

# C E R



*Scrutând viitorul... Șase francezi și un român = grupa de zbor în care s-a instruit și afirmat locotenentul Robert Zomoniță pe timpul stagiului de perfecționare ca pilot de vânătoare în Franța*

pagina 4



*In fotografie, aspect de la conferința de presă*

## REUNIUNE INTERNAȚIONALĂ NORD-ATLANTICĂ ÎN ROMÂNIA

pagina 6

pagina 7

## PREMIERĂ ABSOLUTĂ LA ELICOPTERE

## SPAȚIUL AERIAN AL ROMÂNIEI ÎN SPAȚIUL AERIAN AL NATO

O veste foarte bună de la Bruxelles: Consiliul Nord-Atlantic a remis, prin lordul George Robertson, secretarul general al NATO, ministrului român al apărării, Ioan Mircea Pașcu, o scrisoare oficială prin care face cunoscut faptul că organele de decizie ale Alianței au aprobat ca Centrul Operațional pentru Suveranitatea Aeriană (ASOC) al României să fie cuplat la Sistemul Integrat de Apărare Aeriană al NATO (NATINADS), în scopul schimburilor reciproce de date despre situația aeriană și al unei mai bune cooperări regionale în domeniul managementului spațiului aerian în Europa centrală și de est. Memorandumul ce se va încheia, în acest sens, între România și NATO va stabili cu precizie modalitățile de cooperare și implementare a structurilor și măsurilor necesare unui schimb eficient de date care să sporească securitatea aeriană, siguranța zborurilor în zonele de interes comun. În acest fel, România se integrează, practic, în sistemul de supraveghere aeriană al NATO, în spațiul aerian al Alianței, oferind și primind informații în legătură cu activitatea ce se desfășoară pe cerul Europei. Facem, așadar, încă un pas hotărât, apreciat ca atare și la Bruxelles, spre integrarea **de facto** și **de jure** în NATO, în principalele ei structuri militare specifice.

## ROMÂNIA – PAȘI SIGURI SPRE ALIANȚA NORD-ATLANTICĂ

pagina 2



pagina 3

Interviu  
cu directorul  
Statului Major  
al  
Forțelor Aeriene,  
generalul  
de brigadă  
MARINEL NICOLAE

## MISIUNEA DE LUPTĂ A AVIATORILOR MILITARI ROMÂNI ÎN AFGANISTAN CONTINUĂ

pagina 6

## DONAȚIE DIN PARTEA STATULUI FRANCEZ

Recent, prin intermediul maiorului Eric Mortier, ofițer de legătură pe probleme de aviație militară pe lângă Statul Major al Forțelor Aeriene ale României, serviciul Doctrină și Instrucție, din cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene, a primit o donație din partea statului francez, constând din materiale informatice.



pagina 2

# Au mai rămas cinci luni și jumătate până la summit-ul NATO de la Praga

## ROMÂNIA – PAȘI SIGURI SPRE ALIANȚA NORD-ATLANTICĂ

➔ Pragul către Praga – trecut cu bine și la Reykjavik ➔ Senatul american a votat legea prin care sprijină "extinderea robustă" a NATO ➔ Presa internațională salută și sprijină demersurile favorabile primirii României în Alianță

➔ **PRIN REUNIUNEA DE LA REYKJAVIK**, România a mai trecut un important... prag către Praga și către NATO. Summit-ul din capitala Islandei a confirmat, pe de o parte, hotărârea Statelor Unite și a celorlalți aliați europeni de extindere cu șapte state, printre care și România, a NATO, iar pe de altă parte, stadiul avansat de pregătire al țării noastre pentru a accede, în valul al doilea de largire, de la Praga, al Alianței Nord-Atlantice. Deși în comunicatul final al reuniunii de la Reykjavik nu se fac referiri concrete la numărul și numele țărilor ce vor fi invitate la aderare – și aceasta, în principal, susțin analiștii politici, pentru a menaja sensibilitățile Rusiei, care a intrat într-o relație nouă cu NATO –, secretarul de stat american, Colin Powell, a reiterat de mai multe ori că Statele Unite doresc o extindere masivă a Alianței, atât în contextul politico-militar mondial generat de evenimentele din 11 septembrie 2001, cât și al noilor provocări la adresa păcii și securității internaționale. Iar numele României a fost rostit de fiecare dată

când a fost vorba de pretendențele la aderare din noiembrie a.c.

➔ **SENATUL AMERICAN** a votat și a remis președintelui George W. Bush legea prin care sprijină extinderea NATO și autorizează acordarea asistenței de securitate pentru șapte state candidate la aderare. "Această lege va ajuta NATO să extindă zona de stabilitate spre estul și sudul continentului, astfel încât în cursul următorului deceniu vom putea spune, pentru prima oară în istoria modernă, că avem o Europă întregită și liberă" – a declarat senatorul democrat Joseph Biden, președintele Comitetului pentru Relații Externe din Senatul S.U.A. Potrivit legii adoptate de Senatul american ("**Freedom Consolidation Act**"), Statele Unite vor acorda o asistență militară în valoare totală de 55,5 milioane de dolari pentru șapte state candidate la aderare, printre acestea fiind nominalizată și România, care va primi cel mai mare ajutor: 11,5 milioane de dolari.

➔ **PRESA INTERNAȚIONALĂ** salută, la unison, și sprijină demersurile favorabile primirii României în NATO la summit-ul din noiembrie, de la Praga. "Italia ține mult ca România și Bulgaria să adere la NATO și suntem conștienți de importanța strategică pe care o reprezintă sud-estul european pentru Alianța Nord-Atlantice" – scrie publicația **LA STAMPA**, reluând declarația de la București a premierului italian, Silvio Berlusconi. În același sens, prestigiosul ziar **LA REPUBBLICA** salută faptul că la Reykjavik a avut câștig de cauză "linia propusă de S.U.A. și Italia, potrivit căreia statele ce vor primi invitația de aderare la NATO, în noiembrie a.c., vor fi admise imediat ce vor fi pregătite, fără condiții prealabile". Iar în "pole position" se află – susține publicația citată – țările baltice, Slovenia, România și Bulgaria, ultimele două state fiind "sponsorizate" de Italia pentru a

intări flancul sud-estic al Alianței. Sub titlul "Acord istoric", ziarul spaniol **EL MUNDO** subliniază că Spania și celelalte state aliate din sudul Europei sprijină "extinderea echilibrată și compensată geografic" a NATO, astfel încât "integrarea celor trei țări baltice să fie completată de aderarea celorlalte candidate din sudul continentului, precum România și Bulgaria". La rândul său, cotidianul german **SÜDDEUTSCHE ZEITUNG** pledează pentru extinderea masivă a Alianței și accentuează faptul că redimensionarea NATO are la bază, în primul rând, interesul politic al stabilizării Europei de Sud și Est. "În mod cert – scrie ziarul german – extinderea lărgită va avea efecte pozitive de pe urma aderării României și Bulgariei".

Pagină realizată de  
NICOLAE RADU

## DONAȚIE DIN PARTEA STATULUI FRANCEZ

Recent, prin intermediul maiorului Eric Mortier, ofițer de legătură pe probleme de aviație militară pe lângă Statul Major al Forțelor Aeriene ale României, serviciul Doctrină și Instrucție, din cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene, a primit o donație din partea statului francez, constând din materiale informatice. La solicitarea noastră, maiorul Mortier ne-a declarat următoarele:

"În cele 18 luni de când sunt detașat la Statul Major al Forțelor Aeriene din România, am reușit să cunosc foarte bine structura comandamentului și problemele pe care le presupune procesul de restructurare. O consecință directă a restructurării este creșterea volumului de sarcini pe care trebuie să le îndeplinească colegii mei de departament. Unii dintre aceștia se confruntă cu activități de concepție și de elaborare a documentelor, dar nu dispun întotdeauna de instrumentele informatice corespunzătoare, ce le-ar permite să lucreze mai eficient.

Pilot de vânătoare și instructor de zbor, în același timp pasionat de informatică, eu provin dintr-o unitate de instructori de zbor în care întreaga activitate este gestionată pe calculator. De aceea, eu știu în ce măsură aceste instrumente cresc eficiența, atunci când sunt bine utilizate.

În colaborare cu colegii francezi detașați la celelalte State Majore și care au identificat aceleași cerințe, am propus un proiect de înzestrare și am obținut un buget din partea Direcției de cooperare militară și de apărare din cadrul Ministerului francez de Externe, buget care a fost repartizat în mod egal fiecărui stat major la care suntem încadrați.

În colaborare cu locotenent-colonelul Mihai Geamăna, specialist în informatică, am determinat necesarul de tehnică al departamentului Doctrină și Instrucție, optând pentru cea mai bună soluție de înzestrare posibilă. Ca urmare, am achiziționat un video-proiector care va permite efectuarea unor prezentări de cea mai bună calitate în cadrul ședințelor organizate frecvent de Statul Major al Forțelor Aeriene, un fotocopiator și cinci unități centrale capabile să utilizeze cele mai recente programe profesionale, având și o bună capacitate de stocare a datelor. În afara acestor instrumente am achiziționat și dispozitivele necesare lucrului în rețea al acestor calculatoare.

De acum, colegii mei vor putea lucra mai bine și mai repede, deci mai eficient!"

MONDO MILITARE

MONDO MILITARE

MONDO MILITARE

MONDO MILITARE

MONDO MILITARE

MONDO MILITARE

➔ ➔ ➔ **RACHETE BALISTICE**. Din Londra, agenția de știri **REUTERS** transmite că Marea Britanie semnalează înarmarea continuă a Arabiei Saudite cu rachete balistice de producție chinezească, ceea ce ar reprezenta, în viitor, "o amenințare la adresa Marii Britanii". Raportul în acest sens al Ministerului Apărării, care a fost înaintat Comitetului pentru apărare din Parlament, cuprinde și o listă cu 28 de țări care posedă rachete balistice, printre care se numără Egiptul, Israelul, Emiratele Arabe Unite și Yemenul. Raportul subliniază, de asemenea, că Iranul, Irakul, Libia, Siria și Coreea de Nord dezvoltă programe proprii de înzestrare cu rachete.

➔ ➔ ➔ **"ANATOLIAN EAGLE 2002"**. Recent, s-a încheiat prima fază a exercițiului tactic aerian turco-american, cu numele de cod "Anatolian Eagle 2002". După cum informează **RAI UNO**, exercițiul s-a desfășurat în zona de responsabilitate a Bazei 3 Aeriene Tactice Konya, din regiunea Anatolia (Turcia). În prima fază au participat circa 700 de militari, care au acționat cu 50

atacuri cu rachete lansate de Irak împotriva forțelor coaliției antiteroriste sau împotriva Israelului. Pentru îmbunătățirea capacității Jordaniei de a asigura această monitorizare, Administrația S.U.A. a aprobat vânzarea către statul iordanian a unui radar cu rază mare de acțiune de tipul "AN/FPS 3D", în valoare de 22 milioane de dolari.

➔ ➔ ➔ **RESTRUCTURARE**. Comandantul Trupelor de Aviație și Apărare Aeriană ale Poloniei, generalul Kyszard Olsewski, a declarat agenției **P.A.P.** că, până la sfârșitul anului 2003, din cadrul Trupelor de Aviație și Apărare Aeriană vor fi disponibilizați aproximativ 5.000 de militari profesioniști, care vor beneficia de programe de reconversie profesională. În ce privește pregătirea piloților de elicopter, aceasta se va face pe aparate de tipul "SW-4", care le vor înlocui pe cele de tipul "SOKOL". Până la sfârșitul anului 2010, forțele aeriene ale Poloniei vor achiziționa 47 de elicoptere model "SW-4".

➔ ➔ ➔ **EXERCITIUL AERIAN CEHO-AMERICAN**. Surse militare din Praga, citate de agenția **FRANCE PRESSE**, informează că, în perioada 23 aprilie – 6 mai 2002, în poligonul Hradiste, din vestul Boemiei, s-a desfășurat exercițiul aerian ceho-american cu numele de cod "Griffin Strike".



F-16

de avioane de luptă de tipul "F-16" – turcești și americane. Nu s-au folosit sistemele de armament.

➔ ➔ ➔ **"AN/FPS 3D"**. Potrivit agenției **ASSOCIATED PRESS**, Statele Unite consideră că Iordania poate juca un rol deosebit de important în strategia sa militară privind Irakul, experții militari ai Pentagonului apreciind că de pe teritoriul iordanian pot fi monitorizate și detectate timpuriu orice

"CH-47 Chinook". În context, purtătorul de cuvânt al Ministerului Apărării al Cehiei a anunțat că guvernul de la Praga a aprobat proiectul privind achiziționarea a 24 de avioane de vânătoare de tipul "JAS-39 Gripen", construite de BAE Systems și SAAB, în valoare totală de 1,8 miliarde dolari.

➔ ➔ ➔ **MISIUNE MILITARĂ NATO LA MOSCOVA**. Știri din Bruxelles, confirmate de agenția **ITAR-TASS**, anunță că în ziua de

27 mai 2002, Alianța Nord-Atlantice și-a deschis prima misiune militară la Moscova, condusă de generalul britanic Peter Williams, care este asistat de ofițeri americani, germani, olandezi și polonezi. Misiunea militară NATO la Moscova a fost inaugurată de secretarul general al NATO, lordul George Robertson, și semnifică noul stadiu de relații dintre Alianța Nord-Atlantice și Federația Rusă.

➔ ➔ ➔ **APLICAȚIE DE COMANDAMENT ȘI STAT MAJOR**. În regiunea Tula, din Federația Rusă, s-a desfășurat, recent, o amplă aplicație de comandament și stat major, la care au participat efective din cadrul Armatei 61 aeriene (rezerva Comandamentului Suprem). Potrivit agenției **ITAR-TASS**, la aplicație au luat parte avioane de transport militar de tipul "IL-76" și "AN-12", avioane de atac la sol model "SU-24" și "SU-25" și avioane de vânătoare de tipul "SU-27" și "MiG-31".

➔ ➔ ➔ **NEGOCIERI**. Din Sofia, agenția de presă **BTA** transmite că, la 20 mai a.c., Bulgaria și S.U.A. au început negocierile pentru distrugerea sistemelor de rachete "SS-23", "SCUD" și "R-15 Dnevnik" bulgare. Distrugerea rachetelor de acest tip (cu rază medie de acțiune) este una din condițiile (neoficiale) ale S.U.A. pentru acceptarea candidaturii Bulgariei la NATO și invitarea acestei țări în Alianța la summit-ul de la Praga, din noiembrie a.c.

➔ ➔ ➔ **"SUPER-GALEB g4"**. După efectuarea mai multor teste, autoritățile de la Belgrad vor lansa în producție de serie un nou avion de instruire și de atac la sol – informează agenția de presă **TANIUG**. Este vorba de aparatul de tip "Super-Galeb g4", care poate fi echipat cu rachete anti-tanc și este capabil să lovească ținte blindate de la o distanță de 20 kilometri.

➔ ➔ ➔ **ACCIDENT DE AVIAȚIE**. Din Caracas (Venezuela), agenția **PRESA LATINA** face cunoscut că, pe data de 20 aprilie 2002, în apropierea Capitalei a avut loc un grav accident de aviație, în urma căruia și-au pierdut viața nou comandant al Forțelor Aeriene Militare, generalul Luis Acevedo, precum și alți trei generali din cadrul Forțelor Aeriene ale Venezuelei. Elicopterul în care aceștia se aflau s-a prăbușit din cauza condițiilor meteo nefavorabile.

# La vremuri noi, funcții noi și oameni noi

Recent, **generalul de brigadă Marinel Nicolae** a fost numit în funcția de director al Statului Major al Forțelor Aeriene. Această numire încununează o carieră militară care a început în 1972, după absolvirea Școlii de ofițeri de radiolocație. Au urmat: Academia Militară, Cursul de comandanți de brigadă, Colegiul de Stat Major Superior și Colegiul de Apărare, în Olanda. De-a lungul a trei decenii, actualul director al Statului Major al Forțelor Aeriene a parcurs neobosit treptele ierarhiei militare, pornind la drum ca locțiitor al șefului unei stații de radiolocație. A ocupat, ulterior, alte funcții de răspundere, unele în momente deosebit de dificile, fiind, pe rând, comandant al Batalionului 5 Radiolocație, comandant al Brigăzii 41 Radiolocație, șef de stat major al Corpului 1 Aerian și locțiitor al comandantului Diviziei 1 Aeriene.

Generalul de brigadă Marinel Nicolae a trăit bucuria fiecărei reușite profesionale alături de soția și fiica sa, care l-au sprijinit întotdeauna în realizarea demersurilor dedicate carierei militare.

– Domnule general, mai întâi, vă propun să lămurim ce înseamnă, ce presupune funcția de director al Statului Major al Forțelor Aeriene?

– În principal, atribuțiile directorului categoriei de forțe armate se referă la elaborarea concepțiilor și ducerea la îndeplinire a deciziilor șefului statului major respectiv. Planificarea activităților, organizarea, controlul și evaluarea revin compartimentelor din subordinea directorului.

– Am impresia că funcția aceasta este deosebit de cuprinzătoare. Ați primit, deci, o funcție importantă, complexă, la un eșalon superior celui la care ați lucrat până mai ieri. Formal, vă aflați pe un teren absolut nou, fără o experiență anterioară. Ce sentimente încercați?

– Sigur, există senzația aceea produsă când te lovești de lucruri noi. Funcția aceasta șochează. Mai întâi prin denumire. Este un lucru nou pentru organismul militar din România. Apariția funcției de director a presupus o reconsiderare a modului în care sunt exercitate comanda, conducerea la nivelul superior al Statului Major al Forțelor Aeriene. Au existat, poate mai există încă, ezitări. Și din partea mea și, desigur, din partea celor cu care lucrez. Totuși, deși timpul a fost scurt, lucrurile s-au așezat. S-au conturat responsabilitățile directorului, oamenii s-au obișnuit cu noua realitate. Marel meu noroc este faptul că oamenii cu care lucrez sunt oameni de calitate. Deși nu-i cunosc pe toți foarte bine, relațiile presupuse de îndeplinirea atribuțiilor funcționează normal. Sau, mă rog, cât se poate de normal într-o situație mobilă, dinamică, mereu în schimbare.

– Se poate spune că, în ceea ce vă privește, perioada de acomodare cu

– interviu cu generalul de brigadă Marinel Nicolae, director al Statului Major al Forțelor Aeriene –

specializat, strict limitat. Acum, comanda fiind formată din șeful statului major, locțiitor și director, se statuează o nouă schemă funcțională. Șeful statului major ia deciziile majore în conducerea categoriei de forțe. Locțiitorul este cel care coordonează activitatea, rezolvă problemele curente, exprimând autoritatea șefului statului major în relațiile cu unitățile și marile unități. În plus, locțiitorul are responsabilități importante și în zona activității din cadrul comandamentului statului major. Directorul urmând să fie omul care să-și asume problemele de concepție, de planificare, de organizare. Cel puțin aceasta este intenția actuală. Pe măsură ce înaintăm în timp, relațiile dintre cei trei, atribuțiunile, răspunderile se vor cristaliza, vor prinde contur precis și o funcționalitate eficientă.

– Care ar fi prioritățile directorului la această oră?

– Sunt patru domenii prioritare. Primul privește procesul de proiectare a Forței Obiectiv 2007. Este o acțiune de anvergură pe care dorim să o clarificăm, să devină o chestiune viabilă, coerentă, strict coroborată cu proiectul de structuri și ghidul carierei militare.

Al doilea domeniu prioritar este cel al îndeplinirii obiectivelor de interoperabilitate, fapt direct legat de pregătirea luptătorilor și a entităților luptătoare.

Apoi, am în vedere coordonarea procesului curent de restructurare. Aici se petrec schimbări importante cu implicații hotărâtoare pentru structură, dar și cu efecte delicate, în unele cazuri, pentru oameni. Este vorba de cei care trebuie să părăsească anumite structuri, să se mute în altele sau chiar să plece din sistem. Pentru cei care rămân apare necesitatea specializării, pregătirii în vederea îndeplinirii noilor funcții, noilor misiuni. Eu spun că este o reconversie la nivelul structurii noastre militare.

A patra problemă, la fel foarte importantă, este aceea a elaborării, într-un ritm rapid și cât mai inteligent cu putință, a normelor după care să ne desfășurăm activitatea, după care să ne ghidăm pregătirea în continuare. În cadrul categoriei noastre de forțe armate s-au produs schimbări profunde, în dotare a apărut tehnica nouă sau modernizată, trebuie să ne instruiem după procedee noi, după standarde și exigențe noi. Toate acestea, în perspectiva integrării noastre în structurile NATO, trebuie statuate prin regulamente, manuale, instrucțiuni.

– O chestiune punctuală. Am vorbit de planificarea restructurării, a modernizării categoriei de forțe până în 2007. Ce puteți să ne spuneți despre dinamica acestei activități?

– Concepția Forței Obiectiv 2007 trebuie să fie finalizată până la 1 septembrie al acestui an. Noi deja am făcut un plan de implementare a acestei concepții, sunt colective de lucru constituite pe domenii, urmează ca la sfârșitul lunii iunie să ne intrunim și să dăm forma unitară acestei concepții. Suntem pe un drum bun pentru că ne-am propus să plecăm de la datele de bază. Cum va arăta Statul Major al Forțelor Aeriene la sfârșitul lui 2007. Ce efective va avea, ce compuneri pe grade, specialități militare. De asemenea, ce structuri trebuie să păstrăm pentru ca Statul Major al Forțelor Aeriene să-și îndeplinească misiunile.

– Iată, este vorba de o proiecție care poate deveni realitate peste cinci ani. Ce ritm v-ați propus pentru realizarea modificărilor necesare? Cum veți controla fenomenul?

– Toate acțiunile noastre le planificăm, le încadrăm în termene scurte și medii: semestriale și, respectiv, anuale. Astfel, asigurăm flexibilitatea, timpul necesar introducerii eventualelor corecții.

– Domnule general, până în 2007 mai este foarte mult timp, se pot petrece foarte multe lucruri greu de anticipat astăzi. Acceptați că ceea ce hotărâți dumneavoastră la sfârșitul anului 2002 nu va mai corespunde realităților de peste cinci ani și că proiectul va putea suporta modificări?

– Sunt convins că voi fi modificări pentru că noi nu luăm în calcul numai posibila aderare la NATO. Avem în vedere că există posibilitatea să ne confruntăm cu greutăți. S-ar putea să ajungem la concluzia că o analiză pe care am făcut-o acum nu a fost corectă. Nu am avut suficiente informații sau sursele pentru a transpune ceva în practică nu au fost suficiente. Sau, din contră, putem să beneficiem de resurse suficiente și atunci să accelerăm ritmul acesta de transformare.

– Domnule general, într-un asemenea demers toate lucrurile sunt importante. Cel mai semnificativ este, totuși, efectul. Puteți să ne spuneți câte persoane vor lucra în categoria noastră de forțe armate în 2007?

– Da: 15.720.

– Vă mulțumesc. Să trecem la lucruri mai apropiate de noi în timp: care este problema cea mai importantă urmărită în acest an de instruire în unitățile Statului Major al Forțelor Aeriene?

– Cel mai important lucru îl constituie operaționalizarea structurilor noi create. Avem structuri noi, unele dintre ele dotate cu tehnică nouă sau modernizată, pe care trebuie să le aducem la un nivel superior de pregătire, astfel încât să poată acționa în orice condiții de vreme, timp și situație în câmpul tactic.

– Baza aeriană de la Fetești funcționează de ceva timp într-o formulă integrată. Când zic funcționează mă refer la faptul că structura aceasta este deja operaționalizată. Cum au decurs lucrurile?

– S-ar putea să fiu bănuț de subiectivitate: lucrând la Divizia 1 Aeriană, am fost cel care a coordonat activitatea la această bază. În primul rând sunt încurajatoare rezultatele procesului de instruire în zbor. Oamenii de acolo au fost atenți direcționați pentru obținerea performanței în pregătirea personală. În cunoașterea limbii engleze, în folosirea tehnicii de calcul și, bineînțeles, în însușirea exploatarei avionului MiG-21 LanceR. De asemenea, au fost încurajați să participe la misiuni internaționale și s-a dovedit că toate acestea i-au ajutat să se apropie de standardele de pregătire din țările NATO.

De altfel, activitățile s-au desfășurat foarte bine în întregul lor. A fost neașteptat de rapidă adaptarea la noile condiții. La urma urmei, integrarea înseamnă a asigura suportul logistic echitabil tuturor structurilor și specialităților. Și ceea ce este mult mai important, comandantul să aibă capacitatea de a urmări și a pretinde în egală măsură menținerea ritmului de instruire atât unităților de artilerie, cât și celor de aviație. Să nu se simtă nimeni marginalizat în acest proces de planificare, de organizare, iar controlul și evaluarea să fie făcute cu maximum de exigență. După mine, aceasta este integrarea. Celelalte curg de la sine. Sunt integrați pentru că este necesar să îndeplinească o misiune de luptă în comun.

– Să înțeleg că în acest caz lucrurile au mers la nivelul așteptărilor?

– Au mers la nivelul așteptărilor și semnalele sunt în continuare de această natură. Chiar dacă au existat și mici accidente. Problemele merge foarte bine și cred că experimental constituie o dovadă că structura integrată este nu numai cea care face economie de forțe, mijloace și resurse financiare; mai mult decât atât, ea realizează putere de luptă pentru o structură militară

Comandor DUMITRU AMARIEI





**Locotenentul ROBERT ZOMONIȚĂ, pilot de vânătoare perfecționat în Franța**

## Zbor asistat de exigență maximă

Nu a fost ușor să ajungă în Franța. Din 20 de piloți înscrși la preselecție, a fost declarat singurul admis, după un ultim examen sever, chiar la Ambasada Franței din București. Asta s-a întâmplat cu doi ani în urmă.

Stagiul are un profil modular, sfârșitul fiecărei etape având un obiectiv bine determinat, necesar formării ulterioare. În cazul său, înainte de a începe etapele teoretice și practice, de zbor,



a executat un stagiul pregătitor la Cursul Internațional de Franceză Rochefort. Deși cunoștea într-o anumită măsură franceza, trebuia să stăpânească, în nuanță, limba țării gazdă, terminologia militară și civilă de specialitate, totul urmând să se desfășoare în această limbă, colegii săi fiind toți francezi. A urmat apoi, la Cognac, în cadrul Școlii de pilotaj a forțelor aeriene, primul modul, numit **"Trunchiul comun"**. În mod normal acesta durează 20 de săptămâni, cu executarea a 76 ore de zbor pe avionul Epsilon. Avându-se în vedere experiența anterioară (este promoție 1997 cu câteva sute de ore la manșă, dintre care 120 pe reacție, 30 pe MiG-21 și MiG-21 LANCER), a efectuat numai 56 de ore și 35 de minute de zbor.

La Cognac, elevii sunt orientați, în funcție de rezultate, spre filierele vânătoare, transport, elicoptere sau navigatori vânătoare-bombardament. Deși sunt planificate 76 de ore, practic, la sfârșitul acestui modul, elevul atinge 90-100 ore de zbor. Și aceasta pentru că misiunile durează uneori mai mult, fiind multe de învățat, dar și din necesitatea repetării celor executate nesatisfăcător, precum și a unor exerciții numite "pax", efectuate din cabina a doua, de pe postul instructorului, pentru a observa și înțelege mai bine aplicarea procedurilor și a tehnicii de pilotaj.

În paralel, de o mare importanță în această fază este activitatea la simulator, unde se învață executarea zborului după aparate, zborul instrumental. Ultima fază și cea mai grea o reprezintă executarea intrunită a procedurilor instrumentale de apropiere.

În general, se efectuează o oră de antrenament la simulator și trei ore de zbor, evoluția de la simulator fiind bine integrată în profilul ascendent în pregătire, astfel încât elevul să fi simțat cel puțin o dată o procedură sau evoluție de executat în zbor.

Zborul de la Cognac este cea mai delicată etapă. Aici elevul își fundamentează "traseul" carierei sale de pilot. Programul este vast și, la rândul său, este împărțit în mai multe părți, care se termină cu un test. La fiecare dintre aceste submodule, se urmărește mereu altceva. Iată, de pildă, unul, numit, prescurtat, PP – pilotage perfectionnement –, care cuprinde 11 exerciții, în cadrul cărora pilotul devine ceva mai autonom, execută gama de acrobație completă și stăpânește pe deplin procedurile de avarie.

La fiecare exercițiu se simulează o pană, de la cea mai ușoară, până la aterizarea forțată cu motorul oprit. Testul trebuie să confirme capacitatea elevului de gestionare a zonei aeriene și pilotarea sigură a avionului. Din acest moment se trece la grefarea "subtilităților de pilotaj".

În toată perioada stagiului, Zomoniță a susținut sute și sute de teste. La nivel teoretic, sunt teste periodice de verificare a cunoștințelor, "teste cartuș" – scurte și inopinate, pe diferite teme și cu implicație directă în activitatea de zbor –, precum și celebrele

întrebări fulger, curente, cu care elevul este bombardat la tot pasul. În limbajul piloților francezi li se spune "întrebări de 100 de franci".

La zbor, evaluarea este foarte complexă. Există grile de notare a execuției în sine, a capacităților personale și generale. Se fac remarci, observații și se justifică motivele pentru care s-a acordat un anumit calificativ. Acestea se concretizează într-un tablou complex – denumit "PICASSO", datorită culorilor utilizate pentru marcarea calificativelor –, unde există grafice și un cod al culorilor care reliefează obiectiv și dintr-o privire valoarea, punctele forte și problemele elevului. În fiecare zi de luni și de câte ori se impune, monitorii, adică instructorii, se adună și discută cu fiecare elev, stabilind valoarea acestuia și modalitățile de ameliorare, rezolvarea unor mici probleme sau, pentru cei mai slabi, modul de acțiune pentru a-i reduce la nivelul normal. Dacă toate mijloacele de susținere sunt epuizate, în acestea fiind incluse numărul de ore suplimentare, reexaminările, bunăvoința chiar, fără a fi îndeplinite criteriile cerute, elevul sfârșește prin a fi eliminat. Și au fost asemenea cazuri.

Franzezii folosesc un sistem de notare diferit de al nostru. De la zero la 20, nota 12 fiind standardul minim acceptat, iar 14 nota minimă pentru calificativul bun. Contează însă foarte mult părerea instructorilor care discută între ei. Aprecierea este dată după opinia majoritară.

Și structura instructorilor este diferită. Primul este **"nașul"**. El zboară cu elevul primele cinci zile. Sunt și trei instructori la un elev. Zomoniță a zburat de două ori cu aceiași instructor. A avut și instructori egali în grad cu el, locotenenti. Dar și din cei cu state vechi în aviație, cum se spune. Trei sferturi din instructorii pe care i-a avut au executat cel puțin o campanie de război în zone fierbinți: Ciad, Golf, Bosnia, Kosovo etc. Piloții instructori sunt piloți operaționali de vânătoare. Prin natura contractului, un pilot francez este obligat să vină,

cel puțin de două ori în cariera sa, în școală, ca instructor.

În situația sa a fost o provocare pentru oricare din instructorii pe care i-a avut să aibă un elev străin. Francezii s-au mândrit cu el. Dar și el cu dascălii pe care i-a avut în aer.

După parcurgerea primului modul, elevul obține, prin echivalare, brevetul civil de pilot privat (militar gradul I). Din punct de vedere teoretic, la sol, în paralel cu zborul se efectuează în jur de 100 de ore de cursuri, engleza și sportul fiind în volum de patru ore pe săptămână.

A doua etapă a parcurs-o la Salon de Provence, la "Divizia de zboruri". După trei săptămâni de cursuri, în care a învățat avionul **Tucano**, procedurile normale de utilizare ale aerodromului și a efectuat primele sedințe de simulator, a trecut la zborul propriu-zis. Și aici a străbătut mai multe submodule. Unul mai dificil decât altul, cu teste, cum am mai spus, la finalul fiecăruia. Exigențele sunt, firesc, mult mai mari decât în prima etapă. Unul dintre submodule, denumit FORM, este cel care, de fapt, statuează filiera de pilot de vânătoare, incomparabil mai complex decât cel de la Cognac. Timp de aproximativ 14-15 misiuni se execută decolarea cu formația, urcare în formație strânsă sau ofensivă de tranzit, evoluție strânsă cu formația, ruperi și intrări în formație, urmărire, formație ofensivă și defensivă la joasă altitudine, aterizare cu formația. Și multe altele care însuflă mentalitatea de

eram pe alte aerodromuri. Pot spune că am reușit să cunosc toată Franța. Am zburat și în Belgia. Plecam dimineața și veneam seara. În Corsica. În Spania, la San Sebastian, misiuni de navigație exteroară, pe căi aeriene civile. Atât cu Tucano, cât și cu Alpha Jet.

– **Alpha Jet a fost aeronava cu care ai zburat în cea de-a treia etapă.**

– Într-adevăr. O dată absolvită "Divizia de zboruri", treci, pentru 28 de săptămâni și aproximativ 100 de ore de zbor, la Școala de Aviație de Vânătoare de la Tours. Eu am executat 117 ore și 45 de minute. A fost una din cele mai dure etape. Nivelul de dificultate și exigență este maxim. De data aceasta, programul de instruire la sol numără șase săptămâni. Pe toată durata etapei, simulatorul, cu trei grade de libertate, este un ajutor de neprețuit. Cât privește exercițiile de zbor, acestea cuprind toate categoriile de manevre și misiuni pe timp de zi și de noapte, în toate condițiile, zbor instrumental, cu vânt și fără, în limita de combustibil, cu pene de motor, zboruri în străinătate, acrobație, luptă aeriană etc. Ultimul submodule, și cel mai captivant, este FORM 2 – rolul coechipierului: 13 misiuni, la capătul cărora elevul trebuie să facă dovada unui coechipier care facilitează munca liderului și contribuie la realizarea unui dispozitiv eficient de luptă la două avioane, să arate că este capabil să îndeplinească misiuni operative. În urma testului final, se consideră

că elevul are nivelul standard pentru acordarea brevetului militar de pilot gradul II, adică un bun coechipier pentru misiuni de atac, asalt, interceptare și luptă aeriană. Prin echivalare, i se acordă și brevetul civil de pilot de linie.

– **În total, cât ai zburat în Franța?**

– 260 de ore pe trei tipuri de avioane.

– **Din fotografii văd că ai avut printre colegi și o fată.**

– A fost prima care a terminat zborurile. Deși a avut unele probleme la un moment dat, și-a revenit. O luptătoare de mare forță și vitalitate. Ca și ceilalți.

– **Mai ții legătura cu foștii colegi?**

– Legătura o păstrăm permanent. Chiar aseară m-a sunat unul.

– **Cine te-a brevetat?**

– Am avut onoarea să fiu brevetat de un general din comandamentul școlilor, un mare pilot și dascăl.

– **Ce a însemnat această școală pentru locotenentul Zomoniță?**

– Am căpătat încredere în mine. Știu că pot zbura ziua și noaptea în orice condiții, am învățat cum să progrez. Am fost deosebit de emoționat când un pilot instructor cu 100 de misiuni de luptă mi-a strâns mâna și mi-a spus "Bravo, Zomoniță!" Mai îmi trebuiau doi ani ca să devin un pilot total autonom. Dacă nu voi continua pregătirea într-un ritm corespunzător, la anul, pe vremea asta, chiar și cei ce au fost mai slabi decât mine mă vor depăși.

– **Care a fost momentul cel mai înălțător în cei doi ani?**

– Zua în care am plecat de acolo. S-a ridicat Drapelul României pe cel mai înalt catarg. Mi-a sărit inima de emoție.

– **Ce spune tata, comandorul (r) Ion Zomoniță, fostul meu coleg de școală și de academie, un foarte bun zburător, instructor de zbor și comandant?**

– Mă învidiază. Pozitiv...



vânător. În 15 săptămâni, a zburat 73 de ore și 30 de minute!

## Brevetat de un general

– **Cel mai mult, într-o zi, cât ai zburat?** – îl întrebăm pe proaspătul absolvent.

– Recordul l-am atins cu Tucano: patru ore și jumătate într-o zi. Au fost însă și săptămâni în care am zburat puțin. De regulă, am zburat 30 de ore pe lună. Zborul începea luni, la 8 dimineața, și se încheia vineri, la prânz. Zburai cât îți dădea. Erai motivat.

– **Pe câte aerodromuri?**

– Programarea era foarte flexibilă. Mereu

# Dicționar NATO



## JAS-39 Gripen

1. **Tipul:** avion de interceptare, atac și recunoaștere.

2. **Primul zbor:** 26 aprilie 1987.

3. **Producția:** SAAB (Suedia).

■ **JAS-39 A:** avion în simplă comandă. A efectuat primul zbor la 4 martie 1993. Livrările către Forțele Aeriene ale Suediei au început la 8 iunie 1993. Au fost construite 204 exemplare.

■ **JAS-39 B:** avion în dublă comandă. A efectuat primul zbor la 29 aprilie 1996. Livrările au început în vara anului 1998.

■ **JAS-39 C/D:** versiuni aflate în stadiul de proiect, vizând modernizarea aparatului de zbor.

■ **JAS-39 X:** model destinat exportului.

4. **Clienți din NATO:** Suedia, Cehia, Ungaria.

### Caracteristici tehnico-tactice (JAS-39 A):

– Anvergura .....	8,40 m;
– Lungimea .....	14,10 m;
– Înălțimea .....	4,50 m;
– Greutatea .....	6.622 kg;
– Raza de acțiune .....	800 km;
– Motorul .....	80,5 kN.



## KC-10 Extender

1. **Tipul:** avion-cisternă.

2. **Producția:** McDONNELL DOUGLAS (SUA).

■ **KC-10A:** avion capabil să alimenteze în zbor aeronave situate pe o rază de 3.500 kilometri. A efectuat primul zbor la 12 iulie 1980. Livrările către forțele aeriene americane au început la 17 martie 1981.

3. **Clienți din NATO:** SUA.

### Caracteristici tehnico-tactice:

– Anvergura .....	50,4 m;
– Lungimea .....	55,35 m;
– Înălțimea .....	17,70 m;
– Greutatea .....	110.945 kg;
– Combustibilul destinat alimentării altor aeronave .....	90.718 kg;
– Raza de acțiune .....	7.032 km;
– Motoarele .....	3 x 233,53 kN.



## L-39 Albatros



1. **Tipul:** avion în dublă comandă, destinat antrenamentului.

2. **Primul zbor:** 4 noiembrie 1968.

3. **Producția:** AERO (Cehia).

■ **L-39 C:** varianta inițială.

■ **L-39 V:** au fost construite 8 exemplare.

■ **L-39 ZO:** versiune înarmată. A efectuat primul zbor la 25 august 1975.

■ **L-39 ZA:** avion de atac la sol și recunoaștere. A efectuat primul zbor la 29 septembrie 1976.

■ **L-39 MS:** a efectuat primul zbor la 30 septembrie 1986. Au fost produse 6 exemplare.

■ **L-139 Albatros 2000:** a efectuat primul zbor la 8 mai 1993.

4. **Clienți din NATO:** Cehia, Germania, SUA, Ungaria.

### Caracteristici tehnico-tactice (L-39 ZA):

– Anvergura .....	9,46 m;
– Lungimea .....	12,13 m;
– Înălțimea .....	4,77 m;
– Greutatea .....	3.565 kg;
– Raza de acțiune .....	1.650 km;
– Motorul .....	16,87 kN.



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



- Mi-8
- Mi-24
- Mi-26

Pagină realizată de locotenent CIPRIAN PĂTRAȘCU





## Sesiunea Plenară a Comitetului NATO pentru Managementul Traficului Aerian

# REUNIUNE INTERNAȚIONALĂ NORD-ATLANTICĂ ÎN ROMÂNIA

### La Sinaia și București, s-au desfășurat

lucrările Sesiunii Plenare a Comitetului NATO pentru Managementul Traficului Aerian (NATMC). Activitatea a fost organizată de Ministerul Apărării Naționale împreună cu Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței.

Au participat generalul-maior Luc Robin, președintele Comitetului, reprezentanți militari și civili din Comandamentul NATO, SHAPE, ICAO, EUROCONTROL, ai țării membre ale Alianței Nord-Atlantice și țărilor partenere.

Din partea țării noastre au fost prezenți reprezentanți ai Ministerului Apărării Naționale, Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței,

Autorității Aeronautice Civile Române, ROMATSA și ai altor instituții specializate.

Principalele probleme abordate la reuniunea de la Sinaia s-au referit la implicațiile atacurilor teroriste din S.U.A. asupra traficului aerian, recentele dezvoltări în domeniul managementului traficului aerian, elementele de noutate apărute în managementul traficului aerian, normalizarea spațiului aerian din zona balcanică, coordonarea exercițiilor aeriene. Sau prezentat rapoarte privind activitatea grupurilor de lucru pentru comunicații, navigație și supraveghere și pentru managementul traficului aerian. Au fost evidențiate aspectele ce tin de acordarea asistenței tehnice țărilor partenere de cooperare în domeniul serviciilor de trafic aerian.

### Comitetul NATO pentru Managementul Traficului Aerian, funcționând

sub această titulatură din anul 1998, a fost creat în 1955 sub denumirea de Comitetul pentru Coordonarea Spațiului Aerian European (CEAC). Are rolul de organism consultativ de înalt nivel pentru probleme ce tin de coordonarea civilă-militară a managementului traficului aerian din țările membre NATO și partenere. Principalele sale responsabilități vizează desfășurarea de

exerciții aeriene ample, armonizarea sistemelor și procedurilor de control al traficului aerian, repartitia frecvențelor radio.

În contextul noilor misiuni ale Alianței, cum ar fi menținerea păcii, Comitetul asigură o legătură unică între autoritățile militare de mare anvergură și organizațiile civile care se ocupă cu managementul traficului aerian și, implicit, al spațiului aerian civil.

Comitetul are, de regulă, două sesiuni plenare pe an. România a mai găzduit una din sesiunile plenare, în anul 1996.

## Conferință de presă

Cu prilejul Sesiunii Plenare a Comitetului NATO pentru Managementul Traficului Aerian, la Cercul Militar Național din București a avut loc o conferință de presă la care au participat generalul-maior Luc Robin, președintele Comitetului, Ion Selaru, secretar de stat la Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței, generalul-locotenent Constantin Gheorghe, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, Sorin Stoicescu, director general la Direcția Generală Servicii, Transport Aerian și Aeroporturi din Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței. Jurnaliștilor li s-au prezentat elemente privind desfășurarea Sesiunii Plenare, relațiile civilo-militari în zona traficului aerian contemporan, noutăți privind managementul spațiului aerian după 11 septembrie 2001.

## Pilot român la ISAF

### KARACHI, CA EXPERIENȚĂ DE VIAȚĂ

Aflat în misiune ISAF, comandorul FLORIN CĂLIN, comandant de echipaj pe aeronava C-130 Hercules, își are "domiciliul" provizoriu într-un hotel din orașul pakistanez Karachi. De acolo pleacă în misiune, acolo se întoarce după îndeplinirea ei. Între cele două momente îi mai rămâne timp să citească, să scrie. Așa s-a născut ideea unui "jurnal", a unor note despre orașul ce-l găzduiește și oamenii lui de toate zilele. Cu aprobarea autorului, un excelent observator și un fin stilist, redăm în paginile revistei noastre gândurile și însemnările "comise" atât de departe de țară, de cei dragi de acasă.



și cruntă sărăcie pe acești oameni ce trăiesc pe ruinele unui fost faimos imperiu, Persia. Un lucru este cert, au o istorie lungă, cu rădăcini adânci în negura vremurilor trecute. Primele contacte cu localnicii mă pun în expectativă pentru că nu știu ce să cred despre comportamentul lor: sunt politicoși, amabili, ospitalieri sau sunt formați de viață și soartă într-o atitudine de umilință, cu răbufniri de orgolii ale descendenților unei foste mari civilizații? Se sesizează semnele tensiunilor dintre Pakistan și țările vecine care au caracterizat perioada anterioară venirii noastre aici și ar fi greu să n-o faci pentru că suntem cazați într-un hotel lângă aeroport, păzit de poliția locală 24 de ore din 24. La fel, este strict supravegheat transportul pe distanța de 500 de metri ce separă aeroportul de hotel. Hotelul, foarte scump, comparativ cu facilitățile puse la dispoziție, are un farmec specific, dat de vegetația zonei, dar și de existența unor grădini interioare, ca și a unei piscine ce se alimentează permanent cu apa dintr-o fântână amenajată cu scurgeri în cascade, printre plantele specifice zonei. Prezența băștinășilor printre membrii misiunii completează farmecul locului. Micile magazine cu multe lucruri, pe care nu le cumpără nimeni, se animă în special seara, când se mai răcorește atmosfera, iar aeronavele C-130 ale englezilor decolează spre Kabul, una câte una.

Până la această dată, zburătorii misiunii vorbesc toți aceeași limbă, a celor din "Țara Fântânii". Într-o limbă care ne

leagă, care are și dialecte, B, E, G sau H, și pentru care am făcut și facem sacrificii cu toții. Numai faptul că stăm departe de familie este un sacrificiu pe care cu toții îl resimțim, fie că-l recunoștem, fie că nu, pentru că telefonul social și computerul cu acces la INTERNET, puse la dispoziție de misiune, sunt unele din punctele de atracție permanente ale hotelului. 20 de minute dintr-o săptămână - la atât se reduce timpul pe care ni-l acordă ISAF pentru legătura telefonică cu familiile, cu cei apropiați. De ce? Poate pentru că suntem prea mulți pentru o singură linie telefonică! Și, atunci, de ce nu sunt mai multe linii telefonice? - vine firesc întrebarea. Probabil costă prea mult și avem de-a face cu englezii la comandă, poate chiar cu scoțienii, cine știe?

Clubul, un alt punct de atracție, beneficiază de prezența specificului local, a bambusului care ormează barul și a măsuțelor cu intarsii, ca și de tehnologia de ultimă generație a televiziunii și a DVD-ului. Apă, ceai, cafea, filme și biliard - sunt condițiile folosite pentru a da gust timpului liber. Sunt destui și cei care citeșc, chiar destul de mulți, pe scaunele scoase pe balcoane comune de trecere, pe fotoliile răsfirate în jurul piscinei sau chiar pe gazonul frumos întins în albaștrii verzi dintre corpurile hotelului. Timp liber!!! Ce important este să-l ai, dar ce greu trece timpul pentru cel care are din belșug și nu-l prețuiește cum se cuvine. Experiența puținelor plecări îndelungate a anilor ce au trecut, când unii au intrat în crăci din neștiință folosirii timpului, mă îndeamnă să scriu și să încerc să citeșc mai mult decât am făcut-o în ultimii ani. Îmi lipsesc preocupările familiale, dar mă bucur că am timp de citit sau de scris. Să fie semn de bătrânețe că nu mă mai atrag piscina sau taclele cu colegii? Mai vedem!

Comandor FLORIN CĂLIN

## Cu aeronava C-130 Hercules MISIUNEA DE LUPTĂ A AVIATORILOR MILITARI ROMÂNI ÎN AFGANISTAN CONTINUĂ

La sfârșitul săptămânii trecute, avionul C-130 Hercules 6166, care execută misiuni în Afganistan, s-a reîntors în țară pentru o zi, după ce a efectuat mai multe zboruri la Kabul și Bagram, ultima localitate fiind zona în care urmează a fi dislocat batalionul românesc de menținere a păcii și care va fi transportat pe calea aerului cu puterica aeronavă a aviației noastre militare.

Comandorul Florin Munteiu, comandantul detașamentului, s-a aflat în cel de-al zecelea zbor pe ruta Kabul - Karachi - București și retur. Echipajele românești au zburat peste 110 ore în teatrul de operații, transportând sute și sute de tone de materiale, alimente și combustibil, acționând adesea în condiții deosebit de grele în cadrul celor 20 de misiuni de luptă îndeplinite până acum. Și îndeplinite nu oricum, ci la un înalt nivel profesional - așa cum apreciază comandantul britanic al modulului în care este integrat și detașamentul român din Afganistan. În ultima perioadă, zborurile s-au desfășurat la temperaturi de peste 45 de grade, în furtuni de praf care îngreunau întreținerea

tehnică, amenințau blocarea filtrelor. La decolarea de pe Karachi, la ora 3 dimineața, termometrele arătau plus 35 de grade. Piloții români au satisfacția de a fi zburat alături de belgieni, greci, englezi și portughezi, nesemnalandu-se nici o diferență. Misiunile se încheie cu rezultate deosebite, fiind apreciate de comandantul britanic care asigură conducerea operațiunii de sprijinire a guvernului afgan provizoriu.

Dacă, după aterizare, echipajul lui Munteiu a rămas în țară pentru un timp, a doua zi avionul a decolat din nou în direcția Karachi (de unde execută misiunile în Afganistan), având la bord două echipaje, unul condus de însuși comandantul escadrilei C-130 Hercules, comandorul Florin Călin, care are deja o bună experiență în Afganistan, fiind la al șaselea zbor pe ruta menționată, iar celălalt, de căpitan-comandorul Gheorghe Lupes, care se va antrena în teatrul de operații din mult încercata țară asiatică pentru a fi oricând în măsură să lucreze alături de celelalte două experimentate echipaje ale lui Munteiu și Călin.

PETRE BĂNĂ

Începutul povestirii este situat undeva în luna decembrie a anului 2001, când s-a hotărât ca România să participe cu forțe în teatrul acțiunilor din Afganistan. După trei curse infernale de decolări la miezul nopții și câteva ore dormite în avion, a venit și ziua când a trebuit să plecăm, definitiv, în misiune, la dispoziția unei forte internaționale.

## Jurnaliștii străini sunt interesați de Forțele Aeriene ale României

Jurnaliști străini pasionați de aviație își îndreaptă, tot mai des în ultima vreme, atenția către Forțele Aeriene ale României.

Astfel, un grup de jurnaliști olandezi, format din **Robin Polderman** (colaborator al revistelor de specialitate "Afterburner", "Arrow Aviation", "Arrow Aviapress"), **Paul Kievit** (membru al Asociației de Presă Aviațică Bronco) și **Rudy Peter Maaskant** (fotograf al "Arrow Aviation Press"), în perioada 20 - 24 mai, au efectuat o vizită de documentare în bazele aeriene Otopeni, Fetești, Mihail Kogălniceanu, Bacău, Câmpia Turzii și Timișoara. Domnul Robin Polderman a participat și la Mitingul Aerian Internațional, organizat în 2001, în Baza Aeriană Mihail Kogălniceanu. Încântat de evoluțiile piloților români, și-a propus să revină cât mai curând în România pentru a efectua o vizită de documentare mai amplă. Și iată că a venit.

Pe parcursul vizitei de documentare, jurnaliștii străini au fost însoțiți de căpitanul Adrian Vasile din Baza Aeriană Mihail Kogălniceanu. (C.P.)

## AVANTAJE PENTRU VETERANII DIN FORȚELE AERIENE

Parlamentul României a adoptat, recent, o lege pentru modificarea și completarea Legii nr. 44/1994 privind veteranii de război, precum și unele drepturi ale invalizilor și văduurilor de război. Astfel, cavalerii Ordinului "Mihai Viteazul", cea mai înaltă distincție militară de război, vor primi, lunar, o rentă constând atât din solda de grad a unui sublocotenent, cum era până acum, la care se va adăuga și solda de funcție, la minim, a acestuia.

O altă noutate îi privește pe cei decorați cu "Virtutea Aeronautică" ("Medalia Aeronautică") și "Virtutea Ostășească". Începând cu această lună vor beneficia și ei de drepturile primite de cei distinși cu ordine și medalii de război, adică împroprietărire cu un hectar teren arabil sau 500 m pătrați intravilan și, lunar, 75 la sută din solda de grad a unui sublocotenent.

Măsurile cu cea mai largă aplicabilitate au în vedere văduurile de veterani de război care nu s-au recăsătorit. Ele vor fi scutite de plata impozitelor și taxelor locale, iar costul abonamentului la telefon, televizor și radio îl vor suporta numai pe jumătate. Indemnizația, după soț, în cazul în care acesta nu a fost decorat

cu ordine, medalii de război, ori cu "Crucea Comemorativă", li se va acorda în cuantum de 100 la sută.

Dacă veteranii care au fost distinși cu decorații ce le dau dreptul la împroprietărire au depus cererea de împroprietărire în timpul vieții, drepturile ce decurg din această calitate sunt transmisibile moștenitorilor legali, prevedere care nu există până acum.

Și încă două stipulări, din multe altele de mare interes: în cazul în care nu există posibilitatea împroprietăririi cu teren, veteranul în drept poate solicita contravaloarea acestuia la data atribuirii; acordarea ajutorului pentru plata chiriei, energiei electrice și termice nu va mai fi legată de posibilitățile bugetului și va fi dat, negreșit, anual, funcție de evoluția prețurilor.

Toate aceste noutăți sunt abordate și explicate pe larg de către însuși președintele A.N.V.R., domnul **general (r) Marin Badea Dragnea**, și de membri ai Biroului Executiv, în cadrul adunărilor pentru dări de seamă și alegeri ce au loc în această perioadă în filialele A.N.V.R. județene și de sectoare ale Capitalei.

### MEMORIADINSURET

## "ÎNVIEREA" UNUI PILOT

Cu 58 de ani în urmă, într-o zi de mai, un tânăr sublocotenent pilot aflat în misiune cu Grupul 4 Bombardament se salva cu parașuta, alături de ceilalți membri ai echipajului, în urma doborârii avionului de aviație de vânătoare sovietică, la 11 kilometri de orașul său natal, Dorohoi. Urmează 79 de zile de rezistență în spatele frontului, fără să fie prins, timp în care este permanent căutat de N.K.V.D. Încearcă să ajungă în dispozitivul trupelor proprii, dar fără succes. Deghizat în cioban, este reținut

de ocupanți, dar numai pentru o noapte, fiindcă reușește să evadeze. Arestat în cele din urmă, devine prizonier, suportă supliciile interogatoriilor, amenințările cu moartea, calvarul a doi ani de detenție, într-unul din cele mai cumplite lagăre, Oranki-Mănăstârka.

Dat dispărut de comandanți și considerat mort de mama sa, din momentul în care a primit pensia de urmaș, i se fac toate parastasele până în ziua când... la poartă, mama se trezește cu propriul fiu.

Care nu era altul decât generalul de flotilă aeriană (r) de azi **prof. octogean Mircea Acojocăriței**, un cărturar și veteran de război din conducerea Asociației Naționale, căruia i se datorează, în bună parte, editarea celor două volume de memorii despre Aviația Română în cel de-al doilea război mondial, precum și unele din capitolele referitoare la aeronautică din monumentalul ciclu de volume "Veterani pe drumul onoarei și jertfei".

Liderul supraviețuitorilor acestei promoții greu încercate, care au luptat cu arma în mână pentru apărarea țării, au dat numeroase jertfe pe altarul cerului și au îndurat prigoana totalitaristă, căpitan-comandorul (r) Mihail Nicolau, a făcut apelul solemn și a vorbit despre semnificația întâlnirii, aducând vii mulțumiri conducerii Statului Major al Forțelor Aeriene și Bazei 90 Transport Aerian pentru mesajele transmise și sprijinul acordat în organizarea reuniunii. Participanților și invitaților, foști comandanți și instructori de zbor ai venerabililor veterani, camarazi de armă, soții le-a fost prezentat salutul Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii de către generalul de flotilă aeriană (r) Constantin Mereu, președintele filialei București.

Comandorul (r) Ioan Morariu a vorbit despre cartea lui Ioan Chereches, "Aerodrom și cer", în care sunt descrise și faptele onorabile ale absolvenților acestei promoții.

## Premieră absolută la elicoptere

În poligonul Cincu au fost executate, pentru prima dată în țara noastră, trageri din elicoptere în ținte terestre cu aservirea tunului la câscă. IAR-urile 330 SOCAT aparținând Bazei Aeriene de la Titu, care au efectuat această premieră, au avut în persoana **căpitan-comandorului Neculai Tăvavu**, comandant de escadrilă, **locotenent-comandorului Eugen Suciu**, **Adrian Constantinescu** și **căpitanul Constantin Grigore** trăgători de mare precizie. Fiecare dintre ei a executat tragerile în machete de tanc



sub îndrumarea nemijlocită a experimentatului pilot israelian **Iosif Ron**, de la firma ELBIT. Este același talentat zburător

care a format primii instructori români pe IAR-330 SOCAT.

Instructorul israelian - ne informează **căpitan-comandorul Victor Tecu**, șeful de stat major al unității - a apreciat modul în care au acționat piloții militari de la Titu. Ulterior, aceștia îi vor asista pe ceilalți zburători din escadrilă când vor efectua, la rândul-le, tragerile cu tunul de bord. După încheierea acestora, se vor executa tragerile cu racheta antitanc.

În numărul următor, despre zborul în condiții de vizibilitate zero pe aerodromul de la Titu.

În perioada 13 mai - 8 iunie a.c., se desfășoară, în poligonul Capu Midia, aplicația tactică cu trageri de luptă a Regimentului 17 Rachete Sol Aer, la care participă trei divizioane de foc și un divizion tehnic. Pe data de 30 mai, regimentul execută trageri de instrucție în vederea evaluării de către o comisie a Statului Major al Forțelor Aeriene, condusă de **generalul-maior Ion Magdalena**, urmând ca tragerile de luptă să se desfășoare în ziua de 6 iunie. În prezent, regimentul comandat de **colonelul Victor**



## Rachetiști antiaerieni în aplicație

**Filimon** execută lucrări de întreținere tehnică și trageri de instrucție pe ținte aeriene marcate.

Precizăm că prin tragerile de instrucție se realizează antrenarea echipelor de luptă, fără lansarea rachetelor.

## NOUĂ CAPELĂ MILITARĂ

La jumătatea lunii mai, în Baza Aeriană Timișoara s-a derulat un eveniment cu o semnificație aparte pentru această unitate. **IPS Nicolae Corneanu, mitropolitul Banatului**, a sfințit capela construită, prin eforturile cadrelor militare din această unitate și ale Parohiei Aeroport, în mai puțin de două luni. La eveniment au participat cadrele militare din unitatea comandată de **comandorul Ioan**

**Greco**, grupuri de elevi și o formație corală condusă de **profesorul Nicolae Șincan**, de la Seminarul Teologic din Timișoara.

În noua capelă militară, purtând hramul Sfântului Toma, slujbele vor fi oficiate de către **preotul militar Marcel Vlaicu**.

**Maior ION PETOLESCU**

Revista de medicină și psihologie aeronautică

## EDIȚIE INTERESANTĂ

□ **vertijul fiziologic și patologic** □ **inteligența emoțională** □ **diagnosticarea și tratarea insuficienței cardiace cronice** □ **considerații privind efectele hipoxiei asupra organismului uman**

Primul număr pe acest an al Revistei de Medicină și Psihologie Aeronautică ne informează despre noutățile apărute în conducerea societății care editează publicația, precum și în colectivul redacțional. De reținut că președinte al Societății de Medicină Aeronautică și Spațială este colonelul dr. Marian Macri, comandantul Institutului Național ce poartă numele generalului dr. av. Victor Anastasiu, iar vicepreședinți sunt locotenent-colonelul psih. dr. Marian Popa și maiorul dr. Simona Berbecar. În nou înființata funcție de președinte de onoare, adunarea generală a Societății l-a ales pe colonelul (r) dr. Constantin Răduică, reputatul medic deținând și calitatea de redactor-șef al revistei.

Din conținutul ediției notăm, între alte materiale valoroase, care aduc noutăți de mare interes în domeniile investigate, studiile privind vertijul fiziologic și patologic, inteligența emoțională, actualități în

diagnosticul și tratamentul insuficienței cardiace cronice, unele considerații asupra efectelor hipoxiei asupra organismului uman. Doctorii Sorin și Violeta Perlea prezintă detalii reactiile adverse la antibiotice cu nucleu beta-lactamic, iar colonelul dr. Gheorghe Perța face cunoscute concluziile rezultate din participarea specialiștilor români la sesiunile Simpoziului Internațional de Psihologie Militară Aplicată (IAMPS), sub titlul "Tendințe actuale ale psihologiei militare aplicate în armatele moderne determinate de conflictele apărute la începutul secolului XXI".

Medicul-șef al Statului Major al Forțelor Aeriene, colonelul dr. Alexandru Eliad, informează cititorii despre îmbunătățirile de substanță aduse serviciului de Evacuare Medicală (MEDEVAC).



## Dup 50 de ani

A devenit o tradiție ca promoția 10 mai 1945 de adjutanți aviatori, prima promoție de după sfârșitul războiului, să se întâlnească periodic pentru a face apelul solemn și a-și depăna amintirile. Întâlnirea din 15 mai, din București, a avut o semnificație aparte. S-au sărbătorit 55 de ani de la obținerea, în 1947, a brevetului de pilot de război pe avioanele de vânătoare IAR-80 și 81 de către absolvenții acesteia.

Evenimentul a debutat la Monumentul Eroilor Aerului, unde a fost depusă o coroană de flori și s-a păstrat un moment de reculegere în memoria celor jertfii. S-a vizitat apoi Muzeul Aviației, după care, la Baza 90 Transport Aerian, a avut loc ceremonialul întâlnirii.

## REMEMORĂRI INCOMODE

Începând cu această ediție, vom publica o serie de documente foto referitoare la incidente aviatice, în urma cărora piloții sau pasagerii nu au avut de suferit. Mai întâi, vă prezentăm o fotografie realizată după o coliziune la sol. Fotografia și explicațiile ne-au fost puse cu amabilitate la dispoziție de domnul general de flotilă aeriană în retragere ing. Victor Ioan Șoima.

## COLIZIUNE DIN VINA COMANDANTULUI

„În ziua de 21 noiembrie 1945, după recepția în zbor a unui avion IAR-39, ieșit din reparație capitală de la ASAM Medias, unde îndeplineam și funcția de pilot receptioner, am plecat într-un scurt raid la Blaj, unde se găseau câteva subunități, cu scopul de a efectua controlul săptămânal la tehnica de luptă. Acolo l-am întâlnit pe comandorul Radu Nicodim, comandantul Bazei Aeriene nr. 2 Medias, sosit cu două zile mai înainte, cu mașina.

Aflând că, după control, urma să mă întorc imediat la Medias cu același avion, a renunțat la deplasarea cu mașina de serviciu și mi-a cerut să-l las să piloteze el avionul până la Medias.

Deși eram conștient că se comite o indisciplină, am acceptat. Era doar comandantul meu.

L-am luat cu noi și pe medicul bazei, căpitanul Gheorghe Pancu.

O dată ajunși la Medias, comandantul a început manevrele de aterizare. Măneca de vânt de pe hangar era inertă. Știind că dăduse ordin comandantului de escadrilă antrenament ca pe toată absența sa să nu se efectueze nici un zbor,

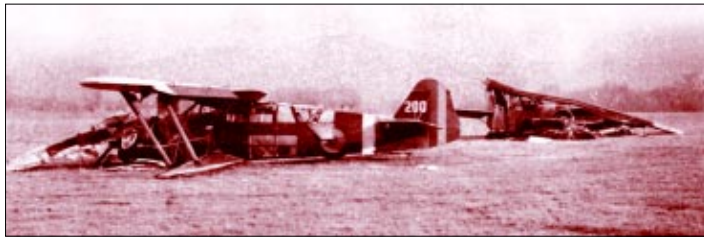
a neglijat poziția Teului de aerodrom care indica aterizarea exact în sensul invers decât cel în care veneam noi.

Tocmai atunci, însă, ateriza un alt avion care decolase de pe București.

Întrucât soarele începuse să apună, iar cerul era roșatic, după redresarea avioanelor nici unul din cei doi piloți nu mai vedea în față nimic. Astfel s-a produs coliziunea. Rezultatul: ambele avioane au fost avariate grav, reparația acestora fiind imposibilă. Analizând împrejurările în care s-au pierdut aceste avioane, comisia Ministerului Aerului și Marinei a propus oprirea definitivă de la zbor a comandorului Radu Nicodim, urmată de trecerea în rezervă și pensionarea acestuia. Propunerea a fost aprobată și s-a executat la scurt timp.

Subsemnatul m-am ales doar cu o mustare verbală pentru că am cedat prea ușor postul de pilotaj. Un învățământ de care am ținut cont toată viața”.

**Ce putea să se întâmple la vreme de război, s-a întâmplat pe timp de pace**



## La orizont... "MAKO"

Este un concept de avion de luptă ușor, cu performanțe ridicate de instruire, creat de compania Spațială și de Apărare Aeriană Europeană (EADS), München.

Compania EADS speră ca în intervalul 2005-2025 să vândă aproximativ 2.500 de avioane. **Cu conceptul MAKO, competiția pe această piață va fi foarte strânsă**, afirmă Erwin Obermeier, directorul programului pentru producerea de serie a avioanelor de luptă. Acest lucru se va întâmpla pe fondul expirării resursei avioanelor de instruire aflate acum în uz, iar programele de modernizare vor fi foarte costisitoare. Se va crea un <<gol>>, pe care MAKO îl va putea umple cu succes”.

MAKO, denumit după o specie periculoasă de rechini, va fi disponibil în două variante: dublă comandă (dotat cu un motor mai

puțin puternic, echipament specializat de instruire și fără sisteme de luptă) și simplă comandă (dotat cu un motor puternic, sistem radar performant, avionică digitală de înaltă performanță, sistem de realimentare în aer).

Standard, MAKO va fi dotat cu un tun de 27 mm și va avea capacitatea de a utiliza rachetele aer-aer, aer-sol, rezervoare suplimentare și un container cu sisteme de recunoaștere. Fuzelajul va fi construit din materiale compozite și metal, având o duranță deosebită, iar forma sa se va încadra în tehnologia "invizibilă".

„În acest proiect s-au investit mult timp, efort și bani – afirmă Obermeier. Concluziile finale ale studiilor sunt aproape gata, urmând selectarea principalilor furnizori și parteneri. De exemplu, știm, conform testelor efectuate în tunelul

aerodinamic, că MAKO va avea performanțe de zbor remarcabile. MAKO poate fi comparat, din punct de vedere al motoarelor, cu avioanele de vânătoare din generația a patra, întrucât vom opta pentru unul din următoarele: Eurojet EJ200, Snecma M88 și GE F404/414. La acestea se adaugă înzestrarea cu o avionică similară cu cea a Eurofighter-ului”.

Ambele versiuni de MAKO vor beneficia de dotările prezentate mai sus, astfel încât trecerea pe avioanele de vânătoare va fi mult mai ușoară. De asemenea, se are în vedere pentru versiunile MAKO utilizarea cu un sistem de monitorizare a aparatului (ce va facilita activitățile de mentenanță și reparație), un sistem propriu de generare de oxigen (OBOGS), o unitate de putere auxiliară (APU). Toate acestea, la un preț cât mai scăzut!

## ÎN FLAGRANT • ÎN FLAGRANT • ÎN FLAGRANT

● **FUGĂ RUȘINOASĂ.** Aflat în permisie, **frunțașul Daian Eugen**, militar în termen, s-a urcat la volanul "Daciei" 1310 cu nr. AB 02 NUD, ce aparținea tatălui prietenei sale. În fața discotecii din localitatea Ograda de Jos, județul Alba, a intrat, pe contrasens, în coliziune, cu autoturismul AB 02 ENX, condus de un subofițer din cadrul IJP Alba. Șoferul neatent a părăsit locul accidentului și, după aproximativ 100 metri, a acrosat o tânără provocându-i o contuzie la genunchi. Acum, va suporta rigorile legii.

● **ROATA BUCLUCAȘĂ.** Plutonierul-adjutant **Alecu Prodan**, comandant de pluton auto, se deplasa cu autoturismul proprietate personală din direcția Brașov spre Sfântu Gheorghe. La 12 kilometri de Brașov, i se

desprinde roata din stânga-spate, intră pe contrasens și se lovește de o "Dacia", care circula regulamentar.

Subofițerul și fiica sa au fost răniți și internați în Spitalul Județean Brașov. Ocupanții celuiilalt autoturism implicat în accident nu au avut de suferit.

Cazul este cercetat de către șeful de stat major al unității în care este încadrat militarul și de către Poliția Brașov.

● **LA FURAT DE COMBUSTIBIL.** În miez de noapte, când ofițerul de serviciu pe unitate efectua controlul la posturile de pază, l-a surprins pe **caporalul angajat pe bază de contract Vasile Constantin**, operator stație radioreleu, în timp ce sustrăgea combustibil de aviație și ulei de motor. Prejudiciul a fost recuperat, iar militarul este cercetat de Parchetul Militar.

● **ÎN ATENȚIA PARCHETULUI MILITAR.** Deși mai avea puțin timp până la trecerea în rezervă, **caporalul Constantin Marian Brătoiu** a părăsit fără aprobare unitatea militară în care își satisfacea stagiul și s-a deplasat la barul din apropierea cazarmii, unde a fost surprins de o angajată a barului respectiv în timp ce sustrăgea diferite bunuri (în valoare de aproximativ 12 milioane de lei).

Păgubașii au sesizat Poliția. Pentru fapta sa, militarul a fost degradat, iar cazul său se află în atenția Parchetului Militar Craiova.

**Rubrică realizată cu sprijinul locotenent-colonelului ION GURGU, de la Biroul Serviciu Unități și Controlul Circulației**

## ÎN FLAGRANT • ÎN FLAGRANT • ÎN FLAGRANT

### 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-RIȚ LA  
C.C.A. INTACT S.A.