și spiritului de câștig, zborul de la Montesson și experiențele ulterioare, consemnate de mai mulți martori oculari, între care și prietenul său, prof. Constantin Nedelcu, aflat la studii în Franța, nu au rămas fără ecou. Ele au stărnit senzație în rândurile partizanilor zborului. Cu aparatul său, căruia i-a adus o serie de modificări și perfecționări, denumit "Vuia nr. 1 bis", a efectuat alte și alte

zboruri, atingând distanțe mult mai mari. El nu păstra nici un secret în legătură cu invențiile sale, ci le-a pus, dimpreună cu calculele teore-



time făcute, la dispoziția cercetătorilor, chiar a celor care, în paralel cu el, sau în urma sa, își căutau ferestre deschise spre orizontul unor cuceriri științifice pe care apoi să și le asume parțial sau în totalitate. Aceasta fusese și dorința sa cea mai vie: de a stimula cercetările, de a da impuls perfecționării, cum notează prietenul său. Căpitanul Ferber, Santos Dumont, Bleriot și alți cuceritori de atunci au fost animați de exemplul lui Vuia.

În primăvara anului 1907, românul și-a transformat aparatul într-unul mai performant, "Vuia nr. 2", cu care, în vara aceluiași an, a efectuat noi zboruri, la ultimul dintre ele, cel din 17 iulie 1907, reușind să parcurgă 70 de metri. Era un adevărat record pe atunci. Avionul avea să fie expus la primul Salon aeronautic din Paris, stărnind admirația vizitatorilor și tehnicienilor. Dar lipsa resurselor materiale necesare îmbunătățirii avionului l-au determinat să renunțe în a continua încercările în această direcție.

S-a dedicat însă unor realizări în domeniul aparatelor cu decolare verticală, concepând și construind două elicoptere care, încercate, în 1920 și respectiv 1922, s-au ridicat la câțiva metri în aer. Dar și de această dată starea sa financiară l-a împiedicat să-și ducă mai departe proiectele. El nu dispunea nici de averea, nici de influența și nici de relațiile pe care le avea în Franța, de pildă, brazilianul Santos Dumont.

Spirit inventiv manifestat în varii domenii, Vuia a realizat generatorul de aburi care îi poartă numele, ceea ce constituie a doua creație a genului său.

Dar Vuia a avut contribuții remarcabile nu numai la progresul tehnic. El a fost un militant activ pentru Marea Unire, care va fi realizată la 1 Decembrie 1918, strângând în jurul său o pleiadă de intelectuali români ce luptau pentru aceeași cauză. În acest scop s-a pus la dispoziția delegației române în timpul Conferinței de pace de la Paris, care avea să hotărască soarta teritoriilor locuite de popoarele supuse monarhiei habsburgice, publicând în același timp un prețios volum în limba franceză, în care pleda pentru drepturile poporului român asupra provinciei sale – Banatul – susținând, totodată, ideea unității economice și geografice indivizibile.

În timpul ocupației fasciste din al doilea război mondial, cu toată vârsta lui înaintată, Traian Vuia a desfășurat o activitate și o luptă pilduitoare pentru români și francezi deopotrivă, deținând președinția "Frontului Național Român" din Franța.

"La jumătate de secol după realizarea zborului mecanic – scria pe 18 martie 1954, la a 48-a aniversare a primului zbor, dr. Petru Groza – Traian Vuia intră în conștiința mondială în rândurile marilor creatori din toate timpurile. I s-a fi cuvenit <<Premiul Nobel>>. De asemenea, și locul la Academia Română...". Care i-a fost rezervat, peste ani... post mortem.

Bătrân, sărac și bolnav, Traian Vuia s-a întors, în 1950, în țară, dar la scurt timp sufletul său generos s-a înălțat la ceruri.

Satul natal, străzi, școli din țară, printre care cu cinste și onoare se înscrie și Școala militară de la Medias, instituții de cultură, știință, premii ale Academiei – îi poartă numele spre adâncă recunoștință.

Glorificarea lui Traian Vuia nu înseamnă numai omagiul adus unui singur ins, ci întregii colectivități creatoare. Înseamnă această gloriificare sublinierea virtuților unui popor mult înzestrat, care s-a frământat veacuri întregi să-și afle o dezrobire și un rost în concertul universal; popor care a spus și mai are multe de spus, multe de adăugat patrimoniului cultural al omenirii, mersului ei înainte, triumfului civilizației, în pace și în libertate!"

(Victor Eftimiu)

"Nu trebuie să uităm – și simt o mare mulțumire sufletească aducându-mi-o aminte – că cel dintâi aviator care s-a ridicat cu propriile sale mijloace de la pământ a fost un român: Traian Vuia".

(Aurel Vlaicu)

"Am credința neștrămutată că mașina de sburat cea adevărată, cea practică și folositoare omenirii – mașina care să se poată înălța în aer și menține acolo pe orice vreme și oricare ar fi condiția curenților atmosferici – nu va întârzia să ne fie dată de cercetătorii care luptă pentru realizarea ei numai din iubire pentru adevăr și pentru binele neamului omenesc".

(Traian Vuia)

## Omagierea eminentului savant

În organizarea Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii și a Muzeului Aviației, în ziua de 17 august a.c., s-a desfășurat Sesiunea solemnă consacrată aniversării a 130 de ani de la nașterea marelui savant.

Manifestarea a cuprins o sesiune de comunicări intitulată "Viața și opera inventatorului Traian Vuia, pionier al aeronauticii mondiale", vernisajul unei expoziții și lansarea lucrării "Traian Vuia și aeroplanele sale profetice", semnate de generalul-locotenent (r) Iosif Rus și comandorul Paul Sandachi, care au fost și moderatorii activității.

Au participat domniile general-locotenent Constantin Gheorghe, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, general de brigadă dr. Nicolae Năbărjoiu, consilier la Administrația Prezidențială, reprezentanți ai Ministerului Apărării Naționale, Ministerului Culturii și Cultelor, Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței, Academiei Române, Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii, Aeroclubului României.

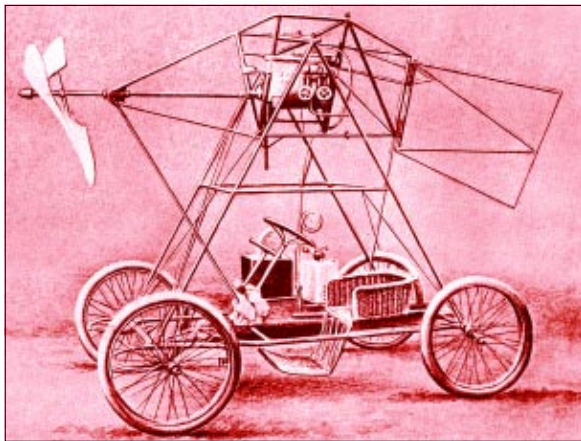
În deschiderea sesiunii a luat cuvântul generalul-locotenent (r) Iosif Rus, președintele A.R.P.I.A., consilier al ministrului Apărării Naționale. Directorul Muzeului Aviației, comandorul Paul Sandachi, a prezentat unele aspecte privind dezvoltarea fenomenului aeronautic în perioada sosirii lui Traian Vuia la Paris. Inginerul Ioan Buiu, secretar științific al Comitetului Român pentru Istoria și Filosofia Științei și Tehnicii (CRIFST), de la Academia Română, a reliefat unele elemente mai puțin cunoscute privind construcția aparatelor de zbor tip Vuia, iar conf. univ. dr. Valeriu Avram, șeful secției de Istorie a Aeronauticii la Muzeul Aviației, a readus în atenția participanților contribuția savantului la înfăptuirea Marii Uniri de la 1 Decembrie 1918.

Au adresat mesaje omagiale președintele României, Ion Iliescu, ministrul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței, Miron Mitrea, ministrul Culturii și Cultelor, acad. Răzvan Theodorescu, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, general-locotenent Constantin Gheorghe.

Sesiunea solemnă a relevat meritele de excepție, de însemnătate și valoare universală ale savantului român în fințarea și dezvoltarea aviației mondiale, patriotismul fierbinte de care acesta a fost animat, deși a trăit cea mai mare parte a vieții sale departe de țară, lupta sa neobosită pentru afirmarea cauzei românilor în momentele cele mai grele ale istoriei lor din prima jumătate a secolului trecut.

Sa evidențiat, între multe alte idei nobile, faptul că a cinsti trecutul este un semn de respect pentru înaintași, dar și o dovadă de responsabilitate față de viitor.

Pagină realizată de  
PETRE BĂNĂ



Partea mecanică a monoplanului nr. 1 T. Vuia (reprodus din revista franceză "La Nature", nr. 1733, din 19 august 1906)

## Mărturii, consemnări

"Inginerul român Traian Vuia a construit la Paris în anul 1905 o mașină bine executată și de o construcție mult mai logică decât majoritatea celorlalte realizări din acea epocă. Aparatul Vuia este primul aeroplan pe roți pneumatice".

("Istoria aeronauticii", Paris 1932)

"Aparatul domnului inginer Traian Vuia prezintă avantajul că suprimă diferite mijloace la care au recurs până acum inventatorii pentru lansarea aeroplanului..., fiind o combinație între automobil și aeroplan".

(Revista "L'Aerophile", februarie 1906)

"Venit la Paris pentru a-și îndeplini vocația, Vuia a reușit o lovitură de maestru față de dificultățile începuturilor... El a adaptat un tren de aterizare pe patru roți, primele echipate cu caucuciuri... Aparatul lui Vuia a fost foarte bine construit. Departe de a fi copiat dispozitivele imaginare până atunci, el a inovat în mod larg și concepțiile sale au fost mai logice decât cele care apăruseră până la el. Cu

cunoștințe mecanice fără seamăn, cu spiritul său cercetător și perseverent, a obținut rezultate concrete, iar eforturile lui valoroase, contracarate de mijloace de acțiune restrânse, meritau o soartă mai bună. El a fost un mare pionier al aparatelor mai grele decât aerul și păstrează un loc ales în istoria aeronauticii".

(Andre Bie, bibliotecar al Muzeului Aerului din Franța)

"Traian Vuia este primul care zboară ca dată cronologică. Deși Vuia a zburat în fața publicului, el nu a cerut să se controleze oficial nici una din încercările sale".

(Rene Chambe, renumit aviator francez)

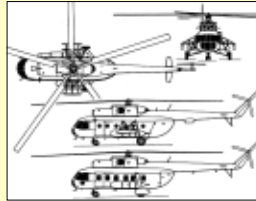
"Dacă titanul Promoteu a furat din cer focul generator al tuturor artelor și științelor, oameni ca Traian Vuia, făclieri ai progresului, au redat cerului focul, răspunzând zeilor, proclamându-le amurgul și ridicarea omului în locul lor.

# Dicționar NATO

1. **Tipul:** elicopter multifuncțional.
2. **Numele de cod NATO:** Hip.
3. **Producția:** MIL (Federația Rusă)
  - **Hip-A:** elicopter cu un singur motor. A efectuat primul zbor la 24 iunie 1961.
  - **Hip-B:** elicopter bimotor cu elicea în patru pale. A zburat pentru prima oară la 2 august 1962.
  - **Hip-C:** variantele militare ale acestui elicopter sunt Mi-8TP și Mi-8TV.
  - **Hip-D:** elicopter echipat cu aparatură de transmisiuni.
  - **Hip-E:** elicopter destinat forțelor terestre. Este înzestrat cu o mitralieră de calibrul 12,7 mm și rachete antitanc.
  - **Hip-F:** versiune a modelului Hip-E, construită pentru export.
  - **Hip-G:** elicopter destinat misiunilor de cercetare.
  - **Hip-H (Mi-17):** a efectuat primul zbor la 17 august 1975, fiind prezentat publicului în 1981, la mitingul aerian de la Paris.
  - **Hip-J:** elicopter destinat poliției de frontieră.
  - **Hip-K:** versiune îmbunătățită a elicopterului Hip-D.
4. **Clienți din NATO:** Ungaria, Cehia, Germania, Polonia, Turcia.

#### Caracteristici tehnico-tactice:

– Lungimea totală .....	25,24 m;
– Înălțimea .....	5,65 m;
– Diametrul elicei .....	21,29 m;
– Greutatea .....	7.260 kg;
– Încărcătura maximă .....	4.000 kg;
– Raza de acțiune .....	465 km;
– Viteza maximă .....	225 km/h;
– Motoarele .....	2 x 1.700 C.P.



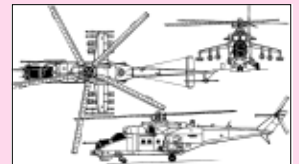
## Mi-24



1. **Tipul:** elicopter blindat de asalt și transport.
2. **Numele de cod NATO:** Hind.
3. **Producția:** MIL (Federația Rusă)
  - **Hind-A:** elicopter de asalt. Armament la bord: o mitralieră de calibrul 12,7 mm, rachete aer-sol și rachete antitanc.
  - **Hind-B:** model similar elicopterului Hind-A, de care îl diferențiază constructiv. Lipsa aripilor auxiliare laterale.
  - **Hind-C:** elicopter destinat antrenamentului.
  - **Hind-D (Mi-25):** versiune destinată exportului.
  - **Hind-E:** livrarea celor 1.000 de exemplare construite a început în martie 1976. Armament la bord: rachete aer-aer și aer-sol.
  - **Hind-F:** model similar elicopterului Hind-E, înzestrat cu o mitralieră de calibrul 30 mm.
  - **Hind-G:** elicopter înzestrat cu un sistem performant de ghidare a rachetelor antitanc.
4. **Clienți din NATO:** Cehia, Germania, Ungaria, Polonia.

#### Caracteristici tehnico-tactice:

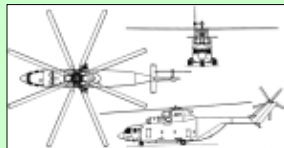
– Lungimea totală .....	21,50 m;
– Înălțimea .....	6,50 m;
– Diametrul elicei .....	17 m;
– Greutatea .....	8.400 kg;
– Încărcătura maximă .....	2.860 kg;
– Raza de acțiune .....	750 km;
– Viteza maximă .....	310 km/h;
– Motoarele .....	2 x 2.200 C.P.



1. **Tipul:** elicopter multifuncțional.
2. **Numele de cod NATO:** Halo.
3. **Producția:** MIL (Federația Rusă)
  - **Mi-26 A:** elicopter militar de transport. A efectuat primul zbor în vara anului 1985.
  - **Mi-26 Ms:** elicopter destinat misiunilor de evacuare aeriană.
  - **Mi-26 NEF-M:** elicopter de cercetare.
  - **Mi-26 TP:** elicopter înzestrat cu rezervoare interne, destinat misiunilor de stingere a incendiilor.
  - **Mi-26 TZ:** elicopter-cisternă, capabil să transporte 14.040 litri de combustibil și 1.040 litri de lubrifianti.
  - **Mi-26 M:** model aflat în lucru, vizând îmbunătățirea sistemului de navigație și a capacității de transport.
4. **Clienți din NATO:** Germania.

#### Caracteristici tehnico-tactice:

– Lungimea totală .....	40,025 m;
– Înălțimea .....	8,145 m;
– Diametrul elicei .....	32 m;
– Greutatea .....	28.200 kg;
– Încărcătura maximă .....	20.000 kg;
– Raza de acțiune .....	800 km;
– Viteza maximă .....	295 km/h;
– Motoarele .....	2 x 11.240 C.P.



**Următoarea pagină  
a Dicționarului NATO  
va fi dedicată aeronavelor:**



- MiG-21
- MiG-23
- MiG-29

Pagină realizată  
de locotenent  
CIPRIAN PĂTRAȘCU

# Acolo unde a căzut cerul pe oameni



Luni, 12 august 2002. Era ora 19.15 când autobuzul bazei aeriene din Fetești a trecut de poarta unității, având înăuntrul echipa de luptă care ieșise din serviciu. Acumularea norilor negri și grei, undeva, în dreapta drumului, deasupra fermelor, nu părea să-i îngrijoreze pe pasageri. La un moment dat, însă, unul dintre cei care urmăreau cu interes impresionant fenomenul meteo a observat conturându-se, la început abia sesizabil, un vârtej, asemenea unui fuioar foarte subțire la bază și extrem de gros în partea de sus. În câteva secunde, vârtejul avea să capteze privirile tuturor pasagerilor autobuzului. Câteva vreme s-a deplasat paralel cu șoseaua, glumele s-au tinut lanț. Dar situația s-a înrăutățit dramatic, când vârtejul și-a schimbat direcția, venind perpendicular pe șosea. Pe măsură ce se apropia, dimensiunile sale creștea văzând cu ochii. Oamenii au tăcut. Șoferul autobuzului, intuind pericolul, a parcat mașina pe șosea, alegând cu grijă un loc în care distanța dintre doi copaci de pe marginea drumului era suficient de mare pentru a nu pune în primejdie siguranța pasagerilor.

Brusc, intensitatea vântului a crescut. Oamenii urmăreau înmărmuriți, cu ochii mari, fenomenul acela extraordinar care li se înfățișa privirii. La câteva zeci de metri de șosea, vârtejul căpătase forma unei perdele de un alb compact, care, unduindu-se

asemenea unui lichid mânat haotic de curenți ascendenți și descendenți, înghitea totul în calea lui... Deodată, un aer foarte rece a invadat spațiul interior al autobuzului. În secunda următoare, geamurile de pe partea dreaptă ale mașinii au fost pulverizate, iar autobuzul a fost trântit pe partea stângă, fiind târât, apoi, pe șosea și azvârlit, ca o jucărie stricată, în șanțul de peste drum! Coșmarul a durat câteva secunde, însă oamenilor li s-a părut o eternitate... Au avut nevoie de câteva minute bune pentru a-și reveni din starea de șoc, fiecare dintre ei fiind bucurat să constate că a scăpat cu doar câteva lovituri și zgârieturi. Din nefericire, șoferul autobuzului, **Nicolae Avădaneli**, nu a avut șansa colegilor săi. "A murit sub ochii noștri - ne-a mărturisit, vizibil marcat de această tragică experiență, **maistrul militar Gabriel Brătulescu**. Într-un gest disperat, inconștienți de neputința noastră, am încercat să ridicăm autobuzul pentru a-l salva. Dar eram la fel de neputincioși ca și bietul Nicușor... A fost cumplit!"

Și acesta era doar începutul. Peste câteva minute, teribilul fenomen meteo care făcuse ravagii pe șosea și răpise o viață de om avea să lovească, necruțător, comuna Făcăeni.

## Comuna blestemată

Primele semne ale catastrofei naturale care a lovit comuna Făcăeni ni s-au dezvăluit cu patru kilometri înaintea de a intra în localitate. Cei trei stâlpi de înaltă tensiune, răscuți de la jumătate și având vârful înălțate întoarse către pământ, ca și când ar fi fost din plastilină, demonstrau cu prisosință puterea de neimaginat a acestui fenomen, totuși, foarte rar prin părțile noastre.

Mărti, 13 august, la ora 7.10, subunitatea de intervenție la dezastre, compusă din 24 de militari în termen, doi caporalii, doi sergenți-majori și doi ofițeri din Baza 86 Aeriană, ajunsese deja la Făcăeni. Deoarece **capitanul Ion Juravle**, comandantul subunității de intervenție, trebuia să participe la ședința de repartizare a forțelor și mijloacelor organizată de celula de criză constituită la nivelul comunei, sarcina stabilirii obiectivelor prioritare și a repartizării militarilor pe gospodării

i-a revenit **locotenentului Sorin Bucur**. Acesta din urmă, având experiența zilelor precedente, s-a dovedit a fi deosebit de operativ. În zece minute militarii au început lucrul, sub conducerea celor patru comandanți de grupă.

Primele activități desfășurate de subunitatea de intervenție la dezastre au constat în recuperarea unor bunuri și materiale din casele distruse de furtună. Au urmat eliberarea anexelor gospodăriilor, dărâmarea construcțiilor avariate, care s-ar fi putut prăbuși în caz de furtună, acoperirea cu prelate a caselor rămase fără acoperiș, tăierea copacilor ruți sau smulși din rădăcini, sortarea lemnelor, curățarea curților și ridicarea gardurilor. În primele două zile de intervenție, militarii forțelor aeriene au acționat în felul acesta în peste 30 de gospodării.

Însoții de energicul comandant de pluton, am pornit pe urma grupei conduse de **caporalul Marian Cucu**. Militarii lucrau în curtea unei case din care mai rămăsese acum

## Militari din Forțele Aeriene ale României în sprijinul populației sinistrate, la Făcăeni

numai doi pereți, și nici aceia întregi. Bucățile de chirpici amestecate cu resturi de acoperiș care umpleau curtea creau o atmosferă sinistrală, acest tablou aducându-mi aminte de imaginile terifiante ale filmelor documentare despre bombardamentele din timpul celui de-al doilea război mondial. Proprietarul terenului, **Mircea Munteanu**, care abia terminase construirea casei în primăvara acestui an, ne-a povestit dipele de coșmar trăite în seara zilei de luni: "Când am văzut că începe furtuna, am intrat în casă și am închis ușa și geamurile. Mi-am dat seama că este ceva serios abia când s-a prăbușit coșul de pe casă. Instinctual, mi-am luat fetița în brațe și, împreună cu soția, ne-am refugiat într-un colț al casei. În mai puțin de un minut, geamurile, care se deschideau în afară, au fost

numai doi pereți, și nici aceia întregi. Bucățile de chirpici amestecate cu resturi de acoperiș care umpleau curtea creau o atmosferă sinistrală, acest tablou aducându-mi aminte de imaginile terifiante ale filmelor documentare despre bombardamentele din timpul celui de-al doilea război mondial. Proprietarul terenului, **Mircea Munteanu**, care abia terminase construirea casei în primăvara acestui an, ne-a povestit dipele de coșmar trăite în seara zilei de luni: "Când am văzut că începe furtuna, am intrat în casă și am închis ușa și geamurile. Mi-am dat seama că este ceva serios abia când s-a prăbușit coșul de pe casă. Instinctual, mi-am luat fetița în brațe și, împreună cu soția, ne-am refugiat într-un colț al casei. În mai puțin de un minut, geamurile, care se deschideau în afară, au fost

Acum, când calvarul s-a sfârșit, militarii lucrau de zor. Ei nu aveau timp să asculte poveștile incredibile ale supraviețuitorilor teribilei catastrofe. Erau alături ale familii care aveau nevoie de sprijinul lor...



### Imagini apocaliptice, peisaje care amintesc de sintagma "viața bate filmul"

O altă grupă de militari lucra în curtea unei case care părea să fi rezistat mai bine furtunii. Îi lipsea numai acoperișul. Crăpăturile pe care le-am văzut, însă, în pereții casei, când am intrat în interior, m-au făcut să înțeleg că orice încercare de consolidare ar fi fost de prisos. La prima ploaie care va dura ceva mai mult, zidurile se vor surpa. Ceea ce m-a impresionat a fost faptul că proprietara imobilului, **Maria Țarcă**, nu-și plângea atât casa, cât își regreta grădina: "Uite, mamă, aci am avut un cires. Cred că era cel mai mare din sat. Anu' ăsta, am făcut 40 de borcane de compot, 15 de gem și 9 litri de țuică, numa' din roadele lui. Acolo aveam roșii, dincolo - ardei... o frumusețe! Nu mai am un ardei să coc acuși..."

Privindu-i, apoi, pe militarii care lucrau în ogradă, bătrâna ne-a mulțumit: "Armata a venit în fiecare zi prima. Nu știu ce m-aș fi făcut fără copiii ăștia. M-au ajutat mult. Dacă nu erau ei, nu aveam pe unde să trec, de copacii smulși, aruncați vraise în curte..."

**Soldatul Petre Dumitru**, care a participat zi de zi la activitățile de sprijinire a populației sinistrate din Făcăeni, mi-a povestit, în scurta pauză destinată servirii gustării: "Suntem bucurosi să-i ajutăm pe acești oameni. Unii dintre ei trăiesc de azi pe mâine. Deunăzi, spre exemplu, am participat, împreună cu colegii mei, la recuperarea unor bunuri dintr-o casă dărâmată. N-am să uit niciodată recunoștința din ochii proprietarului, atunci când l-am anunțat că am reușit să scoatem de sub dărâmături un pat și trei bucăți de săpun..."



### Ostașii - din nou acolo unde țării îi este greu

Colegul său, **soldatul Ionuț Mihai**, este un tip robust, crescut la țară. Am aflat, de la unul dintre camarazii săi, că și locuința surorii sale a fost lovită de furtună. L-am întrebat dacă s-a dus să o ajute și pe sora sa. Și iată ce mi-a răspuns: "Casa ei nu a fost afectată la fel de tare ca acestea la care lucrăm noi acum. În plus, în ajutorul surorii mele au venit părinții noștri, așa că nu am de ce să-mi fac griji. Adevărata

problemă este aici, unde oamenii au ajuns să doarmă sub cerul liber".

## "E de la vânt, maică..."

Nimeni nu ar fi putut ghici faptul că amestecul acela de tufișuri și cioturi din ograda unui om a fost, cu doar câteva zile în urmă, o livadă. De fapt, tufișurile nu erau altceva decât coroanele pomilor căzuți, iar cioturile - rădăcinile smulse din pământ și crengile rupte. Aici lucra, alături de militarii subunității de intervenție, mânăind cu dibăcie drujba, neobositul **Marin Popa**, angajat al Ocolului Silvic din Slobozia. Mai întâi au fost tăiați și transportați arborii care fuseseră smulși din rădăcini. Soldații se mișcau repede, cârând buștenii, unul după altul, pentru a ține ritmul lucrătorului forestier. A urmat tăierea copacilor, ale căror rădăcini nu au cedat, dar ale căror trunchiuri s-au rupt în timpul furtunii. Probabil, obosit de atâta efort și vrăjii de ninsoarea, parcă ireală, de rumeguș cu miros de pădure tânără care cădea peste el, unul dintre soldați rămăsese imobil, în așteptare, la o distanță nepermis de mică de pomul pe care-l tăia pădurarul... Vigilent, **sergentul-major Mircea Ene**, comandantul grupei de militari, i-a strigat șugubăt, trezindu-l din visare și readucând buna dispoziție în rândul colegilor săi: "Așa, lonică, tu să stai acolo și să-l prinzi în brațe. Să nu cumva să cadă pe pământ; că pe urmă va trebui să facem o mișcare în plus, când ne vom apleca să-l ridicăm..." Răsul a alungat oboseala și munca a început din nou. În mai puțin de două ore, curtea era curată și militarii, revigorați

de o nouă reușită, au pornit mai departe, în ajutorul celor năpăstuiți, care îi așteptau ca pe copiii lor. A venit rândul Virginiei Țânase, care a încercat să ne liniștească, deschizând poarta curții sale: "La mine-l puțin de lucru, maică. Am doar un nuc, venit de prin grădinile altor gospodari. L-a smuls furtuna și l-a aruncat în ograda mea. Acum, că e la mine, m-aș bucura dacă l-ați face bucăți, bucăți. Măcar să am și eu ceva lemne de foc...". Intrigat, unul dintre soldați a întrebat-o: "Cum așa, mamele, nu știi de unde a venit?" "Păi, cum să nu, mănca-l-ar mama: de la vânt! De unde să vie..."

La ora 19.00, o nouă zi de lucru a subunității de intervenție la dezastre a luat sfârșit. Militarii s-au îmbarcat în camion cu satisfacția că au dat o mână de ajutor celor pe care natura i-a lovit atât de crunt. Însă plecaru cu inima strânsă, lăsând în urmă comuna aceea peste care se abătuse, ca un blestem, furtuna. Plecând să se odihnească, se simțeau oarecum inovnați față de oamenii pentru care casa rămăsese doar o amintire frumoasă, fiind nevoiți să-și împartă familia, pentru a dormi prin vecini. Gândul că mâine, în zori, se vor întoarce îi făcea să se simtă mai bine. Se vor întoarce cu același entuziasm, aducând speranță acelor oameni care nu vor mai putea privi niciodată cerul cu ochii de dinainte de furtună.

## Ziua Artileriei și Rachetelor Antiaeriene

# MISIUNI SPORITE, ÎNNOIRI DOCTRINARE ȘI TEHNICE LA ÎNCEPUT DE MILENIU TREI

Ca armă în structura armatei române, artileria și rachetele antiaeriene a apărut la 15 august 1916, iar istoria sa prezintă, sub diferite forme, o evoluție marcată de amplificarea continuă a performanțelor tehnico-tactice ale mijloacelor de luptă specifice și a procedurilor de întreținere a acestora în folosul apărării antiaeriene.

Ca armă modernă de luptă, tehnica de rachete antiaeriene este deosebit de precisă și puternică în confruntarea cu mijloacele aeriene.

Principalele caracteristici care au detașat-o în arsenalul antiaerian, față de gloanță și proiectil, pot fi rezumate prin: viteză superioară (peste 1.000 m/s), distanță mare de acțiune (ordinul zecilor și sutelor de kilometri), precizia la țintă, care, cumulate cu puterea de distrugere, permit combaterea cu mare probabilitate a mijloacelor aeriene. Sunt de remarcat locul ce-l ocupă în structura armatei, rolul activ în organizarea și desfășurarea uneia dintre cele mai dinamice forme de luptă moderne – apărarea antiaeriană a obiectivelor, trupelor și populației de pe teritoriul național.

Are ca misiune principală combaterea și nimicirea mijloacelor de lovire ale adversarului aerian înainte ca acestea să-și îndeplinească misiunea și este singura armă cu posibilități de combatere a rachetelor de croazieră, a țintelor aeriene cu suprafețe mici de reflexie și viteze foarte mari. Această ultimă categorie de mijloace moderne de amenințare, aflată într-o continuă perfecționare, este protagonistul principalelor conflicte care focalizează atenția tuturor statelor puternic dezvoltate.

Astăzi, artileria și rachetele antiaeriene acționează integrat, cu aviația și radiolocația, în cadrul aceleiași categorii de forțe armate: Forțele Aeriene.

Recentele conflicte militare din Golful Persic, Bosnia-Herțegovina, Kosovo și mai ales din Afganistan au readus

în centrul atenției specialiștilor militari prioritatea pe care o reprezintă pentru țările relativ mici, care sunt supuse agresiunii aeriene, o apărare antiaeriană uniformă, constantă, rezistentă la contracăderea radioelectronică și la neutralizarea din aer, cu cadență de tragere foarte mare și posibilități de manevră.

Marile unități și unitățile de artilerie și rachete antiaeriene sunt într-o asiduă căutare a unor posibilități de eficientizare, a menținerii cu orice preț a forței combative și a vitezei de reacție. Păstrarea nivelului înalt și constant de pregătire a trupelor, a luptătorilor, constituie un alt aspect al preocupării Statului Major al Forțelor Aeriene, a comandanților și statelor majore de la toate eşaloanele subordonate. Aplicațiile cu trupe, cu ținte marcate sau fictive și tragerile de luptă au căpătat un caracter din ce în ce mai realist în vederea apropierii de standardele superioare, până la identificarea cu cele ale NATO.

La aceasta contribuie din plin noile concepții privind folosirea tehnicii și a personalului, stadiul privind elaborarea noilor regulamente de luptă specifice, folosirea din ce în ce mai pronunțată a terminologiei și semnelor convenționale nord-atlantice, investițiile pentru asimilarea și introducerea în exploatare a noi categorii de tehnică de luptă, de evaluare a tragerilor antiaeriene și de antrenare a echipelor de luptă.

Sunt idei care au fost reflectate sintetic în **Mesajul pe care șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, domnul general-locotenent Constantin Gheorghe**, l-a adresat artileriștilor și rachetiștilor antiaerieni de ziua armei lor.

Dotarea cu tehnică de luptă modernă, regândirea principiilor de întreținere în luptă în consonanță cu modificările impuse de evoluția mijloacelor aeriene, precum și creșterea eficienței acțiunilor acestei arme ca



subsystemelor de bază în cadrul sistemului integrat al Forțelor Aeriene ale României vor fi reperate dezvoltării artileriei și rachetelor antiaeriene.

Reorganizările în curs de desfășurare și îndeplinirea obiectivelor de dezvoltare propuse vor asigura modernizarea acestui gen de armă important, cu o bogată și îndelungată tradiție în armata noastră.

Ca urmare a redimensionării și restructurării subsystemelor de artilerie și rachete antiaeriene, actuala structură organizatorică va suferi, într-un timp relativ scurt, importante schimbări.

Prin măsurile de ordin conceptual, organizatoric, al înzestrării și întreținării artileriei și rachetelor antiaeriene din compunerea sistemului Forțelor Aeriene ale României, la început de mileniu, se materializează varianta optimă a apărării antiaeriene a țării, fiind realizată conform unui efort financiar echilibrat, pe ani, la nivelul posibilităților economiei naționale. Prin structura sistemică și modulară,

acestea vor asigura apărarea stratificată și omnidirecțională a obiectivelor, în sistem integrat de conducere, fiind permanent adaptabil și deschis perfecționării, compatibil cu sistemele din armatele moderne, membre ale Alianței Nord-Atlantice.

Activitatea aniversară desfășurată la Școala de Aplicație pentru Artilerie și Rachete Antiaeriene, la care, pe lângă cadre active din armă au luat parte foști comandanți și ofițeri din apărarea antiaeriană în decursul timpului, veterani de război, a relevat interesul comun pentru continua perfecționare și modernizarea acesteia, fapt evidențiat, ca și în alte ocazii, de **locțișorul șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, domnul general-locotenent Ion Magdalena**, de generali și ofițeri care până nu demult s-au aflat în fruntea unor importante eşaloane din categoria noastră de forțe armate, dar și de cei ce cu încredere, cu speranțe, le urmează la comanda unităților și marilor unități.

## Perspective încurajatoare

Pentru realizarea sistemului apărării aeriene cu baza la sol se au în vedere, în perspectivă, mai multe măsuri, între care:

– Achiziționarea de sisteme de rachete sol-aer având mare putere de foc, o mare flexibilitate, posibilități de

pentru executarea misiunii de poliție aeriană;

– Trecerea, la ordin, în situații de criză și de război, a regimentelor de rachete sol-aer din compunerea Forțelor Terestre, în subordinea Comandamentului Operațional Aerian Principal (C.O.A.P.);



conectare la sistemul de comandă-control național, capabilități de luptă împotriva rachetelor balistice tactice și de croazieră și mobilitate sporită;

– Constituirea sistemului unic de apărare aeriană cu baza la sol al Armatei României, prin integrarea marilor unități și unităților de rachete sol-aer din compunerea Forțelor Aeriene și ale Forțelor Terestre;

– Apărarea aeriană cu sisteme SHORAD a elementelor de dispozitiv ale Statului Major al Forțelor Aeriene;

– Subordonarea operativă, în timp de pace, a regimentelor de rachete sol-aer din compunerea Forțelor Terestre,

– Realizarea sistemului de comandă-control unic, la nivel național, la care vor fi conectate toate marile unități și unitățile de rachete sol-aer din Armata României;

– Conectarea regimentelor de rachete sol-aer din compunerea Forțelor Terestre la **ASOC final**, potrivit recomandărilor din studiul Apărarea Aeriană a României, elaborat de Direcția Apărare Aeriană din NATO;

– Asigurarea de sisteme de comandă-control mobile (C2 dislocabil) pentru toate unitățile și subunitățile de rachete sol-aer din compunerea Forțelor Aeriene și ale Forțelor Terestre.

## “Inamicii” de la AKORD

Cu câteva săptămâni înainte de executarea tragerilor cu rachete antiaeriene, la Capu Midia, printre cei ce urmează să susțină proba de foc sunt și operatorii de la stațiile ce creează situații aeriene cu ținte imitate. Ei sunt, până la momentul culminant al aplicației, “inamicii” aeriени probabili. Adică le dau zilnic “de furcă” celor din echipele de luptă, introducând schemele de zbor de la stațiile AKORD în aparatura stațiilor de radiolocație de cercetare și a complexelor de rachete. O operație care, o dată cu mărirea a zecii de comutatoare și butoane, concomitent cu verificarea lucrului operatorilor și ofițerilor cu dirijarea din cabina indicare-dirijare a complexului, semnaleză eventualele erori în urmărirea țintelor. Prin simularea unor atacuri aeriene complexe, cu ținte care manevrează permanent în distanță, înălțime, azimut ori cu mai multe tipuri de bruiă, ei au, totuși, posibilitatea de a urmări și capacitatea operatorilor de a însoți țintele.

Cu un timp în urmă, la o stație AKORD

lucrau un ofițer și doi maiștri militari. Efectivele s-au diminuat, ajungându-se la numai unu-doi maiștri la o stație. A crescut răspunderea maiștrilor. Și o dată cu ea a crescut și calitatea pregătirii fiecăruia, performanța.

Brigada de rachete aflată acum în dispozitiv la Capu Midia are în **maiștrii militari Sevestian Telean, Vasile Drăgostin, Gheorghe Hojda, Paul Ciobotea** ș.a. operatori de nădejde. “Principalul”, Telean, are o experiență de aproape 30 de ani la trageri. Cu ce a acumulat în atâtea vreme de poligon, oricând este în măsură să-și ajute colegii. Și o face cu dragă inimă, ca să lase în urmă specialiști de mare valoare, ca și el. Aceștia îl secondează cu brio.

Mai apar și defecte, ca și la complexele



de rachete, mai mici sau mai mari, dar ele sunt rezolvate în scurt timp pentru a fi permanente în măsură să creeze scheme de zbor pentru antrenamentul echipei de luptă. Și acestea se derulează zilnic, ore îndelungate. Cu parametri dintre cei mai diversi, cu evoluții neașteptate ale țintelor aeriene care “manevrează” continuu. Se antrenează și sâmbăta, uneori și duminica. Este “foc” permanent la Capu Midia. Doar așa se clădesc rezultatele la tragerile reale.

Nu cu mult timp în urmă, Statul Major al Forțelor Aeriene a editat și difuzat în unități și mari unități instrucțiuni de o deosebită utilitate pentru buna desfășurare a pregătirii de luptă în arma artileriei și rachete antiaeriene.

Este vorba de **“Instrucțiunile privind organizarea și desfășurarea activităților în Tabăra de Instrucție și Poligonul de trageri Capu Midia”**, care înlocuiesc reglementările existente din 1988, depășite în bună parte datorită transformărilor și modernizărilor ce au avut loc, ca și schimbării unor condiții în efectuarea tragerilor. Capitolele importante vizează planificarea tragerilor, atribuțiile personalului care organizează și execută tragerile în poligon, probleme de amenajare a poligonului, realizarea măsurilor de siguranță, logistica trupelor.

O altă instrucțiune se referă la **tragerile cu sistemele de rachete sol-aer S. 75 M3**, care abrogă “Regulile de tragere cu complexele de rachete sol-aer S 75 M «VOLHOV»”, ediție 1984. Din capitolele pe care le conține noua instrucțiune menționăm pe cele care abordează pregătirea tragerii; tragera asupra țintelor aeriene în condițiile existenței sau absenței bruiăului radioelectronic; observarea și controlul tragerii.

Cea de a treia instrucțiune detaliază modul în care se **evaluează tragerile cu artileria și mitralierile antiaeriene** și abrogă o instrucțiune veche de 14 ani. Sunt tratate toate tipurile de tragere ce se execută cu aceste categorii de tehnică de luptă, modul de evaluare a acestora la nivel pluton, baterie, divizion, regiment, precum și a pregătirii personalului.

Rod al muncii neobosite a unor colective largi de autori conduse de **colonelul Gheorghe Marin**, șeful Secției de artilerie și rachete antiaeriene din Statul Major al Forțelor Aeriene, ofițeri cu o bogată experiență în armă, comandanți în diferite eşaloane, specialiști, ingineri și tehnicieni care ani de zile au cunoscut din practică efectele bune sau mai puțin bune ale vechilor reglementări și care au sesizat noutățile ce trebuiau implementate, noile instrucțiuni intrate în vigoare de la 1 august a.c. se constituie ca îndreptare prețioasă în activitatea de creștere a capacității combative a artileriei și rachetelor antiaeriene.

**Redactorul paginii  
comandor (r) PETRE BĂNĂ**

# "CER DESCHIS" CU AVIATORI ROMÂNI ȘI AMERICANI

În ritmul în care se derulează misiunile "CER DESCHIS", escadrila aerofotogrametrică de la Otopeni se îndreaptă spre misiunea cu numărul 100. Numai cu Ungaria, cu care avem și un tratat bilateral, s-au desfășurat până acum 52. Din 1992, de când a început aplicarea acestui acord, echipajele românești au efectuat o serie de misiuni importante și în Germania, Turcia, Benelux, Marea Britanie, Bulgaria, Grecia, SUA (fără avion, numai echipa), Italia. De curând a început colaborarea și cu Ucraina, misiunea comună încheindu-se zilele trecute, la București.

Escadrila reprezintă România, aviația militară română în aceste acțiuni de mare însemnătate.

În august s-a desfășurat și exercițiul comun cu americanii, care au mai fost la noi, cu o aeronavă OC-135, un Boeing modificat. Și ai noștri au fost în SUA, dar fără avionul românesc amenajat pentru aerofotogrametrie. Misiunea s-a efectuat cu aeronava americană. Acum a venit rândul lor să vină fără avion. Era, probabil, prea costisitoare deplasarea unui asemenea aparat peste ocean numai pentru un zbor de

observare de trei ore și jumătate. Cu atât mai mult cu cât și Forțele Aeriene ale României dispun de un avion destinat aceluiași scop, e drept nu atât de performant.

Echipa americană, condusă de doamna locotenent-colonel Emily Tate, a fost impresionată să constate profesionalismul colegilor români în asemenea misiuni, experiența lor îndelungată, cât și nivelul de exprimare în limba engleză.

Timp de trei ore și jumătate, la bordul și cu aparatura de pe aeronava AN-30 aparținând Bazei 90 Transport Aerial, dar și cu aparatele proprii sofisticate, s-a efectuat zborul de observare deasupra unei părți din teritoriul României. Mai întâi însă partea americană a filmat și fotografiat tot ce se putea din aeronavă, s-au interesat îndeaproape de performanțele acesteia, pe care avea să le constate și practic în timpul zborului. Aceasta deoarece, în septembrie, SUA vor executa o misiune de observare în Italia, cu comandament comun american și român, și avionul și echipajul nostru. O acțiune care ne onorează. Este explicabil deci interesul față de aeronava și echipajul aviației militare române.

Zborul s-a desfășurat atât în condiții meteo normale, cât și în grele. Au filmat până și în nori, ne-a spus comandantul echipajului, comandorul Neculai Mitu. A fost o nouă și temeinică verificare a capacității sale profesionale, ca și a celorlalți componenți ai echipei: locotenent-comandorii Paul Ochiroși, pilot secund, Alin Colbea, navigator, maistrul militar clasa 1 Cristian Petrache, mecanic de bord, plutonierii-adjutanți Gheorghe Argint și Dumitru Costică, fotooperatori. La pregătirea și materializarea misiunii au contribuit însă și cei care au rămas la sol, între care locotenent-colonelul Gheorghe Rotariu, un realizator și interpret de excepție al imaginilor, maistrul militar clasa 1 Costel Spiridon, cel care pregătește cu atâta minuțiozitate avionul înainte de fiecare decolare.

Cooperarea cu organele civile de trafic aerian a fost, ca de fiecare dată, foarte bună.

În final, echipa americană și-a declarat mulțumirea față de modul în care s-a executat misiunea, afirmând că iva fi o adevărată plăcere să zboare și să-și îndeplinească misiunea din Italia cu avionul și echipajul românesc.

PETRE BĂNĂ

## ANUNȚ COLEGIAL

Promotia de ofițeri naviganți de aviație 1952 aniversează 50 de ani de la absolvirea școlii.

Întâlnirea colegială va avea loc în București, la data de 20 septembrie 2002, orele 10.00, al Cercul Militar Național.

Relații pentru participare la telefoanele din București:  
322.23.23 – OBREJA P.; 653.44.80. – MARCU ALEX.;  
220.96.44 – ENACHE; 323.02.36 – RĂDOI M.;  
725.51.76 – ATANASESCU V; 623.46.19 – TACHE D.

Grupul de organizare

## Inițiativa unui comandor

Comandorul (r) Dumitru Caraman este cunoscut, în special, de aviatorii de vârstă a treia, mai întâi ca pilot militar, apoi ca pilot civil de linie cu o îndelungată activitate. Dar și ca autor al lucrării autobiografice "Să zbori și să nu mori". Puțini cunosc însă gestul, demn de toată lauda, al acestuia, de a ridica în comuna natală, Oancea, județul Galați, un monument închinat memoriei celor 60 de eroi din localitate căzuți la datorie în cel de-al doilea război mondial. Comandorul pensionar a fost nu numai inițiatorul proiectului, ci și cel ce s-a ocupat nemijlocit de procurarea materialelor și executarea monumentului, contribuind el însuși cu cea mai mare sumă – peste zece milioane de lei, acum trei ani – la înscrierea numelor eroilor pe plăci de marmură. Pentru procurarea acestuia, la un preț mai convenabil, nu a pregetat să se deplaseze personal cu autoturismul său la Cluj, unde oferta era mai avantajoasă. Nu și-a aflat liniștea decât atunci când monumentul a fost dezvelit și sfințit. Frumoasă și generoasă acțiunea ofițerului pensionar. (P. B.)



## Memoria unui mare erou, în picaj

Din inițiativa filialei București a Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii, un mic grup de veterani a ținut să fie prezent la momântul din Cimitirul Ghencea Militar al unuia din marii zburători și eroi al României, căpitanul Alexandru Șerbănescu, fost comandant al Escadrilei 57 și Grupului 9 Vânătoare acoperite de glorie în cel de al doilea război mondial.

Distins cu cele mai înalte decorații de război, inclusiv cu Ordinul "Mihai Viteazul", Alexandru Șerbănescu a fost un as între ași, un neînfricat luptător aerian, care nu pregeta să angajeze atacuri împotriva mai multor aparate de zbor inamice deodată, doborând, până în aprilie 1944, 53 de avioane dușmane. A căzut eroic în luptă la 18 august 1944, în nordul județului Buzău, fiind atacat de cel puțin opt avioane de vânătoare de tip "Mustang". Avea numai 32 de ani.

Trei zile mai târziu a fost înmormântat ca erou național în Cimitirul Ghencea.

O formație de 40 de ofițeri de aviație în frunte cu un alt as al aviației noastre, căpitanul Constantin Cantacuzino-Băzu, comandantul secund al Grupului 9 Vânătoare și bunul său prieten i-a dat onorul.

După război, întrucât fusese un erou al Campaniei din Est, ceremonialele militare și religioase la momântul său au fost interzise. În fiecare an, la 18 august, în tăcere, și cu mare grijă, se reculegeau, totuși, acolo, foștii săi camarazi. Unul din coechipierii de atunci, locotenentul Ion Dobran, azi general în retragere, n-a lipsit aproape niciodată. După revoluția din decembrie 1989 însă, nimeni nu-i mai împiedică. La fiecare întâlnire din cimitir de la mijlocul lui august, Dobran făcea apelul solemn. Arma apoi un impresionant ceremonial militar și religios. Erau de față aviatorii din Grupul de la Caracal care îi poartă numele, veterani, membri ai A.R.P.I.A., ai Ligii Aeriene Române, fratele eroului și alte rude. Se rosteau panegirice, se citeau versuri în care era preamărit numele eroului, după comemorare foștii luptători își depănau amintirile de pe front.

Deunăzi, împreună cu câțiva membri inimoși ai A.R.P.I.A., dintre veterani, alături de nelipsitul Ion Dobran, aflat încă în convalescență, se mai aflau comandorii (r) Laurențiu Manu, Viorel Popescu, Eugeniu Hladiuc. Doamna Sonda Agache, cunoscută fostă aviatore, a făcut căutură pentru a cumpăra lumânări și a plăti un preot găsit la poarta cimitirului. Un singur aviator în uniformă – și acela pensionar. O scurtă slujbă de pomenire, ca la oricare muritor de rând și... atât. Păcat! (P.B.)

## DIALOG CU CITITORII

**MIRCEA LUCACESCU:** Evocarea memoriei fratelui dumneavoastră, pilotul inginer de aviație Marius-Petru Lucacescu, ne-a impresionat. Cu atât mai mult cu cât ne-a vorbit despre el unul din redactorii noștri, fost coleg de liceu și de școală militară cu cel ce s-a remarcat nu numai ca un pilot și om de ispravă, ci și ca un intelectual de mare calibrul, cu o vastă cultură atestată prima dată la Liceul Militar din Câmpulung Moldovenesc, perioadă în care elevul Marius Lucacescu a câștigat câteva concursuri și olimpiade. De altfel, el a absolvit Liceul "Stefan cel Mare" ca șef de promoție. După îndeplinirea unor misiuni importante pe avioane cu reacție în unități de luptă, a obținut brevete de zbor și în alte țări fiind, apoi, cooptat în comisia de tranzaționare a avioanelor străine cumpărate. Deznodământul tragic al carierei sale, ca și al celorlalți trei aviatori de la bord, la 1 aprilie 1977, când avionul pe care-l pilota a luat foc în aer, a pus capăt destinului unui om de excepție care, pentru scurtă vreme, pe care și el o considera "de moment", a fost șeful Bazei de aviație utilitară Iași. Sărmanul Marius, ultimul său act de voluntariat i-a fost fatal deoarece avionul ucigaș trebuia să fie adus de la Iași la București de altcineva, însă persoana respectivă îmbolnăvindu-se, Lucacescu s-a oferit el să treacă la manșă. Un gând pios, alături de dumneavoastră, dragă domnule Mirocea, și regretele noastre, la fel de sincere și acum, după 25 de ani, de la cimplitul lui sfârșit.

**Colonel (r) V. Cojocaru:** Dorința dumneavoastră de a avea o fotografie a celebrului pilot de vânătoare Constantin Cantacuzino – Băzu lângă avionul său va fi îndeplinită. Am luat legătura cu Muzeul Aviației și în curând veți fi în posesia ei. În afară de aceasta, va vom trimite și câteva ziare și reviste din fondul nostru, în care s-a scris despre renumitul aviator, pentru a le înmâna, la rândul-vă, minimuzeului din comuna natală. Vă sugerăm, totodată, să procurați lucrările "Personalități ale aviației române", de Constantin Ucrain, "Printul așilor", de Vasile Tudor, "Jurnalul locotenentului Dobran", "Album aviativ".

**ROXANA BĂNĂSEANU,** elevă: Doamna aviatore Ruxanda Agache-Miheș va fi încântată să vadă rândurile scrise de dumneavoastră și din care reproducem în revista noastră: "Sunt Roxana, de la Clubul de parapantă din Câmpina. Vreau să vă spun că am luat carnetul de zbor și diploma și sunt bucuroasă. Doamnă Ruxanda, mi-a făcut o deosebită plăcere să stau de vorbă cu dumneavoastră despre aviație și mi-ar plăcea foarte mult să ne mai întâlnim și să-mi povestii despre viața de aviatore". Îți vom trimite un număr al revistei noastre în care am scris despre cunoscuta aviatore. Nu are telefon.

## DIALOG CU CITITORII

**Căpitan-comandor (r) SAVU TUREA:** Activitatea de elaborare a unei lucrări despre elicopteristii militari va fi reluată de cei ce au lucrat un timp la ea alături de regretatul comandor (r) Liviu Tomi, inițiatorul și realizatorul, în cea mai mare parte, a manuscrisului. Se așteaptă încurcitură a familiei celui dispărut pentru relansarea lucrului. Documentele pe care le-ați pus la dispoziție sunt în mâini bune, nici o grijă, ele vă vor fi înapoiate după finalizarea lucrării.

**Maistrul militar clasa a II-a DAN PARASCHIVAN:** În conformitate cu prevederile Ordinului ministrului apărării naționale nr. M.145/2001, pentru a fi înaintați în gradul de maistrul militar clasa a II-a/plutonier-major și a fi încadrați pe funcții prevăzute cu acest grad, maistrii militari/subofițeri luptători, specialiști și instructori trebuie să urmeze un **курс de stat major sau de administrație**, iar maistrii militari/subofițeri specialiști și instructori – un **курс de conducere structuri tehnice**. Cursurile au o durată variabilă, în funcție de specialitatea respectivă, și se desfășoară, de regulă, la Școlile de Aplicație pentru arma/ specialitatea de bază.

**Comandor (r) R. MARIN:** Regretăm, dar nu publicăm poezii. Este adevărat, o singură dată am reprodus câteva strofe dintr-un poem al unui veteran de război aflat într-o situație deosebită, aceasta însă într-un caz cu totul și cu totul excepțional.

## Redacția "CER SENIN"

Șoseaua București-Ploiești,  
km 10,5, sector 1, București  
Telefon/Fax: 021/231. 53. 82  
E-mail: cersenin@roaf.ro  
B 222.02; C 1011.00

**REDACTOR-ȘEF:**  
comandor DUMITRU AMARIEI;

**SECRETAR GENERAL DE REDACȚIE:**  
căpitan CRISTIAN PREDA;  
**REDACTOR DE RUBRICĂ:**  
locotenent CIPRIAN PĂTRAȘCU;

**REDACTORI PRINCIPALI:**  
PETRE BĂNĂ,  
NICOLAE RADU;  
**PROCESARE TEXTE:**  
LEANA TUDORAN;  
**CORECTURĂ:**  
ANDREIA LUNGU;

**TEHNOREDACTARE:**  
LUCIAN TEODORESCU,  
IONEL IONIȚĂ;  
**FOTOREPORTER:**  
ADRIAN SULTĂNOIU;  
**ADMINISTRATOR:**  
sergent-major ANGELICA CIOBICĂ

TIP-RIIT LA  
C.C.A. INTACTS.A.