



Aspect din timpul ceremonialului de investire a generalului-locotenent Constantin Gheorghe în funcția de șef al Statului Major al Forțelor Aeriene

pagina 4

STRONG RESOLVE 2002
COOPERATIVE KEY 2002

pagina 8

NAVETA AERIANĂ

BUCUREȘTI

-KABUL



■ Misiunea aviatorilor militari români în Afganistan a debutat cu succes

pagina 2



CASE PENTRU CADRELE MILITARE



pagina 4

pagina 7

Realizări și proiecte ambițioase pentru apărarea spațiului aerian

De la prințul Bibescu la... locotenentul Zomoniță

În ultima zi din luna ianuarie, în Franța, la Școala de Aviație Vânătoare din Tours, s-a desfășurat un ceremonial consacrat încheierii cursului de formare în domeniu a încă 12 tineri piloți. Altfel spus, a avut loc varianta festivă a brevetării celor în cauză. Printre ei s-a aflat și un român, **locotenentul Robert Zomoniță**. De fapt, locotenentul Zomoniță a fost singurul pilot străin care s-a instruit "a l'ecole de chasse" din Tours. El provine de la baza aeriană de la Borcea (Bărăganu), Fetești, și a fost fericitul ales pentru a se perfecționa în Armata Aerului. Spre satisfacția aviatorilor francezi și spre marea bucurie a pilotului nostru, la ceremonial a participat și comandantul său, **comandorul Liviu Burhală**. La fel, au fost de față atașatul militar român la Paris, **colonelul Dan Plăvițu**, precum și unul dintre secretarii ambasadei noastre în Franța.

Comandorul Burhală mi-a mărturisit că ceremonialul a fost absolut impresionant; oficialitățile franceze au folosit ocazia de a evoca relațiile tradiționale bune dintre cele două părți și s-a concluzionat că formarea pilotului nostru este

produsul continuării unor vechi și amicale legături între aviatorii militari români și francezi. Cât de vechi, vă veți întreba? Îmi vine la îndemână o situație similară petrecută cu 92 de ani în urmă. Atunci, la 10 ianuarie 1910, la Școala de Pilotaj Pau, primea brevetul de pilot prințul George Valentin Bibescu. A trecut multă vreme. Relațiile dintre aviatorii celor două țări au cunoscut înălțări și căderi.

Mulți aviatori români și-au început cariera sau chiar s-au consacrat în atmosfera de pionierat a aeronauticii din Franța. Aviația comercială română a apărut și s-a dezvoltat în tandem cu cea a Franței. În prima conflagrație mondială, aviația militară a României a fost dotată și instruită, în bună măsură, pe filiera franceză. Mai recent, industria aeronautică română a construit, sub licență franceză, elicopterele Alouette și Puma. După 1990, au apărut din nou colaborări apropiate și rodnice între Forțele Aeriene ale României și Franței. Iată o relație exemplară, care se întinde pe aproape o sută de ani, o relație care astăzi are pragmatismul necesar, dar încă mai poartă pecetea latinismului comun și a unui parfumat romantism.

În ceea ce îl privește, Robert Zomoniță a zburat, cât s-a aflat printre aviatorii francezi, 260 de ore pe trei tipuri de avioane. În final, așa cum ați înțeles, el a primit brevetul de pilot de vânătoare. Pilot de vânătoare la standardele, la exigențele Armatei Aeriene. Un lucru cu totul remarcabil.

Aflu că se fac demersuri ca încă un tânăr pilot român să meargă să se instruiască în Franța. Iată că drumul deschis de prințul Bibescu în 1910 este reluat, cu succes, de tinerii aviatori militari români, la început de nou veac și mileniu. În intervalul de 92 de ani, relațiile și activitatea comună a aviatorilor din cele două țări au fost atât de ample și de diversificate încât, pentru a le prezenta, ne-ar fi necesare tomuri întregi.

Până să ne apucăm să le scriem, să-l felicităm pe Robert pentru reușita lui, să-i dorim să folosească strălucit ceea ce a învățat, iar camarazilor din Franța să le mulțumim călduros.

Comandor DUMITRU AMARIEI

NAVETA AERIANĂ BUCUREȘTI-KABUL

■ Misiunea aviatorilor militari români în Afganistan a debutat cu succes

Luni, 28 ianuarie 2002, la Baza 90 Transport Aerian, activitate cu intensitate maximă în escadrila de avioane C-130 HERCULES. Noaptea a fost semialbă. Până la orele 24, când aeronava cu numărul 6166 s-a desprins de pe pista Aeroportului Internațional București-Otopeni.

Comandantul bazei, **generalul de flotilă aeriană Constantin Croitoru**, prezent de la primele clipe ale travaliului ce urma să se desfășoare pe aerodrom încă de dimineața, mai avea, la miezul nopții,

acțiune temerară. Prim-locțiitorul șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, **generalul-maior Ion Magdalena**, de față cu mult înainte la locul unde se consuma acest eveniment de mare însemnătate

tone, rămăneau pe pământul zvârcolit de bombe și obuze al greu încercatului Afganistan, care, pentru o jumătate de an, va fi, potrivit înțelegerilor, locul de muncă și viață al temerarilor români.

De ce cu "motoarele pornite" se derulează toată operațiunea? Pentru că înapoierea trebuie să fie cât mai rapidă. În orice moment, de după dealuri și coline poate țâșni o rachetă sau exploda un obuz. În Kabul mai toți bărbații dețin arme, nu știi niciodată de unde poate veni primejdia. "Și când vor rămâne acolo atâtea luni, ca să execute misiuni de transport sau zboruri umani-



Comandantul detașamentului, comandorul Florin Muntiu, sub titlul... întrebărilor ziariștilor

puterea să se aplece acolo unde era nevoie de îndrumarea și ordinul său, gata mereu să dea o informație companiei de ziaristi care, la ora "H", număra peste 45 de pixiști, reportofoniști, comentatori, cameramani, fotoreporteri etc. Și, poate era pentru prima dată, la o oră atât de târzie, când televiziunea națională transmitea în direct un eveniment militar românesc de o asemenea rezonanță internațională.

Domnul **Sorin Encutescu**, secretar de stat la Ministerul Apărării Naționale, după ce mai înainte stătuse de vorbă cu o parte din cei ce pleacă în misiune în Afganistan, a urcat în avion, cu câteva minute înainte de pornirea motoarelor, apoi, la scara avionului, a dat mâna cu fiecare dintre cei ce începeau, de la acea oră, o

Totul va fi bine

Soția comandantului detașamentului de zbor, **Olivia Muntiu**: "Ca soție de militar înțeleg foarte bine că este o datorie, o obligație să execuți misiunea pe care o primești, indiferent unde, când și cât timp. Serviciul în armată are alte conotații decât în viața civilă. Iar ceea ce fac polițiștii militari acolo, în Afganistan, ce fac echipajele de aviatori, în prelungirea altor misiuni executate până acum, reprezintă o parte din contribuția pe care trebuie să și-o aducă fiecare la integrarea țării noastre în NATO. Așa gândesc eu.

Soțul meu, comandorul Florin Muntiu, a mai participat luni de zile și la alte misiuni în Maroc, în Angola, în alte țări. Sigur, nu au durat chiar atât de mult ca aceasta, dar, oricum, m-am obișnuit, să zic așa. Știi cum este cu soțiile de aviatori, când pleacă ei în zbor. În primii 30 de ani le este mai greu. După aceea, se obișnuiesc. Bineînțeles că nu mă bucură absența lui, ne va fi cu siguranță mai greu, vom munci mai mult, dar datoria este sfântă. Este profesia lui, de care suntem mândre și eu și fiica noastră, Mona-Suzana. Ne vom întări una pe cealaltă în acest timp. Și ne vom mândri - mă repet - că el este acolo, alături de colegi, bine sănătos, modest, stăruitor în tot ce face. Revenirea în țară în aceste zile pentru noi transporturi ne-au convins că totul va fi bine, până la capăt".

pentru poziția țării și a armatei noastre în lume, se convinsese deja că totul este în regulă și zborul poate începe.

În cabina pilotilor, comandantul echipajului și al detașamentului de zbor, **comandorul Florin Muntiu**, își pune casca, se consultă cu secundul, **locotenent-comandorul Ninel Grigore**. Despre ultimele operațiuni înaintea decolării, frește, și despre debarcarea cât mai urgentă a personalului și descărcarea materialelor, la Kabul, pentru a lua cât mai repede cap compas spre București pentru un nou transport.

Îl strigă pe Muntiu pentru rămas bun. Scoate capul zămbind și, instantaneu, înălțăm mâinile cu degetul mare ridicat, în semn de succes, victorie, în greaua și îndelungată misiune. Cu câteva ore înainte, le-am dat tuturor din echipaj și din echipa tehnică ce însoțește avionul câte un exemplar de "CER SENIN", în care, pe două pagini, color, am prezentat, la loc de mare cinste, misiunea, pe fiecare dintre ei. A fost una din bucuriile făcute lor, familiilor, camarazilor.

L-am întrebat dacă poate compara misiunea de acum, din cadrul Forței Internaționale de Asistență de Securitate din Afganistan (ISAF) cu alta. Și ne-a răspuns că nici o misiune nu se aseamănă cu alta. Firesc. Urma ca până la Ashabad (Turkmenistan) să piloteze el cu Grigore, timp de șase ore, iar de la locul escalei până la Kabul, două ore și jumătate, **comandorul Florin Călin** și **locotenent-comandorul Marian Roșca**. Viteza de zbor - 450 km/h, altitudinea - 7.000 metri.

La Kabul, fără să oprească motoarele, în maximum o oră, trebuiau să rămână cu avionul gol. În cea mai mare viteză, luptătorii din plutonul de poliție militară, cei 12 ziaristi și echipa tehnică, împreună cu mașinile ARO, echipamentul și muniția, însumând, în total, zece

completă documentare de când se știu. În toate domeniile: politic, geografic, economic, social... Și, înainte de toate, profesional, al navigației aeriene după proceduri civile dar și militare".

Muntiu are 1.100 de ore la manșa avionului C-130 Hercules, din totalul de 5.200 câte a zburat până acum. Este un veteran al zborului pe acest tip de avion. Și foarte stăpân pe el. De aceea,

decolând de pe un aerodrom sau altul, survolând zone de risc, nu va fi același lucru? - se naște întrebarea. Sigur că da. Cu atât mai mult pentru avionul românesc și echipajele lui. Aflăm că vor fi și alte C-130 în Afganistan. Din S.U.A., din Anglia, Turcia, Grecia, din alte țări. Un motiv de încredere într-o posibilă cooperare în asigurarea disponibilității în cazuri de forță majoră. Celelalte țări, ni se spune, au însă tipuri de C-130 modernizate, cu largi posibilități de contracarare a acțiunilor inamicului.

Dar băieții știu că nu pleacă într-o excursie, ci într-o misiune grea. Una e să pleci la Ashabad cu un AN-26, cum a mai fost Muntiu, și alta cu "C"-ul încărcat cu armament și muniție, pe care să le duci la Kabul, într-o zonă fierbinte, incertă.

Avionul (inclusiv cel de rezervă), ca și echipajele, au fost pregătite cu minuțiozitate: lucrări și zboruri speciale, verificări peste verificări au precedat această misiune. "De două săptămâni - zice Muntiu - mă tot gândesc: oare n-am uitat ceva? Echipajele au făcut, poate, cea mai

Zbor sigur, eficient

Primul zbor spre Kabul a decurs, în general, în condiții foarte bune. Cele câteva formații verticale de nori în apropierea Ashabadului, unde s-a efectuat escala pentru alimentare, n-au pus la prea mare încercare profesionalismul echipajului.

Descărcarea tuturor materialelor, pe aeroportul din Kabul, deși era prevăzută a fi încheiată în maximum o oră, s-a terminat într-un timp record: 12 minute. Imediat, aeronava a decolat spre Ashabad, iar de acolo spre București-Otopeni.

Locotenent-comandorii Ninel Grigore și Vasile Coman, primul - pilot secund, iar cel de al doilea - navigator de bord, aveau să declare că programul de zbor pe întregul itinerar s-a derulat conform celor planificate.

După aproape 24 de ore de la decolarea de pe Otopeni, din noaptea de luni, 28 ianuarie, marți, 29, la orele 23, avionul pune din nou roțile pe pistă pentru a fi încărcat cu cel de al doilea transport de oameni și materiale, de această dată peste șapte tone. A decolat miercuri, 30 ianuarie, și s-a înapoiat a doua zi, pe 31, la Otopeni.

Cel de al treilea transport a fost executat în zilele de 1-2 februarie, urmând ca dislocarea detașamentului C-130 Hercules în teatrul de operații să aibă loc la o dată ce va fi stabilit ulterior.

Cu câteva clipe înainte, în virtutea unor relații mai camaraderesti ce s-au înfiripat între noi de-a lungul anilor, îmi povestise, mai pe larg, despre zborurile lui din Sudan, peste întinsa Sahară, pe deasupra drumurilor de cămăle, din Maroc, despre alte misiuni mai dificile. Pentru ca, la un moment dat, înainte de a ne despărți, să-mi mă zică: "Știi ceva, dacă trec cu bine și de misiunea asta, trăiesc o sută de ani". Să te auză

completă documentare de când se știu. În toate domeniile: politic, geografic, economic, social... Și, înainte de toate, profesional, al navigației aeriene după proceduri civile dar și militare".

Muntiu are 1.100 de ore la manșa avionului C-130 Hercules, din totalul de 5.200 câte a zburat până acum. Este un veteran al zborului pe acest tip de avion. Și foarte stăpân pe el. De aceea,



Privind spre Kabul cu... încredere

la o întrebare a unei ziariste dacă nu îi este cumva frică, răspunde foarte calm, sincer, fără nici o rețineră: **nu**. "De ce și de cine să-mi fie sau să ne fie frică?" Așa le-a spus și celor ce urmau să plece cu el în mult așteptatul și comentat zbor spre Kabul, unii dintre ei urcați pentru prima dată într-un avion. "Atâta timp cât noi, echipajul, nu ne temem de nimic, nici dumneavoastră să nu aveți rețineri. Totul este pus la punct, nu există nici un risc, traiectul de zbor este foarte sigur".

Dumnezeu! - îi zic cu gândul la răspunsul unui ofițer de poliție militară, care, întrebând de sentimentele ce le trăiesc părinții, toți cei apropiați vizavi de misiunea sa, răspunde în fața microfonelor: "De mândrie și îngrijorare. Da, da, cred că sunteți de acord cu ei!" Și țoți cei de față erau.

În tot acest timp, un maestru militar clasa I, un alt... Hercules, pune la punct ultimele elemente ale îmbarcării. Un munte de om, în al cărui piept bate o inimă de aur. El va fi sufletul tuturor operațiunilor de îmbarcare-debarcare. Îl cheamă **Dumitru Bălan** și este la prima sa ieșire din țară. Are emoții cât cuprinde. Dar va avea grijă de el. Așa i-a spus la plecarea fiul său, Mihăiță, elev în clasa a XII-a: "Pentru că avem mare nevoie de tine, tată. Pentru că te iubim".

Și, poate tot din aceleași motive, la orele 24 fix, când C-130 Hercules, încărcat la maximum, se desprindea de pe pista aeroportului Otopeni, nimeni dintre cei ce i-au condus la plecare, cea mai mare parte ziaristi, nu se grăbea să plece. Abia când luminile aeronavei s-au profilat sigure pe cer, ne-am îndreptat spre hangare. Înainte de a se întorce, spre ieșire, cu ochii încă ținți spre aeronavă, cineva își făcea semnul crucii. Iar din glasul mai multora se putea auzi: "Doamne, ajută!"



Precizia și rapiditatea îmbarcării, o chestiune de forță. Și nu numai...

România – Republica Moldova

DE LA "PODUL DE FLORI" LA "PODUL DE GHEAȚĂ"?

Un recent sondaj de opinie a reconfirmat că cvasitotalitatea populației României – aproape 90 la sută! – se pronunță în favoarea aderării țării noastre la NATO și la Uniunea Europeană. Este, practic, poziția cea mai tranșantă și cea mai consecventă față de cele două importante instituții europene, nici unul din ceilalți candidați la aderare nemaibeneficiind de o asemenea susținere. Dar, potrivit normelor aceluiași instituții europene, pentru ca un stat să poată candida și, în final, să fie admis în NATO sau UE, el trebuie să îndeplinească anumite condiții – absolut determinante! – atât în planul politicii sale interne, cât și în planul politicii externe. În speță, să se încadreze în spiritul și litera democrației autentice și să întrefină raporturi normale, de înțelegere și bună-vecinătate, cu țările din imediata sa apropiere.

Îndeplinește, la această oră, România condițiile de fond pentru integrarea de facto și de jure în NATO și în Uniunea Europeană?

Nu ne propunem să răspundem la această întrebare din punctul de vedere al factorilor interni, ci ne vom axa analiza exclusiv asupra factorului extern. Iar aici, lucrurile sunt destul de complicate. Mai întâi, pentru că România are unele divergențe, și nu foarte simple, cu cel mai mare vecin al său, Ucraina: absența tratatului privind regimul frontierelor de stat; chestiunea succesiunii la defuncta Uniune Sovietică; delimitarea platformei continentale și a zonelor prin excelență economice; apartenența Insulei Șerpilor. Și nici cu Ungaria relațiile nu sunt foarte cordiale, din cauza, în principal, a neînțelegerilor legate de controversata problemă a statutului și legitimității de maghiar.

Dar, în mod paradoxal, cele mai mari probleme de natură externă România le are, acum, cu Republica Moldova! Printr-o acumulare, scăpată de sub control, divergențele București – Chișinău au atins cote alarmante, deja sesizate și taxate tăios de forurile europene și mondiale. Astfel că, de la idilic și nostalgic "pod de flori",

care lega cele două state românești prin anii 1991–1995, s-a ajuns, în prezent, la împunsături reciproce dure, la acuzații grave... De când la Chișinău au ajuns la putere comuniștii, în frunte cu Vladimir Voronin, ales președinte al Republicii Moldova, relațiile bilaterale s-au depreciat continuu, ajungându-se la insinuări și declarații cu totul neobișnuite între state europene vecine și democratice, și cu atât mai puțin de înțeles între state legate istoricește prin origine, limbă, tradiții, aspirații fundamentale. Actualul regim de la Chișinău, reflex al unor manevre și scenarii de sorginte ex-sovietică, acuză România de... amestec în treburile interne ale Republicii Moldova, de "expansionism teritorial" și amenință fără echivoc cu retragerea ambasadorului de la București! "Pod de gheață" mai ceva ca acesta nici nu se putea!

De ce s-a ajuns, totuși, la acest trist și păgubitor impas – nu numai politico-diplomatic? Fără a absolvi total de vină autoritățile de la București, care n-au

găsit nici tonul potrivit și nici argumentele cele mai persuasive pentru a aplana conflictul încă de la început, principala vină aparține puterii de la Chișinău. Mai întâi, a fost **momentul octombrie 2001**, când, la Strasbourg, într-un discurs incendiar dinainte pregătit și aprobat la Chișinău, ministrul moldovean al Justiției, Ion Morei, a acuzat oficial România de "expansionism teritorial" și "amestec în treburile interne ale Republicii Moldova"! Și, din păcate, ecoul acestor declarații aberante avea să ajungă chiar până la președintele Adunării Parlamentare a Consiliului Europei, lordul Russell Johnson, care, în euforia sărmăluțelor și vinului roșu oferite de "tovarășul Voronin", a cerut imperativ Bucureștiului "să nu mai cultive pretenții teritoriale asupra Moldovei!"

Mai apoi, același "exigent" și "incoruptibil" Ion Morei a suspendat senin, pe timp de o lună, activitatea principalei formațiuni parlamentare de opoziție – Partidul Popular Creștin Democrat – sub pretextul, cusut cu atât albă, că "oamenii lui Iurie Roșca" ar fi organizat, din "ordinul Bucureștiului", ample manifestații de stradă împotriva măsurii introducerii limbii ruse ca disciplină obligatorie în școala primară și a noii legi de organizare administrativ-teritoriale a Republicii Moldova, prin care se revine la forma sovietică – raioane în loc de județe! Din aceleași motive inventate, principalilor lideri ai Partidului Popular Creștin Democrat – Iurie Roșca, președinte, și

Ștefan Secăreanu și Vlad Cubreacov, vicepreședinți – li s-a ridicat imunitatea parlamentară (!), iar premierul de la Chișinău, Vasile Tarlev, a transmis, furios, o "Declarație de poziție" premierului Adrian Năstase, în care protestează vehement împotriva "amestecului României în treburile interne ale Republicii Moldova" și respinge "cu indignare" "directivile" și "indicațiile" Bucureștiului apropos de situația actuală de la Chișinău.

Lista divergențelor româno-moldovene ar putea continua. Dar nu acesta este scopul comentariului nostru. Vrem doar să mai spunem că este mai mult decât neperformant, mai mult decât păgubitor, mai mult decât dureros ca între cele două țări vecine și, sperăm, încă prietene, să se exacerbeze neînțelegerile de moment, ofuscările personale, făna unora sau altora.

Sângele apă nu se face, geografia nu poate fi modificată după voia omului, suntem și vom fi pe veci vecini, iar istoria va supraviețui oricărei ambiții deșarte, oricărei provocări, oricărei malsluri. România și Republica Moldova sunt state independente, suverane și, din păcate, temporar despărțite de un accident al istoriei (sau al oamenilor). Iar, ceea ce se întâmplă în aceste zile nu poate face decât rău, nu poate aduce decât necazuri în perspectiva integrării europene a celor două state.

NICOLAE RADU

❖ **SUPLIMENTAREA BUGETULUI MILITAR AL S.U.A.** După cum transmite agenția ASSOCIATED PRESS, în cadrul unei întâlniri cu liderii democrați și republicani din Congresul american, președintele Statelor Unite, George W. Bush, a solicitat suplimentarea cu circa **48 miliarde de dolari** a bugetului apărării al S.U.A. În aceste condiții (solicitarea a fost aprobată în unanimitate), bugetul american al apărării pe anul financiar în curs va ajunge la circa **380 miliarde de dolari**. Prin această inițiativă, Administrația de la Casa Albă urmărește acoperirea necesarului financiar pentru susținerea campaniei antiteroriste "Enduring Freedom" (care "înghite" circa 1 miliard de dolari pe zi), a proiectului NMD, precum și a unei majorări salariale a personalului militar activ.

❖ **TEST NMD.** La sfârșitul lunii ianuarie 2002, Statele Unite au efectuat un nou test în cadrul programului de realizare a sistemului național de apărare antirachetă (NMD). Experimentul, încheiat cu succes, a constatat – precizează WASHINGTON POST – în lansarea unei rachete-țintă de pe insula Point Kaena, din Arhipelagul Hawaii, și interceptarea acesteia cu un prototip de rachetă antirachetă. Lansarea rachetei interceptoare s-a făcut de pe crucișătorul american "U.S.S. Lake Erie", fiind pentru prima dată când un test NMD nu se face de pe uscat, ci de pe o navă maritimă.

❖ **PROIECTE PE TERMEN LUNG.** Recent, Federația Rusă a lansat Programul de înzestrare a Forțelor Armate până în anul 2010, din care agenția ITAR-TASS citează: modernizarea tehnicii de luptă și proiectarea unor noi tipuri de armament și tehnică militară pentru toate categoriile de forțe armate (avioane din generația a cincea, elicoptere multirol, submarine nucleare multifuncționale, sisteme de lovire de înaltă precizie, mijloace de comunicații și sisteme de cercetare radioelectronică); dezvoltarea fără precedent a industriei naționale de apărare, concomitent cu diminuarea până aproape de zero a achizițiilor din import (în anul în curs, pentru comenzile de stat pentru



apărare au fost alocate 79 miliarde de ruble, cu 40 la sută mai mult decât în anul 2001); sporierea considerabilă a exportului în domeniul militar (în anul 2001, Federația Rusă a obținut 4,4 miliarde de dolari din exportul de armament, tehnică de luptă și tehnologie militară).

❖ **MODERNIZARE.** Oficialii militari din Belgrad, citați de agenția TANIUG, precizează că procesul de modernizare a înzestrării Trupelor de Apărare Antiaeriană a R.F. Iugoslavia se va derula pe parcursul a două etape și va avea ca obiective principale dezvoltarea de către industria națională de apărare a unor sisteme de detectare și lovire a țintelor, pe de o parte, modernizarea tehnicii din dotare și achiziționarea de tehnică militară superperformantă, pe de altă parte. Prima etapă de modernizare vizează sistemele de rachete "KUB" și "NEVA", iar cea de a doua – creșterea mobilității sistemelor "NEVA", dotarea unităților cu lansatoare de rachete de tipul "SOU 9A 310M 1-22" și rachete de tipul "SOC 9C 18M1", modernizarea complexelor pentru detectarea țintelor aeriene care zboară la mică înălțime, precum și aradarilor "P-12", "P-14", "P-18" și a sistemelor de rachete "IGLA", "STRELA-1" și "STRELA-2M".

❖ **ACHIZIȚII MILITARE.** Deputații din BUNDESTAG (Adunarea Federală a Germaniei) au votat – potrivit agenției D.P.A. – în favoarea unui proiect ce prevede achiziționarea a 73 de avioane militare de transport de tipul "AIRBUS A-400M" (din Franța). Aprobarea vine după ce Curtea de conturi a

Germaniei criticase în termeni duri proiectul, considerându-l prea costisitor.

Agencia de știri P.A.P. face cunoscut că ministrul apărării al Poloniei, Jerzy Szmajdzinski, a anunțat că țara sa va achiziționa 23 de avioane de luptă de tipul "MIG-29", aflate în prezent în înzestrarea F.A.M. ale Germaniei. Acordul, în valoare de 33 de milioane euro, a fost deja încheiat și mai prevede achiziționarea a 128 tancuri de tipul "Leopard", la prețul de 24,8 milioane euro.

❖ **APLICAȚII MILITARE COMUNE AMERICANO-RUSE. VOCEA RUSIEI** informează că, în perioada 28 ianuarie – 4 februarie 2002, s-au desfășurat, pe teritoriul S.U.A., aplicații militare comune aerospațiale ruso-americane, la care au participat 130 de specialiști militari ruși și americani. Scopul exercițiilor l-a constituit antrenarea structurilor de apărare ale celor două state în vederea identificării unor lansări neautorizate de rachete balistice și interceptarea operativă a acestora. Aplicațiile s-au desfășurat în statul american Colorado, la Centrul Operațional al Coman-

damentului Apărării Aerospațiale a Americii de Nord (NORAD), dispus în incinta Bazei Aeriene Peterson. În cadrul exercițiilor comune s-au utilizat rachete și lansatoare de rachete de tipul "S-300" (rusești) și "PATRIOT" (americane).

❖ **NUMIRE ÎN FUNCȚIE.** După cum informează RADIO KIEV, în Ucraina s-a desfășurat, zilele trecute, ședința Colegiului lărgit al Ministerului Apărării Naționale, în cadrul căreia ministrul ucrainean al apărării, generalul de armată Volodimir Skidcenko, a prezentat generalii care au fost numiți în funcții noi. Printre aceștia se află și generalul-maior Serghei Nechaev, care a fost promovat din funcția de adjunct al Inspectorului militar principal în aceea de prim-adjunct al comandantului-șef al Trupelor de Apărare Antiaeriană a Teritoriului.

❖ **APROBARE.** Potrivit agențiilor internaționale de presă U.P.I. și REUTERS, Senatul filipinez a aprobat participarea militarilor americani (și, posibil, britanici) alături de militarii filipinezi la acțiunile armate desfășurate în sudul țării, împotriva grupării islamiste (asimilată organizațiilor teroriste) ABU SAIYAF. La operație vor fi angajați 650 de militari americani, dintre care 160 aparțin Forțelor Speciale. Acțiunile militare comune antiteroriste au început deja și acestea vor continua.



Deși "Mi-8" este un elicopter puternic și sigur, se mai întâmplă și accidente...

❖ **ACCIDENTE AVIATICE.** După cum transmite RAIUNO, în ziua de 27 ianuarie 2002, un elicopter militar rus de tipul "Mi-8" s-a prăbușit în Cecenia, în apropierea localității Selkovskoe, provocând moartea celor 14 persoane aflate la bord. Printre victime s-au aflat generali, colonei, precum și adjunctul ministrului de interne, generalul Mikhail Rudenko. Nu se cunosc cauzele accidentului, ci doar faptul că aparatul efectua un zbor între localitatea cecenă Khankola și localitatea Mozdok, din Osetia de Nord.

Agencia islamică de presă A.I.P. a anunțat, iar RAIUNO a confirmat, că un elicopter militar aparținând Forțelor Aeriene ale S.U.A. s-a prăbușit în estul Afganistanului, la circa un kilometru de aeroportul Khost. Accidentul a avut drept cauză declanșarea unui puternic incendiu la bord. Purtătorul de cuvânt al Forțelor Aeriene ale S.U.A. a precizat că din cei 24 de militari aflați la bord, 14 au fost răniți ușor, iar 4 – foarte grav.

La 29 ianuarie 2002, a fost investit

NOUL ȘEF AL STATULUI MAJOR AL FORTELOR AERIENE

Marți, 29 ianuarie 2002, a avut loc ceremonialul de investire în funcția de șef al Statului Major al Forțelor Aeriene a generalului-locotenent Constantin Gheorghe.

Au participat ministrul apărării naționale, Ioan Mircea Pașcu, și șeful Statului Major General, generalul Mihail Popescu.

Generalul Mihail Popescu a evidențiat cu această ocazie profesionalismul, pasiunea și perseverența cu care a lucrat generalul-locotenent Gheorghe în calitate de adjunct al șefului Statului Major General. S-a apreciat că "linia ascendentă a reformei și restructurării în armată" se datorează și modului în care și-a făcut datoria generalul-locotenent Gheorghe.

Generalul Popescu i-a mulțumit generalului Gheorghe pentru munca desfășurată până în prezent și i-a urat succes în noua funcție.

Ministrul apărării naționale a avut o intervenție substanțială, interesantă. Domnia sa a subliniat mai întâi semnificația deosebită a faptului că în Armata Română sunt numiți, în aceeași zi, noi șefi la stălele majore de la două categorii de forțe armate: aeriene și navale. Și asta "în mijlocul procesului de restructurare, într-un an decisiv pentru primirea invitației de aderare la NATO". Acest lucru este un semn al maturității organismului militar, al celor care îl alcătuiesc.

Domnul Ioan Mircea Pașcu a relevat că, în contextul diminuării efectivelor și a restructurării, Armata Română este solicitată să participe, alături de armate de renume, în diverse locuri din lume, pentru a reinstaura pacea și stabilitatea.

"Așa cum știți foarte bine, au plecat și băieții noștri în Afganistan, există solicitări și mai mari pentru participarea noastră acolo, ceea ce demonstrează un singur lucru, așa cum a spus și ministrul francez al apărării: atunci când intri în luptă cu cineva, înseamnă că te dai pe mâna omului acela. Deci, trebuie să ai încredere totală pentru securitatea ta în acei oameni și acest lucru iată că se întâmplă, este singura semnificație pe care putem să o avem în asemenea momente.

În ceea ce privește efortul nostru de integrare în NATO, acesta înseamnă un singur lucru: să punem țara în siguranță. Nu avem altă chestiune de făcut. Și, bineînțeles, de aici decurg o serie întreagă de alte probleme ca modernizarea,



FOTO: ministrul Mihail GHEORGHEASA

din prioritățile sale pentru perioada următoare: 1. finalizarea concepției de dezvoltare a forțelor aeriene; 2. Întărirea capacității operative a unităților și marilor unități prin accelerarea procesului de instruire; 3. folosirea eficientă a resurselor și concentrarea acestora pentru îndeplinirea obiectivelor prioritare; 4. definitivarea procesului de modernizare structurală a forțelor aeriene; 5. reconsiderarea programelor de învățământ și instruire în unitățile de învățământ, în scopul asigurării condițiilor de îmbunătățire a nivelului de profesionalizare.

Generalul-locotenent Constantin Gheorghe și-a încheiat alocuțiunea prin a asigura conducerea ministerului și a Statului Major General că Statul Major al Forțelor Aeriene "va continua să dezvolte programul de reorganizare și modernizare a forțelor, astfel încât să răspundă în totalitate exigențelor reformei armatei".

Înscrierea în circuitul lumii moderne, acces la resurse, posibilitatea ca, în liniște, să ne dezvoltăm potențialul pe care îl avem și să-l valorificăm. Cred că, până la urmă, asta înseamnă că punem țara la adăpost, punem țara în siguranță, punem țara în securitate. Din acest punct de vedere, pot spune că lucrurile merg bine, nu trebuie să fim nici superoptimiști, dar nici pesimiști. Vreau să vă spun că se acumulează lucrurile pozitive, nu cele negative. Prin eforturile pe care le-am făcut, mai accelerate în ultimul an, ne-am câștigat dreptul de a fi apreciați conform proverbului "numai cine nu muncește nu greșește". Dacă mai apare câte o problemă, dacă mai apar dificultăți, lucrul acesta e privit cu înțelegere, pentru că și munca pe care o depunem este extrem de importantă și este evaluată ca atare. Ne-am câștigat acest drept de a căpăta înțelegere față de anumite dificultăți.

Domnul general Gheorghe este unul din oamenii care a contribuit nemijlocit și într-o foarte mare măsură, alături de colaboratorii domniei sale, la ceea ce s-a întâmplat în ultimul an când, practic, ne-am restabilit credibilitatea în ceea ce privește eforturile noastre. Domnia sa a participat și participă în continuare la acest efort, la acțiunea pentru care are nevoie de tot sprijinul dumneavoastră.

De asemenea, vreau să spun că dumneavoastră reprezentați categoria de forțe ale armatei poate cea mai importantă din punct de vedere al integrării. Spațiul aerian, monitorizarea lui, apărarea lui reprezintă unele din domeniile cele mai importante și mai sensibile pentru securitatea acestei țări, pentru efortul nostru de integrare.

Vreau să-l felicit pe domnul general Gheorghe, să-l urez succes în activitatea pe care urmează să o desfășoare de acum încolo.

Vreau să vă felicit și pe dumneavoastră și să felicit Statul Major al Forțelor Aeriene pentru munca uriașă pe care a depus-o în realizarea obiectivelor pe care le-am atins. Nu există bucurie mai mare să vezi că peste hotare sunt oameni de calibrul care te respectă pentru munca pe care o faci la tine acasă. Asta se reflectă asupra țării".

Generalul-locotenent Constantin Gheorghe a mulțumit pentru încrederea ce i s-a acordat prin numirea în funcția de șef al Statului Major al Forțelor Aeriene, a făcut referiri la eforturile necesare realizării obiectivelor din programul de reformă și modernizare a Forțelor Aeriene și la valoarea deosebită a cadrelor din unitățile și marile unități ale acestei categorii de forțe armate.

Apoi, noul șef al Statului Major al Forțelor Aeriene a prezentat, succint, câteva

CURRICULUM VITAE

General-locotenent Constantin Gheorghe, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene

Generalul-locotenent CONSTANTIN D. GHEORGHE s-a născut la data de 25 februarie 1947, în localitatea Izvoarele, județul Giurgiu.

A absolvit Școala Militară de Ofițeri Activi de Aviație "Aurel Vlaicu" în anul 1969, Academia de Înalte Studii Militare, în 1977, Cursul de comandanți regiment, în 1982, Colegiul Național de Apărare, în 1995, Cursul de comandanți de mari unități Oberammergau, Germania, 1997, Cursul de perfecționare a limbii engleze, Borden/Canada, 1998, Colegiul NATO de la Roma, Italia, 2000.

În perioada 1969-1983 a îndeplinit mai multe funcții, de la pilot la locțiitor de comandant, în Regimentul 67 Vânătoare-Bombardament, exceptând anii 1975-1977, când a fost student la Academia de Înalte Studii Militare.

Din anul 1983 până în 1987 a exercitat funcția de comandant al Regimentului 49 Vânătoare-Bombardament. Apoi a fost numit instructor-șef la Divizia 70 Aviație. Numit locțiitor al comandantului acestei mari unități în 1991, preia, doi ani mai târziu, funcția de comandant al Diviziei 70 Aviație, pe care o va îndeplini timp de peste doi ani.

Începând cu anul 1995 deține succesiv funcțiile de locțiitor al comandantului și șef de stat major al Corpului 1 Aviație și Apărare Antiaeriană "Siret", pentru ca din 1997, până în anul 2000, să se alege în fruntea Corpului. În perioada 2000-2002 a fost adjunct al șefului Statului Major General pe probleme de apărare și resurse umane.

În ianuarie 2002 a fost numit șef al Statului Major al Forțelor Aeriene. Este pilot de vânătoare, pilot pe elicoptere, pilot-instructor, pilot de încercare. A zburat circa 2.500 ore.

O veste bună:

CASE PENTRU CADRELE MILITARE

O delegație a Ministerului Apărării Naționale, condusă de domnul Sorin Encuțescu, secretar de stat și șef al Departamentului pentru Relația cu Parlamentul, Armonizare Legislativă și Relații Publice, a întreprins, în perioada 31 ianuarie - 3 februarie, o vizită în Marea Britanie, la invitația domnului Paul Toal, director general al companiei "Romanian Development & Communication UK Ltd".

Rezultatele acestei vizite au fost prezentate în cadrul unei conferințe de presă care a avut loc pe 5 februarie, la București.

Demersurile părții române au vizat încheierea de contracte și înțelegeri care, în final, să conducă la realizarea programului de construire de locuințe proprietate personală pentru cadrele militare.

După cum este știut, anul trecut, domnul Encuțescu a efectuat o serie de vizite în câteva cămine de garnizoană, s-a întâlnit, în unități și instituții militare cu personal din armată care nu dispune de locuință. Totodată, această problemă, care frământă de zeci de ani cadrele militare, a fost ridicată domniei sale, ca și predecesorilor, celorlalți demnitari din conducerea Ministerului Apărării Naționale, și cu ocazia audiențelor.

Șeful comisiei este consilierul secretarului de stat Sorin Encuțescu, comandorul Marius Baștan, fiul celebrului general parașutist Grigore Baștan.

Din statisticile existente la minister reiese că până acum au fost înregistrate 10.680 de cereri pentru locuințe. O pătrime, circa 2.500, o reprezintă solicitările pentru București. O parte din cereri au fost făcute de cadre din sistemul Forțelor Aeriene.

Pentru desfășurarea în bune condițiuni a programului s-au luat măsurile necesare. Acestea au constat, în principal, în dubla reconversie: a infrastructurilor militare ce nu mai sunt folosite, ca și a cadrelor militare care au lucrat în unități de construcții și au fost disponibilizate în procesul restructurării.

Dozândarea unei locuințe la standarde NATO și cu preț mai redus s-a bucurat de o mare atenție

atât din partea celor ce urmează să le execute, cât și a beneficiarilor. Așa se explică și interesul deosebit pe care l-a suscit vizita în Marea Britanie.

În același timp, rămân opționale și celelalte



Model funcțional construit la Alba Iulia de firma SPEEDWALL - 2000. Arhitect Ioan Strejan

variante în vigoare la ora actuală. Se vor finaliza locuințele aflate în construcție, anul trecut fiind date în folosință numai 190, un număr extrem de mic față

de necesități. Cei care au posibilități își pot cumpăra locuințe de pe piața liberă după cum, cei care întrunesc condițiile vor primi, în continuare, compensația pentru chirie.

Trebuie spus că firma britanică a fost selecționată în urma analizării ofertelor. În timpul vizitei, delegația militară română a participat la semnarea contractului între firma constructoare și societatea care va fi manager de proiect. Totodată, au fost abordate problemele ce le implică realizarea programului de locuințe în sistem privat cu reprezentanții firmei britanice care se va ocupa de managementul proiectului și cu cei ce dețin licența pentru tehnologia ce va fi folosită în construcția caselor. Firma britanică a construit în Anglia 600 de astfel de locuințe, are un proiect de 1.000 de case și în China. Cele de la noi vor avea, după cum se discută acum, un confort mai mare față de cele britanice. Programul-pilot se va desfășura în Ghencea, pe un fost teren de instrucție. Intenția Ministerului Apărării Naționale este ca locuințele să fie individuale, cu o parțelă de teren aferentă. Ca metodologie, va fi realizat un studiu de caz. Arhitectul este britanic și va lucra cu asistenți români. Locuințele vor fi cu două niveluri (tip P+1), cu trei, patru și cinci camere.

Proiectul este destinat întregului personal din armată, cu prioritate pentru ofițeri. Se preconizează că în martie să înceapă construcțiile, pentru ca în octombrie, primii beneficiari să se mute în noile case. Sistemul pilonilor este exclus. Criteriile de alegere vor fi exclusiv financiare, stabilite de bancă. Dar asupra acestor probleme vom mai reveni.

Dicționar NATO

E-2 Hawkeye



1. **Tipul:** avion de cercetare.
2. **Primul zbor:** 21 octombrie 1960.
3. **Producția:** NORTHROP GRUMMAN.
 - E-2 A: construite 59 exemplare.
 - TE-2 A: versiune de antrenament.
 - E-2 B: modernizarea a 51 exemplare ale modelului E-2 A.
 - E-2 C: a efectuat primul zbor la 23 septembrie 1972. Au fost comandate 211 exemplare. Până la sfârșitul anului 1999 au fost livrate 183.
 - TE-2 C: variantă destinată antrenamentului.
 - E-2 T: versiune îmbunătățită a modelului E-2 B. Livrările au început în 1995.
 - Hawkeye 2000: produsul unui amplu proces de modernizare a variantei E-2 C.
4. **Echipajul:** 5 membri (pilot, copilot, navigator, operator radar și comandantul misiunii).
5. **Clienți din NATO:** S.U.A., Franța.

Caracteristici tehnico-tactice:

– Anvergura	24,56 m;
– Lungimea	17,60 m;
– Înălțimea	5,58 m;
– Greutatea	18.363 kg;
– Raza de acțiune, fără realimentare	2.854 km;
– Viteza de croazieră	480 km/h;
– Motoare	2 x 5.100 C.P.

1. **Tipul:** elicopter de transport.
2. **Primul zbor:** efectuat de prototipul YCH-47A, la 21 septembrie 1961.
3. **Producția:** BOEING (SUA).
 - CH-47 A: au fost construite 349 de exemplare. Elicopter operațional în Vietnam, începând din 1971.
 - CH-47 B: a efectuat primul zbor în octombrie 1966. Au fost livrate 108 exemplare către armata americană, începând din 10 mai 1967.
 - CH-47 C: variantă realizată prin creșterea puterii motorului. A efectuat primul zbor la 14 octombrie 1967. Livrările către armata SUA au început în anul 1968.
 - CH-47 D: este rezultatul unui amplu program de modernizare a modelelor precedente. A efectuat primul zbor la 26 februarie 1982. Prima livrare s-a realizat la 31 martie 1982. În iunie 1999, armata SUA deținea 433 de exemplare.
 - MH-47 D Special Operations Aircraft: elicopter destinat unor operațiuni speciale.
 - GCH-47 D: model destinat instruirii piloților la sol.
 - MH-47 E: se află în dotarea forțelor speciale americane. Prototipul a zburat pentru prima dată la 1 iunie 1990. Livrările au început la 10 mai 1991.
 - CH-47 F Improved Cargo Helicopter: va fi produsul unui program de modernizare care urmează să se desfășoare până în anul 2033.
 - Variante exportate: Chinook HC (Marea Britanie), HT 17 Chinook (Spania), CH-47 D International Chinook (Japonia), CH-47 SD.
4. **Echipajul:** 2 membri (pilot și copilot).
5. **Clienți din NATO:** SUA, Marea Britanie, Spania, Canada, Olanda, Grecia, Italia.

Caracteristici tehnico-tactice (CH-47SD):

– Lungimea	30,14 m;
– Înălțimea	5,70 m;
– Diametrul elicelor	18,29 m;
– Greutatea	11.550 kg;
– Greutatea maximă la decolare	24.494 kg;
– Raza de acțiune	1.207 km;
– Viteza de croazieră	259 km/h;
– Motoare	2 x 3.750 C.P.



CH-47 Chinook

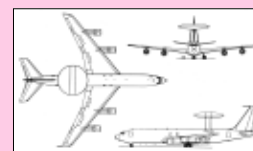


E-3 Sentry

1. **Tipul:** aeronavă de cercetare, comandă și control (AWACS).
2. **Producția:** BOEING (S.U.A.).
 - E-3 A: au fost produse 24 de exemplare. Prima livrare către forțele aeriene americane a avut loc la 24 martie 1977. Livrările către NATO s-au desfășurat între 22 ianuarie 1982 și 25 aprilie 1985.
 - E-3 B: versiune realizată prin modernizarea aparaturii de bord. Primul exemplar a intrat în înzestrarea forțelor aeriene americane la 18 iulie 1984.
 - E-3 C: este rezultatul unui program de modernizare început în 1984.
 - E-3 D: model aflat în înzestrarea forțelor aeriene britanice. A efectuat primul zbor la 5 ianuarie 1990. Livrările au început în septembrie 1990.
 - E-3 F: variantă destinată forțelor aeriene franceze. Livrările au început în octombrie 1990.
3. **Echipajul:** 20 de membri (pilot, copilot, navigator, operator radar și 16 specialiști AWACS).
4. **Clienți din NATO:** S.U.A., Marea Britanie, Franța.

Caracteristici tehnico-tactice:

– Anvergura	44,42 m;
– Lungimea	46,61 m;
– Înălțimea	12,73 m;
– Greutatea maximă	51.953 kg;
– Viteza maximă	853 km/h;
– Autonomie de zbor	11 h;
– Raza suprafeței supravegheate	370 km;
– Motoare	4 x 93,4 KN.



Nu pierdeți, în numărul următor:

- ◆ Eurofighter
- ◆ F-4 Phantom
- ◆ F-5 Tiger

Situația aeronavelor prezentate în numerele precedente:

- > Nr. 7/2001: An-24, An-26, An-28;
- > Nr. 9/2001: AH-1 Cobra, A-7 Corsair, A-10 Thunderbolt, An-30;
- > Nr. 10/2001: A-129 Mangusta, AH-64 Apache, AS-532 Cougar, Alpha Jet;

- > Nr. 11/2001: B-1 B Lancer, B-2 Spirit, B-52 Stratofortress;
- > Nr. 12/2001: C-17 Globemaster, C-130 Hercules, C-160 Transall.

Profiluri în mișcare

Prezențe permanente pe aeroporturi, maiștrii militari și subofițerii sunt piese de rezistență în complexul angrenaj ce conferă zborurilor siguranță, precizie. Aportul lor la buna desfășurare a vieții în unitățile de aviație, deși destul de consistent, trece, adesea, mai puțin observat. Iată de ce, am încercat să-i surprindem pe câțiva dintre ei în ipostazele datoriei.

VETERANUL

Plutonierul-adjutant Stelian Alecu, transmisionist, specialist clasa 1, are o experiență de 17 ani, în aceeași unitate. Au venit mulți, au plecat destui, el a rămas să deservească activitatea de zbor pe aerodrom, fie că aceasta avea loc ziua, sau noaptea, fie vara, de fierbea sângele-n tine la zebra, sau iarna, ca atunci când l-am cunoscut, sub gerul aspru din primele zile ale lui ianuarie.

N-apucă să stea bine jos că iar îl strigă conducătorul zborului: "Alecule, oprește, domnule, băzâitul ăsta din stație că nu mai înțeleg nimic!" Și Alecu sare ca ars, chiar dacă uneori o face de pomană, că tehnica e veche, nu mai are finețe, fiabilitate, i-au ruginit legăturile. Ca să fie sigur că se apleacă cineva cu răspundere asupra ei, când o duce la reparat, nu se dezlipște de ingineri și tehnicieni. Fură și el ce poate din meserie ca să șurubărească, la rândul-i, când... obosesc sau o iau razna electronii.

Așa ne vorbește despre el, ca și despre ceilalți subofițeri din subordine, **maiorul Marian Nicolae,** comandantul companiei transmisiuni și radionavigație aero.

Nea Alecu le povestește celor mai tineri și ce înseamnă să-ți iubești meseria, unitatea care-ți este ca a doua familie.

"DOCTORUL"

Ion Valentin este plutonier-major, ditamai comandantul de pluton mijloace vizuale. Deci nu asistent medical sau altceva pe la infirmerie, cum ar induce titlul. Nu, el este doctor în mânăuirea proiectoriului, a farului luminos cu sclipiri, a balizajului. Repartizat din școală aici, la Boteni, speră să iasă la pensie tot din acest loc. N-a scăpat

exercițiu, aplicație la care să nu fie prezent. A participat la zborurile de la munte, de la mare, din Delta. Vreo doi ani a îndeplinit și funcția de meteorolog, și a făcut-o cu laude. Nu există tehnica de navigație sau transmisiuni căreia să nu-i cunoască tâlcurile, "chichițele", cum zice domn' maior. Și despre el, ca și despre ceilalți, spune că este mâna lui dreaptă. Dar câte mâini are, frate, maiorul?

MANAGERUL

Același grad poartă pe epoleți și **Gheorghe David.** O vreme a fost comandant de pluton, apoi, a îndeplinit funcția de comandant de companie. Funcție de ofițer. Și s-a descurcat de minune. Bun administrator al averii companiei, a fost, ce-i drept, pentru scurtă vreme, și un foarte bun manager. A venit instruit de la baza aeriană de la Caransebeș. Știe când să acționeze, la moment. Odată, a căzut rețeaua. El a decuplat-o imediat și a trecut pe grupul electrogen. Toate elicopterele erau atunci în aer, aflate într-un moment important al îndeplinirii misiunii.

INSTRUCTORUL

Nicolae Decu este **maistrul militar principal.** Este aici de când ființează unitatea. Domnul maior nu vrea să audă vreodată de pensionarea lui. Toată recepția tehnicii de transmisiuni din baza aeriană el a făcut-o. Și a făcut-o foarte bine. Este un priceput instructor pentru subofițeri. Îi învață meserie. În transmisiuni sol-aer mai ales, fiindcă în școală nu se merge, la amănunt, la specific.

Atât de mult îl apreciază maiorul Nicolae, încât este în stare să se pună pe el într-o poziție critică, dar pe maistrul sub nici o formă: "Mie pot să-mi reproșez multe lucruri, dar lui nu. Și



Asistență tehnică la... înălțime

el a îndeplinit, prin cumul, funcția de comandant de companie doi ani. De la el am luat eu în primire comanda. Fără nici o lipsă în gestiune. Are o temeinică pregătire profesională și un grad de disciplină ridicat". Maistrul militar, la fel de bine ca și un ofițer, a știut să le însușe oamenilor simțul datoriei. Și, intrucât la serviciul de transmisiuni nu este asigurată încă funcția de ofițer trei, tot maistrul o îndeplinește.

Oameni de ispravă are maiorul Marian Nicolae în subordine!

CAMARAZII

Maiștrii militari clasa 1 Mircea Cristea și Laurentiu Ene ne-au fost creionati de locotenent-comandorul **Adrian Constantinescu.** Îi cunoaște foarte bine pe amândoi, făcând parte din aceeași escadrilă de elicoptere IAR 330 SOCAT, unde Constantinescu ocupă funcția de navigator. Cristea este mecanic de bord pe numărul 56, Ene pe 101. Ambii cunosc foarte bine aeronava, cu toate complicatele ei

agregate și instalații. S-au remarcat în multe situații, dar două dintre ele par mai interesante. La o aplicație în Bulgaria, COOPERATIVE KEY 2001, Cristea a reușit ca în două minute să amenajeze cala elicopterului altfel decât era inițial pentru imbarcarea rânților și a acesorilor francezi care au rămas impresionați de ingeniozitatea și rapiditatea tehnicianului român. Ene, care este și un foarte fin cunoscător al limbii engleze, s-a remarcat într-o situație petrecută în timpul antrenamentelor pentru zborul de la parada de 1 Decembrie. La un moment dat a apărut o scădere de tensiune la bord, din cauza unei anomalii petrecute la regulatorul de tensiune și pilotul automat s-a decuplat. Dacă a durat o secundă-două și Ene, pe fază, de parcă numai acolo se uita, l-a cuplat imediat astfel încât balansul elicopterului a fost, practic, insesizabil.

PETRE BĂNĂ

OGLINDA ADMIȚIŢI RETROVIZOARE

Anotimpul rece a cauzat dintotdeauna foarte multe probleme conducătorilor auto.

Deși este cunoscut că, pe timpul iernii, când carosabilul este adesea umed, înșelător, viteza de drum trebuie adaptată permanent la condițiile de trafic, sunt încă mulți care nesocotesc acest imperativ. Iar atunci când comit accidente de circulație, dau vina pe... ghinion! La originea necazurilor se află însă nesăbuința celor aflați la volan, cum se poate constata și din cele două cazuri pe care vi le prezentăm în acest număr.

CAPUL FACE, CAPUL TRAGE...

Locotenent-comandorul Ilie Burgui se deplasa din localitatea Bolintin Deal spre București, cu autoturismul său Dacia 1410. În loc să reducă viteza până la evitarea oricărui pericol, cu atât mai mult cu cât intra într-o localitate, ofițerul a apăsat grăbit, pedala de accelerație și a derapat. Scăpând controlul volanului, șoferul s-a speriat și Dacia sa a intrat în coliziune cu un autoturism Cielo, care se deplasa regulamentar. În urma impactului, acesta a intrat, la rândul lui, în coliziune cu un alt autoturism Dacia 1310. Curat carambol! În afara mașinilor deteriorate, o femeie, aflată în autoturismul Dacia 1310, a fost rănită. Acum, locotenent-comandorul este bun de plată.

Un alt caz, oarecum asemănător, dar cu urmări mult mai grave, îl are ca autor pe **sergentul-major Dragoș Georginel**

Poteraș. Împreună cu colegul său, **sergentul-major Ionel Colniceanu,** se întorceau, la unitate din permisie. Pe raza unei localități, pe un carosabil plin de zăpadă și deosebit de alunecos, autoturismul Dacia 1310, condus de **Poteraș,** a derapat și s-a izbit de un autotren care circula regulamentar, din sens opus. Forța impactului a fost atât de mare, încât cei doi subofițeri au fost grav răniți, alegându-se cu traumatism cranio-cerebral, șoferul, și comotie cerebrală și alte răni - pasagerul.

Trist, dar adevărat, ca în cunoscutul proverb: Capul face, capul trage. Dar când este vorba și de capul altuia, parcă situația e mult mai dramatică.

Locotenent-colonel ing.
ION GURGU

PRIMUL RADIOTELEGRAFIST NAVIGANT AL FORȚELOR AERIENE ALE ROMÂNIEI

GHEORGHE ENESCU (1891-1966)

A văzut lumina zilei la 30 octombrie 1891 în comuna Gura Vitiorei, județul Prahova. După absolvirea liceului "Petru și Pavel" din Ploiești, continuă studiile tehnice în Germania.

La 6 decembrie 1912 intră voluntar în Marina Militară, fiind imbarcat pe un crucișător, ca telegrafist. la parte la campania din 1913. Pentru faptele sale de arme, este decorat cu medalia "Avântul Țării" și avansat la gradul de sergent.

Se distinge din nou în timpul primului război mondial, când este înaintat la gradul de plutonier și decorat cu "Crucea Comemorativă a Războiului 1916-1918", cu două barete.

Continuă activitatea în Marina Militară până în anul 1931, când este mutat, la cerere, la Flotila Aviației de Luptă.

La 26 iunie 1931, pentru calitățile sale profesionale deosebite, primește Brevetul nr. 1 de radiotelegrafist navigator în Aviația Militară. Zboară în echipajul avionului "România", un trimotor Junkers 52, avion ultramodern pentru acele timpuri.

la parte, în Polonia, la un concurs cu caracter militar unde, evidențiindu-se, la 21 iulie 1933, primește, pentru locul I, pe care l-a obținut, decorația "Marea Cruce" pentru merit, prima decorație de acest fel acordată de Aviația Militară Poloneză unui militar străin.

Fiind și posesorul brevetului de aptitudine ca

operator radiotelegrafist la bordul avioanelor civile, este solicitat de Principele George Valentin Bibescu, care-l include în echipajul avionului său Potez 56 YR-

F.A.I. cu care, avându-i ca piloți pe Gheorghe Bănculescu, apoi pe Băzu Cantacuzino și Ion Culluri, întreprinde o serie de raiduri în Europa și Africa pentru Federația Internațională de Aviație, al cărui președinte era în acea perioadă.

La serbările aeriene care au avut loc la 6 iunie 1938, pe aeroportul Băneasa, Gheorghe Enescu este decorat cu Ordinul "Virtutea Aeronautică", clasa Crucea de Aur.

Reintors în Aviația Militară, este numit profesor de radiotelegrafie și instruieste pe viitorii radiotelegrafiști de bord.

"Nea Dodică", așa cum îl cunoșteau camarazii de zbor și prietenii, era un om plin de optimism, hotărât și curajos, apreciat pentru cunoștințele sale tehnice, inconfundat cu dragoste și respect de comandanți și subalterni.

Își încheie cariera ca gradul de maistrul militar, iar în specialitate cu titlu de radiotelegrafist navigator principal clasa 1.

Fiul său, Dumitru, pilot în Escadrila 56, Flotila 1 Vânătoare, Grupul "Popișteanu", a căzut eroic în una din luptele celei de-a doua conflagrații mondiale.

Căpitan (r) PETRUȘ BURIANU



La Secția Rachete și Artilerie Antiaerieni

Realizări și proiecte ambițioase pentru apărarea spațiului aerian

Restructurare □ Operaționalizare □ Integrare □ Modernizare

– **Vă propun, domnule colonel, să începeți prin a defini locul și rolul Secției Rachete și Artilerie Antiaerieni în cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene.**

– Secția face parte din structura Serviciului doctrină și instrucție, iar activitatea sa de bază vizează planificarea, organizarea și executarea instrucției în unitățile de rachete și artilerie antiaerieni. Sfera activităților pe care le desfășurăm este, însă, mult mai mare, ceea ce necesită o colaborare permanentă cu toate celelalte elemente structurale ale Statului Major al Forțelor Aeriene.

– **Care este conținutul procesului de instruire în unitățile de rachete și artilerie antiaerieni?**

– Instrucția se desfășoară în conformitate cu Programul de instrucție al armelor și specialităților militare, potrivit dispozițiilor și precizărilor șefului Statului Major al Forțelor Aeriene. În unitățile noastre, finalitatea actului de instruire constă în executarea tragerilor de luptă, gen de activitate care se poate desfășura numai în poligoane special amenajate. La ora actuală, singurul poligon destinat tragerilor cu rachete sol-aer și artilerie antiaeriană din dotarea Armatei Române este cel de la Capu Midia. Până în prezent nu am participat la exerciții militare cu caracter multinațional, tragerile desfășurându-se, de mai bine de 10 ani, exclusiv pe teritoriul României.

– **În aceste condiții, în ce măsură vizează procesul de instruire însușirea procedurilor de lucru și a tehnicilor de acțiune specifice NATO?**

– Cred că aici se cuvine să lămurim două aspecte importante. În primul rând, procedurile de lucru și tehnicile

Interviu cu colonelul Gheorghe Marin, șeful Secției Rachete și Artilerie Antiaerieni



de acțiune sunt strâns legate de specificul tehnicii de luptă din înzestrare. Acest lucru nu înseamnă, însă, că noi ignorăm standardele militare internaționale de instrucție. Dimpotrivă! Avem aceleași obiective, numai că folosim alte modalități de a le atinge. În al doilea rând, mai există o diferență esențială: dacă în NATO luptătorul este doar utilizator al tehnicii pe care o încadrează, la noi, în sarcina membrilor echipei de luptă intră și întreținerea sistemelor pe care aceștia lucrează.

– Într-adevăr, tragerile reprezintă corolarul activității de instrucție. Modernizarea poligonului Capu Midia a fost declanșată în urmă cu câțiva ani, până în prezent fiind parcurse o serie



– **Spuneți mai de vreme, domnule colonel, că tragerile de luptă reprezintă finalitatea procesului de instruire. În ce condiții se desfășoară acestea, la ora actuală?**

de etape, care au vizat creșterea standardelor privind condițiile de cazare și hrănire, precum și dotarea cu aparatură și tehnică specifică. În momentul de față, poligonul dispune de două componente compatibile cu standardele NATO: complexul de apreciere obiectivă a tragerilor și simulatorul de ținte aeriene MTS-II.

În prezent, pot fi executate și evaluate tragerile cu artileria antiaeriană și cu rachetele cu bătaie apropiată. Sistemul de apreciere pentru tragerile cu bătaie mică și medie se află în faza de realizare. Din păcate, costurile procesului de modernizare a poligonului sunt foarte mari, iar fondurile alocate nu au permis finalizarea acestor activități. Cu toate acestea, etapele parcurse până acum au avut ca rezultat includerea acestui poligon pe lista facilităților logistice oferite de România Alianței

Nord-Atlantice pentru derularea unor activități de parteneriat pentru pace.

– **Care au fost, din punctul dumneavoastră de vedere, prioritățile anului 2001 și în ce măsură au fost ele onorate?**

– Din perspectiva realizărilor, anul trecut a fost de bun augur. Am reușit să executăm trageri cu toate unitățile de artilerie antiaeriană. Pentru unitățile de rachete sol-aer am făcut un pas important, executând trageri cu o serie de subunități care erau prevăzute a se operaționaliza, după o perioadă de doi ani în care organizarea tragerilor nu a fost posibilă datorită lipsei fondurilor financiare necesare. De asemenea, procesul de restructurare s-a desfășurat conform planificării. Cred că dinamismul este principala trăsătură care ar trebui asociată anului 2001. Activitățile au avut o succesiune amețitoare: tehnica de luptă cu resursa epuizată a fost înlocuită cu cea disponibilizată în urma procesului de restructurare, au fost transportate, depozitate și conservate cantități impresionante de tehnică, complexe de rachete antiaerieni și stații de radiolocație.

– **Pentru că ați vorbit despre restructurare, vă rugăm să ne spuneți, domnule colonel, cum a decurs procesul integrării subunităților de artilerie antiaeriană în structura bazelor aeriene?**

– La acest capitol nu ne-am confruntat cu probleme deosebite, deoarece subunitățile care au parcurs procesul de restructurare și au fost integrate își desfășurau activitatea în aceleași cazărmi și înainte de centralizarea elementului de conducere la nivelul bazelor aeriene. Practic, procesul de restructurare a constatat într-o resubordonare a acestor subunități, în urma desființării brigăzilor de artilerie antiaeriană. În legătură cu acest subiect, aș vrea să subliniez faptul că procesul integrării nu a afectat misiunea propriu-zisă a divizionelor de artilerie antiaeriană.

– **Vă rugăm să punctați, pentru cititorii noștri, principalele reperi ale activităților pe care Secția Rachete și Artilerie Antiaerieni le va desfășura anul acesta?**

– Pentru noi, anul acesta înseamnă, în primul rând, continuarea procesului de restructurare, având ca obiectiv principal derularea activităților care vizează integrarea subunităților de artilerie în bazele aeriene și operaționalizarea Brigăzii 1 Rachete

Sol-Aer. În același timp, dorim să concretizăm și în acest an rezultatele cumulate în procesul de instruire, prin executarea tragerilor de luptă în poligon. De asemenea, ne preocupăm în mod deosebit asigurarea condițiilor necesare eficientizării procesului de operaționalizare; va trebui să urmărim, pe de o parte, asigurarea tehnică și logistică, iar pe de altă parte, asigurarea cu personal, deoarece consider că resursa umană reprezintă principala premisă a reușitei și în acest domeniu.

– **În final, v-aș ruga să ne spuneți, domnule colonel, care sunt coordonatele viitorului în domeniul complexelor de rachete și artilerie antiaerieni?**

– Pe fondul cerințelor asociate războiului modern, putem defini anumite caracteristici absolute necesare complexelor de rachete antiaerieni performante: capabilitatea de a executa trageri împotriva rachetelor balistice tactice, de croazieră, precum și împotriva țintelor cu suprafețe mici de reflexie sau purtătoare de bruij electronic. Mai mult decât atât, operațiunile militare internaționale desfășurate în ultimii ani ne-au demonstrat faptul că, indiferent de natura și specificul acțiunilor pe care le presupun aceste misiuni, transportul trupelor și al tehnicii de luptă se efectuează în principal pe calea aerului, ceea ce induce necesitatea existenței unor baze aeriene a căror securitate este condiționată de calitatea sistemului de apărare antiaeriană, care se realizează cu mijloace specifice armii noastre. În consecință, este necesar să ne concentrăm întreaga energie în direcția realizării obiectivelor pe care le presupune parteneriatul pentru pace, pentru a fi în măsură să răspundem eventualelor solicitări de a participa la acest gen de operațiuni. În acest scop, va trebui să înlocuim, etapizat, tehnica de luptă a cărei resursă se află deja la limita de epuizare și să asigurăm o serie de unități cu tehnică performantă, specifică apărării apropiate a bazelor aeriene.

În încheiere, aș vrea să subliniez faptul că artileria și rachetele antiaerieni reprezintă, în sistemul forțelor aeriene, complementaritatea aviației militare și a radiolocației. Numai o colaborare eficientă între aceste trei componente poate garanta atingerea obiectivului nostru final: apărarea spațiului aerian!

– **Vă mulțumesc mult, domnule colonel.**

Interviu realizat de locotenentul CIPRIAN PĂTRAȘCU



OSTRONG RESOLVE 2002Ó

Dintr-un număr de 29 de exerciții NATO, NATO/PfP și în spiritul PfP, planificate pentru anul în curs, "STRONG RESOLVE 2002" este cel mai mare exercițiu sub comanda NATO la care participă și România.

Analizând prin prisma efectivelor și tehnicii puse la dispoziție, România este a patra națiune, din cele unsprezece țări partenere participante la acest exercițiu. Delegația română va fi formată din 204 militari, 68 dintre ei reprezentând Forțele Aeriene ale României.

"STRONG RESOLVE 2002" se va desfășura în perioada 1-15 martie, în Polonia. Personalul și tehnica militară vor aflui, însă, începând cu 26 februarie. Tehnica militară din dotarea Forțelor Aeriene ale României, două aeronave MIG-21 LANCER, varianta aer-aer, două elicoptere IAR-330 PUMA SOCAT și o aeronavă de transport C-130 HERCULES, va fi dislocată pe aerodromurile militare Powidz și Bydgoszoz.

Aeronavele MIG-21 LANCER vor executa misiuni de sprijin aerian apropiat, interdicție aeriană, zonă de patrulare în aer și luptă aeriană; elicopterele IAR-330 PUMA SOCAT vor fi destinate misiunilor de căutare-salvare și evacuare medicală; aeronava C-130 HERCULES, pe lângă activitățile de transport, va executa și misiuni de desantare parașutiști. De asemenea, partea română și-a exprimat disponibilitatea de a executa, cu elicopterele IAR-330 PUMA SOCAT, misiuni de cercetare și specifice elicopterelor de atac.

În acest an, Comandamentul Întrunit al Forțelor își va desfășura activitatea de conducere și coordonare a exercițiului de la bordul vasului "Mount Whitney". Din această structură va face parte și **căpitan-comandorul Laurențiu Simionescu**, ofițerul de proiect din partea Statului Major al Forțelor Aeriene, pentru acest exercițiu.

Desfășurându-se înaintea summit-ului de la Praga, exercițiul "STRONG RESOLVE 2002" oferă României, prin forțele sale militare, posibilitatea de a demonstra, o dată în plus, că are capacitatea de a acționa ca un membru cu drepturi depline din cadrul NATO.

ÓCOOPERATIVE KEY 2002Ó

La mijlocul lunii ianuarie, o delegație a Statului Major al Forțelor Aeriene, condusă de **comandorul Gabriel Stroe**, a participat la Bled, în Slovenia, la Conferința Internațională Operațională de Planificare a exercițiului aerian real NATO/PfP "COOPERATIVE KEY 2002".

Pe parcursul conferinței au fost detaliate cadrul de desfășurare al exercițiului și elementele operaționale privind criteriile și condițiile de participare ale Forțelor Aeriene ale României. De asemenea, s-a stabilit cu ce nume va participa partea română, misiunile ce vor fi executate și, nu în ultimul rând, detaliile administrative.

Exercițiul aerian real NATO/PfP "COOPERATIVE KEY 2002" se

va desfășura în perioada 22 septembrie - 05 octombrie, la Baza Aeriană 113 Saint Dizier, Franța.

Forțele Aeriene ale României vor participa cu aeronave MIG-21 LANCER, care vor executa misiuni de sprijin aerian apropiat și de apărare aeriană, și IAR-330 PUMA SOCAT, destinate misiunilor de căutare-salvare pe timp de zi. Ca o particularitate, în cadrul exercițiului din acest an se vor executa și misiuni aeriene pe timp de noapte, cu o intensitate și un grad de complexitate mai reduse.

O dată încheiată această activitate, militarii români se pregătesc pentru parcurgerea următoarelor etape din cadrul pregătirii exercițiului: recunoașterea Bazei Aeriene 113 Saint Dizier, Franța.

Căpitan CRISTIAN PREDĂ

Cu PUMA, în Deltă Elicopterisții salvatori

Miercuri, 23 ianuarie, dimineața. La baza aeriană Mihail Kogălniceanu s-a primit din partea prefectului județului Tulcea, Ioan Vărgău, un apel de intervenție urgentă a unui elicopter IAR-330 PUMA în Deltă. Trebuia acționa rapid pentru salvarea unor oameni aflați, unii, între viață și moarte. Sloiuri mari pluteau încă pe Dunăre și nici un mijloc nu putea fi folosit în ajutorul unor bolnavi aflați în pericol. Singura cale de acces era cea aeriană.

În cel mai scurt timp, elicopterul cu numărul 10 a decolat spre localitatea C.A. Rosetti. La manșă, comandantul echipajului, **comandorul Viorel Vasiliu**, inspector-șef pentru zbor, și **căpitanul Marius Dragomir**, pilot secund. Tehnic de bord - **maistrul militar clasa I Virgil Onofrei**. La experiența lor știu că de modul în care își îndeplinesc misiunea depinde viața acelor oameni.

La C.A. Rosetti, pe un teren complet necunoscut, îi așteptau disperați trei bolnavi: un copil cu bratul fracturat, un început de cangrenă, un adult cu preinfarct și un altul cu ulcer perforat. După un tur de recunoaștere, piloții s-au hotărât să aterizeze în locul semnalat.

Dar nu au decolat bine de pe C.A. Rosetti, că s-a și instalat o ceață deasă. Ambii ofițeri, însă, fiind piloți clasa 1, Vasiliu cu experiența a 2.500 de ore de zbor pe elicoptere și Dragomir cu peste 500, antrenări să zboare în condiții meteorologice grele, nu s-au lăsat impresionați de vremea neprielnică și au mărît viteza

spre celălalt loc, unde erau așteptați cu sufletul la gură. O femeie făcuse blocaj renal. Întinsă pe targă și sub privirile îngrijorate ale celor care o însoțeau, își pusese toate speranțele în Dumnezeu și-



priceperea și promptitudinea elicopterisților. Locul de aterizare era în zona gării fluviale, ca și pustie din cauza vitregiei vremii, de săptămâni nici un vas nemaiputând străpunge Dunărea. Era singurul loc unde elicopterul putea pune roțile în condiții de securitate.

O dată urcată la bord, cu ajutorul maistrului Onofrei, femeii, ca și celorlalți trei bolnavi, aflați în stare critică, le-au revenit speranțele salvării. În elicopter, însoțitorul sanitar, ajutat de tehnicul de bord, le acorda îngrijirile necesare. PUMA spinteca aerul gri de ceață cu viteză maximă posibilă.

Pe aeroportul din Tulcea, ambulanțele, cu personal specializat, așteptau

preluarea bolnavilor. Au răsuflat toți liniștiți când, cu precizie matematică, după un zbor de maximă urgență, elicopterul a aterizat cu cei a căror stare dramatică determinase lansarea S.O.S.-ului. Fără a

opri motoarele, diminuându-le numai turajul, echipajul s-a asigurat că toți cei aflați până atunci la bord au fost coborâți în bune condiții și apoi și-a reluat zborul spre Mihail Kogălniceanu. Ca să se înscrie în programul zilei de start planificat pentru misiunile de instrucție. Spre deziluzia plutonului de ziarisți, mobilizați pentru interviurile de rigoare. Drept feliicitări și mulțumiri la capătul acelei intervenții salutare, echipajul a considerat gestul spontan de fluturare a mâinilor deasupra capului ca un onor, ca o binecuvântare.

PETRE BĂNA

"Monumentele recunoștinței"

Semnalăm apariția, în Editura "Mectis", din Ploiești, a cărții "Monumentele recunoștinței". Unul din autorii ei este secretarul general al Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii, profesorul NECULAI MOGHIOR, iscusit muzeograf. În bogatul ei conținut, se regăsesc eroii Forțelor Aeriene căzuți la datorie pentru țară în cele două războaie mondiale. Fie că aceștia sunt simpli anonimi - soldați, gradați, subofițeri din unitățile de aviație, de artilerie antiaeriană - sau nume celebre, cum este cazul locotenentului aviator Gheorghe Mociorniță, din Băicoi, înscris, pentru totdeauna, în conștiința neamului, cei ce s-au jertfit pentru patrie își au un loc de înaltă cinștire în memoria monumentelor, a înscrisurilor de pe obeliscuri, cruci comemorative, troite, în evidențele parohiale ale cimitirelor. Și asta grație eforturilor autorilor de a face ca fiecare sat, comună, oraș din județ să-și aibă eroii oglindii în carte. Și, un gest de mare noblețe: ideea realizatorilor volumului de a eterniza, alături de numele eroilor români, și pe cele ale militarilor altor armate: americani, germani, ruși pieriți pe teritoriul județului Prahova. Numai niște români puteau face așa ceva! (P.B.)

Comandantul Răducanu la 91 de ani

Surpriză mare, duminică 3 februarie a.c., într-un apartament din cartierul bucureștean Drumul Taberei. Fostul comandant și instructor de zbor HARALAMBIE RĂDUCANU s-a trezit la ușă cu câțiva din foștii săi elevi din anii 1940, împreună cu soțiile, care mai de care mai încercat de bunătați și cadouri. Au venit de la Iași, Gheorghe Ene, de la Craiova, Mihail Nicolau, din București, George Dumbravă, Marian Iancu, Constantin Dinu, Sanda Agache Miheș - organizatoarea, împreună cu Nicolau, a vizitei incognito - alți foști aviatori.

Prilejul l-a constituit împlinirea vârstei de 91 de ani de cel care i-a inițiat în arta pilotajului, azi un bătrân venerabil uitat de lume.

Pe lângă toate cele necesare unei aniversări pe cinste, la care au trudit ca niște albine soțiile foștilor săi elevi, auto-invitații i-au oferit nogenarului daruri simbolice, între care macheta avionului KLEM 25, aeronavă cu care i-a scos la simplă comandă pe majoritatea dintre ei.

Rolul de maestrul de ceremonii și l-au asumat poetul Mihail Nicolau și soția sa, actrița Constanța Nicolau. I-au fost închinată sărbătoritului versuri și cântece inspirate din activitatea de zbor, i s-a cântat, în repetate rânduri, "Mulți ani trăiască!", au fost evocați anii petrecuți la manșă alături de eminentul om, pedagog și instructor.

Emoționat până la lacrimi, venerabilul aviator și-a prezentat bogata-i activitate ce însumează peste 18.000 ore de zbor pe 27 tipuri de avioane, participarea la a războiului antifascist.

De notat că foștii săi elevi sunt aproape de împlinirea vârstei de 80 de ani.

PETRE BĂNA

Întâlnirea generalilor veterani

Conducerea Asociației Naționale a Veteranilor de Război (A.N.V.R.) s-a întâlnit, la sediul acesteia din strada Cobălcescu nr. 28, cu un grup de generali și colonel veterani de război. Liderul Asociației, **domnul general (r) Marin Badea Dragnea**, i-a informat despre măsurile întreprinse până acum pentru îmbunătățirea legislației ce reglementează drepturile foștilor luptători de pe front, ale văduvelor veteranilor și celor căzuți la datorie în război.

În rândul celor prezenți s-au aflat, alături de cavalerii ai Ordinului "Mihai Viteazul", cea mai înaltă distincție militară de război, ai altor înalte ordine ale statului român și ale statelor aliate, și reprezentanți ai Asociației Cavalerilor Ordinului "Virtutea Aeronautică".

Printre personalitățile de seamă participante s-au aflat decanul de vârstă, **generalul de flotilă aeriană (r) Cernescu Octav Nicolae**, de 95 de ani, **generalul-locotenent (r) Vasile Bărboi**, **generalul de flotilă aeriană (r) Mircea Acojocăriței**

care împlinesc opt decenii de viață. Cei trei generali, pe lângă meritele deosebite ce le-au avut pe front, sau distincții și printr-o bogată activitate memorialistică. Contribuția, îndeosebi a ultimilor doi, la elaborarea ciclului de sase volume "Veterani pe drumul onoarei și jertfei", a celor două lucrări de referință privitoare la participarea Aviației Române la cel de al doilea război mondial, este de notorietate.

Întâlnirea, ca și dialogul purtat ulterior, au prilejuit evocarea unor fapte cu totul și cu totul senzaționale săvârșite cu 60 de ani în urmă. Generalul (r) Cernescu, de pildă, aflat la bordul unor avioane de cercetare și bombardament, a reușit ca numai în campania din Est să distrugă 17 poduri și stații de cale ferată, acționând în spatele frontului, iar generalul Acojocăriței a întreprins acte de un curaj extraordinar în spațiul ocupat de dușman. Asupra faptelor de vitejie ale celor trei generali, ca și a altor veterani din Forțele Aeriene, vom reveni.

De reținut că, potrivit informațiilor aduse la cunoștință de domnul general (r) Dragnea, veteranii decorați cu Ordinul "Mihai Viteazul" urmează să primească o rentă lunară reprezentând solda de grad și funcție a unui sublocotenent, iar văduvele veteranilor de război, inclusiv ale celor care au fost în Forțele Aeriene, vor beneficia de întreaga indemnizație a soților decedați, și de o cotă de 10 la sută din biletele repartizate veteranilor pentru stațiunile de odihnă și tratament în acest an.

Se va încheia acțiunea de acordare a brevetelor pentru **Medalia Comemorativă a celui de al doilea război mondial, 1941-1945**, prin care veteranii distincți cu această decorație vor primi lunar peste 300.000 lei.

Totodată, la nivelul primului ministru, s-a cerut prefeților și primarilor să urgenceze punerea în posesie a veteranilor decorați cu ordine și medalii de război cu suprafețe de teren acordate potrivit Legii nr. 44, un hectar teren arabil sau 500 m pătrați, intravilan. (P.B.)

Redacția "CER SENIN"

Șoseaua București-Ploiești,
nr. 40, sector 1, București

Telefon/Fax: 01/232. 05. 93

E-m@il: cersenin@roaf.ro

B 222.01; 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

TIP-RIT LA
C.C.A. INTACT S.A.