

La mulți ani cu sănătate!



**Alianța Nord-Atlantică
post Praga,
O FORȚĂ DE
LUPTĂ GLOBALĂ**

pagina 2

**NATO ȘI INSTRUIREA
INTEGRATĂ**

**MISIUNE COMPLEXĂ
ÎN AFGANISTAN**

**“HERCULES” –
bun la toate**

pagina 3

Dicționar NATO

pagina 5

La parada aeriană, ONOR ROM@NIEI !



Echipaje și elicoptere care s-au remarcat la aplicații multinaționale în acest an, ca și în cei ce au premers invitarea României pentru aderare la NATO, au avut ocazia de a se evidenția și la parada aeriană din București, cu ocazia sărbătoririi Zilei Naționale. Zborurile lor la STRONG RESOLVE 2002, COOPERATIVE KEY 2002 și la alte exerciții, desfășurate în cea mai mare parte în condiții meteorologice deosebite, au ținut parcă să fie reeditate pe 1 Decembrie.

După o pregătire de câteva zile deasupra aerodromului de la Titu și a Capitalei, în dimineața de 1 Decembrie, el însuși participant la paradele aeriene din alți ani, în formație de Alouette cu soția sa, **locotenent-comandor Camelia Bugean**, a apreciat evoluția camarazilor săi ca fiind una pe cât de importantă, pe atât de temerară.

Căpitan-comandorul Horia Bugean, cel ce a condus zborul în zilele de antrenament și în dimineața de 1 Decembrie, el însuși participant la paradele aeriene din alți ani, în formație de Alouette cu soția sa, **locotenent-comandor Camelia Bugean**, a apreciat evoluția camarazilor săi ca fiind una pe cât de importantă, pe atât de temerară.

Datorită plafonului foarte jos, a vizibilității reduse, deasupra Casei Presei Libere au fost nevoiți să modifice elementele zborului în formație. Condițiile meteo și schimbările survenite la ora trecerii la verticala Arcului de Triumf nu au împiedicat echipajele să evolueze de o asemenea manieră încât să binemerite aplauzele șefului statului, ale celorlalte înalte personalități din asistență, ca și ale publicului.

Parada aeriană a fost deschisă de elicopterul IAR 330 SOCAT, pilotat

de **locotenent-comandorul Eugen Suciu**, pilot clasa 1 și instructor de zbor, în toate condițiile, binecunoscut cititorilor din reportajele despre multele sale misiuni efectuate în structuri NATO. O adevărată preluare, peste decenii, de stafetă. Cu zeci de ani în urmă, la parade și mitinguri aeriene se distingea, prin măiestria cu care strunea avionul reactiv, tatăl său, Teofil Suciu.

Capul formației de IAR 330 SOCAT a fost echipajul compus din **căpitan-comandorul Eugen Mihalache**, **locotenent-comandorul Dan Stănescu** și **maistrul militar clasa 1 Mircea Antonescu**. În elicopterul IAR 330 SOCAT din stânga s-a aflat echipajul comandant de **locotenent-comandorul Gheorghe Tudose**, secund – **căpitanul Dumitru Frunză**, iar în cel din dreapta – **locotenent-comandorul Marius Dumitru** și **căpitanul Mihai Ioniță**.

Cea de-a doua formație, de IAR 330 PUMA, care, la 100 de metri înălțime, a survolat Arcul de Triumf, a avut în față echipajul compus din **comandorul Adrian Marinescu**, **locotenent-comandorul Petre Stroe** și **maistrul militar Aurică Vasilescu**.

Deși nu toți piloții au avut experiența ampler aplicații desfășurate în țară și peste hotare, în integru colectivul de zburători de la Baza Aeriană Titu, care a evoluat la parada aeriană din Capitală, în pofida condițiilor meteorologice defavorabile, și-a îndeplinit ireproșabil misiunea.

Noi inițiative NATO

Alianța Nord-Atlantică post Praga, O FORȚĂ DE LUPTĂ GLOBALĂ

După cum se știe, agenda summit-ului NATO de la Praga, care a luat istorică decizie în ceea ce ne privește, pe lângă lărgirea Alianței cu noi membri, a mai avut două puncte importante, și anume: abordarea problemei privind întărirea capacităților militare și formarea unei forțe de răspuns. Încă dinainte de summit, cei 19 membri au gândit să facă acest pas important pregătind un set de măsuri menite a conduce la creșterea capacităților pe termen scurt și mediu, dedicat transformării Alianței într-o forță multinațională de luptă capabilă să acționeze la nivel global. După părerea specialiștilor NATO, noua inițiativă va include închirierea avioanelor grele de transport, cumpărarea sau închirierea avioanelor cisternă de alimentare în aer și cumpărarea muniției ghidate de precizie. Inițiativele, opt în total, constituind "un pachet minim" de acțiuni militare imediate, făcute publice de secretarul general al NATO, lordul Robertson, în luna iulie, au drept scop concretizarea unora din cele 58 de puncte cuprinse de Inițiativa Capacităților de Apărare (DCI), adoptată la summit-ul de la Washington, din 1999, și rămase în cea mai mare parte neîndeplinite.

Cele patru puncte ale noii propuneri a secretarului general al NATO, construite pe acel pachet de opt priorități militare imediate, se doresc a fi o focalizare a DCI și vor putea fi îndeplinite mai ușor, completând astfel mult mai rapid golurile constatate în capacitatea militară a Alianței. Acest plan, cunoscut sub numele de Angajamentele Capacităților de la Praga (PCC), după orașul care a găzduit summit-ul, va sprijini celălalt concept nou adoptat la Praga, de care am amintit mai înainte, Forța de Răspuns NATO.

Lordul Robertson a insistat ca țările NATO să-și ia angajamente ferme în asumarea

responsabilităților, ca urmare a direcțiilor stabilite de ministrii de externe și ai apărării la întâlnirile din mai și iunie pentru reluarea mai concretă a DCI, care să-și concentreze atenția pe următoarele patru domenii: dislocare și susținere în teatru; superioritatea informației; eficiența în luptă și interoperabilitate; protecția trupelor împotriva armelor chimice, biologice, radiologice și nucleare (CBRN). În două scrisori adresate membrilor NATO, el a cerut aliaților să se conformeze în sensul concretizării celor opt măsuri de acțiune imediate.

Un progres important în acest sens s-a făcut încă înainte de Praga, când, la întâlnirea miniștrilor adjuncți ai apărării de la Bruxelles, din octombrie, trei din cele opt priorități ale lordului Robertson au fost deja asumate, și anume: realimentarea în aer, muniții ghidate cu precizie și transport aerian strategic. Spania va conduce un consorțiu de țări care vor închiria până la 100 de cisterne aeriene. Această țară va elabora un plan care să asigure 48 de avioane cisternă până în 2005. Pe termen lung, toate țările se vor dota cu asemenea avioane prin măsuri privind închirierea lor, adaptarea unor avioane din dotare sau cumpărarea unora noi, inclusiv a unei versiuni a avionului european, varianta militară, Airbus A400M. Olanda va dezvolta un program la care vor lua parte alte patru națiuni – Danemarca, Grecia, Norvegia și Portugalia –, care doresc să cumpere muniții ghidate cu precizie (PGM) pentru avioanele lor de vânătoare F-16. Germania, în fruntea unui parteneriat, se va ocupa de închirierea a opt până la 15 avioane de mare capacitate, de tip C-17 sau AN-124, pentru a completa golul până în 2008, când avionul european A400M se așteaptă să intre în serviciu. Este important de precizat că

rolul Germaniei în acest angajament este cu atât mai important cu cât această țară a pus în pericol proiectul A400M, nereușind să obțină aprobarea parlamentului său pentru cumpărarea celor 73 de avioane planificate și posibila reducere a lotului la 40 și, mai mult decât atât, este țara care și-a dislocat o parte din trupele din Afganistan pe calea ferată.

Tinând cont de cât de nepregătite s-au dovedit a fi fost unele țări înainte de 11 septembrie, Cehia se erijează în liderul NATO în domeniul luptei împotriva amenințării cu arme chimice, biologice, radiologice sau nucleare (CBRN) și a insistat pe lângă țările membre să procure detectori și echipamente de protecție pentru a dota una sau mai multe brigăzi. Fiind în principiu de acord cu conceptul potrivit căruia fiecare țară care contribuie cu trupe la operațiuni multinaționale trebuie să fie capabilă să și le protejeze împotriva atacurilor CBRN, aliații sunt aproape de atingerea acestui deziderat. Ca țară mică, Cehia s-a specializat într-o "capacitate de nișă", decât să încerce – probabil fără succes – să acopere întreaga gamă de capacități la nivelul forțelor armate. Acum este pregătită să asigure unități de decontaminare și un spital CBRN de campanie.

O problemă și mai mare apare în domeniul sprijinului de luptă al trupelor. Alianța este hotărâtă să crească numărul unităților de sprijin de luptă, al spitalelor de campanie și unităților de geniu cu 25% până în 2005, cu obiectivul ca fiecare țară să fie în măsură să asigure sprijinul logistic pentru una la două brigăzi. O a doua zonă unde s-a înregistrat un foarte mic progres, devenită acum o problemă serioasă, este cea a bruiajului aeroperat și a combaterii apărării aeriene a inamicului (SEAD). Un grup de state europene – Franța, Germania și Italia – vor reconsidera

asigurarea sprijinului de bruiaj, întrucât SUA reprezintă de foarte mulți ani singura țară care dispune de asemenea capacitate, dar de cât anume va fi nevoie nu este încă foarte clar.

La summit-ul de la Praga s-a aprobat conceptul de Forță de Răspuns NATO. Această forță va fi o capacitate creată prin punerea la dispoziție de către țările membre ale Alianței a militarilor și echipamentelor total interoperabile, care ar putea fi dislocate oriunde în lume atât pe calea aerului, cât și cu mijloace navale sau terestre în șapte până la 30 de zile. Misiunile forței vor cuprinde o plajă largă, de la exerciții necombatante până la operațiuni de luptă. Aceaste se va baza pe capacități aeriene, navale și terestre pe care le are la dispoziție, de către membrii NATO. Deși o capacitate inițială este planificată pentru 2004, SUA acționează pentru ca această forță să fie operativă mai devreme.

O importantă decizie care s-a luat la Praga a fost și aceea a modificării structurii de comandă a Alianței. Cele două comandamente supreme vor căpăta conotații diferite. Astfel, SALCANT, Comandamentul Aliat Suprem al Atlanticului, își va pierde capacitatea operativă și va deveni un comandament al transformării, iar SACEUR, Comandamentul Aliat Suprem din Europa, va rămâne singurul comandament operațional. În ideea de a face din Alianță o structură mai suplă, mai flexibilă, mai eficientă, se vor reduce și comandamentele subordonate – la șase, față de 15 în prezent. Vor rămâne două comandamente aeriene, două navale și două terestre. Evident, această inițiativă va genera discuții post Praga pentru stabilirea detaliilor și punerea lor în practică, înainte ca noua structură să devină operațională.

Căpitan-comandor TACHE JURUBESCU

NATO ȘI INSTRUIREA INTEGRATĂ

"Pentru a merge înainte, uneori este folositor să ne reamintim ce suntem și ce se așteaptă de la noi să facem".

Gregory S. Martin
Comandantul Comandamentului
Component Aerian NATO de Nord

O discuție pe tema **Care sunt așteptările puterii aeriene?**, apreciez că nu poate avea loc fără să se examineze interoperabilitatea sistemelor, instruirea, antrenarea prin exerciții și, bineînțeles, evaluarea.

Dacă despre interoperabilitatea sistemelor și echipamentelor s-a vorbit destul de mult, în ultimul timp, aș dori să prezint în materialul de față un punct de vedere referitor la instruirea integrată, în perspectiva specialiștilor NATO.

Potrivit concepției Alianței, următorul pas în realizarea interoperabilității este instruirea integrată a personalului, denumită de multe ori interoperabilitatea personalului. Ideea de bază a concepției de instruire prevede că pentru a avea forță, elementele naționale Aliate trebuie să acționeze împreună, ca o singură echipă.

Realizarea acestui deziderat presupune: □ limbaj comun; □ set comun de manuale și regulamente NATO; □ proceduri, tehnici și tactici interoperabile; □ instruire și exersare integrată.

Într-o analiză a procesului de integrare a noilor membri, organismele de evaluare din cadrul Alianței au reliefat neajunsurile manifestate în domeniul instruirii personalului. Astfel, minusurile în cunoașterea limbii engleze au determinat lipsa limbajului comun; capacitatea limitată de a asigura personalului acces la informații clasificate, datorită sistemului greoi de eliberare a certificatelor de securitate, a condus la serioase impedimente în punerea la dispoziție de manuale NATO. Numai aceste două elemente, amintite anterior, care pot părea minore la o primă vedere, se apreciază că au avut un impact negativ asupra capacității de a studia, planifica și conduce instruirea.

Ca urmare, specialiștii NATO recomandă țărilor aspirante la integrare sau recent invitate la aderare:

1) să-și realizeze deja structuri care să fie în măsură să asigure verificarea de securitate a personalului; 2) să aibă permanent în vedere ca procedurile, tehnicile și tacticile NATO sunt fundamentale diferite de

cele care au aparținut țărilor din regiunile estice și, pentru acest motiv, noii membri trebuie să-și transforme doctrinele și instruirea, aliniindu-le la cele NATO, fapt ce va conduce la o integrare eficientă și mai rapidă; 3) să introducă mecanisme eficiente pentru a crește gradul de universalitate și expertiză, fapt ce va permite pilotilor și personalului-cheie să învețe, să se mențină la standarde NATO și să fie în măsură să acționeze în siguranță pe timpul operațiilor conduse de NATO sau al exercițiilor comune.

Acest obiectiv este considerat deosebit de important, deoarece în aproape toate țările Partenerie utilizarea echipamentelor și numărul orelor de zbor sunt, în general, foarte scăzute.

Se remarcă faptul că NATO nu aduce critici noilor membri sau partenerilor, ci, prin analize pertinente ale fenomenului de integrare, caută să sublinieze unele din cele mai semnificative probleme cu care s-au confruntat deja cele trei țări admise cu ocazia primului val al extinderii. Pe de altă parte, organizația în întregul ei își asumă responsabilitatea ajutării noilor membri pentru a se integra cât mai rapid, căutând în permanență soluții care să conducă la depășirea neajunsurilor constatate.

Una din soluțiile propuse, aflată în prezent pe masa de lucru a planificatorilor noilor strategii de instruire, este Conceptul "ACE FLAG". În esență, acesta reprezintă executarea unui complex de exerciții

care cresc în complexitate de la o etapă la alta și se desfășoară pe o perioadă de 10 ani sau chiar mai mare.

Prima etapă/exercițiu ar putea fi numită "FOUNDATION FLAG" și s-ar desfășura pe durata a 3-4 ani. Principiul care ar sta la bază ar fi: "dacă noi venim, ei vor construi". Cu alte cuvinte, dacă NATO va merge în țările nou primite sau aspirante, deplasând acolo parte din echipamentele și sistemele sale, cum ar fi aeronave, C2, mijloace de navigație și control al traficului aerian etc., împreună cu personalul calificat aferent, atunci fiecare națiune nou primită, aspirantă sau PfP va înțelege și asimila mai ușor procedurile operațiilor aeriene NATO.

Fiind primul pas în acest proces, Conceptul va avea drept țintă elementul și expertiza nivelului de zbor pentru toate categoriile de aviație (vânătoare, bombardament, transport și elicoptere), precum și pentru apărarea aeriană cu baza la sol și pentru sistemele de control și supraveghere aeriană. NATO consideră că acesta ar angaja un dialog regulat între operatori, elementele de întreținere și sprijin și, în plus, ar fi capabil să încorporeze programele de mentenanță și servicii încrucșate. În cele din urmă, toate acestea ar avea ca rezultat un schimb de experiență constant și regulat între Alianță și Parteneri, care împart sarcinile unei astfel de instruirii pentru a realiza și pune în practică tacticile, tehnicile și procedurile de bază.

Următoarea fază a Conceptului ar fi "INTEGRATION FLAG", având ca fundament ideea: "dacă noi îi instruiem, ei vor veni". Construit pe conceptul anterior, "INTEGRATION FLAG" începe să se concentreze pe aspectele pe care le presupun zborul și manevrele la nivel de formație și permite începerea introducerii în elementele de bază ale integrării, într-un pachet de forțe sau în cadrul operațiilor aeriene compozite, a aeronavelor.

În sfârșit, ultimul stadiu va fi Conceptul "ACE FLAG" însuși. Elaborat și dezvoltat pe baza etapelor anterioare, de-a lungul a 6-9 ani de pregătire, aceasta va permite trecerea la un nivel regional de pregătire.

Gama, numărul și complexitatea activităților de instruire vor determina ca acestea să fie organizate într-un spațiu aerian cât mai puțin restrictiv, care să permită instruirea integrată a forțelor participante.

În concluzie, Conceptul "ACE FLAG" va avea un rol important în integrarea noilor membri, nu numai din punct de vedere al capacităților, ci, mai ales, din cel al instruirii personalului.

NATO consideră că realizarea instruirii integrate va ajuta procesul de integrare a noilor membri. Din punctul lor de vedere, totul s-ar putea rezuma la următoarele: "When they come, we will win!" – "Când ei vor veni, noi vom învinge!"

Locotenent-colonel
VASILE CĂLIOIU

MISIUNE COMPLEXĂ ÎN AFGANISTAN

În perioada 29 noiembrie–2 decembrie 2002, aeronava C-130 Hercules nr. 6166 a executat una dintre cele mai lungi și mai complexe misiuni. Într-un timp foarte scurt, s-au întreprins zboruri pe toate aeroporturile din Afganistan unde există detașamente militare românești: la Kandahar, Bagram și Kabul. După vizita efectuată de delegația militară română, condusă de secretarul de stat Sorin Encuțescu, și întâlnirea cu personalul din conducerea ISAF de la Bagram, s-a zburat spre Kabul. Aici, oficialii militari români, alături de care s-a aflat și președintele Comisiei de Apărare, Ordine Publică și Siguranță Națională a Senatului României, Sergiu Nicolaescu, au fost oaspeții detașamentului de poliție militară. După decolarea din capitala Afganistanului, avionul a luat din nou cap compas

spre Kandahar, unde au avut loc festivitățile de sărbătorire a Zilei Naționale a României, în mijlocul militarilor din Batalionul "Neagoe Basarab", de la Craiova. Oltenei, transformați pe timpul misiunii de aici din "șerpi de dudău" în... "scorpioni roșii", i-au întâmpinat cu mare bucurie. De altfel, oriunde aterizează, C-ul românesc este primit cu inimile aprinse. Deplasările trupelor terestre în și prin Afganistan de către echipajele aeronavei C-130 Hercules au constituit încă un argument la sporul de prețuire din partea militarilor români care acționează în prezent pe pământul Afganistanului.

Împreună, aici, la Kandahar, au petrecut, de Ziua Românilor, militari din zonă, indiferent de

țara căreia-i aparțineau. Hora Unirii, alte cântece de suflet interpretate de formațiile Etno, Amadeus, Hi-Q și altele (unele aflate pentru a doua oară în Afganistan) i-au prins în joc, umăr lângă umăr, cu drapelul fluturând deasupra capetelor, pe ostașii români și americani.

S-au bucurat deopotrivă cu ei și cei doi ofițeri superiori unguri, un colonel și un maior, care s-au atașat delegației încă de la București pentru a vedea la fața locului activitatea subunităților armatei române în Afganistan.

La bordul aeronavei au fost



transportate 58 de persoane și patru tone de materiale, inclusiv cadourile oferite copiilor afgani.

Pentru eforturile și modul cum s-au comportat pe timpul misiunii de zbor, care a însumat 27 de ore, cele două echipaje merită consemnate în totalitate. Cel comandat de **comandorul Florin Călin** a fost format din **căpitan-comandorii Viorel Tănase și Emil Popa**, **locotenent-comandorii Florentin Ghican și Gabriel Constantinescu**, iar cel comandat de **căpitan-comandorul Gheorghe Lupeș** din **căpitan-comandorul Arpad Pandulescu**, **locotenent-comandorii Iulian Iancu, Gabriel Constantinescu și maestrul militar Ion Șaramet**.

Deși nu în același cadru festiv, aviatorilor le-au fost înmănat distincții cu acest prilej, asemenea celor din Forțele Terestre.

PETRE BĂNA

Zilele trecute, la Baza 90 Transport Aerian, s-a desfășurat conferința de presă având ca subiect participarea aeronavelor românești C-130 Hercules la misiunea ISAF, desfășurată în Afganistan, sub egida ONU. Cu această ocazie, **comandorul Florin Călin**, șeful detașamentului de piloți militari români care a participat la această misiune, a prezentat ziarștilor cadrul general și particular de desfășurare a operațiunilor în teatrul de acțiune.

Misiunea ISAF a fost aprobată de ONU în scopul menținerii securității în zonă și a reunit până în prezent forțe reprezentând 28 de state, acestea desfășurând acțiuni militare în zone deșertice și muntoase, specifice Afganistanului și Pakistanului.

Detașamentul pus la dispoziția ISAF de Statul Major al Forțelor Aeriene a fost inclus, alături de forțe ale Marii Britanii, Germaniei, Belgiei, Portugaliei, Greciei și Franței, în brigada internațională de transport aerian. Aviatorii militari români, deservind două aeronave C-130 Hercules, au executat misiuni de transport logistic în beneficiul trupelor internaționale dislocate în teatrul de acțiune, operând de pe aeroporturi situate atât în Afganistan – Kabul, Bagram, Kandahar –, cât și în

"HERCULES" – bun la toate

Pakistan – Karachi. Începând din 20 martie a.c., detașamentul român a efectuat 194 ore de zbor, în 36 de misiuni, pentru ISAF, respectiv 258 ore de zbor, în 17 misiuni, în cadrul operațiunii "Enduring Freedom". Aeronavele românești au transportat, în cele două operațiuni, 370 de tone de materiale și 864 de pasageri. La sporirea gradului de dificultate a misiunilor au contribuit: operarea în zonă influențată de masoni, temperaturile ridicate (peste 45°C) și umiditatea, lipsa mijloacelor radiotehnice din înzestrarea aeroporturilor din Afganistan, precum și gradul sporit de risc existent în zonele Kabul și Kandahar, în special în prima parte a misiunii. Din motive de securitate, zborurile s-au desfășurat cu precădere pe timp de noapte, cu măsuri sporite de camuflaj și siguranță, iar aterizările, decolările și rulajul s-au executat fără folosirea sistemului de iluminare.

Locotenent CIPRIAN PĂTRAȘCU



Pentru militarii români care efectuează misiuni "Cer Deschis", luna noiembrie și prima parte a acestei luni au fost perioade de foc continuu: în perioada 11–15 noiembrie – misiune româno-americană în Grecia; între 26–29 noiembrie – misiune română în Ungaria; între 2–5 decembrie – o altă acțiune a echipei noastre, în Germania.

Activitatea din Grecia s-a desfășurat după încheierea unor experiențe româno-americane benefice ambelor părți, care au avut loc în România și apoi în Italia. Pe teritoriul vechii Elade s-au efectuat instruirea comună în aplicarea regimului de observare aeriană și pregătirea în continuare a unor experți "Cer Deschis" americani în utilizarea avionului de observare al României. La rândul lor, experții români au căpătat noi deprinderi în întrebuințarea aeronavei americane OS-135 (B-707, varianta militară). S-a executat câte un zbor de observare cu avionul românesc AN-30 și unul cu aparatul american. Totodată, sa efectuat un zbor de culegere de date necesare completării pregătirii noastre pentru certificarea internațională. Scopurile au fost îndeplinite în totalitate. SUA și Grecia au apreciat în mod deosebit precizia în planificare și capacitatea de implementare a planului de misiune demonstrate de echipa româno-americană (11 români și 3 americani), care a folosit avionul AN-30. Până acum, circa 5 experți americani sunt în măsură să planifice și să execute misiuni "Cer Deschis" cu avionul AN-30, iar 7 experți români pot să utilizeze aeronava americană în efectuarea aceluiași misiuni (2 șefi de misiune și 5 membri echipaj sau experți foto din Statul Major al Forțelor Aeriene).

Fie că la conducerea misiunii s-au aflat **colonelul Marin Radu** sau **comandorul Liviu Grigorescu**, iar a aeronavei – **comandorul Neculai Mitu** ori **locotenent-comandorul Paul Ochiroși**, zborurile

din cele trei țări au fost bine elaborate, realizate cu precizie și în deplină securitate, fiind, totodată, aplicate unele proceduri noi, stabilite de Comisia Consultativă "Cer Deschis", de la Viena. Cât privește misiunea efectuată recent în Germania, de data aceasta, a fost rândul experților din țara gazdă să-și verifice nivelul de pregătire în utilizarea avionului de observare al României: s-au întreprins câte un zbor "Cer Deschis" cu aeronava noastră și cea a Germaniei (un Brequet Atlantique).

O echipă de 9 inspectori români a executat un antrenament cu experții germani în aplicarea Tratatului privind Forțele Armate Conventionale în Europa (Tratatul CFE).

Precizăm că, și prin aceste misiuni, România a fost apreciată pentru îndeplinirea corectă și cu bună credință a obligațiilor asumate ca stat parte la regimul "Cer Deschis".

Mai multe țări au solicitat cooperarea cu România pe linia "Cer Deschis", iar țara noastră,

în funcție de resursele disponibile, a realizat astfel de cooperări. S-a urmărit cu precădere eficiența activităților respective, iar costurile au fost minime.

În prezent, cooperarea cu Germania, SUA, Ungaria și Suedia include sprijinul acestor țări în procesul de pregătire a certificării internaționale a platformei noastre "Cer Deschis" (avionul AN-30 și laboratorul foto).

Este o satisfacție deosebită faptul că, atât înainte de a fi invitați în Alianță, cât și după primirea invitației, țări NATO ni se adresează cu propuneri de cooperare și motivează alegerea prin aprecieri laudative la adresa echipei noastre "Cer Deschis". Ca un exemplu, iată, în rezumat, ce a transmis prin e-mail coordonatorul "Cer Deschis" al SUA Secției Controlul Armamentelor și Verificare din țara noastră: "Felicitări pentru recenta invitație a României de a intra în NATO! Ca ofițer de carieră și marinar, am fost foarte impresionat de priceperea și profesionalismul tuturor românilor pe care i-am întâlnit și cu care am lucrat. Rapoartele pe care le-am primit, referitoare la JTFs (zborurile de încercare combinate), deasupra Greciei și Italiei, au confirmat gradul ridicat al echipelor dumneavoastră de instruire și pregătire. Sunt încântat că am avut ocazia să lucrez cu dumneavoastră și sper că acest fapt se va întâmpla și pe viitor. Vă rog să acceptați o caldă urare de bun venit în NATO de la prietenii dumneavoastră, americanii de la <<Cer Deschis>>!"

"Cer Deschis" – misiuni de mare importanță



PETRE BĂNA

✍ Reporter la radiolocatoriști ✍

LA UN PAS DE O ERĂ MODERNĂ

Trăim într-o perioadă în care tehnologia a cunoscut un progres extraordinar, calculatorul fiind managerul sau "creierul", depinde de modul în care îl definiți, al unui spectru foarte larg de activități. Pentru domeniul tehnic militar, la modul general, și radiolocație, în particular, este foarte important să se implementeze tehnologie performantă, întrucât asigurarea cu date de radiolocație în timp real este o cerință stringentă atât în cadrul operațiilor militare, cât și pe timp de pace. Programele de înzestrare și modernizare pentru această armă au fost, și vor fi extrem de utile și eficiente. Cât de repede au asimilat radiolocatorii lucrul cu tehnologia performantă, în ce măsură radarele analogice pot fi integrate în noile sisteme – sunt doar câteva din aspectele pe care am încercat să le aflăm, concret, dintr-o unitate de radiolocație dispusă în inima Bărăganului.

Provocări și exigențe

Drumul către Compania 32 Radiolocație ne-a oferit o confruntare cu vântul Bărăganului, specific acestui anotimp, și nicidecum cu arhicunoscuții ciulini. Prima impresie, o dată ajunși în unitate, a fost de... dezorientare. După numărul mare de clădiri, acum goale, am realizat foarte repede că aici, cândva, a fost o mare garnizoană.



Radiolocatorii ocupă doar una din aceste clădiri, poate și de aceea am simțit senzația de dezorientare.

Căpitanul Constantin Rătescu, comandantul companiei, deși detașat la un curs de învățare a limbilor străine, în București, s-a învoit o zi pentru a lua "pulsul" activităților și problemelor din unitate. Avea chipul destins, ceea ce ne-a determinat să credem că toate activitățile decurgeau normal, conform planificării. "Am încredere în colectivul pe care-l comand – ne-a mărturisit căpitanul Constantin Rătescu –, în faptul că duc la bun sfârșit și în timp util sarcinile stabilite, chiar dacă eu nu mă aflu în unitate o perioadă mai îndelungată de timp. Totuși, din rutină și pentru liniștea mea sufletească, vin la unitate ori de câte ori am ocazia. Probleme apar, chiar dacă sunt mai mari sau mai mici, mai ales într-o perioadă de tranziție, ca aceasta pe care o parcurgem. Important este că ultimele reglementări, privind structura noastră, au adus clarificări

binevenite, noi urmând doar să ne îndeplinim misiunile specifice".

Pentru colectivul de cadre din această unitate, a cărui medie de vârstă de aproximativ 35 de ani îi situează într-o zonă a experienței profesionale acumulate bine definită, problemele generate de modificările structurale parcurse nu au reprezentat decât noi provocări, care au fost și sunt tratate cu cea mai mare seriozitate. Un fapt inedit: în noul stat de încadrare al unității, aproximativ 30 la sută din cadre sunt transmisioniști. Pentru ei lucrurile sunt un pic mai complexe, întrucât trebuie să se integreze într-un sistem nou, în care executarea serviciului de luptă – Poliția

Aeriană, în bune condiții, reprezintă cerința primordială. De asemenea, ei au realizat că lucrul în echipă, într-o astfel de unitate, este esențial pentru a da eficiență maximă oricărei activități. Dând dovadă de multă abnegație, ei au parcurs rapid această etapă, ajungând în scurt timp să devină utili prin activitatea desfășurată.

Și fiindcă tot am vorbit de spiritul de echipă ce caracterizează oamenii din această unitate, un exemplu concludent, în acest sens, ni l-a oferit chiar comandantul companiei: "În <<colonia>> aflată în apropiere locuiesc o parte din cadrele unității, cu familiile. Atunci când la unul din radarele aflate în grafic apare o defecțiune majoră, ei vin în cel mai scurt timp în ajutorul colegilor aflați în tură, deși, se află în timpul lor liber".

Tehnologie modernă

În punctul de comandă, tura de serviciu era în grafic. Concentrarea operatorilor la planșetă, traiectele de zbor urmărite îndeaproape de șeful de tură, ritmicitatea transmiterii datelor, totul era în nota clasică a unui astfel de loc, când, atenția noastră a fost atrasă de ceva "atipic": șase calculatoare, afișând diverse informații de radiolocație, își așteptau <<cumînți>> utilizatorii, într-un colț al punctului de comandă.

Căpitanul Dănuț Apetrei, locțiitorul comandantului, ne-a oferit câteva date legate

de "descoperirea" noastră: "Cele șase calculatoare fac parte din proiectul STASA (Sistemul de Transmisere și Afișare a Situației Aeriene). Sistemul a fost implementat în luna august, într-un interval de timp relativ scurt, de către firma MAGICA I.T. În componerea sistemului mai intră două extractoare de date, care sunt montate pe radare. Beneficiind de sprijinul experților din cadrul firmei MAGICA I.T., în scurt timp ne-am familiarizat cu utilizarea și posibilitățile sistemului. Au urmat testarea și omologarea, etape în care s-au obținut imagini de radiolocație de la extractoare și s-a făcut schimbul de informații cu ASOC-ul. Sistemul și-a dovedit eficiența, având în vedere că datele de radiolocație sunt

vor deveni istorie în condițiile utilizării STASA. Introducerea STASA marchează o etapă importantă pentru arma radiolocație, dovadă și faptul că cei care l-au utilizat doresc să fie operaționalizat cât mai repede.

În dispozitiv

Ne-am deplasat și în dispozitiv, acolo unde "ochii" vigilenți și nevăzuți ai radarelor scrutează cerul Bărăganului.

Locotenentul Aurelian Mihăilă, șef radar, este mândru de colectivul pe care-l conduce: "Sunt oameni deosebiți, experimentați



transmise în timp real. Așteptăm, cu nerăbdare, parcurgerea ultimei etape: operaționalizarea STASA!"

Și, cum într-un astfel de proiect nimic nu este lăsat la voia întâmplării, pentru cadrele militare au fost organizate cursuri de utilizare STASA în cadrul Școlii de Aplicație pentru Radiolocație. Salariații civili au făcut un curs de calculatoare în garnizoană.

"A fost mai greu la început – ne-a mărturisit plutonierul-major **Ionel Enache,** șef de tură –, până am învățat să utilizez STASA, dar acum totul este bine. Este un sistem modern, care va dezvolta activitatea noastră, îi va da acuratețe și, nu în ultimul rând, va micșora volumul de muncă".

Salariata civilă Paraschiva Baltag, operatoare spațiu aerian, lucrează în acest domeniu de unsprezece ani. Căștile strâns lipite de urechi, legăturile telefonice bune sau mai puțin bune, creta specială i-au intrat în rutina activităților din punctul de comandă, lucru valabil și pentru **Angelica Dedu,** colegă de tură, dar toate acestea

și, foarte important, pun suflet în tot ceea ce fac". Mărturie în acest sens stă și faptul că radarul pe care-l întrebuințează, deși are peste 26.000 de ore de funcționare, execută întotdeauna graficele la parametri nominali. Ca aproape toți ofițerii tineri, are și el probleme, cea mai importantă fiind cea a achiziționării unei locuințe proprii personale, dar nu le amestecă niciodată cu problemele de serviciu. În dorința de a-și dezvolta cât mai mult pregătirea de specialitate, a urmat un curs de radare FPS și, firesc, pe cel de utilizator STASA.

Am ajuns și la un radar aflat în grafic. **Maistrul militar clasa I Gigi Bănică, operator major radar,** citea situația aeriană de pe un... monitor cu cristale lichide. Acuratețea și claritatea imaginii erau extraordinare! Treacănd peste nota puțin cam discordantă dintre telefonul vechi, utilizat la transmiterea datelor, și monitorul ultramodern, am aflat de la operatorul de serviciu că reprezintă "o componentă a extractorului instalat pe acest radar. Prefer să-l utilizez întrucât imaginea de radiolocație este calitativ mai bună decât pe ecranul clasic și, astfel, mă și antrenez pentru momentul în care STASA va fi operațional".

În cabină, alături, la ecranul clasic se afla **caporalul (a) Marian Serafim.** Lucrează de nouă ani în această unitate, timp în care a fost cizmar, radiotelegrafist și, de aproximativ un an de zile, iată-l ajuns și la tub. "Este un domeniu extrem de interesant și sper să am un drum cât mai lung în arma radiolocație", ne-a mărturisit caporalul (a) **Marian Serafim** înainte de a ne retrage din cabină și a-i lăsa să-și continue graficul.

Am lăsat în urmă unitatea "mângaiată" de un soare rece, dar prietenos, ce dădea viață, parcă, gândurilor mele de încântare: am avut ocazia să văd că arma radiolocație este la un pas de o eră modernă, necesară. Rămâne ca acest pas să fie făcut cât mai curând!

Dicționar NATO

MIRAGE 2000



- 1. Tipul:** avion de luptă.
- 2. Producția:** DASSAULT AVIATION (Franța);
 - ◆ **2000 B** – avion de antrenament, în dublă comandă. A efectuat primul zbor la 7 octombrie 1983.
 - ◆ **2000 BOB (Banc Optique Biplace)** – a efectuat primul zbor la 28 iunie 1989.
 - ◆ **2000 C** – avion de interceptare standard, în simplă comandă. A efectuat primul zbor la 20 noiembrie 1982.
 - ◆ **2000 D** – avion în simplă comandă. A efectuat primul zbor la 19 februarie 1991.
 - ◆ **2000 E** – avion de luptă multirol, destinat exclusiv exportului. Exemplare ale acestui model au fost exportate în India, Egipt și Peru.
 - ◆ **2000 ED** – avion de antrenament, corespondentul modelului Mirage 2000 E.
- ◆ **2000 N** – avion de luptă în dublă comandă, destinat atacului la joasă altitudine. A efectuat primul zbor la 3 februarie 1983.
- ◆ **2000 R** – avion de recunoaștere, destinat exportului. Reprezintă varianta în simplă comandă a modelului **Mirage 2000 E**, cu unele îmbunătățiri la sistemul radar.
- ◆ **2000 S** – versiunea pentru atac a modelului **Mirage 2000 D**, destinată exportului.
- ◆ **2000-5** – avion de luptă multirol, ale cărui performanțe au fost îmbunătățite prin modernizarea sistemului radar, a sistemului laser de ghidare a bombelor și calculatorului de bord.



Caracteristici tehnico-tactice

– Anvergura	9,13 m;
– Lungimea	14,36 – 14,55 m;
– Înălțimea	5,15 – 5,20 m;
– Greutatea	7.500 – 7.600 kg;
– Raza de acțiune	1.852 km;
– Viteza maximă	Mach 2,2;
– Motorul	98,1 kN.

3. Clienți din NATO: Franța, Grecia.

- 1. Tipul:** Elicopter multirol.
- 2. Primul zbor:** 18 decembrie 1995.
- 3. Producția:** NH INDUSTRIES (Franța).

◆ **NFH (NATO Frigate Helicopter):** versiune produsă pentru forțele navale, destinată în primul rând luptei antisubmarin, precum și luptei împotriva ambarcațiunilor de suprafață. Alte misiuni: căutare – salvare, transport și susținere în lupta antiaeriană.

◆ **TTH (Tactical Transport Helicopter):** model destinat forțelor terestre și aeriene, executând operațiuni aeriene de transport tactic și misiuni de căutare-salvare. Poate transporta până la 20 de soldați înarmați sau până la 2 tone de provizii. Alte misiuni: suport tactic, supraveghere aeriană, antrenament, război electronic.

◆ **Aeronave prototip:** PT 1 (1995), PT 2 (1996), PT 3 (1997), PT 4 (1998), PT 5 (1998).

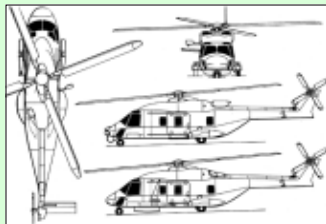
4. Echipajul:

NFH – 3 membri (pilot, copilot, operator de sistem);
TTH – 2 membri (pilot, copilot).

5. Clienți din NATO: Franța, Germania, Italia, Olanda.

Caracteristici tehnico-tactice

– Lungimea	19,56 m;
– Înălțimea	5,44 m;
– Diametrul elicei principale	16,30 m;
– Greutatea	5.400 kg;
– Încărcarea maximă	2.000 kg;
– Raza de acțiune	1.204 km;
– Viteza maximă	290 km/h;
– Motoarele	2 x 1.253 kW.



NH-90

1. Tipul: avion de antrenament, în dublă comandă.

2. Primul zbor: 7 mai 1984.

3. Producția: PILATUS FLUGZEUGWERKE AG (Elveția).

◆ **PC-9:** varianta standard. Producția de serie a început în toamna anului 1985.

◆ **PC-9/A:** versiunea australiană a modelului standard.

◆ **PC-9B:** model aflat în înzestrarea armatei germane, destinat tractării țintelor de antrenament. Avionul are o capacitate mărită a rezervorului de combustibil.

◆ **PC-9 Mk II:** variantă a modelului PC-9, modificată pentru forțele aeriene/navale ale SUA. Este folosit în cadrul programului JPATS (Joint Primary Aircraft Training System). A efectuat primul zbor la 28 decembrie 1992.

◆ **PC-9M:** versiune modernizată prin îmbunătățirea performanțelor aerodinamice și a aparatului de bord. A devenit modelul standard al producției începând din 1997.

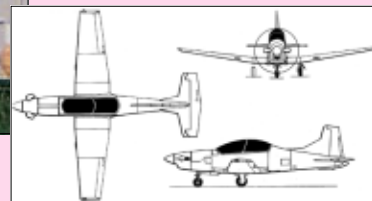
4. Clienți din NATO: Germania, SUA.



PILATUS PC-9

Caracteristici tehnico-tactice

– Anvergura	10,19 m;
– Lungimea	10,175 m;
– Înălțimea	3,26 m;
– Greutatea	1.685 kg;
– Raza de acțiune	1.642 km;
– Viteza maximă	500 km/h;
– Motorul	857 kW.



Dintr-o regretabilă eroare de tehnoredactare, în numărul 17 (50) al revistei noastre nu a apărut denumirea uneia dintre aeronavele prezentate în cadrul rubricii Dicționar NATO. Este vorba despre avionul MiG-23 a cărui fotografie o prezentăm mai sus.



Rafale
 SU-22
 SU-25



Următoarea pagină a Dicționarului NATO va fi dedicată aeronavelor:

Pagină realizată de
locotenent CIPRIAN PĂTRAȘCU,
M.T.R. VASILE RAȘOĞA

La Școala de Aplicație pentru Artilerie și Rachete Antiaeriene

ȘI INSTRUIREA SOLDATULUI E O ARTĂ!



– interviu cu locotenent-colonelul Marian Androne, comandantul Batalionului de Instrucție al Școlii de Aplicație pentru Artilerie și Rachete Antiaeriene –

cheltuielilor de transport. Bineînțeles că privarea militarilor de permisiu ar avea un efect nedorit în plan motivațional, soluție demnă de a fi luată în considerare de către comandanții acestora. Din păcate, singurul lucru pe care îl putem face pentru oamenii aceștia necerșii este să le oferim foi de drum pentru transportul pe calea ferată.

– Cum este organizat procesul de instruire a militarilor pe parcursul celor 4 luni de pregătire în cadrul Batalionului de Instrucție, domnule locotenent-colonel?

– Instruirea centralizată a militarilor este structurată pe 3 module de pregătire, conform Concepției de instruire a soldaților și gradatilor în bazele de instrucție. Modulul întâi, cu o durată de 3 săptămâni, vizează formarea inițială a militarului prin însușirea deprinderilor militare generale. Al doilea modul are o durată de 4 săptămâni și urmărește formarea militarului ca luptător individual, acesta pregătindu-se pentru executarea misiunilor de luptă izolate sau cu grupa, învățând să folosească armamentul individual și să facă față efortului fizic și psihic crescând. Cele 4, până la 8 săptămâni, alocate modulului trei, sunt consacrate formării militarului ca specialist, acesta fiind capabil, la sfârșitul perioadei respective, să îndeplinească o misiune de luptă specifică primei funcții pe care va fi încadrat pe timpul instrucției subunităților. Pentru îndeplinirea acestor obiective, Batalionul de Instrucție utilizează baza materială a Școlii de Aplicație pentru Artilerie și Rachete Antiaeriene, militarii noștri având acces atât la terenurile de instrucție și baza sportivă, cât și la poziția tehnică și sălile de pregătire de specialitate. Militarii cu termen redus urmează aceleași etape de pregătire, însă la sfârșitul celor 4 luni de instrucție sunt selectați cei mai buni dintre ei pentru a urma în continuare cursul de građați, cu o durată de 3 săptămâni, urmând ca la finalizarea acestuia să se alăture colegilor lor, executând stagiul în unități operative.

– Care sunt, domnule locotenent-colonel, principalele coordonate ale evaluării acestui amplu proces de instruire?

– Eficiența activităților care se desfășoară în cadrul procesului de instruire este permanent verificată de controalele planificate atât la nivelul conducerii Școlii de Aplicație pentru Artilerie și Rachete Antiaeriene, cât și la nivelul comenziilor Batalionului de Instrucție. De fiecare dată,

constatățile acestor comisii sunt materializate în măsuri practice de îmbunătățire a activităților desfășurate pentru instruirea soldaților. Personal, consider că cel mai obiectiv indicator al eficienței activităților pe care le desfășoară subordonații mei este nivelul de pregătire al soldatului. Până în prezent, comisiile de evaluare au acordat calificative foarte bune seriilor de militari care s-au pregătit în cadrul Batalionului de Instrucție, lucru cu atât mai îmbucurător, cu cât din aceste comisii nu fac parte



numai instructorii noștri și ai Școlii de Aplicație pentru Artilerie și Rachete Antiaeriene, ci și reprezentanții ai Statului Major al Forțelor Aeriene și ai unităților beneficiare. Cea mai mare satisfacție profesională o reprezintă, însă, pentru mine, rezultatele obținute de militarii noștri la tragerile de învățământ, desfășurate în poligonul Capu Midia. Nu e puțin lucru să vezi cum servanții pe care i-ai instruit într-un timp atât de scurt lovesc ținta cu primul proiectil... Militarii știu să tragă și trag foarte bine, ca niște adevărați artileriști antiaerieni! Pentru mine, asta-i important; la urma urmei, pentru asta îi pregătim! Satisfacția este cu atât mai mare cu cât aceste trageri nu erau prevăzute, inițial, în concepția de instruire. Consider că participarea militarilor la tragerile de învățământ este benefică, oferind, în primul rând, o finalitate cât se poate de pragmatică procesului de instruire și, nu în ultimul rând, oferind militarilor repartizați la unitățile operative, care nu participă la tragerile de luptă în anul respectiv, șansa de a rămâne cu experiența tragerilor de învățământ.

– Domnule locotenent-colonel, care sunt premisele succesului în activitatea de instruire a militarilor în termen din perspectiva experienței acumulate până în

prezent la conducerea Batalionului de Instrucție?

– Consider calitatea instructorilor ca fiind factorul decisiv în atingerea performanței în domeniul instruirii militarilor. Însă, înainte de a vorbi de calitatea acestor oameni, este firesc să vorbim de existența lor. Căci, nici până la ora actuală, nu am reușit să încadram funcțiile de instructori de specialitate și pregătire militară generală, condițiile impuse pentru ocuparea acestora fiind foarte stricte: instructorii trebuie să fie subofițeri specialiști și să aibă gradul specificat în statul de încadrare. Deocamdată, responsabilitatea instruirii soldaților revine exclusiv comandanților de baterii și plutoane. Din păcate, chiar și la acest nivel există probleme de încadrare,

– Vă propun, domnule locotenent-colonel, ca la începutul discuției noastre să vă referiți, pe scurt, la nivelul de pregătire al militarilor pe care îi primiți pentru instruire, la calitățile lor, la eventualele neajunsuri.

– Sintetizând, pot spune că militarii care provin din mediul urban sunt, în general, absolvenți ai liceului sau ai școlii profesionale, iar cei din mediul rural nu urmează decât foarte rar mai mult de 8 clase. Bagajul scăzut de cunoștințe generale al unora dintre militarii cu care lucrăm, dar și amprenta anturajului specific mediilor din care aceștia provin asupra comportamentului lor îngreunează, pe de o parte, procesul de acumulare a noilor cunoștințe, iar pe de altă parte, adaptarea la rigorile serviciului militar. Cu toate acestea, în Batalionul de Instrucție nu deosebită a perioadei de acomodare, a timpului care precede începerea propriu-zisă a instrucției. Această perioadă este destinată împărțirii pe subunități, echipării și cazării recruților, dar și obișnuirii acestora cu activitățile militare și programul unității. Ei bine, aceste zile premergătoare instrucției sunt esențiale în identificarea celor care nu se adaptează mediului militar. Semnalarea acestor cazuri intră în sarcina comandanților direcți ai militarilor, iar la soluționarea lor participă comanda Batalionului de Instrucție, dar și comandantul Școlii de Aplicație pentru Artilerie și Rachete Antiaeriene, psihologul și cadrele medicale ale acestei instituții. Un alt aspect deosebit de important pe care aș vrea să-l semnaliez este legat de posibilitățile financiare reduse pe care le au familiile unora dintre soldații noștri. Am avut chiar situații în care părinții nu au trimis scrisori în care solicitau să nu le mai acordăm permisiile copiilor lor, deoarece nu au banii necesari acoperirii

o bună parte dintre funcțiile de comandanți de plutoane fiind ocupate temporar de građați care urmează cursul de formare subofițeri, pe filieră indirectă, soluție provizorie care are, însă, un mare dezavantaj: acela că eficiența activităților desfășurate în cadrul procesului de instruire a soldaților nu poate fi evaluată în timp. Și totuși, chiar în aceste condiții, așa cum spuneam mai devreme, rezultatele obținute în instruirea militarilor în termen sunt foarte bune. Cred că succesele obținute până în prezent se datorează în bună măsură preocupării instructorilor pentru dezvoltarea motivației militarilor și atracției pe care aceștia din urmă o manifestă față de tehnica de luptă pentru a cărei exploatare se instruesc. De asemenea, consider că preocuparea noastră pentru îmbunătățirea permanentă a condițiilor de cazare, echipare și hrănire a militarilor se constituie într-un puternic factor motivațional pentru aceștia din urmă. Adevărata instrucție se execută cu militarii bine îmbrăcați, bine hrăniți și odihniți!

– Vă mulțumesc, domnule locotenent-colonel.

Interviu realizat de locotenent CIPRIAN PĂTRAȘCU

Sfaturi pentru șoferi

Iarna a intrat pe deplin în drepturi. Și, o dată cu venirea ei, încep problemele participanților la traficul rutier. Aceste probleme pot fi diminuate sau eliminate dacă ținem seama de o serie de factori ce ne ajută să desfășurăm activitatea de circulație rutieră în condiții bune.

Astfel, înainte de a porni la drum, nu uitați să pregătiți autoturismul pentru deplasarea în condiții de trafic grele. Pregătirea constă în:

- introducerea lichidului antigel în instalația de răcire a motorului;
- introducerea lichidului special în instalația de spălare a parbrizului;
- verificarea funcționării instalației de dezaburire;
- verificarea nivelului laterale și reglarea lor;
- verificarea nivelului uleiului, al lichidului de frână și al electrolitului din bateria de acumulatori;
- montarea lanțurilor antiderapante dacă plecați în zone înzăpezite;
- punerea unei opeți pentru zăpadă în portbagaj și, eventual, a unei lădițe cu nisip.

Pe traseu, se vor avea în vedere următoarele

Măsuri necesare în conducerea autovehiculelor pe timp de iarnă

reguli: ■ adaptarea vitezei la condițiile de drum; ■ folosirea frânei de motor pe porțiunile de drum înzăpezite, cu ploi sau umede; ■ păstrarea unei distanțe mai mari față de autovehiculele care circulă în față, pentru a vă asigura un spațiu de frânare suficient și sigur; ■ efectuarea depășirii numai în locurile cu vizibilitate maximă și numai dacă nu trebuie mărită viteza pentru executarea acestei manevre; ■ în situația intrării în derapaj nu se frânează și nu se accelerează; se va folosi exclusiv frâna de motor, concomitent cu virajul în sensul în care a derapat mașina; ■ circulația cu atenție pe poduri și sub poduri, unde se formează mai repede ploi; ■ se pleacă la drum pe timpul zilei, evitând circulația noaptea sau în zorii zilei; ■ informarea asupra stării drumului și a vremii pe traseul ce urmează a fi parcurs; ■ avertizarea celorlalți participanți la trafic asupra poleiului sau a altor pericole existente pe traseu; ■ acordarea

sprinjului celorlalți participanți la trafic pentru degajarea părții carosabile și informarea primului agent de circulație întâlnit despre producerea accidentelor de circulație (dacă e cazul); ■ folosirea farurilor de ceață și a fazei de întâlnire când vizibilitatea este redusă sub 50 metri.

O dată respectate aceste reguli, riscul producerii accidentelor se diminuează, dar nu uitați că pe drum nu sunteți singuri și, de aceea, trebuie să fiți atenți la manevrele executate de ceilalți conducători auto din trafic pentru a preîntâmpina eventualele coliziuni sau accidente.

Elementele conduitei preventive în trafic vă vor feri, cu siguranță, de neplăceri și vă vor ajuta să ajungeți cu bine la destinație.

Locotenent-colonel ing. ION GURGU

OGLINDA ADIUGO RETROVIZOARE

■ ATENȚIE LA COPII! Este, fără îndoială, nefiresc să vorbești de noroc atunci când faci referire la accidente rutiere. Totuși, înclin să cred că locotenent-colonelul Marin Mușat a avut un dram de noroc atunci când, aflându-se la volanul mașinii proprietate personală, în localitatea Ploiești, a acroșat și avariat ușor patru autoturisme, încercând și reușind să evite accidentarea unui copil "apărat" pe neașteptate în fața mașinii. Din fericire, copilul a scăpat doar cu o sperietură grozavă. Cu totul altfel au stat însă lucrurile în cazul căpitanului Florentin Negrescu, care, îndreptându-se cu autoturismul proprietate personală spre o stațiune din Munții Apuseni, locul în care planificase să-și petreacă concediul de odihnă, nu a putut evita accidentarea minorului Viăduț Cișpel, care a jâșnit pe șosea din spatele unei mașini parcate în afara părții carosabile. Din păcate, în acest caz soarta s-a dovedit a fi crudă până la capăt: deși a fost transportat de urgență la spital, copilul nu a mai putut fi salvat. Așadar, multă atenție la copii!

■ ATENȚIE LA ȘOFERI! Uneori, ceilalți șoferi participanți la trafic se dovedesc a fi redutabile surse de evenimente rutiere, acționând imprevizibil în postura de conducători auto. Caporalul Ioan Drăghăi, șofer, și plutonierul-major Vasile Pașca, șef de mașină, au avut neașansa de a fi implicați într-un accident provocat de un astfel de "profesional al volanului". Cei doi se întorceau dintr-o misiune la bordul autoturismului A-22721. Deodată, șoferul unui autoturism Opel Astra, venind din sens opus, s-a angajat imprudent în depășirea unui autocamion, trecând pe contrasens. Din păcate, distanța fiind foarte scurtă, impactul nu a putut fi evitat de conducătorul autocamionului militar.

A LUPTAT PENTRU MAREA UNIRE

Domnul general de flotilă aeriană (r) ing. Neculai Octav Cernescu are 95 de ani împliniți și o biografie impresionantă. Fiind mai bine dezvoltat decât ceilalți copii de vârstă lui, când țara era în mare primejdie, în 1918, la 11 ani, s-a înscris voluntar la cercețai și a servit unitățile de luptă aflate în triumful de foc din Moldova. Mai ales după ce tatăl său căzuse sub Drapelul de luptă al Regimentului 56 Infanterie, fapt pentru care i-a fost înscris numele pe Mausoleul de la Mărășești. S-a sacrificat pentru țară sub ordinea legendarului general erou Eremia Grigorescu. Fiul, neprecupețindu-și viața, la o vârstă atât de fragedă, i-a continuat pilda de curaj în tranșe. L-a decorat cu "Virtutea Militară" însuși regele întregitor, Ferdinand I. A vrut apoi să însoțească trupele române în Ungaria, împotriva bandelor lui

Bella Kuhn, dar mai marii unității, știind ce vârstă are, l-au ferit din calea gloanțelor.

Cu o luciditate impresionantă, generalul povestește, cu lux de amănunte, cum a fost în zilele Marii Uniri. Memoria lui este istoria unui veac. În 1927, a absolvit Liceul Militar de la Iași. Apoi a plecat în Germania, unde a făcut Școala militară de ofițeri de aviație și, ulterior, Academia Militară, tot în Germania. Întors în țară, a intrat în Serviciul Secret al vestitului Mihail Moruzov, fiind-i, o vreme, locțiitor. Aptitudinile dobândite încă din adolescență, când a fost cercețai, s-au confirmat din plin în timpul cât a fost comandant de unitate specială de informații.

A luptat apoi, tot războiul, în acțiuni de comando. La sol și în aer, pe Messerschmitt 3 și cu Henkel 111 a efectuat numeroase misiuni de bombardament asupra dispozitivelor

de trupe, depozitelor de muniție, nodurilor feroviare, stațiilor de cale ferată, podurilor în cadrul unei escadrile speciale de atac și distrugere. Numai în Rusia, cu echipajul din care a făcut parte, a scos din funcție 19 stații de cale ferată, a pulverizat, pur și simplu, multe depozite de muniție. Aceeași activitate a continuat-o și în Vest, ajungând aproape de Praga. Pentru faptele sale, a fost distins cu înalte ordine și medalii de război. Și, totuși, mareșalul Rodion Malinovski, și nu șeful lui direct, l-a propus pentru a deveni cavaler al Ordinului "Mihail Viteazul"! Ne aflăm, așadar, în fața unui om deosebit, decan de vârstă al generalilor aviatori, o adevărată istorie vie – cum îl numea colonelul Dorin Humiță, de la Asociația Națională a Veteranilor de Război –, general pe care îl vom mai aduce în paginile revistei.

A.R.P.I.A. – UN BILANȚ MULȚUMITOR

Filiala București a Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii a făcut bilanțul activităților pe acest an. În raportul prezentat de presedinte, generalul de flotilă aeriană (r) Constantin Mereu, s-a arătat, între altele, că s-au organizat de către filială, sau în colaborare, acțiuni notabile de cinstire a unor iluștri zburători și inventatori cum au fost, de pildă, cele de omagiere a lui Traian Vuia, la 130 de ani de la naștere, Aurel Vlaicu, 120 de ani, Radu Mănicandite, 90 de ani, Victor Șoima, 90 de ani. Activități similare au avut loc și cu ocazia aniversării unor instituții sau întreprinderi aeronautice prestigioase: Școala militară de ofițeri de aviație, Societatea LARES, IAR Brașov, A.R.P.A. ș.a.

În bune condițiuni s-a desfășurat și activitatea editorială, în acest an văzând lumina tiparului câteva volume bine primite de cititori, între care "Aerodrom și cer", semnat de Ioan Chereșeș.

A fost semnalat un neajuns care în viitor va afecta serios asociația: faptul că din aceasta fac parte, în cea mai mare măsură, pensionari. Cadrele active din aviația de toate genurile, militară și civilă, lipsesc cu desăvârșire, nemaivorbind de studenți și elevi ai instituțiilor de profil. Măsurile întreprinse în acest sens la Academia și liceul de Aviație, la facultățile de aeronave din Institutul Politehnic și Academia Tehnică Militară au fost timide, n-au avut încă efecte. Un sprijin direct în acest sens se așteaptă din partea conducerii acestor instituții.

Dintre activitățile ce vor fi marcate anul viitor, am reținut acțiunile ce vor avea ca subiect împlinirea a 75 de ani de la zborul cu prozeze, pentru prima dată în lume, efectuat de Gheorghe Bănculescu, 85 de ani de la prima misiune diplomatică efectuată cu avionul de la Iași la Blaj, 45 de ani de la primul zbor pe un supersonic, al comandorului (r) Nicolae Borzea ș.a.

INFRASTRUCTURĂ MODERNIZATĂ

Timp de șapte luni, la Baza Aeriană Câmpia Turzii s-au desfășurat activități genistice complexe, ce au avut ca scop modernizarea infrastructurii aerodromului. S-au executat, printre altele, platforme pentru elicoptere și avioane de transport, un drum de legătură, "bretele" interioare. La capitolul detalii tehnice, am reținut că suprafața lucrării a fost de 16.700 metri pătrați, au fost excavate 12.000 metri cubi de pământ, iar de pe Arieș au fost aduși 12.000 metri cubi de balast și s-au turnat 3.000 metri cubi de beton.

Forțele și mijloacele implicate în derularea acestor activități au făcut parte din Regimentul 70 Geniu și Compania 297 Geniu.

Generalul-locotenent Constantin Gheorghe, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, prezent la recepția lucrării, a evidențiat eforturile geniştilor pentru ducerea la bun sfârșit a acestei lucrări, calitatea execuției, modul profesional în care s-a lucrat.

Colonelul Titu Muzaș, coordonatorul acestei activități, ne-a mărturisit că "executarea lucrării a reprezentat o experiență profesională foarte bună. Felicit unitățile de geniu implicate pentru efortul deosebit! Știu că au lucrat șapte zile din șapte și deseori în condiții meteo grele. Nu s-a mai executat de mult timp o lucrare genistică de o asemenea amploare, ceea ce mă determină să o apreciez ca pe un examen care a fost trecut cu brio de cei implicați". (C.P.)

CEL MAI CEL...



Numele: ALEXANDRESCU. Prenumele: ȘTEFAN. Gradul: căpitan-comandor în retragere. Fost pilot comandant la Detașamentul AN-24 timp de 10 ani. I se spune simplu: "nea Fane". Așa i-au zis și îi zic tot. Este un om care le cucerește din prima clipă. Prin sinceritatea și bonomia lui, devenite proverbiale. În martie 2002 a împlinit 68 de ani. Dar este încă verde. Cu albastru a cochetat la vârsta de 18 ani, când, la Câmpina-Muscel, "a îndrăznit – zice el – să se desprindă de TERRA cu planorul ICAR, nume simbolic, de legendă, fără motor, fără aparatul de bord, plutind pe lângă păsări, din instinct". Din instinct, auziți? Asta sună fenomenal. Adică s-a născut pilot, dar și poet, ca tot românul. Nu fără temei i s-a spus că este un mare patriot. Și o să vedeți de ce.

Ultimul zbor l-a făcut pe 9 octombrie 1984, cu o cursă TAROM Băneasa – Sibiu – Băneasa. A aterizat seara, în aplauzele tuturor celor de pe aeroport, ale ziarștilor veniți să-l sărbătorească. Leșea la pensie. Chiar atunci. După 32 de ani de zbor. A coborât din aeronavă, nu s-a uitat la nimeni, ci numai la el, la avion, l-a sărutat cu lacrimi și abia după aceea s-a îndreptat spre asistență, plutind, de parcă era filmat cu încetinitor. Cel 32 de ani de zbor i-a împărțit frățeste: 16 la vânătoare, 16 la transport. Total: 11.600 ore. A transportat peste jumătate de milion de pasageri. "Cu dragoste, cum iarăși zice. Fiindcă dacă dragoste nu e, nimic nu e". Vorba apostolului Pavel. A fost pilot clasa 1, instructor de zbor, recepție, control. A avut și o aterizare forțată cu MiG-15. A pilotat și MiG-17 F. Dar "nea Fane" a rămas și va rămâne în istoria aviației ca fiind, multă vreme, dacă nu a rămas și până azi, singurul pilot care, de la decloare, până la aterizare, cât dura cursa deci, în timp ce pilota, le vorbea pasagerilor despre geografia și istoria locurilor survolate, ținea, în amfiteatrul cerului, adevărate prelegeri. Tot ce știa el despre acele localități, despre marii oameni născuți acolo le relata pasagerilor. Le recita din creațiile poetilor care au trăit pe acele meleaguri, reproducea performanțele oamenilor de știință, ale politicienilor, sportivilor proveniți din zona respectivă.

Era mare "smecher" nea Fane. Știind pe cine are la bord, le trimitea caielele cu adnotări, să-și transcrie părerile. Și erau super. De pildă: "Dacă încă a fost și poet, nu numai zburător, comandorul Ștefan Alexandrescu este cu adevărat discipolul lui. O adevărată enciclopedie înaripată, care, din slăvi, ne grăiește în dulcele cuvânt românesc despre frumusețea patriei. De fiecare dată cu el, un zbor de neuitat, la înălțimea sufletelor noastre". Semnat Ioan Grigorescu, scriitor, fost ambasador, mare realizator TV. Multe dintre somitățile cu care a zburat, înainte de a-și procura bilet de avion, se interesau dacă vor zbură cu "nea Fane". Dacă nu, își amănau plecarea. Le intrase în suflet. Le dădea curaj, le infușia siguranță, liniște. Unii nu s-au sfuit

să recunoască aceste motive, esențiale. Paradele oratorice ale comandantului aeronavei le diminueau temerile de zbor.

Dar iată ce nota primul pilot militar român care a zburat în simplă comandă avionul cu reacție, Aurel Răican, devenit general și șef al Departamentului Aviației Civile: "Tineretul are ce învăța de la nea Fănică: devotament, seriozitate, abnegație, iubire de patrie și apostolat în meserie".

Cunoscutul și regretatul om de televiziune Alexandru Stark a condensat în câteva cuvinte totul despre Alexandrescu: "Celui mai mare pilot povestitor printre piloți și celui mai mare pilot printre povestitori, un călduros multumesc din inimă pentru arta sa de a înțelege călătoria ca o fermecătoare trecere a timpului și spațiului".

Este bucuros și mândru "nea Fane" când recitește jurnalele. Între multe prestigioase dedicații, una, din 1983, îi reia în memorie clipele când l-a avut la bord pe nimeni altul decât pe actualul șef al statului, domnul Ion Iliescu: "Cu dragoste, cum iarăși zice. Fiindcă dacă dragoste nu e, nimic nu e". Vorba apostolului Pavel. A fost pilot clasa 1, instructor de zbor, recepție, control. A avut și o aterizare forțată cu MiG-15. A pilotat și MiG-17 F. Dar "nea Fane" a rămas și va rămâne în istoria aviației ca fiind, multă vreme, dacă nu a rămas și până azi, singurul pilot care, de la decloare, până la aterizare, cât dura cursa deci, în timp ce pilota, le vorbea pasagerilor despre geografia și istoria locurilor survolate, ținea, în amfiteatrul cerului, adevărate prelegeri. Tot ce știa el despre acele localități, despre marii oameni născuți acolo le relata pasagerilor. Le recita din creațiile poetilor care au trăit pe acele meleaguri, reproducea performanțele oamenilor de știință, ale politicienilor, sportivilor proveniți din zona respectivă.

Păcat că spațiul nu ne îngăduie să reproducem cât mai multe din asemenea dedicații. Iată altă, a lui Adrian Dohotaru, extrasă dintr-un noian de superlative și metafore: "Când zbor cu Ștefan Alexandrescu, mă simt în siguranță, mă simt bine, sunt bucuros și degajat. Cineva îmi vorbește ca și cum m-ar cunoaște, ca și cum mi-ar fi prieten... Pilotul comandant ne <<turbură>> sufletele cu poezie. Nu suntem cosmonauți, dar senzația e că plutim, prin intermediul poeziei, în imponderabilitate".

Au mai scris despre el, între mulți pasageri, în cuvinte unele mai frumoase decât altele, Prea Fericitul Părinte Patriarh Teoctist, academicianul Ștefan Pascu, scriitorii Ion Lăncrăjan, George Bălăiță, Traian Iancu, renumitul pianist Dan Grigore, numeroșii sportivi, în frunte cu Nadia Comăneci, Ion Alexandrescu, Cornel Dinu, artiști ca Radu Beligan, Ion Lucian, Emanoil Petruț, Silviu Stănculescu, Stela Popescu, Alexandru Arșinel, Mircea Albușescu, Dan Spătaru, zbor de neuitat, la înălțimea sufletelor noastre". Semnat Ioan Grigorescu, scriitor, fost ambasador, mare realizator TV. Multe dintre somitățile cu care a zburat, înainte de a-și procura bilet de avion, se interesau dacă vor zbură cu "nea Fane". Dacă nu, își amănau plecarea. Le intrase în suflet. Le dădea curaj, le infușia siguranță, liniște. Unii nu s-au sfuit

DIALOG CU CITITORII

Comandor (r) MIHAI BĂILESCU: În Dicționarul Enciclopedic al Aeronauticii, veți fi inclus, cu siguranță, și dumneavoastră. Chiar dacă ați făcut parte, în ultima perioadă a activității, din Flotila Ministerului de Interne. Comandorul (r) Vasile Iuracu nu v-a uitat, după cum nu a omis pe nici unul din elicopterștii de seamă cu care a zburat și cărora le-a fost comandant, la Alexeni, în primul regiment de acest gen din Aviația Militară a României, înființat în 1965.

Locotenent-colonel (r) NICOLAE STRĂCHINESCU și VASILE MIHĂILESCU: Puteți intra în posesia publicației noastre, abonându-vă la revista "CER SENIN". Prețul unui exemplar este de 5.000 lei. Un abonament pe trei luni costă 30.000 lei, pe șase luni 60.000 lei, iar pe un an 120.000 lei. Suma va fi depusă în contul 50035084673, deschis la Direcția de Trezorerie și Contabilitate Publică a Municipiului București, beneficiar U.M. 01835. Ulterior, chitanța va fi expediată pe adresa redacției. Revista va apărea în cursul anului 2003 de două ori pe lună. Întrucât nu mai sunteți încadrați în armată și nici nu există o unitate sau o instituție a Forțelor Aeriene în apropierea domiciliului dumneavoastră, ne vom ocupa personal ca publicația să vă parvină la timp.

MONICA MOSCALU: Sunteți supărați că, uneori, prevederile meteorologice nu se adevăresc și vă interesează

dacă serviciul care se ocupă cu o asemenea activitate în aviația militară și civilă se poate implica, având în vedere seriozitatea și pregătirea de excepție ale specialiștilor săi într-o prognoză a vremii pentru toată țara sau măcar pe zone? Stimată doamnă, și meteorologii noștri, la rândul-le, pe lângă interpretările proprii, folosesc date furnizate de Institutul Național de Meteorologie și Hidrologie. Oriunde în această lume timpul este... probabil. Numai Dumnezeu știe, cu exactitate, cum va fi vremea într-o zi sau alta. Să recunoaștem, totuși, că dotările din ultimele decenii – în care includem și sateliții, care, în afara altor "sarcini", le au și pe cele de a da informații despre mișcările din atmosferă – au sporit considerabil gradul de precizie al prognozei meteo.

General de brigadă (r) NICOLAE EPURAN: Sunteți un autentic cronicar al vieții de pe aerodromurile aviației noastre militare, în special al celui de la Craiova, unde ați fost, la tinerete, șeful transmisiunilor. Ne-a plăcut "avansarea" la excepțional pe care i-ați ticluit-o, prin acea notă telefonică falsă, politrucului unității, carierist notoriu. L-ați făcut pe om să cinstească o mulțime de oameni toată noaptea. Bună farsă. Ale tineretii valuri... Așteptăm de la dumneavoastră și alte colaborări.

ELENA STANCU: Într-adevăr, la sediul Primăriei sectorului 3 a fost organizată o întâlnire cu 62 de veterani, invalizi și văduve

de război cu vârste cuprinse între 90 și 101 ani, în care edilul șef le-a înmănat diplome de excelență și câte un milion de lei. Nu au participat veterani de peste 90 de ani din Forțele Aeriene, astfel am fi scris despre ei, și nu au fost de față pentru că ai noștri sunt mai tineri. Nu vor să îmbătrânească.

Salariat civil PETRICĂ SPĂTARU: În baza Ordonanței Guvernului nr. 7/1998, aprobată prin Legea nr. 37/2001, salariații civili disponibilizați prin desființarea funcțiilor beneficiază de plăți compensatorii dacă, în termen de o lună de la disponibilizare, nu au fost încadrați în alte unități sau structuri ale Ministerului Apărării Naționale. Suma totală a plăților se calculează, în funcție de vechimea în serviciu, astfel: 12 salarii nete pe economie, pentru o vechime în serviciu mai mică de 7 ani; 15 salarii – pentru o vechime între 7 și 15 ani; 20 de salarii – pentru o vechime în serviciu mai mare de 15 ani. Totodată, salariații civili disponibilizați beneficiază de ajutor de șomaj – stabilit în condițiile prevăzute de Legea nr. 76/2002. Dintre aceste condiții, cea mai importantă este ca salariatul civil care solicită ajutor de șomaj să nu îndeplinească condițiile legale de pensionare pentru limită de vârstă sau să nu fi solicitat pensie anticipată.

În altă ordine de idei, vă așteptăm cu... producțiile gazetărești promise, cărora le vom acorda spațiul corespunzător, în măsura în care acestea se potrivesc profilului nostru

DIALOG CU CITITORII

Calendar "CER SENIN" 2003

IANUARIE L 6 13 20 27 M 7 14 21 28 M 1 8 15 22 29 J 2 9 16 23 30 V 3 10 17 24 31 S 4 11 18 25 D 5 12 19 26	FEBRUARIE L 3 10 17 24 M 4 11 18 25 M 5 12 19 26 J 6 13 20 27 V 7 14 21 28 S 1 8 15 22 D 2 9 16 23	MARTIE L 3 10 17 24 31 M 4 11 18 25 M 5 12 19 26 J 6 13 20 27 V 7 14 21 28 S 1 8 15 22 29 D 2 9 16 23 30
APRILIE L 7 14 21 28 M 1 8 15 22 29 M 2 9 16 23 30 J 3 10 17 24 V 4 11 18 25 S 5 12 19 26 D 6 13 20 27	MAI L 5 12 19 26 M 6 13 20 27 M 7 14 21 28 J 1 8 15 22 29 V 2 9 16 23 30 S 3 10 17 24 31 D 4 11 18 25	IUNIE L 2 9 16 23 30 M 3 10 17 24 M 4 11 18 25 J 5 12 19 26 V 6 13 20 27 S 7 14 21 28 D 1 8 15 22 29
IULIE L 7 14 21 28 M 1 8 15 22 29 M 2 9 16 23 30 J 3 10 17 24 31 V 4 11 18 25 S 5 12 19 26 D 6 13 20 27	AUGUST L 4 11 18 25 M 5 12 19 26 M 6 13 20 27 J 7 14 21 28 V 1 8 15 22 29 S 2 9 16 23 30 D 3 10 17 24 31	SEPTEMBRIE L 1 8 15 22 29 M 2 9 16 23 30 M 3 10 17 24 J 4 11 18 25 V 5 12 19 26 S 6 13 20 27 D 7 14 21 28
OCTOMBRIE L 6 13 20 27 M 7 14 21 28 M 1 8 15 22 29 J 2 9 16 23 30 V 3 10 17 24 31 S 4 11 18 25 D 5 12 19 26	NOIEMBRIE L 3 10 17 24 M 4 11 18 25 M 5 12 19 26 J 6 13 20 27 V 7 14 21 28 S 1 8 15 22 29 D 2 9 16 23 30	DECEMBRIE L 1 8 15 22 29 M 2 9 16 23 30 M 3 10 17 24 31 J 4 11 18 25 V 5 12 19 26 S 6 13 20 27 D 7 14 21 28

L
A
M
U
L
T
I
A
N
I
!

S. C. Magica International Trade S.R.L.



Cu noi MIT-ul devine REALITATE!

LABORATORUL DE CERCETARE ȘI PRODUCȚIE SOFTWARE

Str. Aleea Callatis nr. 7, Sector 6, București; Tel/Fax: 777.45.04, 408.60.25, 0722.402. 462

Ne puteți vizita pe www.magica.ro

e-mail: info@magica.ro

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 PREDĂ;
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 CIOBÎCĂ

TIP-RIȚ LA
C.C.A. INTACT S.A.