



AVIATORII ROMÂNII LA "STRONG RESOLVE 2002"

**MODERNITATE
ȘI
PRAGMATISM** pagina 2

Zvon de primăvară
și zvonuri
de înnoiri
structurale
pagina 6

**FORȚELE AERIENE –
ÎN PRIM-PLANUL
EFORTULUI
DE INTEGRARE
EURO-ATLANTICĂ** pagina 3

ZIUA AUTOMOBILIȘTILOR MILITARI

**O ISTORIE ÎN ISTORIA
FORȚELOR AERIENE ALE
ROMÂNIEI** pagina 4

Marile speranțe și marile pericole

Primele două luni ale lui 2002 par să fi fost productive în acțiunea Armatei Române, a României în întregul ei, consacrată intrării în structurile NATO. Vizitele oficialilor români în Statele Unite ale Americii, în capitalele europene, primirea la București a unui important număr de oaspeți influenți au constituit tot atâtea prilejuri de afirmare a dorinței României de a accede în organizația Nord-Atlantică, pe de o parte, de recunoaștere a schimbărilor în bine petrecute la noi, a încurajărilor de a le continua, pe de altă parte.

Sigur, ofensiva diplomatică română, îmbunătățirile de ordin economic și legislativ, precum și ceea ce ne interesează cel mai mult pe noi, ostașii, modernizarea masivă, coerentă și eficientă a organismului militar, sunt fenomene credibile, convingătoare pentru cei care ne cântăresc șansele. De aici și o anume trecere de la un limbaj neutru al partenerilor pe care ni-l dorim, la unul mai concret, cu evidențieri, cu temeuri de speranțe. Regăsim și în continuare condiționări, ambiguități și rezerve amabile, dar într-o măsură mai liniștitoare. Discursurile noastre politice au devenit și acestea mai consistente, mai directe, cu repere

apropiate și accesibile. Așadar, marile noastre speranțe au, mai nou, corespondențe încurajatoare. Dar, în paralel, se dezvoltă și pericole. Apar elemente ce pot subrezi poziția pentru care s-a luptat atât de mult. Care ar fi acestea? În interior, numai niște catastrofe ar mai putea schimba situația. Altfel, în mod normal, în timpul care îl avem de parcurs până la momentul "Praga, noiembrie 2002", instituțiile economice și militare ale României nu pot fi afectate de fenomene care să ne diminueze șansele.

Atunci, pericolul nu poate veni decât din exterior. Cei care îi avertizează pe politicienii români în legătură cu eventualele greșeli au în vedere, în primul rând, contextul politic din apropierea granițelor de est ale țării. Situația care a apărut și se dezvoltă la Chișinău parcă a fost inventată anume pentru a ne strica șocurile. Politicienii comunisti de dincolo de Prut au căutat cu "abnegație" ocazii în care să atace Bucureștiul și le-au folosit talantul propagandistic reluat din recuzita trecutului vremii. Rusia a folosit și ea mingea ridicată de comunistii moldoveni pentru a lovi în șansele de integrare ale României. Iar reflexele unei eventuale eșuări a importanțelor tratative în curs de desfășurare cu

Ucraina ar accentua și acestea influența negativă asupra drumului nostru spre Occident.

România navighează acum spre NATO flancată de speranțe dintr-o parte și de pericole de cealaltă parte. Cum percep exact americanii și europenii ceea ce se întâmplă în zonă este greu de apreciat. Unde plasează ei România în această tentativă exterioară disperată de reducere a șanselor noastre de intrare în NATO iar e dificil de spus. Ceea ce se poate afirma cu siguranță este că România a făcut eforturi extraordinare pentru a cuceri o anume poziție în vrerea ei de a face parte din NATO și chiar a cuceri-o. Poate că, înainte de a lua o decizie, Occidentul își va aminti că, în 1945, o țară cu totul și cu totul europeană a fost abandonată "luminii de la Răsărit". Repetarea gestului ar trimite peste 20 de milioane de suflete într-o perspectivă nesigură, derizorie din punct de vedere istoric și nemeritată, având în vedere dorința nutrită aproape în unanimitate de apropiere și integrare în structurile continentale și euro-atlantice.

Ce puțin și ce mult timp ne desparte de noiembrie 2002, când la Praga...

Comandor DUMITRU AMARIEI

La Școala de Aplicație pentru Radiolocație

MODERNITATE ȘI PRAGMATISM

Amplul proces de restructurare prin care trece Armata Română a cuprins, în mod necesar și benefic, și școlile de aplicație, laboratorul în care se prepară viitoarea elită a armei. Pentru a afla mai multe detalii despre impactul restructurării, modernizării și adaptării la noile cerințe a acestei instituții, ne-am adresat colonelului Vasile Ostanschi, comandantul Școlii de Aplicație pentru Radiolocație.

- Domnule colonel, vă rugăm să precizați pentru cititorii revistei noastre care sunt rolul și misiunile de bază ale Școlii de Aplicație pentru Radiolocație?

- Rolul și misiunile principale ale Școlii noastre de Aplicație constau în generarea de resurse umane bine pregătite în arma radiolocație, de la militari în termen și cu termen redus, conform noilor cerințe, și până la cadre militare. Practic, generarea de resurse umane se produce în felul următor: militarii în termen și cu termen redus se instruiesc pe o durată de 4 luni, urmând să-și desfășoare activitățile pe posturile de luptă din unitățile la care sunt repartizați; pregătirea și specializarea cadrelor militare active se efectuează printr-o multitudine de cursuri de profil. De aproximativ un an de zile, procesul de pregătire are o componentă nouă: formarea de subofițeri pe filiera indirectă. Tot aici, la noi, se organizează și desfășoară examenele de grad. Ca urmare, consider că Școala de Aplicație pentru Radiolocație este destinată formării unor oameni bine pregătiți în domeniu, excelent profesioniști și, în egală măsură, caractere puternice, de ireproșabilă moralitate și verticalitate.



- În acest context, care credeți că este, domnule colonel, rolul comandantului Școlii de Aplicație?

- În primul rând, eu trebuie să înțeleg foarte bine ceea ce am de făcut. Apoi, să definesc clar, exhaustiv, împreună cu echipa cu care lucrez, problematica de bază, ordinea de priorități, modalitățile concrete de materializare a misiunilor ce ni s-au încredințat.

Pentru dezvoltarea schimbului de experiență, am creat un sistem de colaborare cu școlile de aplicație

subordonate Statului Major al Forțelor Aeriene. Pe viitor, mi-am propus ca prin structurile abilitate să creez un sistem de colaborare și cu învățământul civil.

De asemenea, permanent, în atenția mea stă crearea părgâurilor necesare dezvoltării, modernizării și eficientizării bazei materiale. Fiindcă, se știe, fără o bază materială adecvată nu se pot îndeplini scopurile propuse.

Învățământul și instrucția se desfășoară acum și aici. Ca urmare, măsurile la care mă refer și pe care le am în vedere pentru viitor trebuie să fie concrete, pragmatice și, mai ales, realizabile.

- În ce măsură sistemul de învățământ va fi adaptat standardelor NATO?

- Conform ordinelor în vigoare, școlile de aplicație se vor ocupa de elaborarea standardelor NATO specifice, ceea ce este un lucru extraordinar. Experiența pe care o avem ne obligă să elaborăm standardele astfel încât să devină viabile în cel mai scurt timp. Actualmente, pregătirea în radiolocație suferă de relativitate. În acest sens, pot afirma că limba engleză nu este cunoscută suficient de bine de unele cadre militare, iar cunoașterea și întrebuintarea calculatoarelor reprezintă un capitol cu destul de multe lucruri de făcut.

- Ce rol va avea pe viitor, raportat la condițiile enunțate, instituția pe care o comandați în pregătirea și specializarea radiolocatoristilor?

- Rolul Școlii de Aplicație pentru Radiolocație nu poate fi mai mare decât nevoile unităților, pragmatic vorbind. Viitorul nu poate porni decât de la acest lucru. Dacă vor apărea cerințe noi, oamenii și sistemul de învățământ vor fi adaptate, implicit, acestora. Cred, de asemenea, că trebuie adoptată și o filosofie educațională nouă. Aplicarea acesteia ar stimula creativitatea oamenilor, în sensul capabilității de a găsi mai largă de probleme. Așadar, drumul nostru este unul spre modernitate și pragmatism.

Căpitan CRISTIAN PREDA

"STRONG RESOLVE 2002"

→ Cel mai mare exercițiu NATO deschis țării partenere

După mai multe etape pregătitoare, pe uscat, în aer și pe mare, în perioada 01-15 martie a.c. se desfășoară, în Polonia, exercițiul "STRONG RESOLVE 2002" - cel mai mare exercițiu NATO deschis țării partenere. La exercițiu participă peste 65.000 de militari din mai multe țări membre și nemembre ale Alianței Nord-Atlantice, între care și circa 220 de militari români. Din partea țării noastre, generalul-maior dr. Cornel Paraniac, primul loțitor al șefului Statului Major General al Forțelor Terestre, îndeplinește funcția de loțitor al comandamentului Comandamentului Multinațional Interarme, iar alți 18 ofițeri și un subofițer din Armata României sunt cooptați în toate cele cinci structuri la cel mai înalt nivel de comandă (Comandamentul componentei terestre; Comandamentul componentei aeriene; Comandamentul componentei maritime; Comandamentul pentru acțiuni psihologice; Comandamentul pentru forțele speciale).

Exercițiul "STRONG RESOLVE 2002" se desfășoară în dublă partidă și vizează, pe de o parte, demonstrarea capacității NATO de a gestiona două crize simultane din spațiul european, iar pe de altă parte, creșterea capacității de intero-

perabilitate a țării partenere în operații în sprijinul păcii. Atât ca număr de participanți, cât și ca scopuri și importanță, exercițiul din Polonia se înscrie printre cele mai semnificative acțiuni în comun NATO/PP. Iar pentru România, exercițiul reprezintă un nou test de a-și demonstra gradul de pregătire militară, capabilitățile de interoperabilitate cu structurile NATO și, totodată, un nou argument în favoarea invitației la aderare și integrare euro-atlantică la summitul din noiembrie, de la Praga.

Forțele Aeriene ale României participă la exercițiul "STRONG RESOLVE 2002" cu trei aeronave de luptă (2 IAR-330 SOCAT și un C-130 B HERCULES) și 2 aeronave de transport (AN-24 și AN-26). Șeful Componentei Aeriene a contingentului militar român, întrunit sub comanda Statului Major General, este căpitan-comandorul Laurențiu Simionescu.

Este un nou prilej pentru aviatorii militari români de a-și demonstra înaltul profesionalism, capacitatea decizională, spiritul camaraderesc, disponibilitățile fizice, psihice și morale și, nu în ultimul rând, gradul ridicat de cunoaștere a limbii engleze, limba oficială în cadrul NATO.



Echipajul condus de locotenent-comandor Neculai Tătaru participă la Strong Resolve 2002



Când moare un aviator, o stea se stinge pe cer, azurul lacrimăază, păsările își încetinesc zborul, iar aerodromurile își coboară drapelele în bernă. E mai săracă lumea, e mai tristă, e mai îndurerată.

A trecut în neființă, fulgerător și nedrept, locotenent-comandorul Adrian-Manuel Săvulescu. A ieșit din patrulea al cărei șef era și s-a aliniat, întru eternitate, în inefabila "Escadrilă din ceruri". Și-a frânt zborul înainte de a-i fi venit sorocul firesc. A plecat grăbit, fără să-și fi luat rămas bun de la soția sa iubită, de la fiica de 10 ani, de la rude, de la prieteni, de la camarazi. Dumnezeu l-a chemat acolo, sus, și el a trebuit să se supună destinului. Avea doar 41 de ani, era tânăr, era puternic. Era pilot de clasă și avea aproape 700 de ore de zbor. Îl pasiona zborul, era o doua natură a sa, se identifica până la contopire cu profesia de pilot militar, de luptător aerian. Iubea viața, își venera familia, știa că mai avea încă multe de înfăptuit atât pe pământ, pentru cei dragi, cât și în înalțuri, printre stele, la mânășă avionului de luptă. Familia și zborul, zborul și familia au fost principalele sale repere etice, două pasiuni complementare, valorile la care a ținut cel mai mult și le-a respectat cu sfințenie, pilonii care i-au dat aripi, încredere, optimism și satisfacție deplină.

A plecat pe ultimul său drum blând, blândul, duosul Adrian-Manuel. Pornise să cunoască lumea la 17 decembrie 1961, din Măcinul de Tulcea. A învățat bine, a absolvit cu succes Școala Militară de Ofițeri de Aviație "Aurel Vlaicu". S-a atașat trup și suflet profesiei alese, a slujit cu credință și abnegație Forțele

Zbor frânt

Aeriene ale României. A făcut parte din grupul piloților militari destinați să îndeplinească misiuni în cadrul unor exerciții multinaționale și a zburat peste o sută de ore pe aeronava modernizată "MIG-21 LANCER". Era căsătorit și avea o fetiță. Era apreciat de comandanți și șefi, îndrăgit și stimat de colegi. Avea suflet minunat, sensibil, generos. Nu-l speriau greutățile, nu-l demobilizau nerezultatele. Avea caracter puternic, fire hotărâtă, era bărbat adevărat, un luptător desăvârșit. Avea planuri mari de viitor atât pentru el, cât și pentru cei dragi lui.

Acum, locotenent-comandorul Adrian-Manuel Săvulescu nu mai este decât amintire. Aripile-i de oțel și aluminiu s-au transformat în aripi de inger. Și el continuă să zboare și dincolo de moarte, continuă să despice înalțurile maieștuoase, să urce spre zenitul infinit, acolo unde nu ajung decât cei hărăziți de Dumnezeu să poată zbura, aidoma legendarului Icar, să poată colinda bolta cerească și să asigure liniștea și pacea pământenilor obișnuiți.

Când moare un pilot, cerul devine mai sărac cu o stea și oamenii mai bogăți cu o legendă. A fost rândul lui Adrian-Manuel Săvulescu să treacă în cartea de istorie și bravură a aviației românești. Cum să ne despărțim de el? Câte lacrimi să mai vărsăm pentru a-i ușura urcarea spre Cer? Cum să-i mulțumim

pentru toate misiunile îndeplinite ireproșabil, pentru toate sacrificiile în numele datoriei față de Tară, pentru camaraderia lui exemplară, pentru loialitatea și spiritul său de jertfă...? Cuvintele, lacrimile, suspinele nu ne ajung pentru a exprima întreaga durere, întregul regret, întreaga compasiune pentru familia atât de greu încercată. Dar ne mai alină tristețea gândul că, de fapt, aviatorul, ofițerul, omul Adrian-Manuel Săvulescu n-a pierit fără urmă în neant. El a rămas și este zidit traicnic, inconfundabil, fără de sfârșit, în fiica sa, trup din trupul lui, spirit din spiritul lui. El a rămas și este zidit în amintirile, în inima și cugetul soției sale, ale prietenilor, ale colegilor de unitate, ale tuturor celor care l-au cunoscut, l-au iubit și l-au prețuit. El a rămas și este zidit în faptele sale de desăvârșită moralitate, în toate peregrinările sale pe pământ și printre stele, în lucrurile pe care le-a atins, în florile pe care le-a sădit și îngrijit, în aerul pe care l-a respirat și din care s-a nutrit până la ultima suflare...

Cum să ne luăm rămas bun de la omul pe care-l coborâm din ceruri sub lespezile reci de întințim? Cu o lacrimă sinceră, cu o rugă de iertare, cu promisiunea de a nu-l uita niciodată, de a nu-l trăda niciodată, de a încerca să fim ca el, să trăim ca el!

Când moare un pilot, Universul e mai sărac și lacrimile noastre mai amare. Adio, scump camarad! Adio, prietene drag! Dumnezeu să te primească în Împărăția Sa și să te aibe în pază de-a pururi!

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

FORȚELE AERIENE – ÎN PRIM-PLANUL EFORTULUI DE INTEGRARE EURO-ATLANTICĂ

Ne mai despart mai puțin de nouă luni de summit-ul NATO de la Praga, dată și eveniment de referință pentru împlinirea năzuinței României de a accede, cu drepturi depline, în structurile euro-atlantice. Am intrat, așadar, în faza decisivă a eforturilor de integrare, pe linia dreaptă a "curselor" spre un loc între invitații celui de-al doilea val de extindere a Alianței Nord-Atlantice. Integrate în prim-planul acestui efort propriu și Armatei Române se află, așa cum este apreciat în mod unanim, Forțele Aeriene ale României – componenta cea mai dinamică, cea mai modernă și cea mai complexă a sistemului național de apărare.

Inserăm, în această pagină, principalele obiective și activități vizând integrarea euro-atlantică desfășurate de Statul Major al Forțelor Aeriene în anul 2001, precum și obiectivele de bază prevăzute pentru anul în curs.

Direcții de acțiune, activități concrete

Și în anul 2001, activitatea de relații internaționale la nivelul Statului Major al Forțelor Aeriene a vizat, în principal, realizarea obiectivelor specifice apărării cuprinse în **Planul Național Anual de Pregătire pentru Integrarea în NATO** și a obiectivelor de parteneriat asumate în vederea îndeplinirii, din punct de vedere militar, a condițiilor și exigențelor aderării la structurile europene și euro-atlantice – pe de o parte –, iar pe de altă parte, sprijinirea prin acțiuni de cooperare bilaterală și multilaterală a realizării programelor de restructurare și modernizare a Forțelor Aeriene.

În acest sens s-a acționat concret, concertat, în următoarele **direcții prioritare:** ■ creșterea gradului de pregătire profesională a personalului din unitățile nominalizate pentru a îndeplini misiuni specifice NATO/PIP, prin participarea la activitățile de instruire în comun atât în plan bilateral, cât și la exerciții aeriene reale sau asistate de calculator, organizate în cadrul Parteneriatului pentru Pace ■ aprofundarea regulilor și procedurilor NATO privind managementul spațiului aerian ■ creșterea numărului și a gradului de pregătire ale personalului care poate încadra module CJTF ■ asigurarea serviciilor de trafic aerian pe timpul survolării teritoriului României de către avioane militare ale NATO și ale țării partenere de cooperare ■ identificarea cerințelor operaționale privind înzestrarea cu tehnică și echipamente militare interoperabile ■ îmbunătățirea sistemului logistic al unităților nominalizate să desfășoare activități în

comun cu structuri militare similare aparținând statelor membre ale NATO ■ participarea la reuniunile, grupurile de lucru și seminariile ce au avut ca scop asigurarea bazei documentare în vederea implementării standardelor NATO ■ dezvoltarea unor schimburi de experiență cu țările membre NATO vizând îmbunătățirea procesului de învățământ în Forțele Aeriene ■ promovarea unei imagini corecte, favorabile, a Forțelor Aeriene ale României, prin participarea, în cadrul expozițiilor statice și prin zboruri demonstrative, la mitinguri aeriene în străinătate și organizarea, în țara noastră, a mitingului aerian "RoIAS-2001" (în cadrul căruia au fost promovate două teme deosebit de



interesante: "România – zbor către NATO" și "Aviația cu reacție – 50 de ani în Forțele Aeriene ale României") ■ promovarea activă a unor demersuri în scopul revederii și semnării protocoalelor și acordurilor de cooperare în domeniul forțelor aeriene cu statele vecine și parteneri ■ creșterea contribuției categoriei noastre de forțe armate la realizarea

unui climat de bună vecinătate, încredere și securitate cu țările din regiune.

Concret, în anul 2001, Statul Major al Forțelor Aeriene a executat 46 de **activități bilaterale** (22 în străinătate și 24 în România), la care au luat parte 895 militari români și 674 militari străini. În cadrul **Parteneriatului pentru Pace**, Statul Major al Forțelor Aeriene a participat la 41 de activități planificate, însumând efective de 220 militari români și 25 militari străini. De asemenea, Statul Major al Forțelor Aeriene a participat la 12 activități în cadrul **Programului Mil-to-Mil** (program bilateral cu Statele Unite ale Americii), din care 3 în străinătate și 9 în România.

În conformitate cu "**Planul de implementare a obiectivelor de parteneriat în perioada 2001–2006**", Statul Major al Forțelor Aeriene are în responsabilitate **22 de obiective**, din care 16 sunt relaționate cu Planul de acțiune pentru aderare la Alianța Nord-Atlantice (MAP). Printre cele mai importante activități destinate interoperabilizării și pregătirii pentru integrarea în NATO, amintim: ■ instruirea în comun a personalului aeronautic român și francez în baze aeriene din România și din Franța, pe fond tactic (zboruri în formații cu aeronave și echipaje mixte, cu executarea misiunilor de interdicție aeriană, sprijin nemijlocit și apărare aeriană, în conformitate cu procedurile NATO), cu aeronave "MIRAGE F-1 CT" și "MIG-21 LANCER" ■ participarea la 5 mitinguri aeriene (în Franța, Olanda, Marea Britanie, Cehia, Turcia), cu respectarea procedurilor specifice NATO ■ organizarea, în România, a mitingului aerian "RoIAS-2001", la care au participat aeronave și echipaje din 15 țări membre și parteneri ale NATO ■ pregătirea și instruirea în comun, în România, a personalului aeronautic român și a personalului aeronautic din Comandamentul pentru Operații Speciale al S.U.A. din Europa, activitate denumită generic JCET (Exercițiu Combinat Întrunit de Instrucție) ■ participarea a 75 de militari din cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene, cu 3 "MIG-21 LANCER", 2 "IAR-330 PUMA SOCAT" și 1 "C-130 Hercules", la cel mai mare exercițiu aerian real NATO/PIP al anului, "COOPERATIVE KEY

2001", organizat de AIRSOUTH, în Bulgaria, la care România a avut 6 arbitri de evaluare a exercițiului ■ participarea, în cadrul **Studiului analitic privind apărarea aeriană a României**, la 8 activități comune cu experți NATO pentru apărarea aeriană. În urma acestor activități, s-au finalizat primele două etape ale programului "Supravegherea radar" și

"Aviația de vânătoare" și au început celelalte două programe – "Apărarea Aeriană cu mijloace cu baza la sol" (GBAD) și "Comandă-control" ■ în cadrul programului "GHIDUL", s-a desfășurat, în România, activitatea de prezentare a raportului final privind expertizarea de către specialiști din cadrul Grupului de Lucru al Centrului de Sisteme Electronice al Forțelor Aeriene Americane (ESC/USAF) a echipamentelor de radionavigație aeriană și aterizare ■ 3 ofițeri și un maestru militar din cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene au

participat la exercițiul aerian "**Allied Efort 2001**", desfășurat în Punctul de Comandă, asistat de calculator (CPX), prilej cu care s-au simulat misiuni de luptă cu avioanele "MIG-21 LANCER" și elicopterele "IAR-330".



continua, de asemenea, pregătirea profesională multilaterală a personalului operativ și a tehnicii din înzestrare, elemente de prim ordin în aprecierea gradului de pregătire a Armatei României pentru integrarea în structurile NATO.

În 2002, acțiuni și demersuri de mare amploare

În anul 2001 au fost implementate cinci obiective de parteneriat din cele 22 asumate de Statul Major al Forțelor Aeriene. Acest proces va continua și în acest an, conform planurilor întocmite, în limita fondurilor alocate, asumate de Statul Major al Forțelor Aeriene. Un accent deosebit se va pune pe însușirea limbii engleze de către personalul care își desfășoară activitatea în unitățile nominalizate pentru operațiuni de sprijin al păcii (PSO) și de apărare colectivă, precum și în comandamentele de mare unitate (Diviziile 1 și 2 Aeriene, Centrul Operațional Aerian Principal, Statul Major al Forțelor Aeriene). Va

Dintre numeroasele acțiuni și demersuri programate pentru anul 2002, amintim: ■ exercițiul aerian real "COOPERATIVE KEY 2002", care va avea loc în lunile septembrie–octombrie, în Franța (cu participare românească semnificativă atât în efective, cât și în tehnică de luptă specifică) ■ exercițiul "STRONG RESOLVE", care se va desfășura în luna martie, în Polonia și țările scandinave ■ exercițiul "COOPERATIVE PARTNER", cu componenta sa aeriană (în luna iunie, cu participarea mai multor țări membre NATO) ■ exercițiul bilateral româno-american "JCET" (în aprilie) ■ activități de instruire în comun cu partenerul francez, atât în România (iulie sau august), cât și în Franța (octombrie).

Așadar, un an bogat, încărcat echilibrat cu activități care să pună în valoare profesionalismul de excepție al militarilor români din cadrul Forțelor Aeriene, compatibilitatea tehnicii din dotare și a modului de ducere a acțiunilor de luptă specifice cu tehnica de luptă și procedurile NATO, experiența și dorința noastră de a accede în structurile euro-atlantice. "Cursa" contra cronometru pentru "examenul" de la Praga, din noiembrie a.c., a început. Ne aflăm pe linia dreaptă a traseului și trebuie să ne dozim perfect eforturile, pentru a obține eficiența maximă. Sperăm din toată inima că eforturile extraordinare pe care le fac Forțele Aeriene, Armata României, țara în ansamblu, să conducă la împlinirea dezideratului pentru care se pronunță aproape 90 la sută din populația țării: admiterea României în NATO!

O istorie în istoria Forțelor Aeriene ale României

AUTOMOBILIZĂȚII MILITARI
LA A 85-A ANIVERSARE A ARMEI

La 1 martie 1917, prin Înaltul Decret nr. 245 al regelui Ferdinand I, s-a înființat Regimentul de Tracțiune – Automobilă, moment important ce a marcat începutul procesului de organizare a formațiunilor de automobile din Armata României și de apariție a armei auto.

Importanța folosirii automobilului în scopul asigurării acțiunilor militare crește treptat, acesta fiind folosit ca mijloc de transport atât pentru muniții și materiale, cât și pentru deplasarea și transportul personalului de pe aerodromuri sau poziții de artilerie.

În perioada interbelică, în contextul dezvoltării și modernizării Armatei Române, automobilul militar capătă amploare tot mai mare, subunități de transport luând ființă și deservind unitățile luptătoare din aviație și artilerie antiaeriană.

Automobilizății militari, împreună cu ostașii celorlalte arme, s-au afirmat în timpul celui de-al doilea război mondial prin aportul lor la ducerea acțiunilor de luptă a unităților de aviație și artilerie antiaeriană pe ambele fronturi, până la victoria finală.

După război, autovehiculele au adus facilități importante în activitatea unităților de aviație, artilerie antiaeriană și radiolocație, sporind în mod considerabil posibilitățile acestora de mișcare.

Începând cu perioada imediat următoare a întoarcerii din campania antihitleristă, urmând destinul celorlalte categorii de forțe ale armatei române, aviația și artileria antiaeriană au fost supuse unui proces rapid de demobilizare și reducere a tehnicii și efectivelor.

Autoritățile de atunci au acceptat cu ușurință condiționarea sovietică de reducere a numărului de aeronave militare de la 1.316, în anul 1945, la 361, spre finele anului 1947, precum și decimarea subunităților de artilerie antiaeriană. Reculul acestor arme de elită a continuat până la jumătatea anului 1950.

Numărul de autovehicule din dotarea aviației și apărării antiaeriene s-a diminuat proporțional cu tehnica de luptă dezafectată. Mare parte din autovehiculele utilizate în cel de-al doilea război mondial au fost casate, iar cele cu starea tehnică bună au fost transferate în economia națională.

Mărci de autocamioane și autospeciale ca: Ford, Klockner-Deutz, Opel-Blitz, Krupp, Latyl și Honomag și autotractoare Skoda, Praga, Henschel și ROS/01 au fost scoase din înzestrare până la finele anului 1950.

Birourile auto din Comandamentul Aviației Militare și Comandamentul Apărării Antiaeriene a Teritoriului aveau atribuții de exploatare, reparare și asigurare materială a autovehiculelor din înzestrare și s-au confruntat cu situații deosebit de complexe, începând cu încadrarea compartimentelor din marile unități și unitățile subordonate cu personal, pregătirea acestuia pe linia asigurării tehnice și continuând cu întreținerea și exploatarea gamei foarte variate de tipuri și mărci de autovehicule.

La sfârșitul anului 1950, o dată cu înființarea Direcției de exploatare, reparatii și înzestrare cu autovehicule din Comandamentul Trupelor Blinde de Tancuri și Mecanizate, se

conturează o concepție unitară pe linia înzestrării, exploatarei și reparării autovehiculelor militare, materializată în regulamente și dispozițiuni unice aplicate în toate categoriile de forțe armate, la toate esaloanele.

Perioada 1952–1956 a reprezentat, pentru personalul tehnic auto din unitățile de aviație și apărare antiaeriană, etapa specializării rapide, uneori concomitent cu recepția autosasiurilor din familia ZIS-150, ZIL-151 și 164, GAZ-51-63, GAZ-67, pe care erau realizate autospecialele pentru deservirea escadrilelor de aviație MIG-15, 17, 19, diviziunilor de tunuri antiaeriene de 57 și 100 mm sau sistemele de radiolocație.

Începând cu toamna anului 1955, concomitent cu achiziționarea din import a autospeciilor de armă, unitățile de aviație și apărare antiaeriană sunt înzestrate cu autocamioane SR-101 și, un an mai târziu, cu autoturisme IMS-59.

Din anul 1956, unitățile de aviație, artilerie și rachete antiaeriene și de radiolocație acționează întrunit în Comandamentul Apărării Antiaeriene a Teritoriului, până la sfârșitul lunii aprilie a anului 1977.

În această structură, secția auto condusă de colonelii Ion Florea, Vasile Spirache, Vasile Dumitrescu, Paul Tomiță și Constantin Pasăre a realizat conducerea fermă și oportună a activității de asigurare tehnică de automobile și tractoare la nivelul marilor unități și unităților subordonate în condițiile în care specificul unităților de arme, tehnică de luptă și autospeciale de deservire au fost extrem de variate.

În aviație, în artilerie și rachete antiaeriene și în radiolocație, în perioada 1960–1977 au intrat în înzestrare peste 4.200 de autospeciale pe șasiuri din familiile Volga, GAZ-51, 63, 66, ZIL-157, 130, 131, URAL-375, KRAZ, UAZ, 2.800 autocamioane, autoturisme și autospeciale de producție indigenă din mărcile DACIA, M-461, ARO, SR-131, 132, 114, TV-20, 20R, TV-51, TVD-12 și 200 tractoare pe roți UTB 26, 27, 650, 651.

În această perioadă, personalul tehnic auto din unități a primit și exploatat peste 400 de tractoare de artilerie pe șenile ATL-L, AT-L "m", ATS-712, AT-S59, AT-S59 "G" de producție sovietică și 96 de tractoare de artilerie pe șenile de producție românească TAR-76.

În anul 1977, unitățile de aviație trec în subordinea Comandamentului Aviației Militare, iar cele de artilerie, rachete antiaeriene și radiolocație rămân în subordinea Comandamentului Apărării Antiaeriene a Teritoriului. Birourile auto, conduse de colonelii Vasile Negulescu, Ionel Dumitrașcu și Mihai Crudu, la Comandamentul Aviației, și de colonelii Constantin Pasăre și Ion Udrea, la Comandamentul Apărării Antiaeriene a Teritoriului, au continuat și îmbunătățit activitatea tehnică de

automobile și tractoare în cele două structuri, cu accent deosebit pe antrenarea formațiunilor și subunităților specializate în deservirea completă, oportună a zborurilor de instrucție cu cele peste 16 tipuri de aeronave militare, asigurării mijloacelor tehnice pe fluxurile de pregătire a rachetelor antiaeriene VOLHOV și

corecte și la timp a aeronavelor, alimentării cu combustibili speciali, prevenirea accidentelor și avarilor, încadrarea în timp a activităților de transport personal, utilaje, scule și alte materiale necesare zborului de instrucție, normelor de tehnica securității muncii pe linia circulației autovehiculelor – au fost tot atâtea obiective urmărite zi de zi de către

în poligonul de trageri antiaeriene, cu deplasarea esalonului pe roți sau imbarcat pe vagoane ale căilor ferate, reprezintă proba de foc a personalului auto. Pe timpul dislocării (2–4 săptămâni), activitatea tehnică de autotractoare se organiza și desfășura în condiții de campanie, cu forța și mijloacele proprii.

O contribuție deosebită în pregătirea de specialitate a șoferilor și personalului tehnic și repararea tehnicii de autotractoare și-au adus-o formațiunile de reparatii și școlile de șoferi.

Începând cu anul 1963, s-au reînființat formațiunile de reparatii pentru tehnica auto din subordinea Apărării Antiaeriene a Teritoriului. Secțiile de reparatii tehnice auto din subordinea diviziunilor de apărare antiaeriană au contribuit substanțial la repararea autovehiculelor, fabricarea de piese de schimb și recondiționarea subsansamblurilor auto, reușind ca alături de specialiștii care încadrau atelierele de reparatii din mari unități și unități să mențină autovehiculele și autospecialele din înzestrare în permanentă stare de funcționare.

Formarea și pregătirea de specialitate a conducătorilor auto militari în termen, necesari deservirii tehnicii auto din dotare, s-au realizat cu rezultate deosebit de bune în Școlile de șoferi dislocate la Timișoara, Capu Midia, Bucov-Ploiești, Craiova, Sibiu.

Reforma Statului Major al Forțelor Aeriene, parte a procesului de restructurare a armatei și societății, presupune proiectarea și realizarea unor structuri care să răspundă exigențelor standardelor de modernizare, eficiență și compatibilitate NATO.

Acest proces determină răspunderi sporite pentru personalul tehnico-ingenieresc din domeniul asigurării tehnice de autotractoare privind identificarea de noi măsuri, forme și procedee în vederea menținerii în stare operativă a unui număr cât mai mare de autospeciale de armă, automobile și tractoare, cerință esențială pentru operaționalizarea forțelor aeriene militare.

În acest context, personalul armeei este preocupat să-și pună în valoare întreaga capacitate și competență profesională pentru îmbunătățirea activității de mentenanță a tehnicii de automobile și tractoare, să folosească eficient resursele umane, materiale și financiare alocate, precum și timpul de muncă pentru a realiza servicii de calitate.

Într-o vreme a reformei, a schimbărilor structurale, a modernizării, arma auto și oamenii ei se pregătesc să abordeze viitorul cu optimism, cu seriozitate și cu profesionalismul recunoscut de toată lumea.



Locotenent-colonel Ioan Bărbulescu, șef birou exploatare-reparații tehnică auto din Statul Major al Forțelor Aeriene



Colonel ing. Mihai Crudu, comandantul secției reparații auto Bradu-Pitești



Colonel Ștefan Apostolescu, șef birou coordonarea mișcării la Divizia 1 Aeriană



Colonel Viorel Rătoi, șef birou coordonarea mișcării la Divizia 2 Aeriană

NEVA, aprovizionarea unităților cu materiale de resort, transportul personalului și, în mod deosebit, asigurarea tehnică a serviciului de luptă la toate unitățile operative.

Înzestrarea aviației militare cu avioane MIG-21 și MIG-23 a reprezentat diversificarea tipurilor și mărcilor autospeciilor de deservire. Specializarea personalului pentru exploatarea acestora s-a realizat prin grija specialiștilor din Direcția tehnică a aviației militare și cu aportul biroului auto. Zborul de instrucție cu aceste tipuri de aeronave implica scoaterea în cursă, conform regulilor stabilite de biroul auto, prin dispozițiuni tehnice specifice, a 30–40 de autovehicule într-un start.

Responsabilitatea funcționării normale a autosasiurilor, tractării

oferului auto care executa serviciul de asigurare a zborului.

Oferții din unitățile de rachete antiaeriene au fost și aceștia la fel de solicitați. Menținerea autospeciilor din completele de rachete și radiolocație în perfectă stare de funcționare, antrenarea șoferilor pentru încadrarea în baremele foarte strânse de pornire și folosire a mașinilor de tractat și încărcat rachete (MTI), de oxidant sau carburant, deplasarea în siguranță și fără șocuri a încărcăturii pe flux au impus o intensă pregătire teoretică și practică desfășurată fără întrerupere.

Dislocarea frecventă a unităților

Documentar realizat cu ajutorul biroului exploatare-reparații tehnică auto din Statul Major al Forțelor Aeriene

Dicționar NATO

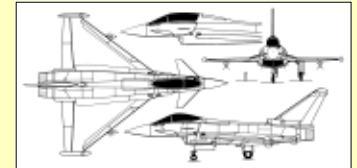
- Tipul:** avion de vânătoare.
- Producția:** EUROFIGHTER (Italia, Marea Britanie, Germania, Spania).
 - ❖ DA 1: construit de firma DASA (Germania). A efectuat primul zbor la 27 martie 1994.
 - ❖ DA 2: construit de firma BAE (Marea Britanie). A efectuat primul zbor la 6 aprilie 1994.
 - ❖ DA 3: construit de firma ALENIA (Italia). A efectuat primul zbor la 4 iunie 1995.
 - ❖ DA 4: prima versiune cu două locuri. A zburat pentru prima oară la 14 martie 1997.
 - ❖ DA 5: a efectuat primul zbor la 24 februarie 1997.
 - ❖ DA 6: construit de firma CASA (Spania). Model cu două locuri. A efectuat primul zbor la 27 ianuarie 1997.
 - ❖ IPA 1: model destinat exportului.



- Clienți din NATO:** Marea Britanie, Italia, Germania, Spania, Norvegia.

Caracteristici tehnico-tactice:

- Anvergura10,95 m;
- Lungimea15,95 m;
- Înălțimea5,28 m;
- Greutatea10.995 kg;
- Viteza maximă 2 Mach;
- Raza de acțiune la mare altitudine1.390 km;
- Motoarele 2 x 60 kN.



- Tipul:** avion de vânătoare și recunoaștere.
- Primul zbor:** 27 mai 1958.
- Producția:** Mc DONNELL DOUGLAS (SUA).

- ❖ F-4 A: au fost construite 47 de exemplare pentru marina americană.
- ❖ F-4 B: au fost construite 649 de exemplare.
- ❖ RF-4 B: avion de recunoaștere. A efectuat primul zbor la 12 martie 1965.

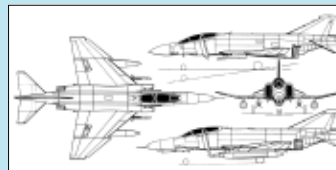
- ❖ F-4 C: avion destinat forțelor aeriene americane. A efectuat primul zbor la 27 mai 1963.
- ❖ RF-4 C: avion de recunoaștere. Până în decembrie 1973 au fost produse 505 exemplare. A efectuat primul zbor la 8 august 1963.
- ❖ F-4 D: a efectuat primul zbor la 9 decembrie 1965. Au fost construite 843 de exemplare.
- ❖ F-4 E: variantă multirol construită pentru forțele aeriene americane. Prima livrare a fost efectuată la 3 octombrie 1967.
- ❖ F-4 EJ: construit sub licență de firma JASDF (Japonia). A efectuat primul zbor la 14 ianuarie 1971.
- ❖ RF-4 E: avion de recunoaștere destinat exportului.
- ❖ F-4 F: versiune cu două locuri. Livrările au început la 24 mai 1973.
- ❖ F-4 G: model operațional în Vietnam. A

efectuat primul zbor la 20 martie 1963. Au fost construite 12 exemplare.

- ❖ F-4 J: variantă destinată marinei americane. A efectuat primul zbor la 27 mai 1966.
 - ❖ F-4 K: versiune construită pentru marina militară din Marea Britanie. A efectuat primul zbor la 27 iunie 1966.
 - ❖ F-4 M: model destinat forțelor aeriene britanice. A efectuat primul zbor la 17 februarie 1967. Livrările au început în august 1968.
 - ❖ F-4 N: variantă realizată prin modernizarea modelului F-4 B. Prima livrare s-a efectuat la 21 februarie 1973.
 - ❖ F-4 S: rezultat al modernizării avionului F-4 J.
- Clienți din NATO:** SUA, Marea Britanie, Germania, Spania, Grecia, Turcia.

Caracteristici tehnico-tactice (F-4 E):

- Anvergura 11,77 m;
- Lungimea 19,20 m;
- Înălțimea 5,02 m;
- Greutatea 13.757 kg;
- Viteza maximă 2 Mach;
- Raza de acțiune, fără realimentare 3.184 km;
- Motoarele 2 x 79,6 kN.

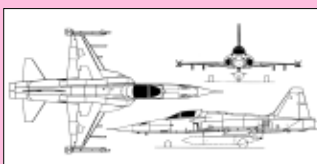


F-5 Tiger

- Tipul:** avion de vânătoare și recunoaștere.
- Primul zbor:** 30 iulie 1959.
- Producția:** NORTHROP (SUA).
 - ❖ F-5 A: a efectuat primul zbor în octombrie 1963.
 - ❖ F-5 B: versiune cu două locuri. A efectuat primul zbor la 24 februarie 1964.
 - ❖ CF-5 A/D: model destinat armatei canadiene. Firma CANADAIR (Canada) a construit sub licență 115 exemplare.

Caracteristici tehnico-tactice:

- Anvergura 8,13 m;
- Lungimea 14,45 m;
- Înălțimea 4,06 m;
- Greutatea 4.410 kg;
- Viteza maximă1,64 Mach;
- Raza de acțiune, fără realimentare2.483 km;
- Motoarele 2 x 23 kN.



- ❖ NF-5 A/B: avion aflat în înzestrarea forțelor aeriene olandeze.
- ❖ RF-5 A: avion de recunoaștere. Livrările au început în iulie 1968.
- ❖ SF-5 A/B: model produs sub licență de firma CASA (Spania). Au fost construite 70 de exemplare.
- ❖ F-5 E: a efectuat primul zbor la 11 august 1972. Livrările către forțele aeriene americane au început în primăvara anului 1973.
- ❖ RF-5 E Tiger Eye: avion de recunoaștere.
- ❖ F-5 F: variantă cu două locuri. A efectuat primul zbor la 25 septembrie 1975. Livrările au început în vara anului 1976.

- ❖ F-5 G: avion similar variantei F-5 A produs pentru forțele aeriene norvegiene. Au fost construite 78 de exemplare.
- ❖ RF-5 G: avion de recunoaștere aflat

în înzestrarea forțelor aeriene norvegiene. Au fost produse 16 exemplare.

- Clienți din NATO:** SUA, Canada, Olanda, Norvegia, Spania, Grecia, Turcia.



Următoarea pagină a Dicționarului NATO va fi dedicată aeronavelor:

- ◆ F-14 Tomcat;
- ◆ F-15 Eagle;
- ◆ F-16 Fighting Falcon.

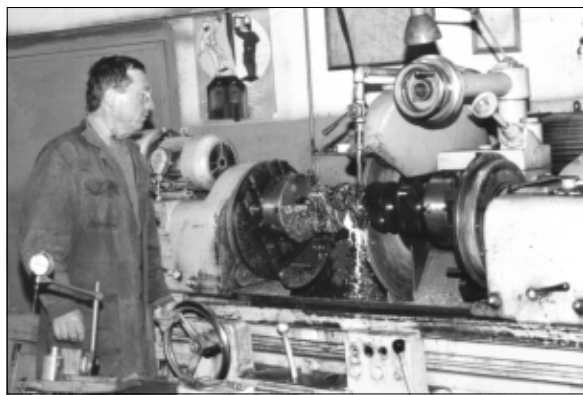
La Secția reparații auto din Bradu-Pitești,

Zvon de primăvară și zvonuri
de înnoiri structurale

“Suntem mană cerească, domnule, mană cerească!”

Deși e început de februarie, afară e zvon sigur de primăvară și pământul răde fericit în soarele blând al dimineții. Mă bucur că am înmărit pe timp frumos. Taxiul găfăie obosit și frânează scârțâit în poarta unității. Soferul se scuză stângaci, găsind însă repede explicația salvatoare: “N-am mai trecut de mult cu mașina mea pe la meșterii lui dom’ Crudu. Mâini de aur, nu alta,

oamenii pe care-i avem, cu dotarea de care dispunem, cu profesionalismul exemplar al tuturor, este mană cerească, domnule, mană cerească! În fiecare an, primim circa 180-200 de autovehicule, unele ca vai de ele, le luăm la bani mărunți, le dăchisim, le dăm la cheie în stare foarte bună. Cred că suntem, în prezent, singura secție auto care mai repară, și nu numai pentru Armată, autovehicule de tipuri vechi, cum sunt microbuzele “TV”, autotractoarele model sovietic, autofurgetele speciale. Și aceasta în condițiile în care peste 70 la sută din tehnica pe care o reparăm și recondiționăm are durată normală de



Cu mâini de aur, “disecție” pe “cord deschis” în hala motoarelor

la băieții ăștia! Uite, promit că chiar săptămâna asta vin cu ea la doctor”.

Plătesc galant și intra în punctul de control. Militărie sută la sută: buletin, legitimație de serviciu, permis de intrare, ecuson, telefoane de informare. Între timp, apare și șeful secției, colonelul inginer doctorand MIHAI CRUDU. Nu s-a schimbat aproape deloc în ultimii doi ani. Doar că pare mai preocupat, mai obosit. Ne salutăm cordial, ne întrebăm de sănătate. Stăm încă bine. Cu ce se mai laudă?

– Păi, cu toate căte facem pe-aici, domnule dragă. Nu se vede? Văruim, spoim, dereticăm peste tot. În curând vom avea oaspeți de onoare, vom sărbători, la noi în unitate, la 1 martie, împlinirea a 85 de ani de existență a Armei Auto: “Ziua Automobilistilor Militari”. Ehe, misiune grea – organizare, expoziție, slujbă religioasă, înmănare de insigne și diplome de onoare... Altfel, fiecare zi are specificul ei, problemele ei. Dar nu ne plângem. Ne-am pus bine pe picioare, știm ce avem de făcut, scoatem bani și din piatră seacă, ne facem ireproșabil datoria. E nevoie de noi și nu vrem să dezamăgim. Ne mândrim că ne-am îndeplinit și depășit planul de producție pe anul 2001, că beneficiarii sunt mulțumiți de calitatea prestațiilor noastre. Ceea ce facem noi aici, cu

funcționare îndeplinită! Cum ne descurcăm? Prin investiție de inteligență creatoare, prin management eficient, prin spirit inventiv și imaginație... cât cuprinde. De când executăm lucrări și pentru terți, beneficiile secției au crescut, pompăm la buget miliarde bune, ne extindem gama de fabricație, scurtăm timpul real de stat pe rampă sau în atelier. Se aude că vom fi restructurați. Înnoirea este necesară, este vitală pentru orice domeniu de activitate. Nu te poți pune



“Doctorul” Gheorghe Ene, expert în prelucrări așchierii metalice

de-a curmezeșul mersului firesc al lucrurilor. Consider însă că mai este încă nevoie de noi, că nu ne-am epuizat, nici pe departe, potențialul, resursele, disponibilitățile. Mai putem fi încă de folos, mai putem tine pasul cu nevoile specifice ale utilizatorilor de tehnică auto din cadrul categoriei noastre de forte

armate. Vă dau un singur exemplu: în anul 2001, Statul Major al Forțelor Aeriene a primit în dotare un singur autoturism “DACIA 1310”! Și atunci? Cine va mai repara “vechiturile”? Unde și cine îi va pregăti pe viitorii meseriași de “tehnică auto tipică”? N-ar costa mai mult la cutare sau cutare “service”? Enorm de mult! Dar, chiar și așa, spectrul viitoarelor restructurări nu ne sperie. Valoarea acumulată în timp, experiența, profesionalismul fără cusur sunt bunuri perene, neperisabile. Suntem în stare să ne autoperfecționăm, să ne adaptăm oricăror condiții de lucru. Dar, repet, sunt sigur că mai este încă nevoie de noi și de secția noastră auto, mai putem face față cerințelor, mai putem încă aduce servicii și beneficii substanțiale Forțelor Aeriene, Armatei.

“Aici muncim, de-aici luăm salariul, aceasta este casa noastră!”

Împreună cu inginerul-șef al unității, căpitanul ing. Ștefan Nedelcu, mergem “pe teren”, prin cele trei ateliere ale secției. Peste tot se munceste cu sărg, ordonat, disciplinat, folosindu-se judicios fiecare minut, fiecare utilaj, fiecare resursă productivă. Miroase a benzină, miroase a ulei, miroase a acetilenă, miroase a vopsea proaspătă. Este firesc. Meseria de mecanic auto, generic vorbind, nu este nici una ușoară, nici una foarte... estetică. Dar oamenii de aici nu le e rușine de ceea ce fac, nu se sfîșec să-și întindă mâna bătătoare și plină de ulei... Cele mai multe hale sunt relativ noi, au fost făcute din fonduri proprii, prin aututilare.

Șeful atelierului recondiționării subansamble și piese de schimb pentru producție, maistrul militar clasa I Liviu Vidan, este tânăr, isteț, amabil. Își prezintă cu multă siguranță și nedismulată mândrie subalternii, “operele” lor zilnice. Are ajutoare de nădejde: maistrul militar clasa III Traian Nicolau, student la ASE, facultatea de management; maistrul militar clasa I Traian Drăguț, “doctor de motoare”; salariatul civil Marinel Popa, specialist în punți motoare, salariatul civil Leon Popescu, mecanic la grupul hidraulic, salariatul civil Dumitru Olariu, cel mai vârstnic meseriaș din atelier, un adevărat “vrăjitor” când e vorba de pompe de injecție.

Sunt și probleme mai complicate? Sunt. Iulian Chiriță, motorist, a suferit o operație grea, la cap, suportă mai greu condițiile de lucru. Însă îl ajută colegii de muncă, este la zi cu planul. Le-ar mai trebui un motostivitor, un stand de verificare a sistemului de frânare, o instalație de diagnosticare a motoarelor cu aprindere pe scântee. Salariu? Așa și așa, dar destul de mic pentru truda lor exemplară, neîndesulător pentru nevoile tot mai prezente de acasă. Însă nimeni nu se plânge, nimeni nu pune condiții. Sunt mulțumiți că au un loc de muncă asigurată, că nu s-a întâmplat nici un accident de muncă. Nici unul dintre ei nu s-a îmbolnăvit profesional, n-a

ajuns pe targă la spital. E ceva!

Întro altă hală, mai spațioasă și mai bine dotată, facem cunoștință cu maistrul militar clasa III George Andreescu, șeful atelierului lucrări speciale și fabricație), execută reparații (curenți, medii, capite) și revizii generale (la autovehicule de tip “DACIA”, “ARO”, “TV”, “DAC”, basculante, autobuze, autotractoare etc.) în flux continuu (investigare – diagnosticare – reparare – rodaj de probă), după următorul algoritm: control – testare – întreținere – clasificare din punct de vedere operațional – recuperare (în caz de război) – reparare proprie-zisă – reconstrucție (la nevoie) ■ Valoarea producției marfă pentru anul 2001 a depășit 20 miliarde de lei și va atinge aproape 25 miliarde de lei în 2002 ■ Secția poate da “la cheie” 230-240 autovehicule anual, inclusiv pentru persoane fizice și juridice ■ Secția are în dotare, printre altele, 5 strunguri cu resurse multiple de funcționare, 2 mașini de frezat, mașini de debitat și rectificat (inclusiv arbori cotiți), 4 poduri rulante cu o capacitate de 3,2 tone, mașini de alezat și honuit, generatoare de acetilenă, aparate de sudură, bancuri de verificare, macarale, prese, polizoare, lămpi stroboscopice, stație de compresoare, dispozitiv de reglare geometrică a direcției, elevator, banc de centricat pompe de injecție etc. ■ Cele 67 de cadre militare (ofitieri, maștrii militari, subofitieri) și cei 125 de salariați civili care lucrează direct în producție execută, curent, recondiționări (arbori cotiți, pompe de injecție, ambreiaje, alternatoare, demaratoare, carburatoare, pompe de apă și de ulei, planetare “DACIA”, cutii de distribuție, cutii de viteză, compresoare de aer, brațe oscilante) și participă la fabricarea în regie proprie a unor piese și subansamble specifice (bolțuri, prezoane, bușe, mufe de racordare, reducții, buloane, bride, coliere, tiranți, supape, flanșe, repartitoare frână, borne de acumulatori, joje, plăci de compresor și distanțiere, siguranțe sincron, huse pentru scaune, prelatare pentru “DAC”, tapiterie auto etc.).

Cel mai respectat din atelier este Mihail Mihai, un excelent rectificator de arbori cotiți. Are 52 de ani, din care 32 de ani de “meserie”. Are doi copii, două fete, “tocmai bune de măritat”, însă n-a

reusit să le facă încă toată “zestrea”. Le mai trebuie casă, dar din salariul lui – 3 milioane și jumătate de lei pe lună – este imposibil să le îndeplinească dorința... La fel de serioși și buni meseriași sunt și salariații civili Ștefan Olteanu (tinichigiu), Constantin Rusea (lăcătuș mecanic), Gheorghe Florea (sudor electrician), Ion Matei (frezor), Iulian Molea (vopsitor), Floarea Costache (tapiter), Gheorghe Hârleață (tâmplar). Și ei simt nevoia unei mașini de sudat în argon, a unei cabine moderne de vopsit, a unei instalații mai puternice de ventilație. Altfel, nu-i preocupă “zvonurile”, ei își văd de treaba lor, sunt siguri pe profesia lor, pe hărnicia și spiritul inventiv, creator. Nu se cred de neînlocuit. Ar fi păcat însă ca un asemenea colectiv puternic, sudat sufletește, să se dezmembreze ori să se reducă drastic doar de dragul restructurării...

În sfârșit, ajungem și la atelierul montare-demontare, al cărui șef este maistrul militar clasa I Ion Popa. De fapt, îmi explică inginerul-șef, cei trei maștrii militari sunt “șefi cu numele”. Mai precis, ei au fost, până acum un an, ajutoarele șefilor de ateliere, pe atunci ofitieri. Or, prin restructurare, funcțiile s-au transformat în funcții de maștrii militari, însă cei care le încadrează acum, cu toate răspunderile ce decurg de aici, nu primesc nici un ban în plus! “Nimeni nu face o tragedie din asta!” – ne asigură căpitanul ing. Iulian Nedelcu. Așa o fi, dar e, totuși, corect?

Atelierul montare-demontare este încadrat cu 10 maștrii militari și subofitieri și 20 de salariați civili. Toți – meseriași unul și unul. Ca, de pildă, maistrul militar clasa II Silviu Popescu, șef de grupă sisteme de frânare, plutonier-major Florin

Carte de identitate

■ Secția reparații auto din Bradu-Pitești este unitate unicat în cadrul Forțelor Aeriene ale României și are un patrimoniu de circa 69 miliarde de lei ■ Potrivit Regulamentului logisticii acțiunilor militare, Secția funcționează pe trei ateliere (montare-demontare; recondiționări subansamble și piese de schimb pentru producție; lucrări speciale și fabricație), execută reparații (curenți, medii, capite) și revizii generale (la autovehicule de tip “DACIA”, “ARO”, “TV”, “DAC”, basculante, autobuze, autotractoare etc.) în flux continuu (investigare – diagnosticare – reparare – rodaj de probă), după următorul algoritm: control – testare – întreținere – clasificare din punct de vedere operațional – recuperare (în caz de război) – reparare proprie-zisă – reconstrucție (la nevoie) ■ Valoarea producției marfă pentru anul 2001 a depășit 20 miliarde de lei și va atinge aproape 25 miliarde de lei în 2002 ■ Secția poate da “la cheie” 230-240 autovehicule anual, inclusiv pentru persoane fizice și juridice ■ Secția are în dotare, printre altele, 5 strunguri cu resurse multiple de funcționare, 2 mașini de frezat, mașini de debitat și rectificat (inclusiv arbori cotiți), 4 poduri rulante cu o capacitate de 3,2 tone, mașini de alezat și honuit, generatoare de acetilenă, aparate de sudură, bancuri de verificare, macarale, prese, polizoare, lămpi stroboscopice, stație de compresoare, dispozitiv de reglare geometrică a direcției, elevator, banc de centricat pompe de injecție etc. ■ Cele 67 de cadre militare (ofitieri, maștrii militari, subofitieri) și cei 125 de salariați civili care lucrează direct în producție execută, curent, recondiționări (arbori cotiți, pompe de injecție, ambreiaje, alternatoare, demaratoare, carburatoare, pompe de apă și de ulei, planetare “DACIA”, cutii de distribuție, cutii de viteză, compresoare de aer, brațe oscilante) și participă la fabricarea în regie proprie a unor piese și subansamble specifice (bolțuri, prezoane, bușe, mufe de racordare, reducții, buloane, bride, coliere, tiranți, supape, flanșe, repartitoare frână, borne de acumulatori, joje, plăci de compresor și distanțiere, siguranțe sincron, huse pentru scaune, prelatare pentru “DAC”, tapiterie auto etc.).

Nicolae, șef de grupă autobuze, salariații civili Alexandru Dufăr, Marian Strămbeanu, Alexandru Puzderca, Marin Popescu, Mihai Cârstea. Acesta din urmă, om la 40 de ani, face zilnic naveta Stroești – Bradu și retur, ceea ce înseamnă 80 de kilometri cu autobuzul! S-a obișnuit, i se pare un “fleac” chestia asta. “Important e să am un loc de muncă sigur, să câștig un ban cinstit pentru mine și familia mea. Restul nu contează!”



Chiar și pompele de injecție se... cuminesc sub “pălăriile” meșterului Constantin Lică

Vorbe chibzuite, mature, frumos final de documentare. Într-adevăr, Secția de reparații auto al cărei șef este colonelul ing. drd. Mihai Crudu formează un colectiv închețat, elevat din punct de vedere profesional și moral, dispus la orice efort pentru a-și respecta blazonul, pentru a duce mai departe prestigiul, renumele și tradiția unității. Dar vremurile sunt vremuri, trebuie să privim înainte și să luăm partea bună a fiecărei schimbări, a fiecărei înnoiri. Să sperăm, totuși, că restructurarea ce bate la poarta cazărării se va face cu grijă și omenie, în folosul Forțelor Aeriene, în folosul Armatei, în folosul oamenilor ce slujesc cu abnegație și încredere sub Drapelul Tricolor al Oștrii.

Colonel (r) NICOLAE RADU

PRIORITY ABSOLUTĂ:

HRĂNIREA MILITARILOR
ÎN TERMEN

Activitatea de asigurare a hrănirii militarilor, cu toată complexitatea și implicatiile ei, a fost tratată, în dese rânduri, în paginile ziarului nostru. De această dată, interlocutor ne este colonelul Vasile Ostanschi, comandantul Școlii de Aplicație pentru Radiolocație, din Ploiești, instituție în care apăruseră, la un moment dat, neregulile legate tocmai de această problemă.

Adept al principiului "răul nu poate fi eradicat decât dacă se cunosc în detaliu cauzele ce l-au generat", colonelul Vasile Ostanschi a abordat, fără ocolișuri, miezul problemei: "În stadiul inițial, problema a constatat în faptul că hrănirea militarilor a fost afectată în principal de condițiile de servire, și nu atât de calitatea sau cantitatea mâncării. Știm cu toții că o mâncare este mai bună dacă se servește într-un mediu adecvat. Or, atunci, dezinsecția și deratizarea nu erau făcute conform normelor în vigoare. La aceste deficiențe s-a adăugat și cea legată de capacitatea de hrănire a cantinei, mult mai mică decât numărul de militari existenți în unitate. Concret, în cantină puteau fi hrăniți, în condiții normale, 180 de militari, iar în unitate erau, la acea vreme, peste 500 de militari. Ca o primă concluzie, cei care aveau responsabilități nu s-au

implicat cu toată răspunderea în îmbunătățirea condițiilor de hrănire".

Ce măsuri au urmat acestei situații? În ce au constatat ele? Precizările în acest sens au venit tot din partea comandantului Școlii: "Am instituit o serie de măsuri urgente, constând în închiderea cantinei pentru curățenia generală, timp în care masa a fost servită într-o altă încăpere, gestionarea mai riguroasă, efectuată de la nivelul comenzi unității până la șeful popotei, a modului în care se

prepară hrana. Problema numărului mare de militari s-a rezolvat prin introducerea lor la masă în două serii. Pe termen lung, s-a creat un Plan de reabilitare, care vizează îmbunătățirea condițiilor de hrănire și cazare a militarilor. Aplicarea acestuia în termenele impuse va depinde, însă, și de alocarea fondurilor financiare necesare".

Conform normelor în vigoare, începând cu 1 martie 2002, școlile de



Poftă bună, băieți!

Masa este gata. Să vină veselarii!



aplicație vor trece la sistemul de hrănire a militarilor prin societăți comerciale. Este oare aceasta o soluție pentru îmbunătățirea lucrurilor pe viitor?

Colonelul Vasile Ostanschi consideră că "este soluția ideală ce poate fi aplicată în acest moment la școlile de aplicație. Este tocmai ce ne lipsește nouă, cu condiția ca aceia care vor asigura aceste servicii să aibă o experiență relevantă în domeniu. Va trebui, de asemenea, să definim foarte bine relațiile dintre noi și prestatorii acestor servicii, astfel încât să nu fie afectată calitatea hranei. Mă refer, deosebi, la creșterile de prețuri. Există un anumit risc, dar merită să încercăm!"

Până la implementarea noului sistem de hrănire, am încercat să aflăm, direct de la militari în termen, cum se servește, în prezent masa și ce nivel calitativ are aceasta. Și iată ce am aflat. Soldatul Marius Ciosanu, încorporat în octombrie 2001, este din București și, deși se consideră "pretențios în privința mâncării", este mulțumit de condițiile și calitatea hranei pe care o servește în unitate. Și mai relevant este răspunsul soldatului George Ionescu, din Galați: "cel mai mult voi regreta, la repartizarea în altă unitate, mâncarea de aici. În ultimul timp, am mâncat chiar foarte bine!"

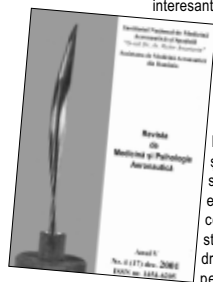
Căpitan CRISTIAN PREDA

Un nou număr al Revistei de Medicină și Psihologie Aeronautică

STUDII DE MARE VALOARE

Colectivul redacțional al Revistei de Medicină și Psihologie Aeronautică, prin doamna dr. Eugenia Gigea, ne-a semnalat, când sus-numita publicație se afla sub tipar, ce nu vedea un număr deosebit de interesant. Așteptările s-au dovedit a fi îndreptățite. Ca și în aparițiile anterioare, de altfel. Abordând probleme de stringență actualitate în practica medicală a Institutului Național de Medicină Aeronautică și Spațială, ca și în cazistica personalului aeronavigant, autori supun atenției cititorului o suită de aspecte interesante, cum ar fi rezultatele

ceretării pe termen lung în domeniul expunerii la hipo și, respectiv, hiperbarism (dr. Ilie Capanu, dr. Eugen Necula, as. Angela Raicu, as. Ionica Vladu ș.a.), studii evidențiate la simpozionul organizat sub egida NATO, la Toronto, concluziile reieșite din studiul clinic asupra Sindromului "X metabolic" la personalul aeronautic (dr. Florica Năftănăilă, dr. Marian Macri, dr. Mirela Anghel, dr. Simona Berbecar, dr. Ștefan Blaj), considerațiile aeronautice asupra glaucuomului (dr. Cristina Iliuță, dr. Aurora Nicodin, dr. Iulian Manoliu).



Prezentând cele mai recente date despre principalii antioxidanți utilizați în bolile reumatice, dr. Mirela Anghel avertizează, totodată, asupra riscului crescut de dezvoltare a leziunilor artroice la personalul aero-navigant și cauzele ce îl determină.

Laborioasele demersuri în domeniul psihologiei aeronautice ale personalului de specialitate din institut, în frunte cu psih. dr. Marian Popa, la care se adaugă renumiți psihologi din cadrul unor prestigioase universități de medicină, au permis elaborarea unui set de articole de mare valoare științifică și praxiologică privind comportamentul decizional în condiții de incertitudine, vârstă și predicția performanței în zbor, tipologia așteptărilor în relație cu profesia la studenții piloți, evaluări sistematice ale selecției psihologice ale pilotilor militari și civili.

PETRE BĂNA



SFATUL MEDICULUI Atenție la gripă!

În cadrul bolilor așa-numite sezoniere, un loc aparte îl ocupă gripa, incidența sa fiind cu atât mai mare cu cât există variații mari de temperatură și vânt puternic.

Este o boală infecțioasă cu contagiozitate extrem de mare, care se manifestă prin simptome respiratorii și fenomene toxice generale.

AGENT CAUZAL (ETIOLOGIE)

Virusul gripal este extrem de bine adaptat pentru a supraviețui. Există trei tipuri de virus gripal, respectiv A, B și C. Căzurile de boală cu tipul C sunt relativ rare.

O însușire de mare efect a virusului gripal, mai ales a celui de tip A, care-i conferă acestuia un spor de agresivitate, este capacitatea ca în scurt timp și relativ frecvent să suferă mutații spontane urmate de variații antigenice. Ca urmare a acestui fapt, imunitatea deja obținută față de o anumită variantă nu este valabilă și pentru tulpina rezultată din modificarea antigenică respectivă. Așa se explică de ce imunitatea antigripală instalată atât după vaccini, cât și după boală, nu este de lungă durată.

Virusul de tip B este mai stabil genetic și, deși există și la acesta variații antigenice, ele sunt mai lente în timp. Atunci când modificarea antigenică este mai complexă, imunitatea populației față de noua tulpină este practic nulă și se ajunge la situația gravă de epidemie gripală.

Este bine să se știe că:

- **Sezonul rece** (sfârșitul toamnei, iarna, începutul primăverii) favorizează îmbolnăvirile și epidemiile de gripă (sporadic pot apărea îmbolnăviri în orice anotimp).
- **Sursa de infecție** o reprezintă bolnavii, dar și cei fără simptome aparente, purtătorii sănătoși de virusi.
- **Transmiterea** se face fie direct, prin picăturile de secreție nazofaringiană din aer pe care bolnavul le răspândește prin strănut sau tuse, fie indirect, prin obiecte de curând contaminate cu secreții infectate provenite din nasul sau gura bolnavului.

■ **Contagiozitatea** este foarte mare, boala răspândindu-se mai ales în colectivități. Gripe se propagă cuprinzând țări și continente în numai câteva săptămâni. Durata contagiozității unui caz este de 5 zile.

■ **Receptivitatea** este universală, toate grupele de vârstă fiind afectate.

■ **Imunitatea** este valabilă numai pentru tipul și subtipul de virus care a produs boala (imunitate specifică).

BOALA

Semne și simptome. Virusul gripal afectează: mucoasa căilor respiratorii (sindromul respirator al gripei) și întregul organism, datorită acțiunii toxice generale (febră 39°-40°-41°C, adinamie, astenie, dureri musculare).

În gripa severă apare răspândirea extrapulmonară a virusului (miocardită, leziuni hepatice, leziuni hemoragice digestive, encefalită, insuficiență cortico-suprarenală).

Incubația durează 1-3 zile.

Debut brusc cu febră, frison, cefalee, dureri musculare, slăbiciune marcată.

Perioada de stare. Se adaugă manifestări respiratorii: catar oculo-nazal; herpes la nivelul gurii; dureri orbitale, frontale; arsurii retro sternale; tuse seacă, chinuoasă.

Manifestări digestive: anorexie (lipsa poftei de mâncare), grețuri, vărsături.

Evoluție: în formele simple, comune, este bună. Febra scade în 5 zile, însoțită de transpirații abundente și dispariția simptomelor din perioada de stare.

- Complicații**
- a) **Respiratorii:** laringita gripală; laringotraheită gripală; pneumonia gripală; pneumonii prin suprainfecție bacteriană; bronșită acută gripală.
 - b) **Cardiovasculare:** miocardită acută gripală; insuficiența circulatorie periferică.
 - c) **Neurologice:** encefalita gripală; meningita; pareza de nervi cranieni; nevrite periferice.
 - d) **Alte complicații:** otite, angine, sinuzite.

TRATAMENT

1) Profilactic

Vaccinul - cea mai importantă și folosită metodă pentru prevenirea gripei. Vaccinurile gripale folosite în prezent conțin virusurile gripale A și B inactivate și inalt purificate.

Foarte important de știut este că, în fiecare an, Organizația Mondială a Sănătății stabilește, pe baza unui program complet de investigații, care anume tulpini de virus gripal trebuie introduse în formula vaccinului gripal din acel an și asta în funcție de modificările antigenice survenite în sezonul epidemic precedent.

Vaccinarea antigripală conferă 80% protecție pentru o perioadă de un an și se aplică, în primă urgență, persoanelor cu risc (vârstnici, sugari, gravide, personal medico-sanitar, personal din transporturi, bolnavi cronici).

2) **Măsuri generale:** izolarea la domiciliu a formelor simple și medii și în spital a formelor severe; limitarea circulației pentru persoanele expuse sau cu risc; evitarea aglomerației; educația sanitară.

3) **Chimioprofilaxia** (prevenirea cu medicamente)

- a) Se recomandă Amantadina care blochează pătrunderea virusului în celule și împiedică astfel multiplicarea lui. Se administrează numai în timpul expunerii la gripă.

4) **Tratament curativ,** la domiciliu, în condiții de izolare, repaus, regim alimentar hidro-lacto-zaharat, vegetarian și fructarian.

5) Tratament simptomatic

■ Pentru combaterea febrei și a durerilor musculare: Paracetamol, Nurofen, Fervex, Osciloccocinum, Algocalmin.

■ Pentru combaterea tusei uscate, iritativă: Codeină fosfat, Calmotusin, Tusan, iar pentru cea productivă: ACC 200, Ambroxol, Bromhexin, Paxeladin.

■ Rinita acută se combate cu: Vibrocil, Afrin, Bixtonin.

■ Pentru faringită: Fenosept, Eurosept, Hexoral.

■ Pentru creșterea rezistenței generale nespecifice: Vitamina C, Apilamil propolis.

De reținut că în gripa simplă, necomplicată, nu sunt recomandate antibioticele.

Colonel dr. ALEXANDRU ELIAD
medic-șef al Statului Major
al Forțelor Aeriene

Efort și performanță

În perioada 8–15 februarie a.c. s-a desfășurat, la Vatra Dornei, finala **Concursurilor Sportive și Aplicativ-Militare de Iarnă**. La acest eveniment, organizat de Secția Educație Fizică a Statului Major General, au participat 8 echipe, care au reprezentat: Statul Major General, Statul Major al Forțelor Navale, Divizia 1 Aeriană, Divizia 2 Aeriană, Corpul 1 Armată, Corpul 4 Armată, Corpul 10 Armată și Comandamentul Trupelor de Parașuțiști.

Performanțele reușite la probele de biatlon, stafetă și patrule le-au asigurat reprezentanților Forțelor Aeriene obținerea următoarelor rezultate finale:



- În clasamentul individual cadre militare:
 - Locul 1: **sublocotenent Vasile Oneseștiuc** (U.M. 01838 Boboc);
 - Locul 2: **maistrul militar Iosif Sarosi** (U.M. 01813 Sibiu);
 - Locul 5: **locotenent Constantin Ciobanu** (U.M. 01866 Ploiești);
 - Locul 6: **sublocotenent Vică Ilea** (U.M. 01838 Boboc).
- În clasamentul individual militari angajați pe bază de contract și militari în termen:
 - Locul 2: **caporal Radu Zete** (U.M. 01821 F Odoreu);
 - Locul 6: **soldat Ciprian Popa** (U.M. 01866 Ploiești).
- În clasamentul echipe cadre militare (biatlon):
 - Locul 1: **Divizia 1 Aeriană "Siret"**;
 - Locul 2: **Divizia 2 Aeriană "Mureș"**.
- În clasamentul general biatlon:
 - Locul 3: **Divizia 2 Aeriană**.
- În clasamentul general stafetă:
 - Locul 3: **Divizia 2 Aeriană**.
- În clasamentul general patrule:
 - Locul 3: **Divizia 1 Aeriană**.



Actuala ediție a finalei Concursurilor Sportive și Aplicativ-Militare de Iarnă a consacrat cele mai bune rezultate individuale obținute până în prezent de reprezentanții Forțelor Aeriene, aceștia cucerind 3 din cele 6 medalii puse în joc.

Pregătirea lotului nostru sportiv pentru această competiție s-a desfășurat în perioada 14 ianuarie – 7 februarie, în garnizoana Brașov, sub conducerea **locotenent-comandantului Emil Hecico**, ofițer 1 în cadrul Compartimentului de Educație Fizică al Statului Major al Forțelor Aeriene.

Locotenent CIPRIAN PĂTRAȘCU

În pregătire

ENCICLOPEDIA AERONAUTICII ROMÂNE

La inițiativa Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii (A.R.P.I.A.), personal a generalului-maior (r) Aurel Niculescu, un colectiv format din generali și ofițeri activi și în rezervă, aviatori și parașuțiști civili, reprezentanți ai instituțiilor și întreprinderilor de profil, pregătește o lucrare de mare anvergură, ce se va intitula **ENCICLOPEDIA AERONAUTICII ROMÂNE**. Este prima încercare de acest gen care se întreprinde în România, o acțiune de înaltă cetezanță, necesitând eforturi îndelungate, o cercetare amănunțită și de largă cuprindere, ce angajează numeroase persoane care au lucrat nemijlocit în aeronautică timp de decenii, majoritatea chiar toată viața.

Lucrarea este preconizată să apară în 10–12 volume, în timp de trei-patru ani.

Vor fi abordate aspecte privind construcțiile aeronautice și dinamica dotării, recorduri naționale și mondiale, zboruri în premieră, personalități din aeronautică, istoria tuturor categoriilor de aviație militară și civilă, parașuțiștii, învățământul aeronautic, asigurarea de aviație. Un capitol special, intitulat Eroica, este aproape de stadiul finalizării. Se lucrează intens la cel ce va însuma personalități ale aeronauticii române din toate timpurile, dar, din păcate, nu există încă date suficiente despre o bună parte dintre cei ce au adus o contribuție deosebită la dezvoltarea acestui domeniu, altele sunt incomplete sau controversate, fapt ce incumbă, din partea realizatorilor, investigații suplimentare, o cercetare profundă a documentelor vremii, analiza aspectelor contradictorii.

În această generoasă activitate se află angajată, cu toate forțele, și redacția "CER SENIN", al cărei mic colectiv, pe lângă sarcinile cotidiene, își consacră eforturile realizării, în termenul preconizat, a **ENCICLOPEDIIEI AERONAUTICII ROMÂNE**.

În scopul unei prezentări cât mai riguroase și mai complete a problematicii pe care lucrarea și-o propune, redacția apelează la toți cei care pot contribui cu idei, cu informații, cu documente, să ne contacteze la sediul din Statul Major al Forțelor Aeriene.

PETRE BĂNĂ

RAFAEL'S AIR COMBAT SYSTEMS

Python-4
Leaderul sistemelor
de armament aer-aer
cu rază scurtă
de acțiune

where looks will kill

- ◆ A patra generație de rachete complet dezvoltată, testată și agreată de Occident
- ◆ Configurație superioară aerodinamică "agilă", optimizată pentru lupta apropiată, "la vedere"
- ◆ Extindere remarcabilă a "zonei fără scăpare" la aproape întreaga emisferă frontală
- ◆ Rază de acțiune mai mare și performanțe cinematice superioare
- ◆ Traectorii de urmărire unice; capacitate IRCCM avansată

Redacția "CER SENIN"

Șoseaua București-Ploiești,
km 10,5, 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 PREDA;
REDACTOR DE RUBRICĂ:
locotenent CIPRIAN PĂTRAȘCU;

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

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