



Exercițiul combinat întrunit de instrucție "JCET 92F"

În perioada 02-16 aprilie 2002, la Baza Aeriană Otopeni, se desfășoară exercițiul combinat întrunit de instrucție "JCET 92F", la care participă militarii din forțele aeriene ale României și Statelor Unite ale Americii.

Activitatea are ca scop antrenarea în comun, pe aeronave de luptă, utilizând terminologia și procedurile NATO, în vederea creșterii interoperabilității forțelor proprii cu structurile Alianței Nord-Atlantice.

Forțele Aeriene Speciale Americane participă la acest exercițiu cu 40 de militari și o aeronavă de tipul MC-130 HERCULES.

Din partea Statului Major al Forțelor Aeriene ale României participă 30 de militari, cu o aeronavă de transport de tipul C-130 HERCULES, un MiG-29 și două IAR-330 Puma. La exercițiu sunt angrenate, de asemenea, mijloace de transport, transmisiuni și utilitate pentru sprijin real, personal navigant, de dirijare și tehnic, operatori radio, ofițeri de legătură destinați retranslației și dirijării aeronavelor în spațiul aerian anume delimitat pentru această activitate.

Principalele activități desfășurate în cadrul exercițiului constau în: ○ pregătirea în comun a echipajelor pentru zbor ○ decolări de pe diferite aerodromuri românești ○ zboruri pe traiect la joasă altitudine și la mare altitudine ○ zboruri pe traiect și interceptări cu aeronave de vânătoare (MiG-29) ○ lansări de containere ○ lansări parașutiști de la mare altitudine ○ executarea procedurilor FARP (înmărire și alimentare la punct înaintat) cu elicoptere de tipul IAR-330 H ○ analiza zborurilor și a celorlalte momente ale exercițiului ○ discuții în legătură cu rezultatele și învățămintele exercițiului.

Căpitan-comandorul Viorel Tănase, cel ce coordonează activitatea din partea Statului Major al Forțelor Aeriene ale României, ne-a relatat că activitățile se desfășoară în condiții normale, cu rezultate foarte bune, militarii români și americani înțelegându-se și colaborând fără probleme.

Vineri, 5 aprilie a.c., la sediul Ministerului Apărării Naționale, s-a desfășurat conferința de presă cu tema "Aspecte privind securitatea zborului în Forțele Aeriene ale României". La această conferință, susținută de șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, general-locotenent Constantin Gheorghe, au participat numeroși reprezentanți ai presei scrise și audio-vizuale. Redăm, pe scurt, în pagina 4, principalele aspecte prezentate în cadrul activității.



Dramă și eroism la Câmpia Turzii

A învins omul, pilotul!

Căpitanul CĂTĂLIN MICOȘ, eroul unei întâmplări extraordinare

pagina 2

Vești bune de la aviatorii români aflați în misiune de luptă în Afganistan

"TOTUL ESTE ÎN REGULĂ AICI. NE FACEM DATORIA CÂT PUTEM MAI BINE!"



Luni, 8 aprilie a.c., l-am contactat telefonic pe comandorul Florin Călin, comandantul unuia dintre echipajele avionului C-130 Hercules aflat în misiune în Afganistan. Iată, pe scurt, ce am aflat de la interlocutorul nostru:

Până la această dată, aviatorii români au executat șapte misiuni de luptă: șase de transport logistic între Karaci și Kabul, a șaptea fiind cu caracter comunitar (s-au transportat opt tone de materiale constituind ajutor oferit de ONU celor afectați de cutremurul care s-a produs în nordul Afganistanului).

În total s-au executat 50 ore de zbor, în condiții de deplină securitate. Traficul aerian și condițiile meteo nu pun, deocamdată,

probleme importante. Totuși, ziua temperatura aerului atinge plus 35 de grade. De aceea, aviatorii noștri decolează de pe Karaci noaptea pentru a ajunge la destinație dimineața.

Hrana și condițiile de cazare se situează în limite normale. Sunt cu toții sănătoși, apți de zbor și hotărâți să-și facă în continuare datoria așa cum trebuie. Sigur, în zonă persistă pericole de tot felul, așa că trebuie să-și asigure permanent măsurile de securitate. De pildă, în afara hotelului merg numai însoțiți de polițiști.

"Totul este în regulă aici. Ne facem datoria cât putem mai bine!" - ne-a asigurat, în încheierea convorbirii, comandorul Călin.

VIITORUL ÎNCEPE AZI!

pagina 6

Demersuri concertate - interne și internaționale

pagina 3

Dramă și eroism la Câmpia Turzii

A INVINS OMUL, PILOTUL!

Nimic din ceea ce se petrecuse pe aerodromul de la Câmpia Turzii până la miezul zilei de 26 martie nu anticipa în vreun fel evenimentul grav ce avea să se producă la numai câteva minute după orele 14.

Pregătirile pentru zbor, atât ale piloților, cât și ale avioanelor MiG-21 LanceR, se desfășuraseră normal, potrivit reglementărilor ce se respectă cu maximă rigurozitate în toate bazele aeriene, inclusiv cea de la Câmpia Turzii. Misiunile fuseseră bine înșușite de către personalul navigant, iar aeronavele – verificate cu minuțiozitate de către toți specialiștii care le deserveau. Zborul putea începe fără probleme.

Și așa s-a și întâmplat. Conducătorul zborului, căpitan-comandorul Adrian Andreș, a efectuat sonda meteo, cu o dublă comandă, împreună cu locotenentul Cătălin Micloș. Apoi a început activitatea de zbor. În condiții meteorologice normale. Locotenentul a mai făcut o zonă de acrobatică, a aterizat cu bine, apoi a decolat în prima misiune pe traiectul ordonat: Turda – Călățele – Hueđin – Florești – Băișoara. Pe aceeași rută zburau și alte avioane, la manșa cărora se aflau locotenent-comandorul Mihai Bărsan, care ne-a relatat despre cele petrecute, locotenentul Constantin Andrei, alți piloți. Întâia trecere pe traiect a lui Micloș nu a avut nimic deosebit față de situația obișnuită a unor asemenea zboruri.

La ora 13.46, locotenentul Cătălin Micloș a decolat din nou, pentru a patra oară în acea zi, pentru efectuarea aceluiași traiect. O zonă bine cunoscută lui, ca tuturor piloților de acolo. O survolare de atâtea ori, chiar dacă nu în aceeași succesiune a localităților. Zborul se derula în deplină siguranță. Trecuse de Băișoara și luase cap compas către Călățele. Acele ceasorniculii abia trecuseră de ora 14, când Micloș a simțit șocuri de tracțiune. Turajul motorului scădea, scădea fără ca el să fi acționat maneta de gaze. Era la 1.200 m înălțime. Viteza – 440 km/h, iar turajul indica numai 70 de procente. Sesizând anomaliile, pilotul a hotărât să întrerupă misiunea și să raporteze, potrivit algoritmului știut, conducătorului de zbor. Acesta i-a ordonat să execute imediat viraj dreapta pentru a se îndrepta cât mai urgent spre aerodrom. Speranța că va prinde pista era luată în calcul și de conducătorul zborului, și de pilot. Dar funcționarea instalației de forță se înrăutățea continuu. Oscilațiile turajului se apropiau de 15

procente. Maneta de gaze era pe poziția corespunzătoare regimului maximal, dar motorul își arăta neputința, murea încet-încet. Ca să păstreze viteza minimă de menținere a avionului în aer, pilotul a împins ușor de manșă și a trecut la zborul în coborâre, cu o viteză verticală de 5 metri pe secundă. Era clar că defecțiunea survenită va continua să afecteze parametrii de zbor. Permanent în legătură cu conducătorul de zbor, pilotul a efectuat toate manevrele necesare, dar posibilitatea ajungerii la aerodrom era tot mai îndepărtată. La încărcătura tensională pe care minutele și secundele o creau atunci. Până la pista mai

decuplat pilotul automat, pentru a evita ca, ulterior, avionul să se îndrepte spre altă direcție decât cea imprimată de el, și a executat comenzile de catapulare.

Apucase să audă în căști vocea prietenului său, locotenentul Constantin Andrei, aflat și el în aer. Intuind situația prin care trecea Cătălin și recepționând ordinul pentru catapulare, Andrei a reluat apelul: "899, conducătorul de zbor ți-a ordonat catapultarea!" După aceea, un timp nu s-a mai auzit nimic despre soarta lui Micloș. Pe aerodrom, nimănui nu-i venea să creadă că se putea întâmpla așa ceva. Cu atât mai mult maistrului militar Paul Frățean,



rămăseseră 22 de kilometri. Înălțimea era de numai 260 de metri și viteza de 360 km/h, când orice speranță de a prinde aterizarea a fost anulată și s-a luat decizia de catapulare. Dar în fața avionului se profilau tot mai aproape partea de sud și zona industrială ale orașului Turda, fabricile de ciment, de sticlă, uzinele chimice. Locotenentul Cătălin Micloș a raportat că va face tot posibilul să ocolească orașul. Lupta contracronometru pentru viață intrase în faza finală. De o parte – existența lui, la numai 27 de ani, iar pe de alta, a sute de oameni care ar fi fost surprinși de căderea bolidului. Și explozia iminentă a combustibilului, a muniției de pe aeronava de luptă! A reușit să evite orașul, îndreptându-și aparatul suferind spre un loc viran. Când era pe la 200 de metri înălțime, a

tehnicianul aeronavei, care avea grijă de avion ca de lumina ochilor.

Era prima experiență de acest gen pe care o trăia Micloș. Ar fi vrut să nu o aibă niciodată. I-a făcut însă față cu succes. Cu un calm și o stăpânire de sine remarcabile, punându-și propria viață în pericol, în penultimele secunde în care se mai putea salva a gândit și a reușit să evite o catastrofă de proporții incommensurabile ce ar fi provocat mari pierderi umane și materiale. Dar, până în ultima clipă, avionul a făcut ceea ce a vrut temerarul locotenent. Deși orele zburate pe respectivul tip de avion, 70, de anul trecut de când a început să-l piloteze, nu-l acreditau cu o experiență și deprinderi formidabile.

"Dar băiatul, ne spunea cu admirație în glas locotenent-comandorul Bărsan, este,

realmente, foarte bun, de-adevăratelea (a confirmat pe deplin! – n.n.). De un an, de când este în unitate, a prins o conjunctură favorabilă. A venit de la Bacău, având cursul de trecere pe MiG-21 LanceR făcut. A intrat în prima serie care a început să zboare intens, efectuând planul sută la sută. Mai întâi i-a avut ca instructori pe comandorul Oancea și căpitan-comandorul Puiu, de la Bacău, apoi pe comandorul Mihai Trifan și căpitan-comandorul Sorin Popa, de la Câmpia Turzii".

Martorii oculari sesizau amploarea exploziei și a părului ce izbucniseră după prăbușirea MiG-ului 21 LanceR. Terenul din preajmă părea ca un câmp de luptă pe care zăceau, încă fumegânde, părți din aeronava distrusă. Este greu de imaginat ce s-ar fi întâmplat și cât de sumbre ar fi fost imaginile dacă avionul ar fi căzut în altă parte.

Întu timp, pe aerodrom nerăbdarea creștea cu fiecare minut ce se scurgea. Dacă situația avionului le era în parte cunoscută, toți vroiau să știe, și doreau din tot sufletul, ca Micloș să trăiască. Și trăia! Le-a confirmat chiar el, în scurt timp, sunându-l, pe mobil, pe colegul său, Constantin Andrei.

Când vestea a ajuns și la Brăila, unde locuiesc părinții lui Cătălin, familia era curioasă să afle chiar din gura lui că nu este nimic grav. Și a aflat, imediat.

Pentru excepționala sa faptă, locotenentul Cătălin Micloș a fost avansat înainte de termen la gradul de căpitan, ministrul apărării naționale, domnul Ioan Mircea Pașcu, înmânându-i personal, chiar în spital, unde se afla internat pilotul, ordinul de avansare, gest rar întâlnit în cronică de până acum a Forțelor Aeriene ale României.

După externare, proaspătul căpitan s-a dus la unitate să-și vadă colegii, să le povestească prin ce a trecut. A revenit apoi, după câteva zile. Purta corsetul încă la gât, nu acuza dureri supărătoare, era perfect normal, lucid, ne-a încredințat ofițerul cu relațiile publice, după cum credem că este și la apariția acestor rânduri.

Potrivit Raportului Comisiei de investigare, evenimentul s-a produs datorită defectării pompei principale de alimentare cu combustibil a motorului aeronavei.

PETRE BĂNĂ



CONVORBIRILE RADIO

Modul excepțional în care a acționat locotenentul Micloș este foarte bine relevat de convorbirile purtate între el (indicativ 899) și conducătorul zborului (CZ).

899 – Sadova start, control radio cu 899.
CZ – Foarte bine!
899 – Sadova start, am stagnare de turaj, viteza 440, înălțimea 1.200, zona 1.
CZ – Confirm!
CZ – Stagnare de turaj ai spus? Repetă!
899 – Afirmativ!
CZ – La ce turaj? Maneta de gaze du-o în plin!
899 – Maneta de gaze este în

plin, turaj 70 procente.
CZ – Înălțimea ta?
899 – Temperatura 400.
CZ – Înălțimea?
899 – Înălțime 1.000 metri, viteza 450. O să încerc să vin spre casă.
CZ – Menține avionul în pantă foarte ușoară de coborâre, încât să nu scadă sub 450.
899 – Confirm, 899!
CZ – Becul "Ajutaj" dacă este stins?
899 – Afirmativ!
CZ – Maneta de gaze să rămână în plin!
899 – Afirmativ!

CZ – Înălțimea ta acum?
899 – 899, 900 m, viteza este în creștere spre 500.
CZ – Păstrează înălțimea de 900 m, dacă poți, fără să scadă. Viteza să nu scadă sub 480!
CZ – Dacă ai decalaj între ace, cât este decalajul?
899 – 15 procente.
CZ – Presiune ulei?
899 – 4!
CZ – Confirm!
899 – Înălțime 600, viteza 470, distanța până acasă 29 km. O să încerc să aterizez pe invers.
CZ – Dacă vezi pista?

899 – Negativ! Am înălțime 600.
CZ – Dacă zbori la orizontală, la ce valoare scade viteza?
899 – 440, de acum.
899 – Turajul acum este în creștere. Are oscilații destul de mari, de câte 10 procente.
CZ – Poziția conului?
899 – Conul este acum 100%. Variaza între 70 și 100%.
899 – Dacă aprobați să vin pe invers? Am 420 viteza și 600 înălțime.
CZ – Aprob aterizarea pe invers!
CZ – Dacă poți, să menții înălțimea! Trenul să nu-l scoți. Numai pe direcție!
899 – Confirm! Am 400 la oră acum, cu 500 înălțime.
CZ – Ce distanță ai până la pista?
899 – 23!
899 – 23 până la pista.
CZ – Dacă ești orientat și vezi pista?
899 – Afirmativ! Sunt orientat, pista încă nu este la vedere.

899 – 380 viteza...
CZ – Ce viteză de coborâre ai?
899 – 5 m/s.
CZ – Repetă!
899 – 5 m/s.
899 – 380 la oră cu 400 de metri.
CZ – Ce turaj ai?
899 – Turajul este 60 acum..., 70... Este în creștere.
899 – Deasupra orașului aproape...
CZ – Deasupra orașului Turda?
899 – O să încerc să-l ocolesc.
899 – Am 200 de metri și 360 la oră.
CZ – Pregătește-te de catapulare!
899 – 340 la oră.
CZ – Încearcă să eviți orașul și să te pregătești de catapulare!
Maneta de gaze să fie în plin!
CZ – Ce viteză ai?
CZ – 899, control cu startul!
CZ – 899, control cu startul!
CZ – 899, catapultează, dacă mă auzi!
149 – 899, sunt 149 (intervenția locotenentului Constantin Andrei). Startul ți-a ordonat să catapultezi!

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

Demersuri concertate – interne și internaționale

□ **Reuniunea de la București a membrilor "Grupului de la Vilnius"** □ **O nouă inițiativă de cooperare pro-aderare: "2 + 2" (Grecia – Turcia + România – Bulgaria)** □ **Calendar concret de acțiune zilnică și săptămânală la nivel parlamentar și guvernamental**

+ "PRIMĂVARA NOILOR ALIAȚI".

După cum se știe, timp de două zile – 25 și 26 martie 2002 –, la București s-a desfășurat reuniunea celor 10 membri ai "Grupului de la Vilnius" (creat în anul 2000), sub denumirea de "Primăvara noilor aliați", al cărei scop fundamental a fost intensificarea demersurilor concertate ale candidaților la aderare pentru "valul al doilea", de la Praga, și sprijinirea reciprocă în îndeplinirea obiectivelor impuse de apartenența la NATO. La întrunire au participat șefii de guvern din Estonia, Letonia, Lituania, Slovenia, Slovacia, România, Bulgaria, Albania, Macedonia și Croația, precum și patru invitați de onoare: președintele Poloniei, Aleksander Kwasniewski; premierii Turciei și Republicii Ceha, Bulent Ecevit și, respectiv, Milos Zeman; ministrul de externe al Ungariei, Ianos Martonyi. De asemenea, au fost prezenți adjunctul secretarului de stat american, Richard Armitage, oficialii Alianței Nord-Atlantice de la Bruxelles, reprezentanți ai tuturor țărilor membre ale NATO.

Nivelul foarte înalt de participare la "Primăvara noilor aliați" a conferit greutate și prestigiu reuniunii de la București, care s-a constituit într-o convingătoare pledoarie în favoarea lărgirii Alianței, a întăririi flancului sudic al acesteia, ceea ce va aduce un plus de securitate într-o vastă regiune europeană care se întinde de la Marea Baltică până la Marea Neagră și în cadrul

căreia se regăsește și Peninsula Balcanică, nu o dată "butoiul cu pulbere" al continentului. A fost un bun prilej pentru liderii celor zece state candidate la aderare de a reafirma un adevăr pe care diplomația românească îl susține de mai multă vreme: noile amenințări la adresa securității globale, apărute după 11 septembrie 2001, impun cu necesitate consolidarea dimensiunii sudice a NATO, prin alăturarea României și Bulgariei, dar și a altor state din zonă, la cei doi poli deja existenți ai flancului – Grecia și Turcia.

În acest context, premierul român, Adrian Năstase, a făcut o amplă trecere în revistă a rezultatelor înregistrate de țara noastră la principalele criterii de aderare la NATO. "Am modernizat armata, am consolidat democrația, am întărit legislația – a afirmat primul-ministru al României. Forța armată a fost restructurată, am dublat cheltuielile militare pe soldat, iar în următorii cinci ani România va atribui bugetului militar 2-2,5 procente din PIB... Am dezvoltat infrastructura aeroporturilor și vom susține în continuare creșterea economică înregistrată în ultimii doi ani. România a făcut și face eforturi stăruitoare pentru a îndeplini exigențele aderării la toate capitolele impuse de Alianță, demonstrând că este realmente capabilă să-și asume responsabilitatea de a deveni membru cu drepturi depline al NATO". În acest sens, premierul Adrian Năstase a adus argumentul că România a participat, în ul-

timii zece ani, cu peste 7.000 de militari la misiunile internaționale de menținere a păcii pe întreg globul, inclusiv în Kosovo și Afganistan. "Indiferent de formatul de extindere ce va fi adoptat la summit-ul de la Praga – a conchis premierul român –, țara noastră va continua progresele pentru a-și atinge obiectivele, va continua colaborarea și solidaritatea cu NATO".

+ EFICIENȚA UNEI NOI FORMULE DE CONLUCRARE: "2+2".

Inițiativa la forumul pentru securitate de la München, din februarie a.c., noua formulă de conlucrare în favoarea întăririi securi-

tății pe continent, "2+2" (respectiv, Grecia – Turcia + România – Bulgaria) și-a dovedit deja eficiența și posibilitățile largi de manifestare în plan practic. Dezvoltând această structură, zilele trecute, la sud de Atena, în stațiunea balneară Vullagmeni, ministrii de externe din Grecia, Turcia, România și Bulgaria au dat contur unui amplu "plan de acțiune" în sprijinul Bucureștiului și Sofiei în intenția de a accede în Alianța Nord-

Atlantice. Inițiativa de la Vullagmeni succede demersurilor diplomatice din 13 februarie, de la Istanbul, când miniștrii de externe Ismail Cem (Turcia) și Georgios Papanderau (Grecia) au cerut cu insistență forului de la Bruxelles ca Bulgaria și România să fie incluse în cel de-al doilea val al extinderii, evidențiind necesitatea întăririi pe această cale a flancului de sud-est al Alianței – o zonă extrem de sensibilă și în continuă transformare.

Asemenea întâlniri de lucru vor avea loc și la București și Sofia, iar formula "2+2" s-ar putea extinde, cuprinzând Franța, Italia, Spania și Portugalia. Iar Gre-

cia și Turcia sunt decise să continue "lobby"-ul internațional în favoarea României și Bulgariei, cărora le recunosc o importanță deosebită pentru stabilitatea regiunii". "Turcia și Grecia – a declarat Ismail Cem – nu susțin aderarea României și Bulgariei doar pentru că suntem vecini, ci deoarece candidatură lor privește inclusiv securitatea Turciei și a Greciei și joacă un rol deosebit în securitatea Europei".

+ ROMÂNIA ESTE ÎN GRAFIC.

Concomitent cu demersurile pe plan internațional privind aderarea la NATO, pe plan intern România desfășoară activități intense și multilaterale în vederea summit-ului de la Praga. Guvernul de la București a pregătit și a pus deja în aplicare, de la 1 aprilie curent, un grafic minuțios de acțiune pentru aderarea la Alianță. "Avem un calendar de acțiuni de șase-șapte capitole, pe care îl vom derula sub formă de grafice de acțiune zilnică și săptămânală, cu două ținte de interes sub aspectul timpului: mai și octombrie" – a precizat premierul Adrian Năstase.

Primul-ministru a apreciat, totodată, că este foarte important să fie relansat dialogul cu celelalte țări parlamentare, fiind loc pentru toate inițiativele constructive, valoroase. Trebuie avut în vedere – atenționează premierul – că decizia zilnică și săptămânală de evoluție internațională, printre care se numără și viitoarele alegeri din unele țări membre ale Alianței. Tocmai de aceea România trebuie să adopte măsurile necesare, încât să nu dea pretexte celor care, eventual, nu doresc ca țara noastră să facă parte din NATO. "În acest moment – susține Adrian Năstase –, contextul internațional este mai favorabil ca oricând lărgirii Alianței cu șapte țări candidate, care să includă și România".

Să sperăm că așa va fi și că, la summit-ul de la Praga, din noiembrie a.c., România va fi invitată să adere la Alianța Nord-Atlantice, năzuință a mai bine de 90 la sută dintre români.

Pagină realizată de
NICOLAE RADU

MONDO MILITARE

■ **RACHETE "X-101".** Agenția rusă de știri **ITAR-TASS** informează că Moscova va demara, încă din acest an, producția de rachete aer-sol de înaltă precizie, precum și lucrările în vederea realizării rachetei de croazieră "X-101", cu încărcătură convențională, în scopul înzestrării Forțelor Aeriene Militare cu arme așa-zise inteligente. Racheta "X-101" este o versiune modificată a mai vechii "X-55", rachetă de croazieră lansată de pe avion și care dispune de un sistem automat de ghidare cu viteză subsonică, având o rază de acțiune de 2.500-3.000 de kilometri.

■ **AVIOANE DE RECUNOAȘTERE ÎN KENYA.** Potrivit agenției **FRANCE PRESSE**, două avioane militare de recunoaștere britanice de tipul "Canberra" au sosit, zilele trecute, la Mombasa (Kenya), "cu scopul de a ajuta supravegherea coastei Africii de Est". Cele două aparate și un contingent de 120 de soldați au fost precedate, la fața locului, de o echipă de recunoaștere germană, care are aceeași misiune. Trei avioane de recunoaștere germane patrulează zilnic deasupra Somaliei, pentru a supraveghea eventuale activități care ar putea avea legături cu terorismul internațional.

■ **TEST N.M.D.** După cum informează purtătorul de cuvânt al Pentagonului, citat de agenția de știri **WASHINGTON POST**, în ziua de 15 martie

2002, a fost executat un nou test în cadrul programului american anti-rachetă (N.M.D.). Testul a fost efectuat cu "deplin succes".

■ **INTENȚIE.** Din Washington, agenția **U.P.I.** relatează că Statele Unite ale Americii și-au făcut cunoscută intenția de a stabili baze militare aeriene în zona Asiei centrale. Astfel, se are în vedere instalarea unei baze aeriene pe aeroportul **Khanabad**, din Uzbekistan, care să rămână în serviciu 25 de ani, partea americană alocând suma de 500 de milioane de dolari pentru întreținerea aeroportului. De asemenea, se vor înființa baze aeriene americane în zona aeroportului **Manas**, din Kirghizstan, și pe un aeroport, încă neprecizat, din Tadjikistan.

■ **PRECIZARE.** Administrația de la Washington a precizat că nu își va retrage trupele din Arabia Saudită, dezmințind astfel informațiile apărute în cotidianul **THE GUARDIAN**, potrivit cărora Pentagonul a început să ia măsuri pentru transferarea Cartierului General al forțelor americane din Golf, în Qatar.

■ **"TOPOL-M".** Agenția **ITAR-TASS** relatează că Federația Rusă va dezvolta noua sa rachetă balistică cu focos unic, denumită convențional "Topol-M", echivalentul rachetei americane "Minuteman-3". În conformitate cu prevederile Tratatului de dezarmare strategică "START-2", racheta "Topol-M" va trebui să înlocuiască rachetele "SS-18" (cu focoase multiple). De asemenea, Moscova ar putea decide, ca răspuns la inițiativa S.U.A. de a renunța, unilateral, la "Tratatul de

limitare a sistemelor de apărare antirachetă", dotarea rachetelor "Topol-M" cu focoase multiple și dezvoltarea propriului său program antirachetă (MD).

■ **AVANSĂRI ȘI NUMIRI ÎN FUNCȚIE.** Secretarul american al apărării, Donald Rumsfeld, a anunțat noi avansări în grad și promovări în funcții în Forțele Armate ale S.U.A. Printre cei nominalizați se numără și generalul-maior Thomas B. Goslin, care a fost avansat la gradul de general-locotenent și numit în funcția de locișor al comandantului Comandamentului Spațial al Forțelor Aeriene Militare.

Prin decret prezidențial, generalul-maior Magdi Chararouai a fost înaintat la gradul de general-locotenent și numit în funcția de comandant al Forțelor Aeriene Militare ale Egiptului.

■ **ACORD BULGARO-RUS.** Din Sofia, agenția **B.T.A.** transmite că ministrul bulgar al apărării, Nikolai Svinarov, și directorul companiei ruse constructoare de aeronave, "R.S.K. – MIG", Nikolai Nikitin, au semnat acordul pentru repararea și recondiționarea a 20 de avioane de luptă de tipul "MIG-29" din dotarea Forțelor Aeriene Militare ale Bulgariei. Prima etapă de derulare a contractului va dura trei ani și o mare parte a lucrărilor vor fi executate la Uzina de Reparații Militare "Ghiorgi Benkovski", din Plovdiv. Exportul Bulgariei în domeniul

producției speciale a fost de 200 de milioane de dolari în ultimele șase luni ale anului 2001, sumă ce depășește cu mult exportul pe anul 2000. Principalele piețe de desfacere sunt India și Cehia, iar în prezent se duc tratative pentru câștigarea de noi piețe în America de Sud și Asia. În Complexul Militar Industrial din Bulgaria – precizează **B.T.A.** – își desfășoară activitatea 2.500 de persoane în 24 de întreprinderi cu capital privat și 6 aflate în proprietatea statului.

■ **MODERNIZARE.** Comandantul-șef al Forțelor Aeriene Militare ale Federației Ruse, generalul-colonel Vladimir Mihailov, a declarat agenției **ITAR-TASS** că Rusia își va menține potențialul aviației strategice și, mai mult decât atât, va moderniza bombardierile strategice "TU-160", încât să dispună de capacitatea de a transporta noi tipuri de rachete cu ogive nucleare și convenționale. În prezent, Rusia dispune de 15 bombardiere de tipul "TU-160".



CONFERINȚĂ DE PRESĂ ORGANIZATĂ DE STATUL MAJOR AL FORȚELOR AERIENE

SECURITATEA ZBORULUI –
PROBLEMĂ CRUCIALĂ A FORȚELOR AERIENE

Vineri, 5 aprilie a.c., la sediul Ministerului Apărării Naționale, s-a desfășurat conferința de presă cu tema "Aspecte privind securitatea zborului în Forțele Aeriene ale României". La această conferință, susținută de șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, general-locotenent Constantin Gheorghe, au participat numeroși reprezentanți ai presei scrise și audio-vizuale. Redăm, pe scurt, principalele aspecte prezentate în cadrul activității.

MODERNIZAREA
AVIOANELOR MiG-21

Preocuparea privind modernizarea avioanelor MiG-21 aflate în dotarea Forțelor Aeriene ale României a apărut încă din anul 1990. După acumularea informațiilor necesare (firme interesate, conținutul operațiunilor de modernizare etc.), în iunie 1992 Statul Major al Forțelor Aeriene a prezentat opțiunea sa privind cerințele tehnico-operationale pentru modernizarea avioanelor MiG-21. Instituțiile specializate din armată au lansat cereri de ofertă respectând solicitările Statului Major al Forțelor Aeriene. S-au primit oferte din Federația Rusă, Pakistan, China, din partea firmelor IAI – Israel, Elbit – Israel, GEC Marconi – Anglia, SABCA – Belgia.

Firma Mikoian și-a dat inițial acordul de a participa la modernizarea avionului, dar, ulterior, a renunțat.

Contractul de modernizare a avioanelor MiG-21 a fost semnat în octombrie 1993, în derularea operațiunii fiind implicați reprezentanți din cadrul:

- Departamentul pentru Armamente (Directoratul de Programe) – titularul și coordonatorul programului;
- Statului Major al Forțelor Aeriene (ingineri și piloți – consultanți de specialitate) – beneficiar;
- S.C. Aerostar S.A. – contractor principal;
- Elbit Systems Ltd. – integrator.

Baza desfășurării programului

- ❖ Aprobarea ministrului apărării naționale pe propunerea Biroului Consiliului de Înzestrare;
- ❖ Cerințele tehnico-operationale elaborate de Statul Major al Forțelor Aeriene privind modernizarea avioanelor MiG-21;



- ❖ Specificația tehnică a aeronavei MiG-21 LanceR;
- ❖ Procesele Verbale ale Consiliului de Înzestrare;
- ❖ Aprobarea ministrului apărării naționale pe raportul comun al secretarului de stat și șef al Statului Major General și al secretarului de stat și șef al Departamentului Înzestrării Armatei;
- ❖ Hotărârea Consiliului Suprem de Apărare a Țării privind Programul de modernizare a avionului MiG-21.

Obiectivele programului

Modernizarea aeronavelor MiG-21, prin dezvoltarea și integrarea pe această platformă a unui sistem modern, avansat, de avionică, navigație și management al armamentului care să confere următoarele performanțe și capacități în vederea executării cu maximă eficiență a misiunilor aer-aer și aer-sol:

- ❖ creșterea performanțelor de navigație, ziua și noaptea, în orice condiții meteo;
- ❖ creșterea semnificativă a randamentului pilotului în misiune;
- ❖ diversificarea armamentului dirijat prin integrarea a noi rachete Est și Vest, precum și a muniției inteligente;
- ❖ creșterea preciziei de lovire a țintelor aeriene și terestre, ziua și noaptea, în orice condiții meteo;
- ❖ creșterea gradului de supraviețuire în câmpul tactic ostil;
- ❖ prevenirea tirurilor fratricide;
- ❖ cercetarea câmpului tactic în spectrul vizibil și invizibil, ziua și noaptea.

Totodată, s-a urmărit:

- ❖ implementarea unui sistem modern de suport logistic integrat;
- ❖ reducerea semnificativă a timpilor de pregătire a misiunilor de zbor;
- ❖ îmbunătățirea pregătirii personalului navigant.

Prin contract s-a stabilit modernizarea a 110 avioane: 96 simplă comandă (71 în variantă aer-sol, 25 în variantă aer-aer) și 14 avioane dublă comandă.

Până în prezent, au fost livrate beneficiarului 99 de avioane, echipamente de sol, containere specializate (iluminare laser, contramăsură electronică și foto), un trenajor de avionică (simulator).

De la intrarea în serviciu a avioanelor MiG-21 LanceR, în anul 1997, și până în prezent, au fost executate peste 13.000 ore de zbor, astfel:

00;
00;
00;
00;
00;
00;
il MiG-21 LanceR sunt
zbor, din care s-au
st

Stadiul pregătirii personalului navigant

Avionul este exploatat pe 4 baze aeriene, de către 128 piloți, majoritatea pregătiți să execute misiuni de întrebunțare în luptă.

Procesul de instruire în zbor este orientat către utilizarea tuturor posibilităților oferite de avion. Introducerea unui nou sistem de avionică și de armament a impus modificarea unor standarde de zbor și ale unor cerințe de pregătire, care au însemnat, în ultimă instanță, modificarea filozofiei



zborului, așa cum fusese înțeleasă în perioada exploatării avionului MiG-21 nemodernizat.

PROBABIL, O PASĂREE

■ CONCLUZIILE PRIVIND CATASTROFA DE AVIAȚIE PRODUSĂ LA 21.02.2002

Evenimentul s-a produs pe timpul zborului de antrenament.

În urma accidentului, comisia a cercetat parametrii înregistrați de "cutia neagră", componentele de aeronavă rezultate la distrugere și declarațiile martorilor care au văzut evoluția avionului în momentul prăbușirii.

După ce, ca urmare a indicațiilor de care s-a dispus în prima fază a cercetării, au fost eliminate alte cauze posibile, s-au examinat trei ipoteze:

- eroare de pilotaj;
- defecțiune tehnică;
- înrătățirea bruscă a stării de sănătate a pilotului.

Expertiza tehnică a resturilor aeronavei și a părților componente a demonstrat că:

zi
tr
te
tr
fi
in
st
ap
or
de
st

În urma analizei complexe a informațiilor, comisia a stabilit că accidentul s-a datorat unei comenzi efectuate de pilot nefiresc de brusc, probabil pentru evitarea unei păsări.

Argumentele pe care se bazează această concluzie sunt:

- aeronava a trecut de la zborul normal la o evoluție critică, cu rotirea simultană în jurul celor trei axe, în timp de 1,2 secunde. Timpul foarte scurt indică faptul că această comandă este nefiresc, ilogică, imposibil de interpretat ca act volitiv;
- conform parametrilor redați de înregistratorul de zbor, de la acest moment și până la impact, pilotul nu a mai acționat în nici un fel comenzile aeronavei;
- carlinga pilotului a fost deteriorată în parte dreaptă, iar pilotul a fost lovit la cap în zona acestei deteriorări.

PILOTUL A ACȚIONAT
EXEMPLAR

■ CONCLUZII PRIVIND EVENIMENTUL GRAV DE ZBOR PETRECUT LA 26.03.2002

Împrejurări: Pilotul, locotenent Miclos Cătălin, executa zbor de antrenament în zona aerodromului Câmpia Turzii, la 26.03.2002.

După 16 minute de la decolare, a raportat că motorul nu funcționează normal și, sub îndrumarea conducătorului de zbor, a acționat potrivit prevederilor manualului de zbor pentru o asemenea situație. Teoretic, existau două soluții: aterizarea în procedură de urgență pe aerodrom sau catapultarea. Potrivit analizei situației, în prima fază a dezvoltării evenimentului, s-a încercat prima soluție – aterizarea în procedură de urgență pe aerodrom. Această variantă a fost însă abandonată și s-a luat decizia de catapultare într-o zonă nepopulată, după evitarea localității Turda.

Cauza accidentului a constituit-o defectarea sistemului de alimentare cu combustibil a motorului.

Pentru modul exemplar în care au acționat pe timpul dezvoltării acestui eveniment, locotenentul Miclos Cătălin a fost avansat la gradul de căpitan, iar conducătorul de zbor, căpitan-comandorul Adrian Andreș, a fost premiat.

MĂSURI IMPORTANTE

Măsurile stabilite pentru diminuarea probabilității de apariție a evenimentelor de aviație:

1. reanalizarea conceptului de pregătire a piloților în sensul specializării unor baze aeriene pentru antrenarea personalului navigant pe diferite niveluri de pregătire;
2. verificarea stării tehnice a avioanelor MiG-21 LanceR și a tuturor parametrilor de funcționare a motorului și instalațiilor după un program complex;
3. inițierea și dezvoltarea unui program de duranță, cu trei aeronave de tip MiG-21 LanceR, până la epuizarea resursei totale a acestora, în scopul determinării resurselor fizice reale ale diferitelor piese și subsansamble, estimării ratei și caracterului defecțiunilor posibile și, pe această bază, elaborării unei strategii de mentenanță adecvate;
4. analiza, în comun cu întreprinderile producătoare/reparatoare de tehnică specifică aviației militare, a calității execuției și a eficienței procedurilor de recepție la sol și în zbor a aeronavelor, precum și a receptivității acestora în remediarea constatărilor;
5. înființarea, la Statul Major General, a unei structuri specializate în monitorizarea și evaluarea siguranței zborului, a căreia să i se subordoneze sub aspect profesional toate structurile similare din Forțele Aeriene;
6. introducerea standardelor NATO privind calitatea, modul de depozitare, manipulare și transport ale combustibililor, lubrifianților și lichidelor speciale.

Dicționar NATO

F-104 STARFIGHTER

1. **Tipul:** avion de vânătoare.

2. **Primul zbor:** 28 februarie 1954.

3. **Producția:** LOCKHEED (SUA)

◆ **F-104 A:** a efectuat primul zbor la 17 februarie 1956. Livrările către forțele aeriene americane au început la 26 ianuarie 1958.

◆ **NF-104 A:** avion destinat zborurilor de antrenament la mare înălțime (până la 40.000 m). A efectuat primul zbor în iulie 1963.

◆ **F-104 B:** avion de antrenament și luptă, în dublă comandă. A efectuat primul zbor la 7 februarie 1957.

◆ **F-104 C:** avion de vânătoare-bombardament. Livrările au început la 16 octombrie 1958.

◆ **F-104 D:** avion în dublă comandă, prima versiune având posibilitatea alimentării în aer.

◆ **F-104 DJ:** avion în dublă comandă aflat în dotarea forțelor aeriene japoneze.

◆ **F-104 F:** avion similar variantei F-104 D, livrat forțelor aeriene germane, începând din vara anului 1960.

◆ **F-104 G:** avion produs, sub licență, în Europa. Au fost produse 947 de exemplare.

◆ **RF-104 G:** avion de recunoaștere.

◆ **TF-104 G:** avion de antrenament, în dublă comandă. Au fost construite 104 exemplare. A efectuat primul zbor în octombrie 1962.

◆ **F-104 J:** au fost construite, sub licență, 177 de exemplare în Japonia (Mitsubishi).

◆ **F-104 N:** au fost construite trei exemplare destinate zborurilor de antrenament ale astronautilor de la N.A.S.A..

◆ **CF-104:** au fost construite 200 de exemplare, sub licență, de către firma

Canadair. A efectuat primul zbor la 26 mai 1961.

◆ **CF-104 D:** avion în dublă comandă.

Au fost construite 38 de exemplare de către Canadair.

4. **Clienți din NATO:** SUA, Germania, Canada, Olanda, Belgia, Italia, Norvegia.

Caracteristici tehnico-tactice:

Anvergura.....	6,68 m;
Lungimea.....	16,69 m;
Înălțimea.....	4,11 m;
Greutatea.....	6.387 kg;
Viteza maximă.....	2,2 Mach;
Raza de acțiune.....	3.510 km.



F-117 STEALTH FIGHTER



1. **Tipul:** avion de vânătoare-bombardament.

2. **Primul zbor:** primăvara anului 1978.

3. **Producția:** LOCKHEED (SUA)

◆ **F-117 A Nighthawk:** anunțul oficial asupra existenței acestui tip de aeronavă a fost făcut abia în noiembrie 1988. Până atunci, timp de mai bine de 10 ani, toate zborurile acestor aeronave s-au desfășurat în timpul nopții. Au fost produse 59 de exemplare, fiind livrate între 1982 și 1990.

◆ **Variante ulterioare:** F-117 A+, F-117 B, A/F-117 X.

4. **Clienți din NATO:** SUA.

Caracteristici tehnico-tactice:

Anvergura.....	13,20 m;
Lungimea.....	20,08 m;
Înălțimea.....	3,78 m;
Greutatea.....	13.381 kg;
Viteza maximă.....	1 Mach;
Raza de acțiune.....	1.056 km;
Motoarele.....	2 x 48 kN.



1. **Tipul:** avion de vânătoare.

2. **Primul zbor:** 18 noiembrie 1978.

3. **Producția:** BOEING (SUA)

◆ **F/A-18 A:** au fost construite 371 de exemplare. Livrările către marina americană au început în mai 1980.

◆ **F/A-18 B:** avion în dublă comandă. Au fost construite 39 de exemplare. Livrările au început în ianuarie 1983.

◆ **F/A-18 C:** a efectuat primul zbor la 3 septembrie 1987.

◆ **F/A-18 D:** avion în dublă comandă, destinat antrenamentului.

◆ **F/A-18 C/D Night Attack:** a efectuat primul zbor la 6 mai 1988. Livrările au început la 14 noiembrie 1989.

◆ **F/A-18 D(RC):** avion de recunoaștere. A efectuat primul zbor în anul 1984.

◆ **F/A-18 E/F SuperHornet:** este rezultatul unui program de modernizare început în 1992. A efectuat primul zbor la 4 martie 1996. Livrările au început la 17 noiembrie 1999.

◆ **CF/A-18 A/B:** avion aflat în înzestrarea forțelor aeriene canadiene. Livrările au început la 25 octombrie 1982.

◆ **EF/A-18 A/B:** au fost construite 72 de

F/A-18 HORNET



exemplare. Livrările către forțele aeriene spaniole au început la 10 iulie 1986.

◆ **AF/A-18 A:** avion produs, începând din 1985, de Aerospace Technologies of Australia. A efectuat primul zbor la 3 iunie 1985.

4. **Clienți din NATO:** SUA, Canada, Spania, Suedia, Finlanda.

Caracteristici tehnico-tactice (F/A-18 C):

Anvergura.....	11,43 m;
Lungimea.....	17,07 m;
Înălțimea.....	4,66 m;
Greutatea.....	10.810 kg;
Viteza maximă.....	1,8 Mach;
Raza de acțiune.....	3.400 km;
Motoarele.....	2 x 71,2 kN.



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



- Hawk
- Harrier
- Jaguar

Pagină realizată de
locotenent CIPRIAN PĂTRAȘCU

Pentru tinerele cadre militare ale Forțelor Aeriene

VIITORUL ÎNCEPE AZI!

Motto: "Viitorul unui om, ca și al unei lumi, se construiește, nu se visează."

Reforma forțelor armate continuă. Este un proces dinamic, în care etapele se succed uneori cu o viteză uluitoare, dovedind profesionismul celor angrenați în gestionarea sa. Lucrurile merg din ce în ce mai bine, rezultatele eforturilor conjugate se transformă în certitudini, conturând pe zi ce trece, în linii tot mai optimiste, viitorul. Pentru că singura imagine obiectivă a viitorului este cea generată de oamenii prezentului, iar de cele mai multe ori asociem această imagine tinerilor, am căutat să distingem frânturi din vremurile care vor veni în privirile, gândurile și, mai ales, în faptele acestora.

Specialiștii viitorului

Sergentul-major IULIAN BORCEA face parte din promoția 1999 a Școlii de Aplicație pentru Transmisiuni, Informatică și Război



Electronic, din Sibiu. L-am rugat să ne spună în ce măsură l-au ajutat cursurile pe care le-a parcurs în școală în activitatea pe care a desfășurat-o până acum în unitate. Iată ce ne-a răspuns:

"Pe lângă orele de pregătire militară, în primul an de școală am urmat o serie de alte cursuri interesante, care aveau să mă ajute chiar mai mult decât aș fi crezut în activitatea de administrator pe care o desfășor în prezent. Astfel, cunoștințele de management, economie și administrație îmi oferă posibilitatea de a gestiona eficient bunurile materiale ale companiei, iar cele de psihologie a grupurilor mici și de drept constituțional mă ajută în activitatea de pregătire și instruire a militarilor în termen. De asemenea, tot în școală am studiat tehnica militară de transmisiuni existentă pe teritoriu, precum și câteva apariții de ultimă generație în acest domeniu. Cel mai important lucru este, însă, acela că școala militară mi-a sporit încrederea în forțele proprii și m-a învățat să nu cedez în fața greutăților, să lupt întotdeauna pentru a obține ceea ce îmi doresc și, nu în ultimul rând, să prețuiesc așa cum se cuvine ceea ce-am dobândit".

Pe maistrul militar ALEXANDRU MAICAN, reprezentant al promoției 2001 – "Constantin Prezan"

a Școlii de Aplicație pentru Transmisiuni, Informatică și Război Electronic, l-am rugat să ne vorbească despre modul în care a reușit să se adapteze, de la sosirea sa în unitate până în prezent.

"Specificul muncii noastre – ne-a răspuns el – face ca această etapă să se consume de la sine, fără a necesita nici măcar cel mai mic efort. Vii în unitate, tei contact cu tehnica, te străduiești să pui în practică cunoștințele pe care le-ai acumulat în școală și, din când în când, constăți că ceva ți-a scăpat. Probabil că, la momentul respectiv, ți s-a părut a fi un amănunt total lipsit de importanță. Iată însă că acum, când ești față în față cu tehnica, realizezi faptul că până și cel mai mic amănunt capătă o importanță covârșitoare. Transpiri încercând să-ți aduci aminte ce ți-a spus profesorul la cursuri în legătură subiectul care te pune în dificultate sau să întuiești ce ar trebui să faci mai departe pentru a duce algoritmul la bun sfârșit, astfel încât tehnica să funcționeze normal. Decizia e grea, iar responsabilitatea hotărârii tale –



imensă. Nu poți să riști. Ridici ochii întrebător... și ești salvat: colegul tău este permanent lângă tine, gata oricând să-ți împărtășească răbdător din experiența sutelor, poate a miilor de ore petrecute în fața tehnicii ale cărei secrete tie îți par a nu se mai sfârși niciodată. Ce ușurare! El are un răspuns pentru fiecare întrebare care te frământă. Pentru el nu mai există secrete! De ce? Pentru că și el a avut parte, la rândul său, de un coleg cu experiență".

Despre preocupările personale pe linia pregătirii profesionale ne-a vorbit

camaradul său de promoție, maistrul militar OVIDIU V I O R E L NECULA:

"În momentul de față, preocupările mele converg către trei domenii principale: perfecționarea deprinderilor



de funcționarea și exploatarea tehnicii de transmisiuni numerice și, nu în ultimul rând, perfecționarea cunoștințelor de limba engleză. Primul domeniu se referă la activitatea de zi cu zi, iar motivul pentru care îi acord cea mai mare importanță derivă din convingerea mea că maistrul militar trebuie să fie, înainte de toate, un bun specialist. De asemenea, consider că transmisiunile numerice și limba engleză reprezintă, în profesia mea, principalele coordonate ale viitorului. Îmi place să cred că, în măsura în care voi reuși să stăpânesc și aceste domenii cel puțin la fel de bine ca pe cel dintâi, trecerea pe orice alt tip de tehnică de transmisiuni care va intra, în viitorul apropiat, în înzestrarea armatei române va necesita din partea mea alocarea, într-un timp cât se poate de scurt, a unui efort minim de familiarizare. Singura mea nelămurire legată de pregătirea profesională se referă la obligativitatea urmării cursului de comandanți de plutoane. Poate greșesc, însă consider că domeniul de activitate al maistrilor militari este cel al depănării și exploatării tehnicii, iar cursurile de carieră ar trebui să concure la perfecționarea deprinderilor necesare acestui gen de activități, având cu totul alt specific decât cele de comandă".

Comandanții de mâine

Sublocotenentul MARIUS – ALIN DULEA este licențiat al Academiei Trupelor de Uscat, făcând

parte din promoția 1999. Acesta ne-a vorbit despre activitățile pe care le desfășoară, în momentul de față, în calitatea sa de comandant de pluton:

"În prezent mă aflu la comanda unui pluton de militari angajați pe bază de contract, conducând pregătirea militară generală și de specialitate a acestora. În intervalul imediat următor voi prelua un alt pluton de militari angajați pe bază de contract, nou veniți în unitatea noastră. Pregătirea acestora va include, pe lângă consolidarea cunoștințelor și perfecționarea deprinderilor însușite pe timpul efectuării stagiului militar, adaptarea la condițiile specifice unităților de transmisiuni, misiunea mea fiind aceea de a-i ajuta să se integreze în noul colectiv și să răspundă cerințelor impuse de funcțiile pe care urmează să le încadreze. În același timp, eforturile mele se îndreaptă spre propria-mi pregătire profesională. Primul pas pe care l-am făcut în acest sens a fost acela de a-mi însuși prevederile Ghidului carierei militare, care crează cadrul de pregătire, perfecționare și evoluție a cadrelor militare în activitate. În ceea ce mă privește, prevederile acestui act normativ îmi oferă posibilitatea



urmării celui de-al doilea curs de carieră – cel de comandanți de companie –, după efectuarea a doi ani de serviciu într-o unitate operativă și numai în măsura în care voi îndeplini celelalte condiții necesare. Nu știu cum au stat lucrurile până în prezent în ceea ce privește reglementarea carierei militare, însă acum, prin prisma prevederilor Ghidului carierei militare, mi se pare că acest domeniu trebuie abordat cu toată seriozitatea. Într-un fel, aș putea spune că, pentru mine, planificarea carierei este o provocare pe care o accept cu cea mai mare plăcere, având convingerea că fiecare realizare în acest domeniu reprezintă șansa unui pas înainte".

În cele din urmă, am căutat să aflăm care sunt principalele dificultăți cu care se confruntă în prezent tinerele cadre militare. În legătură cu acest subiect, sublocotenentul LEONARD PESCARU, licențiat al

Academiei Trupelor de Uscat, promoția 2000, ne-a mărturisit:

"În primul rând, am fost surprinși de faptul că am găsit în unitățile la care am fost repartizați stații de transmisiuni care nu ne-au fost prezentate în școală, considerându-se că acestea vor fi scoase din înzestrare în cel mai



scurt timp. Peste acest șoc inițial am trecut, însă, destul de repede, înțelegând foarte bine faptul că reforma forțelor armate nu se poate face bătând din palme. În momentul de față, tehnica pe care lucrăm nu mai are secrete pentru noi. Acest lucru a fost posibil, în cea mai mare măsură, datorită ajutorului acordat de colegii noștri mai vechi, care sunt adevărați profesioniști. La urma urmei, această colaborare asiduă impusă de situația creată a fost benefică nu numai în planul pregătirii profesionale, ci și în cel al integrării noastre în colectivul unității. La ora actuală, cea mai stringentă problemă pe care o au cadrele militare tinere este legată de lipsa locuințelor de serviciu. Am urmărit cu interes în ultima vreme, în presa militară, informațiile referitoare la programul de construcție a locuințelor proprietate personală pentru cadrele militare, care urmează să se deruleze în baza unui contract încheiat între Ministerul Apărării Naționale și o firmă de profil din Marea Britanie. Pe baza acestor informații am făcut un calcul și am ajuns la concluzia că, dacă ar fi să optez pentru cel mai ieftin apartament construit prin acest program, ar trebui să pun deoparte solda pe următorii cinci ani și jumătate, numai pentru a putea achita avansul de 30% necesar încheierii contractului! În aceste condiții, nu-mi rămâne decât să aloc în continuare cea mai mare parte din soldă pentru plata chiriei. O fac cu convingerea că momentul inițierii unui program asemănător și pentru tineri nu poate fi departe".

După cum se vede, în unitatea comandată de colonelul DUMITRU LECA, responsabilitatea, hotărârea și, nu în ultimul rând, optimismul fac casă bună cu tinerețea. În privirile acestor tineri am descoperit esența aceluia viitor pe care îl pregătim, pe care îl vrem cât mai senin.

Locotenentul
CIPRIAN PĂTRAȘCU

Cer deschis

ZBOR
JUBILIAR

A fost executată cea de-a 50-a misiune "Cer deschis" pe relația România – Ungaria. În țara noastră au avut loc 27, în Ungaria 22. O misiune a fost comună, româno-ungară, în Bosnia-Herțegovina.

Pilot prim al avionului AN-30 echipat pentru asemenea zboruri a fost **locotenent-comandorul Paul Ochiroși**, care a luat parte la marea majoritate a misiunilor efectuate în Ungaria, ca și în alte țări. Vorba lui, "mi-au scăpat numai vreo cinci".

Împreună cu echipajul s-au aflat, din cadrul Statului Major General, **comandorul Neculai Mîtu**, un alt veteran al misiunilor "Cer deschis", **locotenent-comandorii Alin Colbea** și **Nicolae Ududec**.

Prima misiune "Cer deschis" în Ungaria a fost efectuată, cu nouă ani în urmă, de comandantul de escadrilă de atunci împreună cu locțiitorul său pentru zbor: **locotenent-**

coloneii Gheorghe Cârștean, respectiv, **Mihail Zamfirescu**. Cea de-a 50-a, tot de comandant și locțiitor, de data aceasta fiind vorba de cu totul alte persoane, pe atunci debutanți în asemenea zboruri.

Un alt fapt demn de semnalat la misiunea jubiliară îi privește pe cei din grupul experților. Doi dintre cei trei poartă același nume: **Rotariu**. Este vorba de **locotenent-colonelul Gheorghe Rotariu**, șeful laboratorului foto, și fiul său, **Gabriel**, aflat la prima misiune. Și el va participa la dezvoltarea filmelor. Se vor face circa 200 de fotografii, pe durata a patru ore de zbor, de la înălțimi cuprinse între 3.000 și 5.000 metri, fiecare dintre cele două țări primind un număr egal de filme.

Misiuni "Cer deschis" se mai execută și cu Germania, Bulgaria, Ucraina, Franța, Italia, Marea Britanie, Turcia, Grecia, iar în S.U.A. numai cu echipa (fără avion). (P. Bănă)

COLABORARE ROMÂNNO-ELENĂ

O delegație a Forțelor Aeriene Elene, condusă de **maiorul Vasilis Agorogianis**, a participat, la sfârșitul lunii martie, în România, la o întâlnire de lucru și schimb de opinii cu omologii români, referitoare la antrenamentul în comun cu avioane de luptă.

Principalele probleme abordate au fost legate de stabilirea misiunilor ce urmează a se executa, împreună cu personalul navigant român, desemnat să desfășoare antrenamentul în comun, identificarea unor spații pentru depozitarea materialelor, determinarea caracteristicilor tehnico-tactice și calității pistolor de decolare-aterizare, precum și dotarea acestora cu sisteme de siguranță aeriană.

Șeful delegației române, **comandorul Chirilă Paneș**, ne-a precizat că "în urma discuțiilor cu partea elenă, am propus ca datele de desfășurare a misiunilor de instruire în comun să fie planificate înainte de participarea piloților români la exercițiul <<COOPERATIVE KEY 2002>>, din Franța, constituindu-se, astfel, într-un antrenament extrem de util".

În perioada următoare, membrii delegației elene vor prezenta propriilor factori de decizie elementele pe care le-au recunoscut în teren și vor transmite părții române o perioadă în care delegația similară română să facă recunoașterea Bazei Aeriene Larissa, propusă, la reciprocitate, pentru desfășurarea unui antrenament în comun cu aeronave de luptă. (C.P.)

Privind înapoi cu mândrie

Membrii filialei București a Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii (A.R.P.I.A.) au evocat momente din activitatea desfășurată de personalul ce a încadrat, cu 50 de ani în urmă, Divizia 66 Aviație Vânătoare cu Reacție. Materialul prezentat de unul din foștii comandanți de regimente, **comandorul (r) Daniel Mălăeșcu**, primul "simplist" pe avionul reactiv MiG-15, a reușit să surprindă aspecte esențiale din istoria marii unități de la a cărei înființare s-a împlinit o jumătate de secol: instruirea în zbor, serviciul de luptă, exerciții și aplicații cu trageri în poligoane, participarea la parade militare etc. Au fost de față domnia general-maior (r) Aurel Niculescu, care s-a aflat o perioadă în fruntea diviziei, comandorii (r) Adrian Nicolae, Ion Văleanu, Nicolae Borzea, alți foști comandanți de unități și subunități, ofițeri de stat major, ingineri, navigatori și tehnicieni din

comandamentul marii unități, din regimentele subordonate. Au fost rostite cu pioșenie și respect numele unor ași aviației militare cu reacție care, între timp, au trecut în eternitate: Ion Tău, Dumitru Balaur, Gheorghe Gherghina, Ștefan Ispas, precum și ale altor generali și comandanți care au activat în Divizia 66 Aviație Vânătoare, ale piloților căzuți la datorie.

În aceeași ședință, **comandorul (r) Jean Sabău** a vorbit despre detașamentele companiei TAROM din perioada când domnia sa era în activitate, performanțele realizate de piloții de linie la bordul avioanelor AN-24, IL-18, IL-62, ROMBAC, Boeing.

În sală, două prezențe feminine remarcabile, în afara doamnei Sanda Agache Miheș. Este vorba de Elena Bulgaru, prima femeie pilot de elicopter din România, și prof. univ. Maria Mociorniță, sora locotenentului erou Gheorghe Mociorniță. (PETRE BĂNĂ)

Promoția 1952 – la jubileu

Comitetul de organizare, constituit pentru pregătirea aniversării a 50 de ani de la absolvirea Școlii Militare de Ofițeri de Artilerie Antiaeriană, din Brașov, promoția 1952, roagă colegii de promoție să ia legătura telefonică cu domni: **colonel (r) Stancu Dumitru** (telefon 068/42.56.45 – Brașov) și **colonel (r) Moldovan Vasile** (telefon 068/13.44.63 – Brașov sau 067/34.41.63 – Covasna), pentru a primi precizări în vederea participării la jubileu. Vă informăm că avem acceptul Academiei Forțelor Aeriene, ca întâlnirea colegială să se desfășoare în perioada 31.08 – 1.09.2002, la Brașov.

SISTEME DE SUPRAVEGHERE

În perioada 24–30 martie 2002, la București și Constanța, s-au desfășurat o serie de activități având ca tematică supravegherea spațiului aerian național cu radare pentru înălțimi mici.

Din partea Forțelor Aeriene ale S.U.A. au participat **colonelul Wiliam Krueger** și **maiorul Grant Minor**. Forțele Aeriene ale României au fost reprezentate de 20 de ofițeri din cadrul Centrului Operațional de Suveranitate Aeriană și personalul radarului FPS-117 de la Constanța.

Pe parcursul celor cinci zile de dezbateri s-au abordat probleme referitoare la arhitectura sistemului ASOC, integrarea senzorilor pentru obținerea imaginii radar recunoscute, tehnologii și programe software necesare. O atenție deosebită s-a acordat principiilor și procedurilor utilizate pentru organizarea și planificarea sistemelor radar de supraveghere a spațiului aerian, precum și celor legate de prevenirea atacurilor la înălțimi mici și alarmarea forțelor.

Activitatea, înscrisă în programul Mil-to-Mil, a oferit și o serie de elemente edificatoare legate de relațiile între structurile de supraveghere a spațiului aerian și bazele aeriene, la nivel operațional. (C.P.)

Studiu analitic

La sfârșitul lunii martie a.c., s-a desfășurat o întâlnire de lucru, la nivel de experți, pentru elaborarea Studiului Analitic referitor la Apărarea Aeriană a României.

Delegația NATO a fost formată din **Jim Lovell**, șeful Secției Apărare Aeriană, și **Guy Cherruelli**, membru în Comitetul NATO pentru Apărare Aeriană.

În discuțiile purtate, la care a participat și **generalul-locotenent Constantin Gheorghe**,

șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, s-au făcut referiri la rezultatele din raportul preliminar al etapei artileriei și rachete antiaeriene și asupra sistemului de comandă-control, unde s-au detaliat capitolele organizarea ierarhică, structura și fluxul de date.

Înscrind-se în programul de activități NATO/PIP, finalizarea acestui studiu a însemnat și îndeplinirea unui obiectiv de parteneriat. (C.P.)



Contribuție mai mult decât necesară

Biblioteca personale ale celor interesați de domeniu, ale instituțiilor și unităților militare

de profil s-au îmbogățit cu o lucrare de înaltă ținută științifică și documentară, apărută la Editura Sylvi: "Supravegherea aeriană - de la mitolocație la radiolocație". Un demers laudabil și mai mult decât necesar al unor oameni care și-au dedicat cea mai mare parte din viață cunoașterii din interior a armeei deosebit de importante din categoria Forțelor Aeriene ale României - radiolocația -, ochiul magic prin care permanent, zi de zi, ceas de ceas și secundă cu secundă este supravegheat spațiul aerian al țării.

Tipărirea unei asemenea lucrări era așteptată de mulți ani. Referirile la istoricul, menirea și dezvoltarea radiolocației au fost, în ani, mai puține, mai sărace în conținut și, pe nedrept, mai discret aduse la cunoștința cititorilor. Chiar dacă ele au îmbrăcat forma unor studii sau articole risipite în diverse publicații militare ori ale unor stricte comunicări prezentate la simpozioane sau sesiuni științifice, se impunea elaborarea unei cărți care să abordeze încheșat, necenzurat, întreaga problematică ce o incumbă radiolocația.

Lucrarea începe, cu era și firesc, cu o prezentare a unor descrieri mitice, adevărate "jurnale de luptă" culese din literatură, asupra "războaielor cerești", cum le numește generalul-maior (r) Eugen Teodorescu, unul din autori.

La baza cărții au stat atât vasele cunoștințe ale autorilor, cât și nesecatele izvoare ce le

reprezintă documentele aflate în arhive și care au fost investigate cu acribie de cei trei specialiști.

Contribuția serviciului de pândă și alarmă aeriană la misiunea de apărare a cerului patriei este surprinsă în toate momentele în care aceasta s-a afirmat cu prisosință, pe timpul celor două conflagrații mondiale, iar o dată cu înființarea armeei radiolocație, fenomenul este antamat în pluridimensionalitatea aspectelor care îi conferă particularitatea.

Radiolocația specializată (modulară) în sprijinul categoriilor de forțe armate, învățământul de specialitate, modernizarea sistemului de supraveghere, cercetarea prin radiolocație a spațiului aerian la începutul mileniului trei reprezintă, de asemenea, capitole de mare interes, în ele pot fi regăsite acțiuni, fapte și personalități care și-au pus pecetea asupra devenirii acestei arme.

Dincolo de evocarea unor structuri și momente de referință din discursul existenței radiolocației, al evoluției sale pas cu pas, merită subliniată strădania **generalului-maior (r) Eugen Teodorescu**, **colonelului dr. Visarion Neagoe** (general de brigadă la apariția acestor rânduri) și **locotenent-colonelului dr. Ioan Munteanu** de a sintetiza din noianul de evenimente petrecute în timp pe cele mai semnificative, alături de eroii lor, care la vremea respectivă nu au beneficiat de mediatizarea meritată sau au fost lăsați într-un anonim total.

Supravegherea aeriană este, în esență, o amplă și prestigioasă cronică a radiolocației române, un document de o rigoare științifică indubitabilă.

PETRE BĂNĂ

Pe agenda Parlamentului

NOUL COD RUTIER AL ROMÂNIEI

Zilele trecute, Guvernul a aprobat proiectul unei noi legi privind circulația pe drumurile publice (Codul Rutier al României), urmând ca acesta să fie discutat și aprobat în Parlament. Noul act normativ corespunde, din toate punctele de vedere, legislației europene în materie și va intra în vigoare până la sfârșitul lunii mai 2002.

Reproducem, pentru cititorii revistei noastre, cele mai importante din reglementările noii legi a circulației: ■ persoanele care suferă de alcoolism, toxicomanie ori sunt dependente de substanțe sau medicamente contraindicate nu au dreptul să participe la examenul pentru obținerea

permisului de conducere ■ termenul de înmatriculare a unui autovehicul va fi de 60 de zile, în loc de 30 de zile ■ utilizarea centurii de siguranță de către conducătorii și pasagerii autovehiculului în timpul deplasării pe drumurile publice devine obligatorie ■ accidentul rutier fără victime poate fi anunțat în cel mult trei zile de la data producerii acestuia ■ conducătorii de autovehicule răspund penal atunci când concentrația alcoolică este de peste 0,8 grame la mie în sânge și 0,4 mg la mie în aerul respirat (în funcție de metoda de măsurare) ■ conducerea vehiculului sub influența băuturilor alcoolice, încălcarea normelor legale privind depășirea altor

autoturisme, conducerea mașinilor cu defecțiuni tehnice grave la sistemele de frânare sau direcție constituie **contravenție** și se sancționează cu amendă de la 5 la 10 milioane de lei și suspendarea exercitării drepturilor de conducere pe o perioadă de 90 de zile ■ aceeași sancțiune se aplică și în cazul depășirii cu mai mult de 50 de kilometri la ora a vitezei maxime admise de lege, nerespectării drepturilor de trecere la nivel cu calea ferată, nerespectării semnelor poliștilor la trecerea coloanelor oficiale sau în cazul neopririi mașinilor la semnul regulamentului al poliștilor ■ depășirea coloanelor de vehicule oprite la culoarea roșie a semaforului sau la nivelul trecerii de cale ferată, schimbarea direcției de mers prin încălcarea liniei continue, neacordarea priorității – constituie, de asemenea, **contravenții** și se sancționează cu amendă de la 3 la 5 milioane de lei și suspendarea dreptului de a conduce pe o perioadă de 60 de zile ■ pătrunderea în

intersecție la culoarea roșie a semaforului, folosirea incorectă a luminilor pe timp de noapte, depășirea cu mai mult de 30 kilometri a vitezei maxime admise în localități, neacordarea priorității la trecerea pietonilor și nerespectarea în termenul legal la unitatea pe raza căreia s-a produs un accident fără victime se pedepesc cu amendă de la 1 la 3 milioane de lei și suspendarea dreptului de a conduce pe o perioadă de 30 de zile ■ fiecare conducător auto va avea o fișă în calculatorul Serviciului Poliției Rutiere și la cumulare a cel puțin 15 puncte de penalizare, stabilite prin regulamentul de aplicare a noii legi privind circulația pe drumurile publice, i se va suspenda permisul de conducere pe o durată de minimum 30 de zile. Titularul permisului suspendat astfel va fi obligat să urmeze un curs de siguranță rutieră.

NICOLAE RADU

Luată aminte!

1. Dragostea eternă durează 3 luni.
2. A avea conștiința curată înseamnă a avea memorie proastă.
3. Cel care se naște sărac și urât are mari șanse ca atunci când o să crească... să își dezvolte ambele calități.
4. Cei cinstiți sunt inadaptați societății.
5. Peștele care luptă împotriva curentului... moare electrocutat.
6. Nu este important să câștigi... este important să-l faci pe celălalt să piardă.
7. Nu sunt complet inutil... cel puțin servesc de exemplu negativ pentru alții.
8. A greși este omeneste... totuși, a da vina pe altul este și mai omeneste.
9. Cel mai important nu este să știi... mai important este să ai telefonul celui care știe.
10. Eu nu sufăr de nebunie... mă bucur de ea în fiecare minut.
11. Este bine să lași băutura... însă este rău să uiți unde ai lăsat-o.
12. Bani nu aduc fericirea... o cumpără gata făcută.
13. Inteligența mă urmărește..., dar eu sunt mai rapid.
14. Fugi de tentații..., dar încet, să te poată ajunge.
15. Există o lume mai bună..., dar este foarte scumpă.
16. A studia înseamnă să te îndoiști de inteligența colegului de birou.
17. Dacă o păsărică ti-a șoptit ceva..., atunci înseamnă că ai înnebunit, pentru că păsărelele nu vorbesc.
18. Munca nu a omorât niciodată pe nimeni..., dar de ce să riști?
19. Alcoolul omoară încet-încet. Nu contează, nu mă grăbesc!

Sport extrem cu Lotus M 250

Firma Lotus este una dintre cele mai celebre printre constructorii de automobile sportive.

Modelele LOTUS oferă, în special, ceea ce se așteaptă de la o mașină cu vocație sportivă: **rapiditate și manevrabilitate.**

Concepția generală a lui M 250 abordează cea mai sportivă soluție, similară, printre altele, cu a mașinilor de Formula 1. Motorul este amplasat central, consolele sunt scurte, iar locurile sunt mult avansate. Aspectul interiorului poartă o amprentă spartană, datorită aluminiului



aparent și simplității tabloului de bord. Totuși, pasagerii înalți de până la 1,90 m pot sta liniștiți în privința comodității. Din cadrul echipamentelor de bord nu lipsesc: aerul condiționat, CD-Player-ul și sistemul de navigație. Echiparea bogată este și rezultatul faptului că

Lotus M 250 va fi destinat utilizării pe stradă, nu pe circuitele de viteză. Masa totală a mașinii nu depășește 1.000 de kg, la o putere a motorului de 250 CP. Poate să accelereze până la 100 km/h în mai puțin de 5 secunde, viteza de 160 km/h fiind atinsă în 11 secunde.

Cu aceste caracteristici, M 250 poate concura fără complexe cu adevărate legende ale lumii automobilelor sport: Porsche, Ferrari, Lamborghini sau Jaguar.

Compania Lotus mizează pe noul model pentru a-și îmbunătăți serios vânzările. Se urmărește atingerea unei producții de 3.000 de automobile anuale, din care 1.500 vor fi exportate în SUA. În discuție ar mai intra doar prețul. După cum susține producătorul, nu va depăși... 130.000 DM! (C.P.)



Fotbal

Se îngroașă gluma (proastă)!



Incredibil, dar adevărat: de mai bine de șase luni, STEAUA nu a câștigat nici un punct în deplasare, pierzând șapte meciuri consecutiv pe terenurile adversarilor! Este o contraperformanță unică în istoria echipei din Ghencea, este un precedent dureros și usturător, percepute și blamate ca atare de mii și mii de suporteri și simpatizanți ai roș-albaștrilor, care în ultimele partide de campionat – la Craiova, la București, la Galați –, au scandalat cu vehemență: "DE-MI-SI-A!", "PI-TI, LA-SĂ-NE!", "ASTA NU E STEAUA NOASTRĂ, ASTA E O GLUMĂ PROASTĂ!" Iar "gluma proastă" pare că se îngroașă, mai ales după neputința STELEI de a trece de...

Extensiv Craiova, în meciul de "Cupă", de la Pitești, unde a obținut o calificare chinuită doar după prelungiri și executarea loviturilor de departajare!

Ce se întâmplă, totuși, la Steaua, campioană națională en titre și recent câștigătoare SUPERCUPEI ROMÂNIEI? În fond, lotul actual al lui Pițurcă este cam același din ediția trecută, la club nu sunt probleme financiare presante, primele de joc (de victorie!) sunt mai substanțiale ca niciodată, atmosfera de lucru (antrenament) este calmă, chiar dacă pe alocuri punctată de tensiuni interioare născute mai mult din trufia managerului general decât din cauze obiective intrinseci. Or, în finalul

turului și începutului returului, STEAUA nu a jucat MAI NIMIC, a acumulat doar PATRU PUNCTE ÎN CLASAMENT (în retur) și a irosit cu nonșalanță nu mai puțin de 11 PUNCTE, ajungând pe locul al cincilea (!) în clasament, la 11 puncte distanță de liderul Dinamo!

Din afară, tabloul oferit astăzi de fotbalistii de la STEAUA este unul dezolant, contradictoriu, pesimist până la decepție. Din jocul și comportamentul echipei au dispărut ori s-au diluat până aproape de zero principalele "arme" și atu-uri tradiționale ale angrenajului roș-albaștrilor: spiritul combativ, de învingători; atitudinea față de profesia de fotbalist, față de onoarea de a reprezenta culorile unui club-fanion în sportul și fotbalul românesc; viteza de execuție; capacitatea psiho-

morală în teren; disciplina tactică; tehnicitatea și eficacitatea combinațiilor; rafinamentul driblingurilor; știința golului. În locul "vitezistilor" și "magilor" de altădată au apărut niște mingicari scunzi și nervoși, niște atacanți molâi și mofturoși, fundasi apatici și certăreți, mijlocași fără stil, fără imaginație, fără vână. Cum spuneam mai sus, echipa nu joacă nimic, n-are o concepție tactică modernă, nu are idei, nu are scheme nici în apărare, nici la construcție, nici la finalizare. Deși, de pildă, la Bistrița și Galați jucătorii au trudit mai mult, s-au zbatut în teren, și-au creat mai multe ocazii la poarta adversă, n-au reușit totuși să se concentreze suficient și să fructifice situațiile favorabile, ratând cu seninătate din poziții ideale, irosind oportunități ce le-ar fi adus goluri pe tabela de marcaj și puncte prețioase în clasament.

Echipa în ansamblu pare dezorientată, vlăguită, cărcotașă când e vorba de adversari, agresivă când e vorba de spectatori, fie ei și fani, mai

mereu nemulțumită de arbitraj, labilă psihic, capricioasă, arrogantă, deloc pragmatică. Și, ca și când n-ar fi fost de ajuns propriile-i slăbiciuni, a mai intervenit și "Scandalul Hagii", care a tulburat și mai mult apele în Ghencea, scindând jucătorii și suporterii în "pro-Hagii" și "pro-Becali – Păunescu-Pițurcă", ceea ce a sporit deingradolada, mutând accentul pe chestiuni auxiliare, extrafotbalistice, în dauna fondului, a formei sportive precare a echipei și a lipsei acute de performanță. O situație grea, stânenitoare pentru toată lumea, cu implicații incalculabile asupra viitorului imediat și mai îndepărtat al echipei.

Să sperăm, totuși, că "gluma proastă" va lua sfârșit cât mai repede, STEAUA își va reveni la forma ei din zilele bune, iar proxima ocazie este etapa următoare, când roș-albaștrii vor întâlni pe propriul teren al-violetii lui Halagian, echipă pe care băieții din Ghencea au surclasat-o la Pitești cu 4-0.

NICOLAE RĂDULESCU

Redacția "CER SENIN"

Șoseaua București-Ploiești,
km 10,5, sector 1, București

Telefon/Fax: 01/231. 53. 82

E-m@il: cersenin@roaf.ro

B 222.02; C 1011.00

REDACTOR - ȘEF:
comandor DUMITRU AMARIEI;

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

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

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

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