



**MODERNIZAREA
ELICOPTERULUI IAR-330 PUMA
CU SISTEMUL SOCAT
ÎȘI ARATĂ ROADELE**

¥PERFORMANȚE ÎN
POLIGON

¥ZBOR LA LUMINAE
ÎNTUNERICULUI

pagina 6

**DRUMUL ROMÂNIEI
SPRE ALIANȚĂ
CONTINUĂ**



pagina 2

PE REDUTELE REFORMEI

CU TINERE}EA -
|N
LINIA |NT@I

pagina 3

*Sărbătorirea
inginerului
Radu
Manicatide*

pagina 8

**ISTORIE
CU
REPERE
FABULOASE**

pagina 4



**STUDIUL
ANALITIC
AL
APĂRĂRII
AERIENE
A
ROMÂNIEI**

pagina 7

**LA ACADEMIA
FORȚELOR AERIENE
GHENRI COANDĂ**

**ACOLO
UNDE VULTURII
ÎNVAȚĂ SĂ ZBOARE**



pagina 5

**AVIAȚIA
MILITARĂ
- O NECESITATE
FOARTE
COSTISITOARE**

Se estimează că F-35 va fi produs în 3.000 de
exemplare, iar fabricanții aeronavei vor obține 300-350
miliarde dolari SUA

pagina 8

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

DRUMUL ROMÂNIEI SPRE ALIANȚĂ CONTINUĂ

➔ **SPRE PRAGA, VIA ROMA.** În capitala Italiei, Roma, liderii celor 19 state membre ale Alianței Nord-Atlantice și președintele Federației Ruse au semnat, la 28 mai a.c., documentul care aduce Rusia lângă NATO – noul **Consiliu comun** –, pe baza căruia se vor derula, în viitor, acțiunile concertate împotriva terorismului internațional, în principal, acțiunile de menținere a stabilității și securității în Europa și în lume, în general. Evenimentul petrecut în "Cetatea eternă" are, dincolo de insolitul lui, o semnificație deosebită inclusiv pentru România, țară aspirantă la aderarea la NATO în valul al doilea de extindere, de la Praga. Și aceasta pentru că, pe de o parte, la Roma, Rusia a reafirmat cu tărie că nu se (mai) opune intrării în Alianță a României și Bulgariei, iar pe de altă parte, pentru că, în mod normal, trebuie să sositim corect silogismul: "Dacă ușa NATO s-a deschis atât de mult, încât a trecut prin ea și Rusia, cu siguranță că prin același spațiu va putea trece și România". Este, acesta, încă un semn că, așa cum am promis, Statele Unite ale Americii doresc și insistă ca extinderea NATO la summit-ul de la Praga să fie "robustă" și să acopere cât mai bine spațiul estic, flancul sudic al Alianței Nord-Atlantice.

Așadar, un eveniment oarecum exterior nouă ne dă speranțe mari pentru realizarea unui deziderat major, în favoarea căruia se pronunță constant și ferm cvasitotalitatea românilor, cvasitotalitatea forțelor politice românești. Acum, așa cum am mai afirmat în paginile revistei noastre, depinde numai și numai de noi să transformăm speranța în realitate, dorința în fapt împlinit. Iar un prim examen este dat chiar în aceste zile, când consilierii din Senatul S.U.A. se află în țara noastră pentru a evalua progresele României în pregătirea pentru aderarea la NATO. Este, practic, ultimul examen important înainte de Praga și de "notele" pe care le vom obține va depinde, ca ultimă impresie, hotărârea ce se va lua în noiembrie.

➔ **"THE TIMES" E CU NOI.** După încheierea reuniunii Consiliului Nord-Atlantic, desfășurate în capitala Islandei, Reykjavik, cotidianul britanic "The Times" a scris pe larg despre

concluziile întrunirii, analizând obiectiv șansele celor șapte potențiali candidați la aderare la summit-ul de la Praga. În ce privește România, publicația londoneză s-a referit pe larg la atuurile țării noastre, dar și la problemele pe care trebuie să le rezolvăm până în noiembrie, pentru a avea șanse reale de admitere.

În opinia comentatorilor de la "The Times", principalul punct forte al României în intenția sa de aderare la Alianță îl reprezintă locul și rolul ei în spațiul european, respectiv poziția și capacitatea geostrategice, geopolitice și militare, capabilitatea țării noastre, pe termen scurt, mediu și lung, de a sprijini eficient operațiunile NATO cu trupe și echipament militar. După cum se știe, în prezent, România are 534 de militari în misiuni internaționale de menținere a păcii, dintre care 400 în Afganistan, stat care nu reprezintă o zonă de interes economic sau politic pentru țara noastră – cum foarte corect remarcă publicația britanică. În plus, România are posibilitatea de a pregăti și pune la dispoziția Alianței, în orice moment, circa 1.500 de luptători, apti să îndeplinească orice tip de misiune, inclusiv de combatere a terorismului internațional. Acest fapt – relevă "The Times" – denotă că România este "pe deplin fidelă Alianței" și că "are voința politică de a-și folosi capacitățile militare și economice în folosul NATO, în folosul suprem al omenirii".

Într-un alt plan, cotidianul britanic subliniază că Parlamentul de la București a aprobat, în februarie 2002, extinderea participării României la capacitățile sistemului C-1 în cadrul misiunii KFOR, precum și în cadrul Forței Speciale de Poliție a Națiunilor Unite în Kosovo cu o unitate de jandarmi și, de la 15 iunie a.c., la operațiunea "Enduring Freedom", din Afganistan. Același ziar britanic comentează favorabil creșterea sensibilă a Produsului Intern Brut al României, fapt ce permite Guvernului de la București să aloce un procentaj bun – 2,38 la sută din PIB – sectorului apărării și să rezolve acceptabil problema reconversiei sociale, astfel încât să nu existe nemulțumiri sau tulburări majore în rândul populației.

În sfârșit, ziarul "The Times" acordă o atenție specială formulei "2 + 2" (România – Bulgaria + Grecia – Turcia), preconizată în primăvară, la reuniunea de la București a "grupului de la Vilnius", prin care se urmărește crearea unei zone-tampon între două civilizații și între două conflicte de proporții (cel din Balcani și cel din Orientul Apropiat) și, în perspectiva aderării României și Bulgariei la NATO, întărirea considerabilă a flancului sudic al Alianței, deficitar în prezent sub raportul gestionării crizelor majore din regiune.

➔ **CU GÂNDUL LA "COOPERATIVE KEY 2002".** După încheierea cu succes a exercițiilor "Strong Resolve 2002" și "JCE-92 F", care au relevat, încă o dată capacitatea remarcabilă a personalului navigant din Forțele Aeriene ale României de a îndeplini orice fel de misiuni, individual ori în cooperare multinațională, au început deja pregătirile pentru exercițiul aerian cu participare internațională "Cooperative Key 2002", care se va desfășura în perioada 22 septembrie – 5 octombrie 2002 la Saint Dizier (Franta), și unde încercații noștri piloți și luptători aerieni vor îndeplini misiuni CAS (Close Air Support), AD (Air Defence), SAR (Search and Rescue), CSAR (Combat SAR) și MEDEVAC (evacuare medicală). Exercițiul "cade" bine în perspectiva summit-ului de la Praga, din noiembrie, când se va lua decizia privind componența "plutonului" cu care NATO se va extinde și unde impresiile de la "Cooperative Key 2002" ar putea avea rol determinant.

Iată doar câteva din argumentele, semnele și semnalele ce ne fac optimiști în privința verdictului de la Praga. Conșienți că mai avem încă multe de făcut, multe de îndreptat, multe de proiectat, continuăm să sperăm într-o decizie favorabilă în noiembrie, continuăm să ne păstrăm moralul ridicat. Iar Forțele Aeriene ale României sunt gata să-și demonstreze, în noi misiuni, în noi participări internaționale, capacitatea operațională, spiritul combativ, profesionalismul de înaltă clasă. Drumul nostru spre NATO continuă.

Pagină realizată de
NICOLAE RADU

MONDO MILITARE

MONDO MILITARE

MONDO MILITARE

MONDO MILITARE

MONDO MILITARE

MONDO MILITARE

MONDO MILITARE

MONDO MILITARE

MONDO MILITARE

➔➔➔ **PROIECT RUSO-AMERICAN.** Un articol apărut în cotidianul britanic "The Times", reluat de agenția de presă U.P.I., relevă că în cadrul reuniunii la nivel înalt Rusia – S.U.A., desfășurată în perioada 23 – 26 mai 2002, președintele George W. Bush a propus omologului său de la Moscova, Vladimir Putin, ca Statele Unite și Federația Rusă "să coopereze pentru dezvoltarea unui sistem de apărare antirachetă". În acest sens, S.U.A. ar urma să ofere sprijin tehnologic Rusiei pentru proiectele comune de dezvoltare a sistemului, iar partea rusă să asigure consiliere strategică. Potrivit estimărilor Biroului pentru buget din cadrul Congresului american, fondurile necesare realizării proiectului depășesc 64 de miliarde de dolari până în anul 2015.

➔➔➔ **ACHIZIȚII.** Din Varșovia, agenția P.A.P. informează că Polonia își va alege, până la sfârșitul acestui an, furnizorii de echipamente militare, pentru care urmează să aloce câteva miliarde de dolari. Autoritățile poloneze vor încheia, până la 31 decembrie 2002, cererile de ofertă pentru 48 avioane de luptă ultramoderne, 1.000 de transportoare blindate, 270 de lansatoare de rachete, precum și echipamente de telecomunicații la nivelul standardelor NATO.

➔➔➔ **ROTIRE DE EFECTIVE.** După cum relatează agenția

americană U.P.I., aproximativ 3.000 de militari aparținând Diviziei 82 Aeroperutate americane sunt gata de dislocare în Afganistan, pentru rotirea de efective, totalul militarilor S.U.A. rămânând la nivelul de 7.000 de oameni. Primele elemente ale Diviziei 82 (circa 300 de militari) vor ajunge în Afganistan în luna iunie 2002 și vor înlocui militarii din cadrul Diviziei 101 Aeroperutate, care se află în zona de conflict de șase luni. Deja a început, la Baza Aeriană Militară Bagram, formarea Forței Operative Întrunite din Afganistan ("Combined Joint Task Force Afghanistan").

➔➔➔ **"SHIBAB-3", "SHIBAB-4".** Agenția de știri IRNA informează că, după testarea cu succes a rachetei "Shibab-3", cu rază de acțiune de 1.300 kilometri, Iranul a decis trecerea la producția de serie a acesteia. Potrivit unor surse externe, Iranul ar urma să producă circa 150 de rachete de tipul "Shibab-3" (în prezent, deține 20 de astfel de rachete). Aceleași surse precizează că, în prezent, Iranul pregătește și testarea rachetei "Shibab-4", cu raza de acțiune de 2.000 de kilometri.

➔➔➔ **NATO – RUSIA.** În cadrul reuniunii de la Reykjavik, Rusia și NATO au ajuns la un acord privind principiile de conlucrare în cadrul Consiliului comun, forum ce va permite adoptarea unor decizii comune între Federația Rusă și cei 19 membri ai Alianței, de pe poziții de egalitate, în următoarele domenii:

lupta împotriva terorismului; gestionarea crizelor; combaterea proliferării armelor de distrugere în masă; controlul armamentelor; apărarea antirachetă; acțiuni de urgență civilă; operațiuni de căutare-salvare. Acordul încheiat la Reykjavik de către miniștrii de externe a fost semnat la Roma, la 28 mai 2002, de către liderii țărilor Alianței și președintele Federației Ruse.

➔➔➔ **NUMIRE ÎN FUNCȚIE.** Potrivit ziarului THE TIMES, premierul britanic, Tony Blair, a confirmat, la 17 mai 2002, numirea în funcția de director general al Serviciului de Informații M15 a Elizei Manningham Buller, care până la acea dată a ocupat funcția de adjunct al directorului general. Aceasta va prelua funcția în luna octombrie a.c.

➔➔➔ **IDENTIFICARE.** Surse militare din Pentagon, citate de ASSOCIATED PRESS, relevă că Serviciile de Informații americane au identificat dislocarea unor noi baterii de rachete sol-aer de tipul "SA-3" lângă localitatea Nasariya, din sudul Irakului, și au semnalat intensificarea încălcării de către piloții irakieni (cu avioane de tipul "MiG-23" și "MiG-25") a zonelor de interdicție aeriană stabilite de O.N.U. În prezent, precizează sursa amintită, Irakul deține aproximativ 25 de instalații de lansare a rachetelor model "SA-3" și 10 instalații pentru rachete de tipul "SA-6".

➔➔➔ **ÎNTELEGERE.** După cum informează agenția FRANCE PRESSE, Danemarca va pune la dispoziția Statelor Unite ale Americii baza militară de la Thule, din Groenlanda, care va fi folosită în cadrul programului american de apărare antirachetă (NMD).

➔➔➔ **UCRAINA – PAȘI SPRE NATO.** O dată cu "încălzirea" relațiilor dintre Rusia și Alianța Nord-Atlantică – prin crearea unui nou Consiliu de cooperare și deschiderea, la Moscova, a unei misiuni militare a NATO –, Ucraina își manifestă în mod deschis intenția de apropiere și integrare în structurile euro-atlantice. "Am decis să demarăm un proces politic complex, care se va încheia cu integrarea Ucrainei în NATO" – a declarat purtătorul de cuvânt al președinției ucrainiene cu



preilejul recentei reuniuni a Consiliului Național de Securitate și Apărare. În acest sens, Executivul de la Kiev a adoptat și un program preliminar de aderare la NATO, care va fi prezentat secretarului general al Alianței, lordul George Robertson, cu ocazia apropiatei vizite oficiale a acestuia în Ucraina. (ITAR-TASS)

➔➔➔ **ACCIDENT AVIATIC.** Potrivit declarațiilor unor oficiali de la Islamabad, reluate și difuzate de agenția FRANCE PRESSE, un aparat de zbor fără pilot, aparținând Forțelor Armate americane, s-a prăbușit într-o regiune din sud-vestul Pakistanului, în apropierea unei baze militare americane. Nu se cunosc motivele incidentului, ci doar faptul că aparatul a pierdut legătura radio cu baza aeriană de la Jacobabad, situată la circa 300 de kilometri de granița cu Afganistanul.

Pe redutele reformei,

CU TINERETEĂ – ÎN LINIA ÎNTĂI

– interviu cu colonelul doctor Vasile Ștefănescu, comandantul Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer –

– Care au fost, domnule colonel, principalele transformări generate de procesul de restructurare desfășurat până în prezent la nivelul Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer?

– Brigada 1 Rachete Sol-Aer este un eșalon reprezentativ al artileriei și rachetelor antiaeriene românești. În ultimii ani, această mare unitate a cunoscut profunde transformări de ordin funcțional, acțional și structural. Pentru a crea o imagine cât mai clară a evoluției sale, putem focaliza procesul de transformare pe cele trei direcții prioritare: redimensionarea, restructurarea și accelerarea procesului de operaționalizare. Anul trecut, spre exemplu, redimensionarea a însemnat preluarea unui număr de 10 subunități de rachete sol-aer și de radiolocație, dar și desființarea a șapte subunități. În practică, printre altele, această activitate s-a tradus în prelucrarea a peste 5.000 de conturi de gestiune și parcurgerea a peste 400.000 de kilometri pentru transportul de materiale. În același timp, Brigada 1 Rachete Sol-Aer s-a restructurat prin aplicarea noului stat de organizare, aceasta însemnând modificarea documentelor de conducere, de luptă și de mobilizare. La aceste activități s-au adăugat pregătirile pentru vizitele de evaluare NATO, precum și organizarea și desfășurarea aplicației cu trageri de instrucție și de luptă din poligonul Capu Midia. Nu a fost ușor, însă oamenii s-au mobilizat exemplar, înțelegând importanța parcurgerii acestor etape ale înnoirii unității noastre, ceea ce a făcut ca rezultatele obținute să fie pe măsura eforturilor investite. Suntem însă conștienți de faptul că rezultatele, ca și noblețea, obligă!



– Ce ne puteți spune, domnule colonel, despre stadiul operaționalizării forțelor Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer?

– Procesul de operaționalizare continuă. La această oră, Brigada 1 Rachete Sol-Aer este o forță activă, operaționalizată cu comandamentul și subunitățile în cadrul forțelor cu atribuții în supravegherea și avertizarea timpurie, precum și în cele de acțiune în situații de criză. Modul de îndeplinire a criteriilor de operaționalizare reprezintă unul dintre punctele noastre forte, deoarece acționăm pe ideea bugetării prin programe, ceea ce garantează eficiența utilizării resurselor în cadrul acestui proces. Rezultatele se văd! În ultimii doi ani, unitatea noastră a crescut tot mai mult, iar resursele de care dispunem în prezent asigură continuarea acestei evoluții ascendente.

– Marea unitate pe care o conduceți a participat până în prezent la exerciții multinaționale

sau operațiuni de menținere a păcii?

– Brigada 1 Rachete Sol-Aer nu a participat la nici o misiune de menținere a păcii, deși ne-am fi dorit o asemenea experiență care nu poate fi decât de bun augur în ceea ce privește pregătirea personalului pe linia interoperabilității cu structurile NATO. Potrivit convențiilor internaționale însă, chiar dacă România va adera la Alianța Nord-Atlantică, unitatea noastră nu va fi angrenată în acțiuni de apărare colectivă. Această restricție se datorează statutului pe care îl va dobândi țara noastră de stat membru situat la limita teritorială a Alianței.

– În aceste condiții, cum se realizează, domnule colonel, interoperabilitatea cu structurile NATO?

– În primul rând, aș dori să precizez faptul că ofițeri din unitatea noastră au participat, în calitate de specialiști, la exerciții multinaționale. Experiența dobândită în asemenea împrejurări este cu totul deosebită și ne ajută foarte mult. Interoperabilitatea cu structurile NATO reprezintă unul dintre principalele noastre obiective, motiv pentru care l-am definit chiar și în cadrul programului de operaționalizare. Până în prezent, 15 ofițeri din cadrul Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer au participat la cursuri de specializare în țări precum: Olanda, Germania, Turcia, SUA, Portugalia etc. În același timp, am avut inițiativa organizării unui curs de limbă engleză și a unui curs de calculator care au evoluat foarte bine până în vara anului trecut, când timpul alocat pregătirilor pentru tragerile din

poligonul Capu Midia nu a mai permis continuarea lor. Anul acesta însă, am planificat reluarea acestei forme de pregătire a personalului, urmând ca la cursuri să participe ofițeri situați la toate nivelurile ierarhice ale Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer.

De asemenea, este foarte important să amintesc aici faptul că desfășurăm toate aplicațiile tactice la standardele Alianței Nord-Atlantice, lucrând exact după procedurile structurilor NATO similare nouă.

– Care sunt, domnule colonel, din perspectiva restructurării Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer, principalele caracteristici ale managementului resurselor umane?

– Deși în ultima perioadă s-au petrecut schimbări structurale importante, procentul de încadrare cu persoane nu a crescut prea mult. Totuși, prin măsurile luate pe linia operaționalizării, am reușit să încadrăm în proporție de 100% atât funcțiile de ofițeri, cât și cele de militari angajați pe bază de contract. Pentru aceștia din urmă, au fost scoase la concurs nu mai puțin de 260 de locuri, iar în ceea ce privește candidații nu ne putem plânge: am avut de unde alege! Încadrarea pe funcții s-a făcut, așa cum era firesc, conform noului stat de organizare, ținându-se cont de prevederile ghidului carierei militare și a celorlalte ordine care reglementează managementul resurselor umane. În același timp, ne confruntăm în această perioadă cu o foarte mare număr de cereri care vizează participarea la diferite cursuri de pregătire profesională, ilustrând interesul cadrelor militare pentru planificarea propriilor cariere. În aceste condiții, volumul de lucru al biroului personal este foarte

mare, specialiștilor noștri revenindu-le sarcina de a realiza o selecție obiectivă, pe fondul corelării între îndeplinirea de către solicitanți a condițiilor de participare la cursuri și numărul de locuri pus la dispoziție de către eșalonul superior. După ce urmează aceste cursuri, cadrele militare continuă procesul de pregătire profesională în unități.

– Cum va arăta, domnule colonel, Brigada 1 Rachete Sol-Aer în viitor?

– Structurile de apărare aeriană specifice statelor membre ale NATO sunt cele pe baza la sol (G.B.A.D.), destinate apărării obiectivelor teritoriale și a trupelor de nivel regiment sau brigadă, și cele cu rază scurtă de acțiune (SHORAD), destinate apărării nemijlocite a bazelor aeriene. Eficiența acestor structuri de apărare aeriană a fost demonstrată, de-a lungul timpului, în diverse teatre de acțiuni militare. Spre o astfel de structură eficientă de apărare tindem și noi. Următorul pas pe care Brigada 1 Rachete Sol-Aer îl va face pe calea devenirii sale va fi înzestrarea cu o nouă tehnică de luptă, compatibilă NATO și informatizată. Acest demers se va traduce în practică prin modificarea structurilor, a dispozițiilor de luptă, a coeficienților de încadrare și, implicit, a numărului de specialiști care vor deservi noile complexe de rachete sol-aer. Brigada noastră este un organism tânăr, în prezent vârsta medie a personalului fiind de 36 de ani, iar principalele caracteristici ale tineretii sale sunt: dinamismul, flexibilitatea și capacitatea asimilării de informații într-un timp foarte scurt. Așadar, viitorul Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer este cel generat de imaginea acestor tineri, care vor deveni în curând foarte buni specialiști în tehnica de apărare antiaeriană specifică NATO.

Interviu realizat de locotenentul CIPRIAN PĂTRAȘCU

La Școala de Aplicație pentru Radiolocație

ÎNVĂȚĂMĂNTUL INTRĂ ÎNTR-O NOUĂ DIMENSIUNE

La Școala de Aplicație pentru Radiolocație, restructurarea se constituie într-un proces profund, încercându-se, astfel, adaptarea la noile cerințe din domeniul învățământului militar. Se poate spune că s-a creat o nouă structură – mai aproape de rolul și misiunea unei școli de aplicație. Primele modificări efectuate au constat în transformarea cadrelor în cursuri. Astfel, secția de învățământ este formată acum din: biroul învățământ și cursurile de stat major, specializare în armă, formare cadre în activitate și în rezervă. Problema la acest capitol este că, deși volumul de muncă a rămas aproximativ același, încadrarea a fost mult diminuată. Dar, în timp, se va crea un echilibru atât în cadrul acestui compartiment, cât și în cel de instrucție, care se confruntă cu aceeași problemă. Din punct de vedere pedagogic, se va pune accentul pe latura practic-aplicativă, cadrul didactic având rol de îndrumător.

În viitorul apropiat, durata cursurilor va fi modificată, aceasta reducându-se semnificativ. Ponderea materiilor de informatică va fi mult mai mare. Baza

materială va fi adaptată pentru a servi noilor scopuri. În acest sens, se va introduce antrenamentul prin simulare la scară mult mai

largă. Ca noutate, pentru desfășurarea părții practice, vor exista mai multe variante: în propria unitate, stagiu în diferite unități sau în școala de aplicație.



Eforturi comune pentru consolidarea noțiunilor teoretice

– Marea unitate pe care o conduceți a participat până în prezent la exerciții multinaționale

– Marea unitate pe care o conduceți a participat până în prezent la exerciții multinaționale

– Marea unitate pe care o conduceți a participat până în prezent la exerciții multinaționale

<<amprentă>> pe tot ceea ce fac, printr-o evoluție activă în cadrul desfășurării cursurilor. Ultimele două serii de cursanți, de exemplu, au realizat două săli de cunoaștere: a armatelor străine și a structurilor din organica Forțelor Aeriene".

– Marea unitate pe care o conduceți a participat până în prezent la exerciții multinaționale



– Marea unitate pe care o conduceți a participat până în prezent la exerciții multinaționale

– Marea unitate pe care o conduceți a participat până în prezent la exerciții multinaționale

– Marea unitate pe care o conduceți a participat până în prezent la exerciții multinaționale

– Marea unitate pe care o conduceți a participat până în prezent la exerciții multinaționale

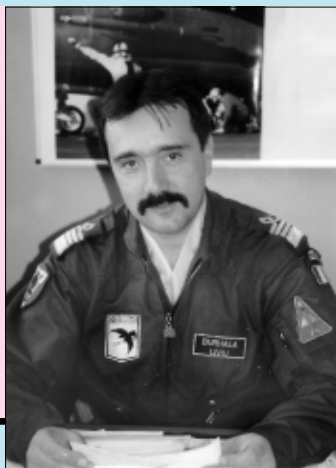
Căpitan CRISTIAN PREDĂ

ISTORIE CU REPERE FABULOASE



Unitatea de aviație de la Cărbăneasa, Borcea sau Bărgănan – iată cum a fost cunoscută în perioada anterioară

Baza 86 Aeriană – Fetești. O istorie de la interesantă până la fabuloasă are această entitate aeronautică militară. Un exemplu: dacă la un moment dat, Borcea era considerată un fel de batalion disciplinar al CAAT-ului sau al aviației militare, astăzi aici funcționează o unitate de elită a Forțelor Aeriene.



Comandorul Liviu Burhală – comandantul Bazei 86 Aeriene

De la interesanți la fabuloși au fost și oamenii care au trecut prin această garnizoană de aviație. Condițiile, de regulă, grele de lucru și de viață, distanțele mari până la localitățile care să fi oferit un orizont social, cultural și spiritual onorabil au nutrit obiceiuri, stiluri, atmosfere profesionale și umane inconfundabile. Unul dintre cei care au gestionat, au stăpânit cu succes, până la urmă, o astfel de adevărată planetă a fost colonelul Ioan Zăpîrțan – 10 ani comandant al regimentului de aviație. Sigur, nici celor

vor fi fost cei care și-au cheltuit anii vieții, împreună cu familiile lor, în spațiile numite "la vile" sau "la blocuri"? Pentru câți orizontul devenirii lor ferice nu au fost orașele Fetești sau Cernavodă? Câți eroi adevărați nu și-au pierdut gloria printre ciulinii, praful, arșița și gerurile cumplite ale acestui loc din Bărgănan?

Tuturor acestora le-au luat astăzi locul



de dinaintea lui, nici celor care i-au urmat nu le-a fost mult mai ușor, dar el – o spun fără nici un fel de exagerare – a fost unic prin tot ceea ce a făcut.

Tot aici, la Borcea, a venit și a urcat, la modul fizic vorbind, spre stele Doru Davidovici. A urcat spre stele cu avionul MiG-21 și a urcat în constelații spirituale cu slova, cu inspirația, cu imaginea plăsmuită de adevăr și ficțiune. Aici a venit, a zburat, a creat și a plecat în neant, atât de timpuriu, nemeritat de timpuriu, Doru Davidovici.

Tot aici și-a consumat o superbă carieră Dorel Luca. Cel care a făcut din Borcea o școală de elită a zborului, a pregătirii pentru luptă în zbor – prozaic, dar exact vorbind. Dorel Luca, aviatorul român cel mai bun pilot din lume pe avionul MiG-21.

Dar câți zburători, luptători aerieni, instructori de zbor, comandanți nu au prins aripi, nu au învățat meserie și nu au intrat în istoria aviației militare în spațiul acesta arid, parcă uitat de lume și de Dumnezeu?!

Dar câți vor fi fost cei pe care nu-i rețin decât banalele registre de evidență? Câți

comandorul Liviu Burhală – comandantul bazei, comandorul Dumitru Mușatescu – șeful de stat major, căpitanul-comandor Victor Strâmbeanu – comandantul escadrilei de vânătoare-bombardament. Ei și camarazii lor continuă tradiția, o îmbogățesc cu performanțele zilei, o ridică la nivelul cerut și o situează în parametrii de interoperabilitate necesari integrării structurii în cele similare ale NATO.

Aceasta ar fi, iată, în câteva cuvinte, istoria de cincisecizeci de ani a Bazei 86 Aeriană – Fetești, istorie care începe în primăvara anului 1952, când, la Deveselu, ia ființă Regimentul 206 Aviație Vânătoare Tactică Reactivă. De la IAK-11 sau IAK-18 la MiG-15, de la MiG-15 la MiG-21 și, acum, la MiG-21 LanceR; de la Deveselu la lanca, de la lanca la Otopeni, de la Otopeni la Cărbăneasa, Bărgănanu sau Borcea, mai nou Fetești – acestea ar fi traseele atât de simple și atât de complicate ale unei unități ajunse la a 50-a aniversare. Una dintre unitățile de elită ale Forțelor Aeriene ale României.

Comandor DUMITRU AMARIEI

De la P-3A la FPS-117

Arma radiolocație, deși considerată ca fiind o armă tânără în cadrul forțelor aeriene, începe, încet, încet să atingă, prin structurile sale, jubilee ale existenței.

În această primăvară s-au împlinit 50 de ani de la înființarea Companiei 603 Radiotehnică, ca primă structură a unității care astăzi este Batalionul 50 Radiolocație. Compania 603 Radiotehnică a făcut parte din grupul primelor subunități înzestrate cu stații de radiolocație de tipul P-3A și P-20, fapt care a reprezentat un uriaș salt calitativ, la acea vreme, prin inițierea procesului de modernizare a sistemului de supraveghere a spațiului aerian național. Trecerea de la sistemul de observare



Locotenent-colonelul Gheorghe Bănică – comandantul Batalionului 50 Radiolocație

În structurile de comandă ale armii radiolocație au fost în dese rânduri oameni cu o bogată experiență în această unitate, fapt ce le-a permis să accedă la treptele superioare ale ierarhiei militare.

Colonelul Nicolae Tănase, șeful Secției Radiolocație din cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene, consideră că "efortul permanent și responsabil la cote maxime, dragostea și dăruirea față de armă și profesia de radiolocatorist, lupta permanentă cu greutățile, cultul față de tehnică și de lucrul bine făcut, abnegația și pasiunea, demnitatea și cinstea – sunt numai câteva din secretele reușitei ofițerilor, maistrilor militari, subofițerilor, gradaților, soldaților și salariaților civili din această unitate".

Date fiind locul și rolul deosebit de importante în sistemul de supraveghere a spațiului aerian, unitatea a beneficiat, permanent, de mijloacele de radiolocație cele mai performante. Astfel, complexe de radiolocație, sistemele de automatizare, radarele performante nu au lipsit din dotarea unității. De curând, în cadrul unui program de modernizare, unitatea a fost înzestrată cu radarul FPS-117. Echivalentul radiolocației moderne, radarul FPS-117 se remarcă atât prin performanțele tehnice, cât și prin faptul că sunt create condiții bune de lucru pentru utilizator. Cu acest radar se încheie perioada când radiolocatorii erau nevoiți să stea în poziții deloc comode pentru a verifica sau întreține tehnica.

Pentru locotenent-colonelul Gheorghe Bănică, comandantul unității, acest moment aniversar este "cu atât mai important, cu cât ne aflăm în plin proces de restructurare,



FPS-117 – echivalentul Radiolocației moderne

vizuală și auditivă a spațiului (sistemul OILA), la sistemul de supraveghere aeriană națională cu stații de radiolocație a reprezentat un moment istoric în evoluția armii și a conținutului misiunii de supraveghere.

Generalul-maior (r) Neculai Iordache, fost comandant al armii radiolocație, consideră că "întreaga istorie a acestei unități a fost scrisă, prin eforturile de zi cu zi, de oameni care de-a lungul timpului au acționat cu devotament și profesionalism și au reușit mereu să îndeplinească misiunile complexe de supraveghere a spațiului aerian. Ei sunt cei care, prin trudă și sudoare, au adus prestigiu și strălucire acestei unități!"

Aici s-au format, de-a lungul timpului, numeroși specialiști în radiolocație. Pentru ei, noțiunile de "operativitate", "capacitate de luptă", "parametrii nominali" au avut semnificații clare și precise de lege și ordine.

al cărui obiectiv permanent este realizarea și menținerea capacității de a îndeplini misiuni complexe la nivelul standardelor și performanțelor structurilor similare din NATO. Avem datoria să ne implicăm activ în acest proces, să ne aducem contribuția la rezolvarea problemelor noi și dificile, pentru ca fiecare pas să aducă un plus de calitate și forță în îndeplinirea misiunilor!"

Atât pentru colectivul acestei unități, cât și pentru radiolocatorii în general, aniversarea unui jubileu de existență reprezintă un reper istoric major, un drum al evoluției de la P-3A la FPS-117, al transformărilor, al eforturilor, în care elementul de bază l-a reprezentat îndeplinirea misiunilor specifice.

Căpitan CRISTIAN PREDA

La Academia Forțelor Aeriene Ō Henri Coandă

ACOLO UNDE VULTURII ÎNVAȚĂ ZBORUL

Zborul maiestuos al vulturilor deasupra Carpaților este, înainte de toate, pildă pentru puii lor, nevoiți să rămână în cuib pentru că nu le-au crescut, încă, aripi. În curând, însă, poate chiar mâine, întărindu-și aripile și sături să privească, ei își vor urma părinții în țările cerului. Acolo, sus, vor înțelege cu adevărat binecuvântarea zborului. Iar când osteneala îi va cuprinde, vor fi bucuroși să regăsească, la umbra stâncilor, cuibul acela primitiv care le va odihni aripile.

O misiune nouă

Totul a început în urmă cu șapte luni, o dată cu venirea în Brașov a personalului Escadrilei 21 Aviație Școală. Pentru acești oameni aerodromul din Ghimbav era un teren complet necunoscut, sarcina lor fiind similară în oarecare măsură cu cea a vechilor exploratori: veniseră să descopere, să construiască o lume nouă. La momentul venirii lor, aerodromul nu beneficia de facilitățile zborului cu aeronave militare. Trebuiau, deci, executate o serie de lucrări pentru ca activitatea de zbor să se desfășoare în condiții de maximă securitate: amenajarea câmpului de zbor, dispunerea tehnicii, încercarea aeronavelor, îndeplinirea condițiilor prevăzute de Precizările Șefului Statului Major al Forțelor Aeriene pentru desfășurarea activității de zbor pe anul de instrucție 2002–2003 etc. Volumul de muncă fiind foarte mare, forțele Escadrilei 21 Aviație Școală au fost întărite cu personal specializat, detașat de la alte unități de aviație, dar și cu personal nespecializat în deservirea aviației, din structura Academiei Forțelor Aeriene, acesta din urmă fiind pregătit prin convocare de specialitate. Oamenii au citit mai întâi regulamentul tehnic al zborului, și-au însușit apoi atribuțiile care le reveneau, în funcție de locul ocupat în echipa de start, finalizându-și pregătirea prin rezolvarea unor situații practice, pe câmpul de zbor.

Activitățile au demarat la 1 martie, cu amenajarea pistei, iar disponibilitatea personalului implicat în realizarea acestora a făcut posibilă reluarea activității de zbor pe aerodromul din Ghimbav la 25 aprilie a.c.

"Nu a fost ușor, însă am reușit să înnoibilim Academia Forțelor Aeriene cu o nouă misiune: desfășurarea activității de zbor cu studenții. De acum avem o structură specializată destinată acestei cauze. La sosirea Escadrilei 21 Aviație Școală, în toamna anului trecut, ne-am confruntat cu două probleme majore: cea tehnică – vizând aducerea avioanelor și a mijloacelor adiacente specifice – și cea legată de infrastructură – urmărind amenajarea câmpului de zbor pentru instruirea cu aeronave militare. Colateral, au apărut o serie

de probleme în plan social, piloții și personalul tehnic care deservesc aeronavele IAK-52 venind din altă garnizoană. Conducerea Academiei, deși a făcut eforturi deosebite, a reușit să rezolve până în prezent numai primele două probleme, soluțiile oferite necesităților sociale putând fi acceptate numai cu caracter temporar. În ceea ce privește pregătirea pentru demararea activității de zbor, numirea unui aviator la comanda Academiei Forțelor Aeriene a fost o decizie de bun augur, experiența acumulată anterior, în calitate de pilot și conducător al unor structuri militare de aviație, de către **generalul de flotilă aeriană doctor Constantin Zaharia** făcând posibilă ridicarea aeronavelor de la sol în numai o lună de la ocuparea noii funcții" – ne-a mărturisit prorectorul Academiei Forțelor Aeriene, **comandorul doctor Traian Atanasiei**.

Privind spre viitor

O misiune nouă înseamnă, în primul rând, alocarea unor resurse noi. Acestea sunt neapărat necesare pentru intrarea în ritmul normal de desfășurare a procesului de învățământ, fie el teoretic – cel care intră în sarcina Catedrei de Aviație și Apărare Antiaeriană –, fie practic-aplicativ – domeniu gestionat de Escadrila 21 Aviație Școală. În momentul de față, Academia se confruntă cu un deficit de cadre de specialitate, inginerii de aviație cu experiență nefiind motivați pentru ocuparea funcțiilor disponibile în sistemul de învățământ militar. În privința pregătirii practice-aplicative, se impun anumite demersuri, legate în primul rând de amenajarea la terenul de zbor a unei săli pentru servirea mesei și a unei săli cu dușuri destinate personalului tehnic și navigator, utilități absolut necesare desfășurării activității de zbor în condiții normale.

Despre realizările și planurile de viitor, vizând domeniul asigurării bazei tehnico-

materiale ne-a vorbit **căpitan-comandorul Gheorghe Levcenco**, profesor în cadrul Catedrei de Aviație și Apărare Antiaeriană: "Pe linia pregătirii activității de zbor, o prioritate a conducerii Academiei Forțelor Aeriene a fost crearea unei baze sportive pentru studenții aviatori naviganți. La ora actuală, în baza materială a școlii există un complex de aparate pentru pregătirea fizică a piloților și un simulator de parașutare. Aparatele complexului sunt destinate antrenării pentru activitățile desfășurate în condiții de suprasarcină, specifice întrebunătățirii în luptă a aviației superpersonice. Pregătirea fizică are o importanță primordiale în formarea pilotilor militari, motiv pentru care consider că alocarea unui număr mai mare



IAK-52

de ore antrenării pe aceste aparate ar fi benefică. Simulatorul de parașutare, care vizează acomodarea studenților cu șocurile generate de utilizarea parașutei de salvare, deși a fost omologat, nu a fost utilizat până în prezent, absența fondurilor nepermițându-ne achiziționarea unor sisteme de siguranță absolut necesare funcționării sale în cele mai bune condiții. Pe viitor ne-am propus înzestrarea Academiei Forțelor Aeriene cu un ansamblu de simulatoare de zbor cu 6 grade de libertate, beneficiind de sisteme optoelectronice performante, similare celor utilizate de statele membre NATO pentru formarea deprinderilor practice inițiale de executare a procedurilor și manevrelor specifice zborului. Pregătirea studenților noștri pe aceste simulatoare nu va fi o distracție, ci se va încheia cu susținerea unor examene serioase, a căror miză va fi garantarea accesului la zbor pe respectiva aeronavă numai celor care demonstrează reale calități de zburător.

Zbor în Tara Bârsei

"Escadrila 21 Aviație Școală – ne-a mărturisit comandantul acestei structuri, **comandorul Ștefan Dumitrache** – s-a

format, în baza unei hotărâri a Consiliului Suprem de Apărare a Țării, pe structura Grupului Aviație Școală Legătură, din Focșani. Declanșarea activității de zbor a fost posibilă ca urmare a eforturilor personalului escadrilei, conjugate cu cele ale cadrelor și conducerii Academiei Forțelor Aeriene. Problemele cu care ne-am confruntat au fost deosebite, însă, la această oră, ele sunt, în bună parte, de domeniul trecutului. O dată cu primul avion IAK-52 care a decolat de pe aerodromul din Ghimbav, am deschis o nouă filă în istoria aviației militare. Oamenii sunt entuziași, perspectivele promițătoare, totuși, momentan, personalul pe care îl avem la dispoziție este insuficient pentru planurile

Un vis împlinit

Deși se află în plin proces de restructurare, activitățile Academiei Forțelor Aeriene își desfășoară cursul firesc. Procesul de învățământ continuă, nestingherit de cursurile, seminariile și convocările cu participare internațională la organizarea cărora Academia ia parte cu rezultate remarcabile. La toate aceste activități se adaugă o nouă misiune, despre a cărei semnificație ne-a vorbit comandantul Academiei Forțelor Aeriene, **generalul de flotilă aeriană doctor Constantin Zaharia**:

"Zborul pe aerodromul din Ghimbav a fost un vis mai vechi al aviației militare. Rezultatele eforturilor noastre sunt dovada vie a faptului că, atunci când oamenii își doresc cu adevărat, visurile se transformă în realitate! Nu ne-a fost ușor, însă, beneficiind de sprijinul unei echipe de specialiști a Statului Major al Forțelor Aeriene, am reușit să realizăm toate condițiile de securitate necesare desfășurării activității de zbor. Începând de acum, pregătirea studenților aviatori în Academia vizează două domenii distincte – învățământul și zborul – care, deși autonome, interacționează permanent, personalul care încadrează catedrele participând la anumite acțiuni de pregătire a zborului și chiar la zbor. În felul acesta, cursurile teoretice vizează activitatea practică, ceea ce contribuie la închegarea procesului complex de formare a piloților militari. Pe de altă parte, faptul că Academia Forțelor Aeriene preia sarcina pregătirii practice a studenților aviatori oferă Școlii de Aplicație pentru Aviație posibilitatea concentrării tuturor energiilor de care dispune pentru realizarea misiunii sale firești: specializarea absolvenților".

Așadar, la poalele Tâmpiei a început zborul. La manșa avioanelor IAK-52 se află, deocamdată, instructorii, pregătind minuțios zborul de acclimatizare al studenților naviganți din anul I, care urmează să se desfășoare în prima jumătate a lunii iunie.

Aproape de cuib, o nouă generație de vulturi prinde aripi...

Locotenentul CIPRIAN PĂTRĂȘCU

HENRI COANDĂ – 116 ani de la naștere

La 7 iunie 1886, la București, s-a născut Henri Coandă, cel care la numai 24 de ani avea să se impună cu autoritate ca unul dintre cei mai străluciți savanți ai lumii. A studiat la Liceul "Sf. Sava" și Liceul Militar din Iași. În 1905, a absolvit Școala militară de artilerie, geniu și marină ca sublocotenent de artilerie.

Interesat de propulsia prin reacție, tânărul Henri Coandă, remarcat de directorul Pirotehnicii Armatei, a studiat, conceput și realizat în 1907 câteva modele de rachete pirotehnice. În acest fel a experimentat zborul folosind forța reactivă la mijloace mai grele decât aerul. Rezultatele l-au încurajat și a experimentat zborul unei machete de avion care folosea ca mijloc de tracțiune o rachetă. Pasionat de cercetarea științifică în domeniul tehnicii și încurajat de experimentele făcute, a părăsit

armata și a urmat cursurile mai multor universități din Germania, Belgia și Italia, consacrandu-se domeniului aeronautic. Concomitent cu studiile a realizat și un planor împreună cu inginerul Gianni Caproni, cu care a efectuat câteva zbururi. În anul 1909 s-a înscris la Școala Superioară de Aeronautică din Paris, pe care a absolvit-o în 1910.

Continuând studiul și experimentele, în decembrie 1910 a expus, la Salonul Internațional de Aeronautică de pe Champs Elisées, un aeroplan de o construcție uimitoare. Prin forma și caracteristicile "extravagante", acest avion a atras atenția specialiștilor din acea vreme. Era un biplan cu anvergura aripii inegală. Principala deosebire față de aeroplanelor vremii consta în lipsa elicei, iar aripile erau "îmbrăcate" cu un placaj subțire și



lucios. Pe bordurile de atac ale aripiilor apăreau niște suprafețe care astăzi sunt numite "voleți de fantă", destinate să mărească, la comandă, suprafața portantă. Asemenea elemente se regăsesc și astăzi, după 92 de ani, la cele mai moderne aeronave.

Aeronava lui Coandă a surprins și a impresionat cele mai luminate spirite ale momentului. Spre exemplu, constructorul turnului Eiffel afirma: "Băiatul acesta s-a născut cu 30, dacă nu cu 50 de ani prea devreme". Într-adevăr, soluțiile lui Coandă s-au materializat după 30 de ani, când primul avion reactiv, construit de italianul Giovanni Battista Caproni, a zburat efectiv.

Tehnologiile existente în 1910 nu permiteau realizarea unui avion reactiv operațional.

Referindu-se la realizările lui Coandă, un alt renumit om de știință, academicianul român Elie Carafoli, sublinia: "Prioritatea inginerului Henri Coandă, în ceea ce privește invenția avionului cu reacție, este recunoscută pretutindeni". Iar André Bié afirma în articolul "Primul avion turbopropulsat din lume", publicat în revista "Aviation Magazine" din 1955: "Aeroplanul Coandă, prezentat la Salonul Internațional de Aeronautică din 1910, unde a fost extrem de remarcat, este un veritabil exemplar de

avangardă... Problema a fost abordată sub un unghi deosebit de interesant, iar soluția, chiar dacă nu a dat imediat rezultatele scontate, permitea pentru viitor cele mai strălucite speranțe".

Peste ani, savantul Henri Coandă a rămas și este recunoscut în lumea specialiștilor ca inventatorul avionului reactiv. Însă realizările omului de știință român nu se opresc aici. În cei 86 de ani de viață, Coandă a realizat 260 de invenții și 700 inovații.

Pentru meritele sale, Henri Coandă a primit numeroase titluri și medalii, între care: Marea Medalie a Parisului; Meritul pentru cercetări științifice în gradul de comandor – acordat de UNESCO; Medalia Militară a Aeronauticii Franceze; Doctor Honoris Causa acordat de Institutul Politehnic din București.

Henri Coandă a reprezentat spiritul creativ românesc, recunoscut în întreaga lume, și cu cuvine să-l cinstim cum se cuvine memoria, inclusiv la 7 iunie 2002, când se împlinesc 116 ani de la nașterea sa.

General de flotilă aeriană dr. CONSTANTIN ZAHARIA

Modernizarea elicopterului IAR-330 PUMA cu sistemul SOCAT \[i arat` roadele

PERFORMANȚE ÎN POLIGON

Evenimentul mult așteptat – prima tragere din elicopter cu un tun turelat, cu posibilități de a fi aservit la cască sau la sistemul de observare – s-a înfăptuit.



Locotenent-comandor Eugen Suciu

Baza de elicoptere de la Titu s-a pregătit din timp pentru ca momentul să se deruleze în cele mai bune condiții. Șeful de stat major, **căpitan-comandorul Victor Tecu**, și comandantul escadrilei, **căpitan-comandorul Neculai Tătavu**, s-au deplasat în poligonul Cincu, pentru organizarea, în detaliu, a activității. Le-au urmat locțiitorul comandantului pentru logistică, **locotenent-comandorul ing. Eduart Doru**, cu oamenii săi, echipa de armurieri, în frunte cu **locotenent-comandorul Nicolae Ioniță** și



Locotenent-comandor Adrian Constantinescu

căpitanul ing. Mihai Oanță.

După două zile de pregătire teoretică cu instructorul israelian Joseph Ron, au urmat zborurile. Mai întâi în dublă comandă, preț cu care s-au exersat manevrele de intrare la obiectiv, efectuarea tragerilor de la punct fix și din mișcare, ieșirea din dispozitiv etc. Trei dintre cei patru piloți români care au deschis, în fapt, această activitate de pregătire de luptă au mai executat trageri cu tunul de pe elicopter, cu armament clasic, nu cu un tun turelat.

Cel dintâi a executat trageri reale comandantul escadrilei. Avându-l, bineînțeles, alături pe instructorul israelian. Prima, de la o distanță de 1.000 de metri de țintă și de la 50 de metri înălțime, cu aservirea la sistemul de observare, iar cea de a doua, de la 500 de metri distanță și aceeași înălțime, cu aservirea la cască. Trageri scurte, de 20 de proiectile. Una mai bună decât alta.

I-a urmat **locotenent-comandorul Eugen Suciu**. Despre aptitudinile sale de zburător, ca și despre ale celui de-al treilea în "ordinea de bătaie" a performerilor acestei acțiuni în premieră, **locotenent-comandorul Adrian**



Căpitan Constantin Grigore

Constantinescu, cititorul nostru a aflat din reportajul publicat, în urmă cu două luni, despre aplicația STRONG RESOLVE 2002, din Polonia. La cele menționate, se adaugă acum și calitățile de luptător aerian.

După Constantinescu, a urmat **căpitanul Constantin Grigore**. O dată încheiate tragerile sub îndrumarea și supravegherea instructorului israelian, și cu avizul acestuia, fiecare pilot instructor român și-a redobândit locul în echipajul lui obișnuit. Aceasta s-a și vrut de altfel, ne spune locotenent-comandorul Eugen Suciu: însușirea procesului de instruire în combinarea capacităților sistemului SOCAT cu cele ale tunului,



Căpitan-comandor Neculai Tătavu

elicopterului, tunul rămâne tot timpul... pe țintă. Corecțiile fiind introduse în sistem de calculator. De asemenea, la tragerile cu acest tip de tun, reculul, practic, nu există.



Tunul 20 M 621, produs de firma franceză GIAT Industries, este un tun automat, cu injiție electrică a muniției, de calibrul 20 mm și o lungime de 1,7 metri. Funcționează pe baza împrumutului de gaze și are o cadență de tragere de 650 până la 850 lovituri pe minut. Are posibilitatea de limitare electrică a rafalei și facilitățile de executare a focului lovitură cu lovitură. Cântărește aproximativ 50 de kilograme și poate opera la temperaturi ce variază între -30 și +70 grade Celsius. Tunul poate fi aservit la casca pilotului, la sistemul de observare optoelectronic sau poate fi controlat manual de către trăgător. Execută foc la unghiuri de 110° stânga-dreapta și 20° până la 50° sus sau, respectiv, jos față de axul elicopterului.

Pilot român la ISAF (2)



Prima misiune: Karachi - Kabul - Karachi

24 martie 2002, ora 06.30. Primul echipaj românesc decolează de la Karachi pentru a transporta 10,5 tone de apă. Pregătirea misiunii cu calm și profesionalism, beneficiind de un program de pregătire pe calculator, a stârnit curiozitatea englezilor. Cine sunteți și ce misiuni ați mai făcut? – sunt primele întrebări din seria celor multe ce au urmat, la care au trebuit să răspundă românii.

Zborul nu a fost deloc

ușor. Traversarea unui front noros cu fenomene orajoase nu-i deloc plăcută, ca de altfel nici coborârea în gaura Kabulului și aterizarea pe o pistă la 1.830 metri, înconjurată de cote de câte 3-4.000 metri. Nu aterizarea pune probleme, ci coborârea sub plafon te ține încordat. Aceasta deoarece nu știm cât de corecte sunt informațiile meteo pe care le primim la decolare, cunoscut fiind faptul că măsurătorile nu sunt făcute cu mijloace prea sigure. Dar au reușit băieții! S-au întors cu bine și cu bucuria unui lucru temeinic făcut. Zborul lor a fost urmărit și de englezi, dar și de reprezentantul nostru de la Centrul de Coordonare al zborurilor din UK. Mulțumit și el, mulțumii și ai noștri. Se cunoaște după cum vorbim la telefon; latini fiind, ne exteriorizăm mulțumirea prin limbaj și gesturi.

Zbor cu englezii

Cred că în orice profesie, realizările de vârf ale colegilor de breaslă constituie o curiozitate și un imbold. Acesta

este și motivul pentru care am solicitat să zbor în calitate de observator în cabina de pilotaj cu unul din echipajele engleze, într-o misiune de aterizare, noaptea, pe Kabul. Noutatea și dificultatea constau în faptul că se zboară și aterizează cu reducerea aproape totală a luminilor de cabină și completă a celor exterioare, inclusiv a celor de aterizare. Regula zborului la Kabul este aceea de "vezi și evită". Dar ce te faci când afară este noapte și în jur sunt numai munți? Englezii au găsit răspunsul: folosești dispozitive de vedere pe timp de noapte – N.V.G.

Englezii, tineri amabili, mi-au oferit și mie dispozitivul și m-au învățat de ce, când și cum să-l folosesc. Mare lucru, domnule, știința asta! Am putut să văd și rafalele de arme automate și exploziile de la sol, opera unor oameni care aveau viața grea în acele momente. Instructiv zbor și sunt convins că și noi, dacă am avea astfel de "jucării", am putea să zburăm fără probleme în aceleași condiții ca și ei.

Comandor
FLORIN CĂLIN

ZBOR LA LUMINA... ÎNTUNERICULUI

Și a urmat, la scurt timp, cel de-al doilea moment memorabil. Zborul cu N.V.G. Adică, mai concret, cu dispozitiv de vedere pe timp de noapte sub formă de ochelari sau, dacă vrei, de binoclu. "Zborul cu N.V.G. – precizează locotenent-comandorul Suciu – se bazează pe captarea luminii reziduale reflectată de fiecare corp și o amplificare a acesteia de peste 25.000 de ori. Este o realizare extraordinară. Un zbor în care nu este vorba de nici o imagine clasică, nici în infraroșu, cum cred mulți. Dar nici un zbor în care noaptea vezi ca ziua".

Prin intermediul acestui sistem, la Titu, timp de cinci nopți, s-a realizat ceva nemaipomenit. În fiecare noapte, într-un întuneric deplin, Tătavu, zis "Leu", Suciu și Constantinescu au executat zbor în zonă, la înălțimi de 50 de metri, cu câte două-trei aterizări în teren limitat, la fiecare schimbare a capului compas. Aterizări în poiene, între copaci, la marginea unor

păduri sau în alte locuri, fără nici o sursă de lumină la bord sau în suprafața unde urmau să pună roțile. Chiar și decolările și aterizările de pe aerodrom s-au făcut cu balizajul complet stins și asta nu pentru a se notifica neapărat lipsa oricărei surse exterioare, ci pentru că ar fi dăunat, sistemul nefiind compatibil cu asemenea surse. Numai lumina din cabină este compatibilizată cu N.V.G.

În prima noapte a fost acoperire totală, beznă sută la sută. Cei de la sol se trezeau de aeronavele lângă ei. Numai zgomotul elicopterelor se auzea. Exercițiile au fost precedate de zboruri în zonă pe timp de zi pentru recunoașterea reperelor, a obstacolelor, de pregătirea și studiul aprofundat al hărților de la sol și de la bord, stabilirea înălțimilor de siguranță. Aceasta pentru că era vorba de zboruri de instrucție. În cazul unor eventuale misiuni de luptă nu va mai fi vreme de atâtea preparative. Se întrebuințează informații venite prin

satelit. Și, tocmai de aceea, lucrul cu dispozitivul de vedere pe timp de noapte trebuie dintr-un început bine priceput. Primul care a efectuat un asemenea zbor a fost tot Tătavu. El a decolat cu Ron direct spre zonă intrucât cu un an în urmă se inițiaseră în folosirea sistemului. Ceilalți doi, Suciu și Constantinescu, au exersat mai întâi lângă aerodrom. Apoi, după dobândirea deprinderilor necesare, "au atacat" și ei zonele. O dată brevetat în zborul cu N.V.G., comandantul escadrilei, căpitan-comandorul Tătavu, a zburat, în ultimele două seri, cu cei doi ca secunzi. Impresionant că în asemenea condiții ei văd aproape ca și ziua, deși afară întunericul este ca smoala. Larba, copacii se disting clar, în verde, aprecierea exactă a distanței față de aceștia (care apar, în imagine, mai îndepărtați decât în realitate) fiind încă o problemă de rezolvat. Pe care atât Suciu, cât și Constantinescu o vor face negreșit, cel târziu în luna iulie. Apoi ceilalți. Ca într-o ștafetă ce nu va înceta la Titu până când ultimul pilot planificat să facă trecerea pe IAR-330 PUMA SOCAT va zbura și noaptea.

PETRE BĂNĂ

Experți români și ai NATO lucrează la STUDIUL ANALITIC AL APĂRĂRII AERIENE A ROMÂNIEI

În perioada 21-23 mai a.c., s-a desfășurat, la Bruxelles, o întâlnire de lucru pentru elaborarea Studiului analitic referitor la apărarea aeriană a României.

La această întâlnire au participat experți din cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene ale României și experți NATO, conduși de Jim Lovell, șeful Secției Apărare Aeriană a Divi-

ziei de Asigurare a Apărării din cadrul Directoratului de Apărare Aeriană și Management al Traficului Aerian. Studiul vizează evaluarea capacității de apărare aeriană a României și cuprinde 4 etape, corespunzătoare domeniilor abordate: supravegherea radar (surveillance), aviația de vânătoare (fighters), artileria și rachetele sol-aer (G.B.A.D.), sistemul

de comandă, control și comunicații (C3).

Până în prezent s-au derulat primele 3 etape ale acestui program care urmează să se încheie în luna octombrie a.c., cu prezentarea raportului final. Fiecare etapă se finalizează cu un raport cuprinzând recomandări pentru îmbunătățirea capacității de apărare aeriană a României.

TOP GUN

Pentru pasionații de aviație, și nu numai, consemnăm apariția nr. 5 (din 2002) al revistei TOP GUN. În paginile acestei ediții veți găsi o bogată prezentare - așa cum am fost obișnuiți deja - a tehnicii de aviație (JAS-39 GRIPEN, A-400 M și OH-58 D). Acestor materiale li se adaugă și elemente de istorie a aviației. Nu lipsesc informațiile despre actualitatea aviației la nivel mondial, tendințe și evoluții.

Ca un element de noutate, revista este însoțită de un compact disc de prezentare a avionului JAS-39 GRIPEN.



AERODROM ȘI CER

Cu acest titlu, a ieșit de curând de sub tipar, la Editura Militară, cu sprijinul Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii, o carte document despre oameni și fapte care au marcat existența aviației noastre militare și civile din cea de a doua parte a secolului trecut.

Cu deosebire, autorul, Ioan Chereches, membru al Uniunii Scriitorilor, pe vremuri reporter militar la publicațiile "Soimii patriei" și "Apărarea patriei", se oprește asupra celor ce au pus temelie aviației militare cu reacție, zburători și tehnicieni pe care i-a cunoscut, mai ales în timpul peregrinărilor sale gazetărești pe aerodromurile țării. (P.B.)



FOTO REMEMORĂRI



Iată o fotografie despre care nu avem foarte multe amănunte. O publicăm deoarece ni se pare extraordinar ca un avion să ajungă în această poziție, pe un teren total accidentat, așa cum puteți observa, și să rămână cu toate elementele sale mai fragile (elice, aripi, tren de aterizare) intacte. Se pare că norocul intră uneori în proporție hotărâtoare în ecuația zborului unor piloți. Cel care... a pus avionul în această poziție se numea Gheorghe Butnaru și era elev la o școală de aviație care a funcționat pe aerodromul Preajbă-Mare (Târgu-Jiu). Accidentul s-a petrecut la 23 iulie 1940, având principală cauză o pană de motor.

Sora locotenentului erou Gheorghe Mociorniță despre TULBURĂTOAREA VIAȚĂ A PILOTULUI

La una din sedințele lunare ale filialei București a Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii, din sală s-a ridicat o distinsă doamnă profesor universitar. Era pentru prima dată când se afla printre noi. După ce s-a prezentat și a început să vorbească, asistența a urmărit-o cu respirația oprită. Era sora studentului erou locotenent GHEORGHE MOCIORNIȚĂ, Maria Mociorniță, singurul supraviețuitor din cei opt copii ce au purtat acest nume.

Într-o zi de duminică, i-am solicitat o întrevedere. Mi-a acordat-o cu bunăvoință. Răsfoim împreună publicații ale vremii care au scris despre erou, documentele de familie, câte au mai rămas. Parte din ele au fost donate Muzeului Aviației, altele, între care carnetul de student, o fotografie în carlingă, ochelarii de zbor, s-au pierdut când Muzeul Militar Central s-a mutat din Calea 13 Septembrie. Cu aceeași durere în glas ca atunci când a aflat despre tragica dispariție a fratelui, doamna profesoră povestește:

"Gellu, cum îi spuneam noi, era predestinat aviației, poeziei, desenului și sportului. Singur a învățat să scrie și să citească. La numai cinci ani citea deja bine. Clasele primare le-a făcut în localitatea natală, Băicoi, unde a văzut lumina zilei la 14 martie 1919. Primele clase de liceu le-a urmat la București, la <<Matei Basarab>>. Petre Panătescu, viitorul savant

Perpessicius, care îi era profesor de română, îl nota numai cu zece. Pentru cunoștințe, dar și pentru valoarea poeziilor sale. Îi prevedea o carieră literară strălucită. Singur își ilustra creațiile. Din clasa a treia, intrucât taxele erau mari, s-a dus singur la Făgăraș și s-a înscris la liceul <<Radu Negru>>, pe care îl absolvise și fratele său mai mare, Stelian. Părinții nici nu știau unde este liceul. N-aveau nici timp și nici bani să umble cu noi. Am izbutit singuri în viață. Lucrurile treceau de la unul la altul. Nu eram, așa cum bănuiau mulți, fiii industriașului Mociorniță. Gellu, mai mult decât toți, a avut chiar de suferit din această cauză. Era invidiat, ocultat.

Tata, fiind cotizant ARPA, avea în casă mai multe materiale care făceau propagandă aviației. Gellu, de mic, arătase predilecție spre arta zborului. În 1939, după terminarea liceului, s-a înscris la Facultatea de Litere și Filosofie din București. În paralel, urma și o școală de pilotaj. Apoi s-a înscris în Școala Militară. A intrerupt studiile universitare. În 1941 a plecat pe front fratele mai mare, Stelian. Era absolvent al Facultății de Drept. Pleda în limba franceză pentru belgieni. Se înscrisese la doctoratură. În noaptea de Anul Nou 1942 s-a petrecut un lucru tulburător. Gellu invitase acasă, la Băicoi, mai mulți prieteni cu care să petreacă Revelionul. Și cum era obiceiul ca la câmpăna dintre ani să se impuște anul ce a trecut, a ieșit afară cu pușca de vânătoare a tatei. Au tras ceilalți, iar când a venit rândul lui, a alunecat și a căzut. Arma s-a descărcat. Apoi, toți băieții au plecat

acasă. Gellu a intrat în casă, s-a dus la el în dormitor și s-a închis acolo, plângând. Peste ani aveam să afl, de la unul din acei băieți, ce s-a întâmplat atunci. În momentul pierderii incidentului, Gellu ar fi exclamat: <<A murit Stelică>>.

Așa a și fost! La câteva zile am primit comunicarea că exact în momentul "văzut" cu ochii minții de Gellu, Stelică a căzut în luptă lângă Sevastopol. Făcea parte din Batalionul 4 Vânători de Munte. A fost decorat post-mortem cu <<Coroana României>> în gradul de cavalier cu panglică de Virtute Militară. Era a doua decorație în familie. Din păcate, acordată în urma sacrificiului unei vieți. Tata scăpase, după trei ani de front, în primul război mondial. Supraviețuise calvarului Mărășeștilor, unde fusese călăraș cu schimbul. Primise <<Virtutea Ostășească>>.

A venit și rândul lui Gellu să intre în luptă. După trei victorii aeriene este rănit, aterizează forțat. Internat în spital, n-am știut nimic despre cele întâmplate până când, într-o zi, a venit acasă. Țin minte că era pansat la un picior. Auzind la radio despre evenimentele de la 23 August 1944, l-a rugat pe tata să-l ducă la cea mai apropiată unitate de aviație. Era la Filipeștii de Pădure. A înhamat caii și au plecat în noapte. Cu lacrimi în ochi, sărmanul tata îl lăsa și pe cel de al doilea copil, după Stelian, în voia lui Dumnezeu. La întoarcere, căruța a fost mitraliată de pe un tren blindat nemțesc care făcea naveta Câmpina - Ploiești în apărarea zonei petrolifere.

Căi au murit, iar căruța a fost distrusă. El a scăpat ca prin minune. Ne-am trezit cu el acasă după două zile, numai cu bicul în mână.

Între timp, un alt fratel rămăsese cu o invaliditate pe viață în urma refugierii din calea rușilor. Un destin negru plana asupra familiei noastre.

În toamnă, Gellu este avansat locotenent. Începând cu 24 August 1944 a participat la toate misiunile de

și ascunde lacrimile. Ne reculegem răsfoind caiete de poezii, epigrame, aprecieri ale comandanților și instructorilor lui de zbor care-l laudau calitățile de zbor, reviste și ziare în care-i este nemurită viața stinsă atât de fulgerător.

Sunt invitat să ascult două casete în care regretatul pictor, istoric și iubitor al aviației, ne Ion Taralungă, adunase tot ce se putea despre erou.

Atunci, la 21 aprilie 1945, cu doar câteva zile înainte de terminarea războiului, la nord de Nemice, spre Brod, după ce nimicește o coloană inamică, a plecat într-o nouă misiune. Avea să fie și ultima. IAR-ul 80 pilotat de locotenent Mociorniță din Grupul 2 Aviație Vânătoare este lovit în plin de artileria antiaeriană de pe mașinile unei alte coloane, asupra căreia se angajase de câteva ori cu toate gurile de foc. Pe drumul spre Horni Rovna, avionul s-a prăbușit. În el atârna trupul schilodit și ars al pilotului. O parte din cabină și ampenaj au dus-o, doi săteni, tată și fiu, acasă. După 43 de ani, le-au donat Muzeului Militar Național Român, prin gestul fostului copil de atunci, Josef Pavelcik, ajuns deputat în Parlamentul Cehoslovaciei.

În minte îmi stăruie o strofă dintr-o poezie scrisă de Gheorghe Mociorniță cu două luni înainte de a se muta din amfiteatrul facultății în ceruri: "...Și zărite-s atât de largi.../Motorul cântă, cântă.../Și cântecul e-n mine.../Iar eu sunt cântec/Cântecul orb al destinului".



luptă pentru eliberarea Ardealului de Nord, a Ungariei și Cehoslovaciei. Abia împlinise 26 de ani când, în fatidica zi de 21 aprilie, se consuma o altă tragedie.

Amintirile sunt, după 57 de ani, la fel de tulburătoare. Cu greu, doamna

A consemnat
comandor (r) PETRE BĂNĂ

AVIAȚIA MILITARĂ – O NECESITATE FOARTE COSTISITOARE

Mai multe tipuri de avioane de luptă vor intra în serviciu până în 2010. În Statele Unite, de pildă, va începe preproducția aeronavelor F-22A și F-35, urmând ca utilizatorii militari să primească mai multe F-18 E. Primul Eurofighter Typhoon va intra în serviciu anul acesta. De asemenea, compania Dassault va începe livrarea lui Rafal M. Aceste programe presupun livrarea a 700 de avioane în intervalul 2005–2006.

Consortiul Lockheed Martin / Northrop Grumman / British Aerospace a fost selectat pe 26 octombrie 2001, în dauna companiei Boeing, să producă avionul F-35. "Frost & Sullivan" estimează că Lockheed va obține aproximativ 300–350 miliarde dolari în urma producerii și vânzării avionului F-35. Din consorțiul câștigător fac parte: Northrop Grumman, Lockheed Martin Sanders și Honeywell. De asemenea, în producerea avionicii și sistemelor pentru misiuni sunt implicați: TRW, Rockwell Collins (incluzând Kaiser Electronics), BAe Systems, LITTON Advanced Systems și Harris Corp.

Departamentul Apărării al Statelor Unite și Ministerul Apărării al Marii Britanii sunt principalii clienți ai avionului F-35. Canada, Norvegia, Belgia și Israel sunt și ele interesate de achiziționarea acestui tip de avion. Se estimează că, în următorii 25 de ani, vor fi comandate 3.000 de avioane F-35. Livrările către Departamentul Apărării al Statelor Unite vor începe în anul 2008.

Transportul aerian militar înregistrează o nouă apariție: A400 M. Prețul unui aparat va fi de 80 milioane dolari, dacă cele șapte țări participante la program vor comanda, în total, 308 avioane de acest tip. Compania Thales Avionics va crea bordul pentru avionul A 400 M, dezvoltându-l pe cel aflat în dotarea avioanelor A 320/340. Ca și avionul C-130 J, al companiei Lockheed Martin, A 400 M va avea ca instrument de zbor de bază un monitor tip HUD. Compania EADS Aerospațiale va integra HUD-ul în cabină.

Obiectivele de viitor pentru avioanele de instruire sunt: crearea unei avionici modulare și introducerea cupolelor performante din sticlă. Conform "Frost & Sullivan", principalele programe de modernizare, pentru avioanele de instruire sunt: ■ T-38 C Talon, din dotarea Forțelor Aeriene ale S.U.A. – programul va permite menținerea în serviciu a 500 de aparate până în anul 2025. Prin modernizare, se vor introduce sisteme de tipul: MFDs, HUD, TCAS și GPS; ■ MiG AT – un posibil candidat pentru Forțele Aeriene ale Indiei, dacă negocierile de cumpărare a 60 de avioane HAWK vor eșua. Selectarea acestui tip de avion (MiG AT) va fi motivată de faptul că în dotarea Forțelor Aeriene ale Indiei sunt deja avioane SU-30, iar în curând vor intra și MiG-29; ■ ALPHA JET – se află în dotarea Forțelor Aeriene ale Franței de mai bine de 20 de ani. Programul

de modernizare, realizat de Thales Avionics, va cuprinde introducerea unei avionici modulare cu două monitoare multifuncționale, un nou HUD, sistem HOTAS și GPS.

Așa cum apreciază "Frost & Sullivan", viitorul pieței de avionică militară este promițător, mai ales dacă luăm în considerare următorii factori: ♦ creșterea numărului de avioane care au fost utilizate mult timp va aduce, dacă nu comenzi pentru avioane noi, în mod cert programe de îmbunătățire. Costurile pentru menținerea și repararea sistemelor analogice cresc cu fiecare zi; ♦ tendința de creare a unui standard comun în domeniul industriei de sisteme avionice, atât pentru avioane militare, cât și civile; ♦ transmisiile de date vor juca un rol foarte important pentru avioanele militare. Cu un sistem sigur (bine securizat) de transmisii de date, avioanele de vânătoare vor controla zone mai mari având în vedere și performanțele superioare ale rachetelor din dotare; ♦ sistemele afișate pe câștile de zbor vor fi implementate la o scară mai largă în viitorul apropiat, lideri în acest domeniu fiind companiile Rockwell Collins și Elbit; ♦ probabil cel mai promițător lucru pentru piața industriei de avionică militară va fi legat de producerea aparatelor de zbor fără pilot, care și-au demonstrat capabilitatea de a executa misiuni de recunoaștere în Afganistan și urmează să execute misiuni de luptă cu lansare de rachete.



Se estimează că F-35 va fi produs în 3.000 de exemplare, iar fabricanții aeronavei vor obține 300–350 miliarde dolari SUA

Sărbătorirea inginerului Radu Manicatide

Remarcabil inventator și constructor

La sediul ROMAERO, în cadrul unei prestigioase manifestări, a avut loc miercuri, 29 mai a.c., sărbătorirea a 90 de ani de viață ai renumitului inventator și constructor de avioane ing. RADU MANICATIDE.

În deschiderea simpozionului omagial a fost prezentat Decretul Preșidențial prin care, în cadrul unui ceremonial, la Palatul Cotroceni, șeful statului, domnul Ion Iliescu, i-a conferit personal venerabilului creator Ordinul "Steaua României" în grad de cavaler. Totodată, s-a dat citire scrisorii pe care i-a adresat-o primul ministru, domnul Adrian Năstase.

Cele două documente, ca și cuvântările rostite în timpul festivității, au adus un cald și binemeritat omagiu omului și savantului prin a cărui îndelungată și bogată activitate creatoare, desfășurată vreme de peste cinci decenii, s-au realizat 25 de prototipuri de avioane și s-au construit, sub directă sa îndrumare și supraveghere, 400 de aeronave.

Aeronavele sportive, utilitare, de școală, antrenament, hidroavioane, sanitare și cu alte

întrebuințări, concepute de savant, îl situează pe Manicatide în galeria celebrelor înaintași, alături de Vuia, Vlaicu, Coandă, Carafoli, conferindu-i, de asemenea, un mare prestigiu internațional, întrucât aparatele sale au fost zburate în mai multe țări din Europa și Africa.

La manifestare, organizată de Asociația Română pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii și Fundația Aerospațială Română, cu concursul altor coorganizatori și sponsori ca: IAR Brașov, S.C. ROMAGRO S.A., OPIAR, ROMATSA S.A., S.C. INAV S.A., au participat secretari de stat și consilieri în ministere de

profil, foști miniștri și comandanți ai Aviației Militare, directori generali de întreprinderi aeronautice, de cercetare aerospațială, personal navigator și tehnic activ și în rezervă din instituții și unități de aviație, membri A.R.P.I.A.

Pilotul și inginerul Radu Manicatide a fost omagiat de foști colaboratori, beneficiari și învățaței, de lideri ai întreprinderilor în care a lucrat, ai institutelor de cercetare și proiectare care i-au preluat conceptele și ideile inovatoare, i-a fost relevată contribuția de seamă la relansarea, după război, a industriei aeronautice române.

Calitățile deosebite ale avioanelor construite de el au fost prezentate de cei ce le-au zburat, performanțele acestora ducând la obținerea unor recorduri mondiale de înălțime și durată, dar și la adevărate recorduri de longevitate, fiind exploatare în zbor de către unii piloți de la începutul carierei până la ieșirea la pensie. La mitinguri aeriene și concursuri sportive, IAR-urile lui Manicatide au aterizat în fața tribunelor oficiale pe aerodromuri ale capitalelor unor țări europene în condiții autocontrolate de pene provocate care lăsa asistența cu respirația oprită, pe terenuri accidentate din țară și din alte state. Renumitul pilot Constantin Manolache, maestru emerit al sportului, care a zburat nu mai puțin de zece tipuri de avioane, din cele 25 proiectate de Manicatide și care, și acum, la cei peste 70 de ani, execută înaltă acrobație, a prezentat mo-

mente deosebite, unele chiar picante, incredibile în care aeronavele inginerului constructor au făcut adevărate minuni. Generalul-maior (r) Aurel Niculescu, care a comandat mulți ani Școala Militară de Ofițeri de Aviație "Aurel Vlaicu", Aviația Militară, precum și Școala de pilotaj din Angola, a punctat, în stilul oratoric înconfundabil, evenimente din timpul cât a zburat trei din prototipurile inginerului, IAR-ul 23 fiind apreciat în Angola, de elevii acestei țări, pregătiți de instructori români în cadrul misiunii "Sirius".

Tot despre zborurile de-o viață, dar cu avioanele agricole ale lui Manicatide, cu care a fertilizat toate câmpiile țării, a vorbit cu entuziasm și doamna Ruxanda Agache Miheș, prima femeie pilot care a efectuat asemenea misiuni.

Așa cum arăta și la primirea la președintele țării, Radu Manicatide, la cei 90 de ani ai săi, are în proiect construirea unui nou avion, iar directorul general al ROMAERO, inginerul Francisc Tobă, a făcut publică hotărârea întreprinderii pe care o conduce de ai acorda tot sprijinul.

În zona ROMAERO, printr-o hotărâre ce o va emite Consiliul General al Municipiului București, o stradă va purta numele marelui inventator.

Festivitatea s-a încheiat prin înmânarea de Diplome de Merit și plachete omagiale unor personalități din aviație de către cei doi moderatori și lideri ai forurilor organizatoare, general-locotenent (r) Iosif Rus, președintele A.R.P.I.A., și prof. ing. Gheorghe Coman, președintele Fundației Aerospațiale Române.

PETRE BÂNA

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-ŞEF:
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. INTACTSA