

**Iarna-i grea, omătul mare... Însă C-130 HERCULES  
își vede de misiunile sale în Afganistan**



## CONVOCACARE DE SPECIALITATE

La jumătatea lunii ianuarie, Baza 90 Transport Aerian a fost gazda convocării de specialitate cu comandanții, instructorii șefi cu siguranța zborului și locșii comandanților pentru logistică din bazele aeriene și structurile direct subordonate Statului Major al Forțelor Aeriene.

Principalele probleme care au fost prezentate și detaliate în cadrul convocării, urmând a fi parcurse în anul de instrucție 2003-2004, le-au reprezentat Planul de restructurare al Forțelor Aeriene, Factorii de risc privind siguranța zborului și Concepția de instruire în zbor. Acestora li se adaugă elementele de medicină aeronautică ce influențează în mod direct executarea zborului.

Punctul de noutate al convocării l-a constituit faptul că, pentru toate structurile care au fost implicate în această activitate, au fost proiectate misiunile specifice și s-au precizat resursele alocate pentru îndeplinirea lor, inclusiv pentru piloții neoperationalizați, care vor executa 30 de ore de zbor pe an, așa cum prevăd standardele NATO.

În perioada următoare, **generalul-locotenent Constantin Gheorghe, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene**, va purta un nou dialog cu comandanții structurilor implicate în această activitate, care între timp își vor însuși Concepția de instruire în zbor, urmând a fi puse la punct ultimele detalii legate de anul de instrucție 2003-2004.

Un material amplu despre această convocare vom publica în numărul următor al revistei.

**NEPERE - 2003**

**GÂNDURI  
ȘI  
RESPONSABILITĂȚI  
PENTRU NOUL AN**

*Paginile 2-3*

**Mass media  
și publicul**

**OCRIZA  
DE  
COMUNICARE**

*pagina 6*

**NICI IARNA  
NU SE  
ODIHnesc...**

*pagina 4*

**Manifestare  
omagială la  
Paris**

*pagina 8*

## AP~RAREA AERIAN~ INTEGRAT~ A ROM@NIEI

Începând cu luna februarie 2001, Statul Major al Forțelor Aeriene derulează, împreună cu Comitetul NATO de Apărare Aeriană, "Studiul privind apărarea aeriană a României".

La definitivarea studiului au contribuit, pe domenii specifice, **generalul-locotenent Constantin Gheorghe**, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, **generalul-locotenent Ion Magdalena**, locșii șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, **generalul-maior Gheorghe Catrina**, comandantul Centrului Operațional Aerian Principal.

Studiul și-a propus să evalueze apărarea aeriană a României și să propună măsuri pentru îmbunătățirea acesteia, în acord cu standardele și exigențele NATO.

Studiul s-a derulat în **cinci etape**: supraveghere radar; aviație de vânătoare; artilerie și rachete sol-aer; comandă, control și comunicații; raport final. După analiza apărării aeriene pe componentele ei de bază, ultima etapă integrează concluziile și recomandările anterioare. Primele patru etape sunt deja încheiate, iar raportul final va fi gata în ianuarie-februarie anul acesta.

La întocmirea studiului s-a lucrat în două echipe. Pe de o parte, **ECHIPA NATO**, compusă din **Jim Lovel**, șeful Secției Apărare Aeriană, și **Guy Cherruall**, analist principal în Directoratul de Apărare Aeriană și Managementul Traficului Aerian, din cadrul Diviziei de Asigurare a Apărării. Pe de altă parte,

**ECHIPA ROMÂNĂ**, alcătuită din **locotenent-colonelul Mihai Radu** (coordonator), **căpitan-comandorul Cristian Păvălașc** (pentru probleme de aviație), **colonelul Octavian Sârbu** (pentru probleme de artilerie și rachete antiaeriene), **căpitanul Gheorghe Necula** (pentru probleme de radiolocație) și **colonelul Aurel Tofan** (pentru probleme de comunicații). Echipa română a fost supervizată de **generalul de brigadă Marinel Nicolae**, directorul Statului Major al Forțelor Aeriene.

Statul Major al Forțelor Aeriene a trecut deja la materializarea recomandărilor studiului, prin planificarea acțiunilor prevăzute în Planul Național de Aderare. Astfel, au fost prevăzute măsuri pentru îndeplinirea recomandărilor privind supravegherea din ciclul 3 MAP și, în continuare, din ciclul 4 MAP (Membership Action Plan). În plus, elemente semnificative privind apărarea aeriană, inclusiv aviația de vânătoare și rachetele sol-aer, au fost incluse în propunerile Statului Major al Forțelor Aeriene privind stabilirea **calendarului de aderare**, în special pentru obiectivul integrarea apărării aeriene naționale și conectarea la NATINEADS.

De asemenea, Statul Major al Forțelor Aeriene a întocmit și înaintat Statului Major General propuneri pentru "**Concepția privind apărarea aeriană integrată a României**", document care reflectă, sintetic, concluziile și recomandările studiului la care ne-am referit, cu o acoperire în timp de 10-15 ani.

Debutul celui de-al treilea an din acest secol și apariția primului nostru număr din ianuarie ne-au prilejuit abordarea, cu câțiva șefi de compartimente din structura Statului Major al Forțelor Aeriene, a principalelor obiective care stau în fața lor în perioada imediat următoare, grupate sub sigla REPERE –2003.

Așadar, ce sarcini prioritare au rezultat, pentru serviciile și secțiile respective, din activitățile ce se vor desfășura în categoria noastră de forțe armate, din atribuțiile ce le revin în mod curent? Cum concep, concret, rezolvarea noilor sau mai vechilor sarcini, în contextul etapei pe care o străbatem? Care va fi eficiența acțiunilor întreprinse?

Sub semnul acestor întrebări, am consemnat răspunsurile primite, urmând ca unele din ideile expuse, precum și situația din celelalte compartimente, necuprinse în aceste pagini, să facă obiectul unor abordări ulterioare.

# GÂNDURI ȘI RESPONSABILITĂȚI PENTRU NOUL AN

aeronave. Consecințele unei slabe prestații în domeniul siguranței vor determina, fără îndoială, scăderea accentuată a performanței operaționale. Altfel spus, siguranța zborului nu trebuie să fie "o formă fără fond" și nici "artă pentru artă". Măsura eficienței ei este îndeplinirea tuturor misiunilor cu minimum de evenimente de zbor.

Bazele aeriene și structurile direct subordonate Statului Major al Forțelor Aeriene, cu responsabilitățile distincte privind instruirea de zbor, au primit, în cadrul convocării de specialitate, într-o manieră deosebită față de anii anteriori, sarcinile specifice de instruire și resursele disponibile pentru pregătirea personalului navigant și a unor structuri operaționale. Din punctul de vedere al secției Securitate Zbor din Statul Major al Forțelor Aeriene, în acest an, siguranța zborului va fi capitalul de eficiență al instruirii, de încredere în forțele proprii și de imagine a forțelor

lor în afara unității; ♦ analiza influenței factorului uman, extinsă de la personalul navigant către fiecare din celelalte categorii de personal implicate în fenomenul de zbor.

Cu alte cuvinte, **siguranța zborului este datoria fiecăruia**. Este datoria echipei de conducere de a defini scopul și limitările operațiilor aeriene astfel încât riscurile asumate să nu depășească câștigurile. Iar mai presus de toate acestea este datoria fiecărui membru al sistemului de a evita introducerea unor elemente de perturbare care ar putea inclina balanța în sensul creșterii nejustificate a nivelului de risc și de a urmări identificarea și eradicarea unor astfel de elemente. Și mai clar: siguranța zborului nu este atributul de serviciu sau îndatorirea unei anumite persoane. **Siguranța zborului este o problemă de lucru în echipă și este realizată de oameni pentru oameni!**

aceia de a deveni o forță mai flexibilă, mai eficientă, interoperabilă cu forțele similare ale Alianței, Forțele Aeriene și-au stabilit "dimensiunea" și configurația și au pus deja în aplicare un plan vizând reorganizarea structurală și modernizarea tuturor compartimentelor componente. În acest amplu proces, resursele umane capătă valențe noi. Dintr-o resursă aflată în derivă, ca urmare a incertitudinii și a multor etape de transformare, elementul uman din ecuația forțelor aeriene devine elementul principal, supus organelor de decizie în această etapă de transformare. La structuri noi, construite pe principiul eficienței și al suficienței defensive, dar și ca urmare a angajamentelor pe care țara și



Comandor IOSIF BĂLAN:

## Redimensionări esențiale

În cadrul procesului complex de restructurare a Forțelor Aeriene, Serviciul Operații și Instrucție va cunoaște transformări structurale care vor duce la fluidizarea și eliminarea birocrăției în circuitul informațiilor de conducere a pregătirii, instruirii, întrebuințării și conducerii marilor unități și unităților din Forțele Aeriene. Eforturile noastre proiectează viitorul anilor 2007–2020 și au în vedere realizarea unui sistem integrat de apărare aeriană, compatibil și interoperabil cu sistemele similare din armatele altor state membre NATO, bazat pe o nouă filozofie de întreținere și conducere a forțelor specializate în apărarea aeriană.

Obiectivul principal pentru compartimentul nostru îl constituie pregătirea și antrenarea structurilor de forțe în concordanță cu resursele previzionate a fi disponibile, întrebuințarea ei graduală în funcție de amenințări sau cereri în toate zonele țării și în afara acesteia, în misiuni sub egida ONU/OSCE de apărare colectivă sau națională, dar și organizarea susținerii și retragerii acesteia din teatrul de acțiuni.

Pași spre îndeplinirea obiectivelor clar conturate pentru anul 2003, marcați decisiv de momentul Praga 2002 – invitarea României de aderare la NATO – sunt mulți, ritmici, susținuți și vizează:

– definitivarea organizării Statului Major al Forțelor Aeriene și coordonarea procesului de reorganizare a structurilor acestuia;

– îndeplinirea funcțiilor ce derivă din rolul Statului Major al Forțelor Aeriene de generator de forță și începerea procesului de transfer al unităților operaționalizate;

– evaluarea capacității de luptă a marilor unități și unităților prin scoaterea la alarmă și organizarea executării serviciului de Poliție Aeriană;

– organizarea participării la exerciții și aplicații pe teritoriul național (tragerile de luptă cu aviația, rachetele sol-aer și artileria antiaeriană) și în afara acestuia (CORNERSTONE, SILENT HORSE etc.);

– eficientizarea și standardizarea pregătirii la nivelul luptătorului modern, specializat, performant în acțiunile sale, la tehnica de luptă superinformatizată pe care o deservește într-un câmp de luptă ostil;

– elaborarea Doctrinei Operaționale a Forțelor Aeriene și a altor manuale, regulamente și reglementări care vor stipula, în contextul noii poziții a României, ca membru NATO, acțiunile Forțelor Aeriene;

– coordonarea activității de control și evaluare în cadrul comandamentelor și structurilor subordonate, analizarea permanentă a documentelor de conducere și evidență a instrucției;

– formarea și dezvoltarea deprinderilor de luptători ale piloților, rachetiștilor, radiolocatoriștilor în instituțiile de învățământ ale Statului Major al Forțelor Aeriene;

– îndeplinirea obiectivelor propuse în concepția de învățare a limbilor străine de către personalul militar și civil;

– armonizarea permanentă a dinamicii tuturor tipurilor de cursuri în perspectiva reducerii efectivelor și introducerii în dotare a tehnicii noi (avioane, rachete sol-aer, radiolocație).



Căpitan-comandor NICOLAE JIANU:

## Siguranța zborului – o problemă de permanentă actualitate

Și în anul 2003 siguranța zborului va constitui o latură deosebit de importantă a activității aeronautice, fiind responsabilitatea întregului personal. Niciodată nu trebuie să se facă rabat la siguranță. Performanța în domeniul siguranței nu trebuie să fie un rezultat al hazardului; ea este o stare a sistemului aeronautic, care trebuie să monitorizeze continuu activitatea tuturor celor implicați direct sau indirect în zborul fiecărei

aeriene. La constituirea și consolidarea lui vor contribui structurile de comandament și structurile care răspund nemijlocit de instruirea personalului navigant și de siguranța zborului, prin profesionalismul piloților, tehnicienilor și navigatorilor, prin planificarea și executarea riguroasă a misiunilor de zbor și prin întrebuințarea eficientă a resurselor disponibile. Cu alte cuvinte, dacă acest capital va avea dimensiuni considerabile, vom fi cu atât mai bogazi în realizări și mai săraci în evenimente de zbor.

În opinia mea, creșterea nivelului de siguranță a zborului implică: ♦ o informație corectă, de calitate și în timp real; ♦ stabilirea unor obiective fezabile, în ordinea priorităților, în termene realiste; ♦ analiza sistemului, a resurselor la dispoziție, a compatibilităților/incompatibilităților componentelor sistemului în relațiile lor funcționale și estimarea cât mai precisă a rezultatelor; ♦ ca eficiențarea tuturor activităților de pregătire și instruire în zbor să ia mereu în calcul resursele umane, materiale și financiare avute la dispoziție; ♦ ca deciziile comandanților să fie luate pe criterii obiective, în baza unor proceduri corecte; ♦ ca sarcinile să fie atribuite unor colective care să fie funcționale, în care fiecare să poată să-și manifeste nivelul de competență; ♦ ca încărcarea cu sarcini a fiecărui subordonat să fie echilibrată și să țină cont de calitățile și defectele persoanei respective; ♦ stimularea inițiativei subordonaților, inițiativă care, altfel, trebuie să fie permanent sub controlul comandanților sau al factorilor de decizie și eliminarea atitudinii de așteptare și impulsivitate "de sus"; ♦ atenția sporită a comandanților de la toate eșaloanele pentru problemele sociale ale subordonaților, la activitatea



Căpitan-comandor TACHE JURUBESCU:

## O nouă concepție în evaluarea factorului uman

Succesul istoric marcat de România la sfârșitul anului trecut, cu ocazia summit-ului NATO de la Praga, reprezintă și pentru Serviciul resurse umane din Statul Major al Forțelor Aeriene un punct de plecare spre reconsiderarea filozofiei umane, a rezolvării operative a problemelor în care suntem implicați.

Procesul de reformă al sistemului militar și, implicit, al Forțelor Aeriene, început cu mult înainte de momentul Praga, va fi continuat. El se înscrie pe coordonatele care fuseseră stabilite deja: alinierea la standardele și conceptele occidentale și aderarea la familia țărilor democratice, de care aparținem de drept.

Plecând de la țelul fixat încă din faza de "partener" al Alianței Nord-Atlantice și întărit o dată cu invitarea țării noastre de a adera la NATO,

le-a asumat în cadrul Alianței, se impune aplicarea unei noi concepții.

În prezent, ne aflăm în plin proces de analiză a calității personalului existent, comparativ cu cerințele noi structurale de forțe și, evident, cu aplicarea Ghidului carierei militare, căutându-se astfel răspuns la întrebarea **ce resurse umane sunt necesare în prezent și în viitor?** pentru a asigura realizarea cerințelor "Forței Obiectiv 2007". Noua concepție în domeniul resurselor umane din Forțele Aeriene, care va face obiectul unei analize în numerele viitoare ale revistei, se bazează pe găsirea răspunsurilor la cele trei întrebări de bază necesare formulării strategiei de personal, și anume: **unde ne situăm în prezent, unde dorim să ajungem și cum trebuie să acționăm pentru a ajunge unde ne-am propus?** Prin această concepție se promovează câteva principii care vor determina o transparență totală, șanse egale de promovare pentru tot personalul, urmărirea și îndrumarea evoluției în carieră, promovarea calității, gestiunea recompenselor – elemente fundamentale pentru concretizarea programelor privind obținerea, reținerea, motivarea și dezvoltarea resurselor umane necesare sistemului.

În același timp, anul 2003 este unul deosebit de greu, având în vedere aplicarea planurilor stabilite privind desființarea, transformarea și resubordonarea unui număr semnificativ de mari unități, unități și formațiuni din structura Forțelor Aeriene. Avem convingerea că vom face față acestor încercări. Vom răspunde și solicitărilor pe care Alianța deja le-a formulat, de a asigura încadrarea unor funcții din structuri NATO cu personal din Forțele Aeriene, recunoscând astfel calitatea deosebită a personalului nostru.

# REPERE



Colonel SILVIU POPESCU:

### Planificarea, coordonarea și monitorizarea programelor – mai eficiente!

În vederea îndeplinirii Planului anual de modernizare și pregătire a Forțelor Aeriene pe anul 2003, ne vom concentra efortul bugetar în direcția finanțării unor obiective importante, cum ar fi: managementul

comandă-control, supraveghere-avertizare, de luptă și logistice cu tehnică, armament, muniții, combustibili, echipament și alimente, piese de schimb și materiale de întreținere, mijloace de transport și posibilități de manevră, precum și cu infrastructuri corespunzătoare pentru îndeplinirea cu succes a misiunilor atât pe timp de pace, cât și în situații de criză și în operații.

Este evident că pentru sistemul logistic al Forțelor Aeriene, în anul 2003, ca etapă hotărâtoare pentru realizarea demersurilor Armatei României de aderare la NATO, principalele direcții de acțiune sunt determinate și corelațiunile strâns cu principalele sarcini și angajamente asumate de Forțele Aeriene.

În acest sens, principalele direcții de acțiune ale sistemului logistic sunt următoarele:

- creșterea progresivă a gradului de disponibilitate al tuturor categoriilor de tehnică din inze-

trarea pe linia sprijinului națiunii gazdă (HNS), prin executarea reparațiilor și întreținerii facilităților de la aerodromurile declarate disponibile pentru operații NATO, constituirea unui hangar la Baza 71 Aeriană Câmpia Turzii, întocmirea planurilor de modernizare pentru aerodromurile Fetefști și Boboc și înzestrarea și menținerea în stare de funcționalitate a mijloacelor tehnice de deservire aerodrom, de încărcare și manipulare, de asigurare a combustibililor ș.a.;

- asigurarea stocurilor necesare de combustibili, materiale de întreținere, piese de schimb, alimente, echipament și multe alte produse sau servicii necesare desfășurării normale a tuturor activităților Forțelor Aeriene, în limitele bugetare stabilite, cu respectarea prevederilor legale și în condițiile externalizării unui număr tot mai mare de activități, cum sunt hrănirea efectivelor din instituțiile de învățământ și alimentarea cu combustibili de aviație pe aerodromul de la Câmpia Turzii.



Comandor COSTICĂ GROSU:

### Crește rolul informațiilor militare

Invitația de aderare a României la Organizația Tratatului Atlanticului de Nord, lansată pe 21.11.2002, la Praga, reprezintă și pentru compartimentele Informații, Cercetare și Război Electronic din Forțele Aeriene trecerea la o nouă etapă de restructurare și adaptare ce vizează modernizarea și creșterea eficienței acestora. Ca urmare a caracteristicilor și cerințelor luptei armate moderne și a complexității situațiilor politico-militare actuale, rolul informațiilor devine predominant, iar importanța structurilor militare de informații/cercetare a crescut considerabil.

În anul 2003, structurile de

informații/cercetare din Statul Major al Forțelor Aeriene vor executa misiuni specifice în zonele de responsabilitate și de interes, în scopul satisfacerii necesarului de informații pentru Forțele Aeriene.

În acest sens, vom acționa pentru organizarea din timp de pace a unui sistem coerent de procurare, prelucrare, difuzare și valorificare a informațiilor cu caracter militar în cadrul structurilor noastre. Pentru aceasta, am întocmit planuri care urmăresc repartizarea responsabilităților pe forțe specializate, organizarea suportului de comunicații corespunzător unui flux informațional stabil, în timp de pace, în situații de criză și la război.

Aplicația combinată cu Forțele de Supraveghere și Avertizare Timpură "NORD 2002", desfășurată în perioada 14 octombrie – 22 noiembrie, organizată de Direcția Cercetare din Statul Major General cu un număr important de structuri din Statul Major al Forțelor Aeriene, ne-a oferit prilejul să evaluăm capabilitățile acționale în conformitate cu misiunile specifice ale compartimentelor de informații, cercetare și război electronic.

Cu acest prilej au rezultat concluzii de ordin operațional care au fost materializate într-un plan de măsuri ce urmărește, în perioada 2003–2004, adaptarea misiunilor noastre la specificul misiunilor ce ne revin în cadrul NATO.

# -2003

spațiului aerian și apărarea aeriană; restructurarea și operaționalizarea forțelor; îmbunătățirea sprijinului logistic pentru tehnica de luptă din organica Forțelor Active; modernizarea infrastructurii de aerodrom și crearea de facilități în dispozitivele de luptă, potrivit standardelor NATO; continuarea programelor de modernizare (achiziții) de tehnică și echipamente.

O atenție deosebită vom acorda îmbunătățirii sistemului informațional și decizional de planificare a resurselor pentru apărare, prin conectarea tuturor unităților active din Forțele Aeriene la "Programul D.R.M.M.". Totodată, vom asigura o conlucrare mai eficientă cu compartimentele implicate în gestionarea resurselor financiare, materiale și umane în scopul îndeplinirii obiectivelor Forțelor Aeriene, prin modificarea actualelor instrucțiuni pe linia planificării.

Și, nu în ultimul rând, vom acționa pentru creșterea exigenței și responsabilității tuturor factorilor de răspundere în gestionarea cu chibzuință și eficiență a resurselor financiare. Sperăm ca în anul 2003 întreaga noastră activitate – văzând, în principal, planificarea, coordonarea și monitorizarea programelor – să fie mai eficientă, mai aproape de așteptările și exigențele beneficiarilor.

Forțele Aeriene, cu tendința de asigurare a unei disponibilități medii de 60 la sută. Efectele benefice ale acestui demers se vor reflecta într-o contribuție substanțială la asigurarea operaționalizării progresive a structurilor Forțelor Aeriene și, simultan, în asigurarea resursei necesare îndeplinirii sarcinilor de instrucție pentru anii 2003–2004. Principalele eforturi vor fi îndreptate spre realizarea unei menținente de calitate, în scopul asigurării operativității sistemului ASOC și a radarelor FPS-117, a avioanelor MiG-21 LanceR, a elicopterelor de atac IAR-330 SOCAT și a celor de sprijin IAR-330 PUMA, precum și a avioanelor de transport C-130 Hercules;

- sprijinirea, în continuare, a organizării conducerii și desfășurării procesului de restructurare a Forțelor Aeriene. Contribuția activităților din domeniul logistic este esențială în derularea acestui proces, prin asigurarea coordonării mișcării bunurilor materiale, a efectuării redistribuirilor și transporturilor, a asigurării reinstalării și repunerii în funcțiune a tehnicii, precum și a identificării și utilizării optime a spațiilor de depozitare. Simultan și complementar acestei activități, o mare atenție se va acorda în continuare procesului de valorificare a tehnicii și materialelor excedentare, atipice sau cu uzură fizică mare;

- redimensionarea judicioasă a sistemului logistic de mentenanță al tehnicii din înzestrare pe două Centre de Mentenanță, în condițiile în care în anul 2003 urmează a se desființa cinci structuri de reparații. În acest sens, soluția optimă pentru executarea oportună a mentenanței va fi externalizarea activităților, în special pentru tehnica comună;

- extinderea și intensificarea pregătirii și antrenării specialiștilor din structurile logistice de la toate nivelele, atât pentru creșterea gradului de cunoaștere a limbii engleze, cât și pentru cunoașterea și aplicarea procedurilor și tipizatorilor logistice care se utilizează de către membrii NATO. În acest sens, la exercițiile internaționale planificate pentru anul 2003 vor fi implicate, preponderent, structurile logistice și specialiștii din bazele aeriene și celelalte unități cu sarcini în acest sens;

- dezvoltarea în continuare a suportului logistic și de infrastructură pentru asigurarea sarcinilor asumate



Colonel ȘTEFAN IONESCU:

### Comunicații oportune și sigure

Tinta noastră este, și pentru 2003, modernizarea comunicațiilor. Deziderat realizat prin înlocuirea mijloacelor depășite moral, trecerea de la comunicațiile analogice la cele digitale, pregătirea personalului în dinamica restructurării, activități care duc, în final, la interoperabilitatea cu comunicațiile NATO.

În domeniul comunicațiilor telefonice și de transmițeri de date, am pus accent pe implementarea în cât mai multe unități a centrelor STAR, prin care se asigură legături oportune și sigure, concomitent cu reducerea costurilor pe închiriere de circuite de la Romtelecom. Prin Rețeaua de Transmisiuni Permanente a STAR, am asigurat canale de date cu capacități între 9,6 și 128 kbs pentru sistemele ASOC, Intranet, SIMIN, FDEX, STASA, VCSS, monitorizarea stațiilor radio pentru Poliția Aeriană, înlocuirea circuitelor de voce.

Comunicațiile radio beneficiază de achiziții de stații radio digitale în rețeaua strategică sol-sol și în rețelele sol-aer, prin care am declanșat realizarea acoperirii radio naționale pentru dirijarea aeronavelor în misiunile de poliție aeriană.

În domeniul informatic continuăm dotarea, prin achiziții importante de echipamente active de rețea WAN și LAN, pentru realizarea rețelei Intranet pe suport STAR, punerea în funcțiune și recepția Sistemului Pilot ASOC-final, dezvoltarea conectării la Internet, diseminarea imaginii radar și transmiterea planurilor de zbor.

Anul 2003 va culege roadele anului precedent prin utilizarea tuturor acestor sisteme de comunicații și informatice.



Colonel dr. ALEXANDRU ELIAD:

### Acțiuni complexe, de mare interes

Și în anul 2003 vom continua să ne consacram eforturile și competența în direcția asigurării unei asistente medicale de calitate, cu mai multă aplecare spre nevoile de sănătate ale oamenilor. Activitatea de prevenire a îmbolnăvirilor, de diagnosticare și tratament se va desfășura cu aceeași atenție și responsabilitate fie că este vorba de cadre militare și salariați civili, fie de elevi, studenți, militari angajați pe bază de contract sau în termen.

În virtutea împlinirii acestor deziderate, susțin ideea obligativității ca toți medicii de medicină generală din rețeaua Statului Major al Forțelor Aeriene să parcurgă un curs de competență de medicină de urgență. Vom continua perfecționarea pregătirii personalului nostru, în special a celui din bazele aeriene, prin cursuri de

medicină aeronautică, cu obținerea competenței în acest domeniu.

Într-un alt plan, vom acționa pentru reabilitarea tuturor infirmierilor de unitate și mare unitate, inclusiv a celei din comandament, pe care dorim să o transformăm în centru medical. Avem, totodată, în vedere dotarea, în regim de urgență, cu patru autosanitare sau ambulante complet echipate, a bazelor aeriene operaționale. Într-o perspectivă foarte apropiată, ne gândim la amenajarea la cabana "Oltul", destinată recuperării piloților militari, a unui centru de balneofizioterapie și gimnastică medicală.

Accederea țării și armatei noastre în structurile euro-atlantice implică, de la sine, un act medical mai performant, o angajare laborioasă a corpului sanitar în dinamica acțiunilor militare stil NATO. Cu experiența dobândită în exercițiile și aplicațiile internaționale desfășurate în anii precedenți, considerăm că nu vom fi cu nimic mai prejos în asigurarea medicală reală în cadrul exercițiilor SILENT HORSE și CORNERSTONE 2003.

Datorită înțelegerii și sprijinului primit din partea conducerii categoriei noastre de forțe, am reușit un lucru bun: implementarea sistemului MEDEVAC pe câteva elicoptere IAR-330 PUMA. Plecând de aici, vom completa dotarea cu truse de urgență și a elicopterelor din sistemul SOCAT, pentru efectuarea în condițiuni cât mai apropiate de realitatea câmpului de luptă a misiunilor de căutare-salvare din liniile inamice ale personalului (SAR). Și, nu în ultimul rând, în acest an vom definitiva pregătirea personalului paramedical la unitatea SMURD din Târgu-Mureș, sub îndrumarea cunoscutului medic Raed Arafat.

**Așadar, gânduri și responsabilități pe măsura importanței misiunilor pe care Statul Major al Forțelor Aeriene le are de îndeplinit în acest an, pentru a fi o categorie de forțe mai puternică, mai performantă, mai aproape de noile standarde ce le implică accesarea în structura euro-atlantică.**

**După cum se poate constata din afirmațiile interlocutorilor noștri, direcțiile de acțiune, adevărate fronturi de muncă, sunt clare, aliniamentele au început deja să fie abordate cu rigurozitate și hotărâre. Motivație există. Un cadru prielnic, de asemenea. Raportarea la REPERELE 2003 va fi făcută, de acum, zi de zi și ceas de ceas prin tot ce se va întreprinde.**



modernizare și

are de

# NICI IARNA NU SE ODIHNESC...

Înaintăm tăcuți, cu gurile ridicate și căciunile trase bine peste urechi. Vântul ne suflă nemilos în față, fără să-i pese că gerul năpraznic ne taie răsuflarea. Înaintăm încet, precauți, pe stratul de gheață ca sticla, la a cărui aparție au contribuit în egală măsură ploaia de ieri și temperatura scăzută de astăzi. Nici nu vreu să-mi imaginez cum a fost noaptea trecută... Cum or fi biruit santinelele în frigul acela cumplit?

## In poligon

Ajungem în poligon. Subunitatea locotenentului Marius Stana este deja acolo. Ședința de distrugere a podurilor a început. Activitatea este intensă. Locul s-a transformat într-un furnicar. Soldații se mișcă repede. Sunt verificate capsele, este ridicat troitul, se întind cablurile, se leagă apoi capsele la cablu și se verifică circuitul. După introducerea capselor electrice în încălzirea de troit, toți militarii în termen, sub atenta supraveghere a comandanților de plutoane, examinează dispozitivul astfel realizat, de la un capăt la altul.

Conectarea cablului la explozor se face numai după ce toți militarii se retrag la adăpostul biutelor de protecție. Se încarcă, apoi, explozorul și, la ordinul comandantului de pluton, se declanșează explozia. Adio, poduri!

"Acordăm o atenție deosebită pregătirii tuturor ședințelor care presupun lucrul cu material explozibil – îmi spune sublocotenentul Gabriel Gheorghe, pe care maiorul Marian Vlăsceanu mi l-a indicat ca fiind cel mai bun ofițer din subordinea sa. În primul rând, fiecare militar în termen trebuie să cunoască foarte bine măsurile de siguranță în poligon și atribuțiile care îi revin. În al doilea rând, deși oamenii știu foarte bine ceea ce au de făcut, nimeni nu acționează fără a primi ordin de la comandantul de pluton".

## Pe terenul de instrucție

În cazarmă, vântul a mai pierdut parcă din intensitate. Pe terenul de instrucție, subunitatea locotenentului Ștefan Giuhat a primit misiunea de a executa un drum. În fața noastră se întinde un câmp de stegulețe și indicatoare de marcare, de

executat în majoritatea bazelor aeriene ale Statului Major al Forțelor Aeriene.

Tot afară, pe terenul de instrucție, își desfășoară activitatea și subunitatea locotenentului Tiberiu Cozea, care a primit misiunea de a executa un culoar de trecere într-un câmp de mine. Având în vedere faptul că inamicul este foarte aproape, pentru siguranța militarilor care vor executa acest culoar se inițiază două grenade fumigene care vor asigura mascarea operațiunilor trupelor proprii. Locotenent-colonelul Dumitru Ciunel îmi mărturisește că are emoții în ceea ce privește eficacitatea mascării, datorită faptului că grenadele fumigene folosite și-au depășit cu mult termenul de garanție. Însă, după



Colonelul Dumitru Costache – comandantul Regimentului 70 Geniu de Aviație

un minut, întregul câmp de mine a fost acoperit de un strat gros de fum. De această dată, vântul este aliatul nostru. Mascarea fiind asigurată, misiunea poate începe. La ordinul locotenentului Cozea, primii doi militari pornesc târâș, înarmați cu niște bețe speciale cu ajutorul cărora scormonesc cu grijă pământul dinaintea lor, căutând eventualele mine care vor trebui anihilate pentru construirea culoarului. Înaintează încet, paralel, la 1,5 metri unul de celălalt, cercetând cu



În câmpul de mine – geniștii, cei care nu pot greși decât o singură dată...

diferite forme, înălțimi și culori. Oricât m-aș strădui, nu reușesc să înțeleg din acest tablou decât faptul că există o anumită simetrie în compoziția sa. Comandantul subunității îmi deslușește faptul că indicatoarele de marcare, aparținând completului de distrugeri, materializează în teren toate elementele componente ale drumului care urmează a fi construit: partea carosabilă, ampriza, acostamentul, zona de siguranță etc. Scopul acestei ședințe practice este acela de a-i învăța pe militarii în termen etapele executării unui drum. "Și au de la cine învăța!" – mă asigură comandantul subunității, lăudându-se cu experiența acumulată de militarii angajați pe bază de contract din subordinea sa, în cadrul misiunilor pe care le-au

atenție fiecare centimetru pătrat de pământ. După ce echipa formată din primii doi militari înaintează mai mult de 5 metri, creând un culoar larg de 3 metri prin câmpul de mine, următoarea echipă, formată din alți doi militari, pornește pe urma lor, utilizând aceeași tehnică, pentru a lărgi culoarul de la 3, la 6 metri.

## Tineri de nădejde

Așa i-am găsit, la început de an, pe militarii Regimentului 70 Geniu de Aviație. Afară, în frig, la instrucție.

"Militarii noștri sunt permanent în mișcare

– mă asigură locotenent-colonelul Ioan Groza, șeful statului major al regimentului. Pentru că ați venit iarna, ne-ați găsit în cazarmă, la pregătire. Din martie, când vremea devine favorabilă lucrărilor genistice, vom începe, ca în fiecare an, misiunile în unitățile subordonate Statului Major al Forțelor Aeriene".

La reușita misiunilor pe care militarii Regimentului 70 Geniu de Aviație le vor îndeplini în acest an vor contribui, fără îndoială, alături de cadrele militare ale unității, militarii angajați pe bază de contract – caporalii Ionuț Gheorghe, Nicolae Sofronie, Gheorghită Dumitru, Valerică Căruțu, Gheorghe Mocanu, Petre Diaconeaș și Paul Niculescu – și militarii în termen – soldatul Emil Bumbescu și frunțașii Adrian Manole și Laurențiu Cuceanu. Aceștia sunt numai câțiva dintre tinerii de nădejde și militarii responsabili care ne-au fost recomandați de comandanții lor ca fiind "cei mai buni dintre cei buni".

Pentru că suntem la început de an, nu am să spun că există și militarii care, dintr-un motiv sau altul, departe de a fi modele de comportament, produc uneori necazuri comandanților lor...

## "Subordonații mei sunt oameni de încredere!"

La 1 decembrie 2002, colonelul Dumitru Costache a fost numit comandant al Regimentului 70 Geniu de Aviație. În urmă cu 30 de ani, după absolvirea școlii militare, fusese repartizat în aceeași unitate, pe funcția de comandant de pluton. A fost apoi, succesiv, comandant de companie, șef de stat major și comandant de batalion și șef de stat major al regimentului. Pentru un timp, a îndeplinit funcția



În poligon, la distrugeri, fiecare activitate se desfășoară sub privirea atentă a comandantului de pluton

de șef al Biroului Poliție Militară, la Statul Major al Forțelor Aeriene. Acum a revenit la prima iubire – unitatea a dată cu care a crescut.

**– Doamnă colonel, cum ați regăsit unitatea, întorcându-vă, de această dată în calitate de comandant, după un an și jumătate în care ați încadrat o funcție la nivelul eșalonului superior?**

– Numirea în funcția de comandant al Regimentului 70 Geniu de Aviație a fost, pentru mine, o mare realizare. Am avut sentimentul că mă întorc acasă. Funcția de șef al Biroului de Poliție Militară mi-a oferit șansa de a cunoaște majoritatea unităților subordonate Statului Major al Forțelor Aeriene. Am călătorit mult, am cunoscut foarte mulți oameni, am auzit foarte multe idei interesante. Acum, în calitate de comandant, nu-mi rămâne decât să sintetizez ceea ce am găsit mai bun în fiecare dintre aceste

unități și, cunoscând funcționarea de ansamblu a Statului Major al Forțelor Aeriene, să pun în practică acele idei care ar putea îmbunătăți modul de desfășurare a activităților. Evident, pentru reușita acestui demers, voi avea nevoie de susținerea și implicarea întregului personal al unității. Și am pe cine să mă bazez! Subordonații mei – colegii și prietenii mei – sunt oameni de încredere!

**– Am întâlnit foarte mulți ofițeri tineri – locotenenți și sublocotenenți – la comanda subunităților.**

– Fiind absolvenți ai Academiei Forțelor Terestre, există o serie de aspecte specifice lucrărilor de geniu care se desfășoară în unitățile Forțelor Aeriene, care nu au fost acoperite de pregătirea în școala militară. O dată ajunși în unitate, le oferim, însă, posibilitatea de a se specializa în lucrările genistice specifice Statului Major al Forțelor Aeriene. În bazele aeriene, unitățile de artilerie și rachete antiaeriene, precum și în cele de radiolocație, sublocotenenților li se încredințează, mai întâi, misiuni care presupun lucrări genistice de mică amploare, pentru ca, mai apoi, gradul de dificultate al misiunilor să crească treptat. Tinerii ofițeri răspund cu entuziasm tuturor provocărilor, dinamizând întregul proces de desfășurare a activităților.

**– Care sunt, domnule colonel, prioritățile acestui an pentru Regimentul 70 Geniu de Aviație?**

– Principala prioritate constă, la fel ca în fiecare an, în realizarea întregului plan de lucrări genistice al Statului Major al Forțelor Aeriene. Utilajele pe care le avem la dispoziție fiind destul de vechi, am demarat deja trecerea prin atelierul de reparații a principalelor categorii de tehnică ce vor participa la lucrările de amenajare genistică ale acestui an, astfel încât până în luna mai, când vom începe misiunile, acestea să fie în stare de operativitate. Tot pentru buna desfășurare a activităților, intenționez să obțin aprobarea Statului Major al Forțelor Aeriene pentru a-i putea selecționa din bazele de instrucție pe acei soldați care s-au specializat în viața civilă ca mecanici,

excavatoriști, șoferi sau constructori. În felul acesta vom investi mai puțin timp și bani în specializarea soldaților. O altă prioritate constă în asigurarea celor mai bune condiții de cazare, echipare și hrănire pentru militarii în termen. Până în momentul de față nu am întâmpinat dificultăți în această privință, iar militarii sunt mulțumiți. Îmbucurător pentru aceștia este și faptul că, la sfârșitul stagiului militar, le acordăm adeverință care atestă experiența acumulată în lucrul cu anumite utilaje. Aceștia îi vor ajuta în găsierea unui loc de muncă, în viața civilă. Pe cei mai buni dintre ei avem posibilitatea de a-i încadra, prin concurs, ca militari angajați pe bază de contract, dacă îndeplinesc condițiile legale.

# Dicționar NATO



## Rafale

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

2. **Primul zbor:** 4 iulie 1986

3. **Producția:** DASSAULT AVIATION (Franța)

◆ **Rafale B:** avion în dublă comandă destinat Forțelor Aeriene Franceze. Prototipul (B01) a efectuat primul zbor la 30 aprilie 1993.

◆ **Rafale C:** avion de luptă, în simplă comandă. Prototipul (C01) a efectuat primul zbor la 19 mai 1991.

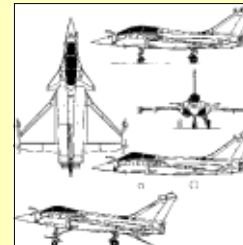
◆ **Rafale D:** avion de luptă, cunoscut sub denumirea "Rafale Discret".

◆ **Rafale M:** avion în simplă comandă destinat Forțelor Navale Franceze. În proporție de 80% are aceeași structură și echipament ca modelul Rafale C. Prototipul (M01) a zburat pentru prima oară la 12 decembrie 1991.

4. **Clienți din NATO:** Franța.

### Caracteristici tehnico-tactice:

- Anvergura .....10,8 m;
- Lungimea .....15,27 m;
- Înălțimea .....5,34 m;
- Greutatea .....9.670 kg;
- Raza de acțiune.....1.055 km;
- Viteza maximă.....2 Mach;
- Motoarele.....2 x 72,9 kN.



## SUKHOI Su-17, Su-20, Su-22

1. **Tipul:** avion de recunoaștere și bombardament.

2. **Nume de cod NATO:** Fitter.

3. **Primul zbor:** 2 august 1966.

4. **Producția:** SUKHOI.

◆ **Fitter-C (Su-17M):** avion de atac în simplă comandă, operațional din 1971. Este echipat cu două tunuri de 30 mm. Variante speciale: misiuni de recunoaștere (Su-17R, Su-20R), export (Su-20).

◆ **Fitter-D (Su-17M-2/M-2D):** diferă constructiv de modelul Fitter C prin faptul că are fuzelajul mai lung cu 0,38 m și mai înclinat cu 3 grade, pentru a lărgi câmpul vizual al pilotului în timpul zborului vertical.

◆ **Fitter-G (Su-17UM-3):** avion de antrenament și de luptă, în dublă comandă, cu capabilitate de luptă. Este echipat cu un singur tun de 30 mm.

◆ **Fitter-H (Su-17 M-3):** avion de recunoaștere și de atac în simplă comandă. Este echipat cu două tunuri de 30 mm, precum și cu lansatoare de rachete R-60 aer-aer.

◆ **Fitter-K (Su-17M-4, Su-22M-4):** este un avion în simplă comandă. A efectuat primul zbor în 1981.

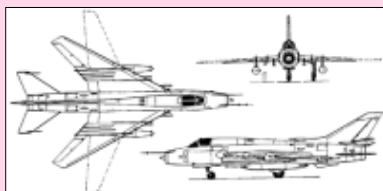
◆ **Su-22U:** avion de antrenament, în dublă comandă.

Fuzelajul a fost modificat pentru a mări capacitatea rezervoarelor de combustibil.

◆ **Fitter-F (Su-22):** variantă destinată exportului, a modelului Su-17 M-2. Prevăzută cu 2 tunuri calibru 30 mm, precum și cu lansatoare de rachete R-3, aer-aer.

◆ **Fitter-J (Su-22M-3):** are aceeași construcție ca modelul Su-17M-3, cu deosebirea că are motor Tumansky R-29 și este echipat cu lansatoare de rachete R-3, aer-aer.

5. **Clienți din NATO:** Cehia, Ungaria, Polonia, Slovacia, Germania.



### Caracteristici tehnico-tactice

- Anvergura ..... 13,8 m;
- Lungimea ..... 18,75 m;
- Înălțimea ..... 5,00 m;
- Greutatea ..... 10.000 kg;
- Raza de acțiune ..... 685 km;
- Viteza maximă ..... 2.220 km/h;
- Motorul ..... 110 kN.

1. **Tipul:** avion de luptă și de antrenament.

2. **Numele de cod NATO:** Frogfoot.

3. **Primul zbor:** 22 februarie 1975.

4. **Producția:** SUKHOI.

◆ **Frogfoot-A (Su-25):** avion de luptă, în simplă comandă, destinat suportului aerian la joasă înălțime, în zone greu accesibile. Varianta pentru export: Su-25K.

◆ **Frogfoot-B (Su-25UB, Su-25UT):** avion de antrenament, în dublă comandă. Este dotat cu un nou tip de antenă radar. Prototipul a efectuat primul zbor la 6 august 1985. Varianta destinată exportului: Su-25UBK.

◆ **Su-25UTG:** este modelul Su-25UT prevăzută cu cârlig pentru aterizarea pe portavion.

◆ **Su-25BP:** avioane de antrenament obținute prin convertirea a zece aparate Su-25UB, pentru a putea fi utilizate la exerciții de aterizare pe portavion.

◆ **Su-25T/TM:** avion de luptă anti-tanc. A efectuat primul zbor la 17 august 1984.

◆ **Su-25BM:** avion de antrenament folosit pentru tractarea țințelor în exercițiile de trageri cu rachete. Are construcție identică cu cea a modelului Frogfoot-A.

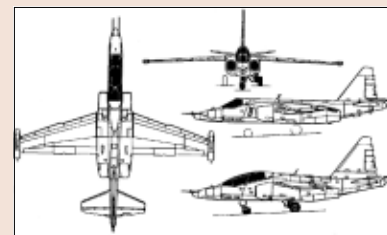


## Su - 25

5. **Clienți din NATO:** Cehia, Slovacia, Bulgaria.

### Caracteristici tehnico-tactice

- Anvergura .....14,36 m;
- Lungimea .....15,53 m;
- Înălțimea .....4,80 m;
- Greutatea .....9.500 kg;
- Raza de acțiune .....1.250 km;
- Viteza maximă .....975 km/h;
- Motoarele .....2 x 44,18 kN.



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



- Super Etendard**
- Tigre**
- UH-1**



Mass  
media  
și  
publicul

# CRIZA DE COMUNICARE – CAUZE, EFECT ȘI POSIBILE SOLUȚII

jurnaliștii. La fel, mediatorii între eveniment și datele importante care trebuie să determine reacții adecvate ale societății, ale indivizilor, sunt tot jurnaliștii. Iar aceștia sunt, și ei, oameni. Au sensibilități proprii în fața unei nenorociri, dar, ca profesioniști ai comunicării, ei au (sau ar trebui să aibă) deprinderi formate pentru a surprinde orice detaliu, orice inadvertență între ceea ce primesc ca informație oficială și ceea ce pot constata cu propria lor pricepere și sensibilitate.

**D**oblema unui accident aviatic este, din excelență, una "fierbinte" și complexă. Ea suscită un interes brusc mai multor categorii de public și fiecare dintre ele revendică un contact cât mai strâns și mai relevant cu evenimentul, orchestrând, sub aspect cazuistic și sociologic, o "criză" pe mai multe niveluri. Iar pentru a înțelege cât mai bine unde subzistă resursele prin care se poate gestiona o astfel de "criză", trebuie delimitate categoriile de public. Astfel, în cazul unui accident, primul dintre publicuri este format din deținătorii, juridici și morali, ai aeronavei: compania sau unitatea militară, precum și colegii membrilor echipajului. Ei se află în legătură cu cei implicați încă înainte de producerea evenimentului. Un alt public se formează, ad-hoc, din rudele și prietenii pasagerilor aflați la bord. Și, nu în ultimul rând, este vorba de publicul format din jurnaliștii interesați de evenimentul respectiv.

Paradoxal, pentru unele interpretări, echipele de cercetare tehnică și juridică a evenimentului sunt ultimul dintre publicuri, ca intrare în acțiune!

Acest mod de abordare a problemei, asupra căruia se oprește articolul de față și care este orientat spre rezolvarea "crizei", consideră grupul desemnat pentru cercetarea evenimentului tot ca pe un public.

Și, pentru ușurarea demonstrației, vom considera publicurile drept **vectori ai crizei de comunicare**.

După producerea accidentului aeronautic, se declanșează un stres emoțional care necesită, pentru echilibrare, o mare cantitate de informații. Criza de comunicare se instalează rapid tocmai din cauza lipsei de informații. În acest proces, "captatorii" de date sunt jurnaliștii. Ei sunt, ca și echipa de cercetare la fața locului, investigatori profesioniști, desigur, în sensul anchetei de presă. Fără a eroda, căuși de puțin, această performanță, trebuie precizat că, de multe ori, jurnaliștii pot fi influențați, mai mult ori mai puțin, de **emotiile** societății, ale oamenilor pentru care urmează să publice informații. La rândul lor, nici membrii comisiilor oficiale de investigare nu sunt absolut "rechi". Ei pot fi influențați de presiuni politice, economice sau tehnico-științifice locale, de ambiții și orgolii mărunte.

În aceste condiții, denumirea de **actori ai comunicării** pentru cei aflați, prin forța împrejurărilor în relație, este justificată.

Criza de comunicare, despre care vorbeam mai sus, se produce din cauză că una dintre părți, despre care se crede că are suficiente informații despre eveniment, nu face față cererilor de date pretinse de celelalte publicuri, în special de jurnaliști. Este întrucâtva justificat ca cei dintâi să manifeste prudentă în a comunica informații în ritmul cerut de ceilalți. Dar trebuie înțeles că discrepanța și conflictul nu se produc între grupuri (cu normele lor de activitate), ci în planul material al **intereselor**, care nu mai sunt corect înțelese. Pe de o parte, este **interesul public** față de eveniment, interes absolut justificat. Societatea trebuie să afle ce se întâmplă în mijlocul ei și, în funcție de aceasta, ce măsuri trebuie să-și ia ca reacție, ca protecție. Pe de altă parte, există **interesul publicului**, să-l numim **atractiv** pe care o au indivizii pentru un anumit subiect. În această zonă intervin, fără o rea intenție, spectaculosul, noutățile neobișnuite, fiorul dramatic dat de o întâmplare și, în consecință, o curiozitate maximizată pentru detalii.

Cum spuneam, mediatorii între locul evenimentului și curiozitatea publică sunt

multi ani, pentru catastrofele aviatice);

- urmând interesul publicului, jurnaliștii au tendința de a "presa" furnizarea de informații;
- cei implicați au tendința de a nu difuza informațiile pe care le consideră defavorabile lor;
- reacția publicului larg este preponderent emoțională și, de regulă, defavorabilă instituțiilor oficiale.

Primul rezultat al acestui proces este, așa cum am văzut, criza de comunicare, cu următoarele consecințe posibile:

- un grav prejudiciu de imagine pentru instituția în cauză;
- creșterea credibilității **narațiunilor**, în defavoarea mesajelor oficiale, importante pentru interesul public.

Deficitul de imagine atrage după sine diminuarea resurselor de încredere – și nu numai – pe care este dispusă societatea să le acorde instituției respective. Spre exemplu, un accident în perimetrul aviației militare, prost gestionat mediatic, va îndepărta, pentru un timp, persoanele care își doreau o carieră în domeniu, va descuraja susținerea financiară și politică.

Toate acestea pun în ecuație – și în discuție! – implicarea directă a personalului afectat de o criză mediatică, știindu-se că există structuri specializate pentru contacte cu mass-media: purtătorii de cuvânt ai unităților și birourile de presă ale armatei.

Ce pot face, cu alte cuvinte, militarii atunci când sunt asaltați de jurnaliștii interesați de un accident aviatic? Soluțiile pe care le sugerăm sunt uzuale în toată lumea militară. Ele sunt recomandate și în situațiile pentru care se aplică restricții de comunicare (operații în cooperare, război etc.), și anume:

- Chiar dacă dialogul se desfășoară într-un moment puternic marcat emoțional, jurnaliștii trebuie să fie asigurați că vor primi informații **suficiente** și cu o **transparență maxim posibilă**, respectându-se prevederile legii privind liberul acces la informațiile publice;
- Orice informație, pentru care există aprobarea de a fi făcută publică, potrivit legii, poate fi detaliată (nu **lungită!**) prin exprimarea ei în termeni pe care jurnaliștii să-i înțeleagă și să poată dezvolta, fără erori, atunci când își va construi relatarea sa pentru cititori;
- Jurnalistu trebuie considerat ca un partener, de către toți militarii din preajma sa, și nu un ins care "își bagă nasul" în secretele instituției. Simțindu-se prețuit astfel, fiecare om de presă se va solidariza cu armata și cu rigorile ei!

Pentru a întări afirmațiile noastre, alegem două exemple de relație inabilă cu presa, în jurul unor accidente aviatice cunoscute.

Mogoșești, 1 septembrie 1995.

"Elicopterul a decolat de pe Aeroportul Iași la orele 13.41, cu destinația București, deși condițiile de zbor erau extrem de grele – ploaie, vânt și ceață densă. De asemenea, aparatul a

dispărut de pe ecranele **radarelor de urmărire**". ("Ziua", nr. 370/1995).

Dar condițiile de zbor nu erau "extrem de grele". Aeroportul Iași nu avea **radare de urmărire** pe rută și nici elicopterul nu avea transponder!

Mai departe. "Din declarațiile **martorilor oculari** rezultă faptul că elicopterul a avut o **defecțiune tehnică**, pentru că motorul său se auzea **neregulat**". ("Ziua", nr. 370/1995).

De unde știau martorii oculari care este sunetul motorului, de fapt al **motoarelor**, unui elicopter Mi-17 atunci când funcționează normal, adică "regulat"?!

"Au fost găsite cele **patru cutii negre** ale aparatului de zbor și urmează ca ele să fie analizate de comisia de specialiști..." ("Ziua", nr. 371/1995).

Or, elicopterul Mi-17 are în dotare numai un înregistrator al parametrilor de bord pe suport fotosensibil (film), de tip SARPP – 12 DM, și un **magnetofon**, pentru înregistrarea convorbirilor dintre organele de trafic cu membrii echipajului și a convorbirilor prin intercomunicare ale membrilor echipajului.

"S-a făcut plinul rezervorului cu 500 de litri de benzină..." ("Ziua", nr. 371/1995).

Motoarele elicopterului Mi-17 funcționează cu petrol de aviație.

Putem aprecia, cu ușurință, folosirea unor termeni comuni publicului, în legătură cu atmosfera din jurul accidentului: **benzină** (inflamabil!); **mers neregulat** al motorului (asociere automobilistică); dar și detalii care par a fi izvorâte dintr-o documentare tehnică: **patru cutii negre, radar de urmărire...**

Putem scuza greșelile jurnaliștilor, dar observăm lipsa unor informații **absolut nerestricționate** care au lipsit din ceea ce li s-a transmis de către oficiali.

La acest punct critic, vom transcrie chiar o declarație oficială, făcută la BBC, prematură față de concluziile comisiei de anchetă, într-un alt accident aviatic: catastrofa de la Balotești.

"...personal, împărtășesc ideea unei greșeli de pilotaj. Din 4 accidente produse, 2 sunt din cauza greșelilor de pilotaj (...). Avioanele AIRBUS sunt topul în materie de tehnologie aviatică și susținem sus și tare că avioanele sunt în continuare foarte bune". (Comandantul de detașament Airbus, TAROM).

Din start, se poate remarca inadvertența principală: comandantul de detașament, poziție superioară în ierarhia unei companii, nu poate da declarații **personale** presei despre firmă și obiectul său de activitate și, cu atât mai puțin, într-o situație de criză! În plus și absolut șocant pentru circumstanțele date, acesta face către un post de radio o adevărată declarație publicitară, din poziția unui profesionist în domeniu, **produsului comercial Airbus!**

În concluzie, gestionarea unei crize mediatică este o **tehnică prin care se oferă, cu transparență maxim posibilă, cât mai multe informații clare pentru interesul societății și al publicurilor afectate, în așa fel încât să nu declanșeze "narațiuni" speculative**. Neacademic, dar concis: în informarea publică nu se "aruncă pisica" în curtea altcuiva, dar nici nu se dau verdicte emoționale, înaintea concluziilor științifice. Criza de comunicare se detensionează printr-o informare oportună și, pe cât este posibil, completă, precum și prin invitarea publicurilor la rațiune!

Comandor **MIRCEA IONESCU**

**Nota redacției:** Ideile și opiniile din acest material sunt rezultatul experienței personale a autorului, rezultatele cercetării domeniului de către domnia sa.





**O**boseala este rezultatul funcționării prelungite sau excesive a unui organ sau a unui organism, care se traduce prin diminuarea performanțelor fizice și psihice, a activității în general, ce survine ca răspuns la unul sau mai mulți factori restrictivi sau solicitanți din mediul înconjurător. Există o oboseală normală, rezultată din activitatea obișnuită a individului, și o oboseală foarte accentuată, legată de o activitate deosebit de solicitantă. În orice caz, recuperarea după o stare de oboseală ține atât de încetarea factorilor etiologici, cât și de calitatea somnului regenerativ pe care individul îl poate avea. Trebuie, deci, identificate sursele oboșelii, efectele asupra organismului și posibilitățile de recuperare ulterioare.

Principala dificultate pentru a înțelege oboseala constă în faptul că factorii inducitori ai oboșelii sunt multipli și interactivi. Aceeași stare de oboseală poate rezulta din cauze foarte diferite, dar efectele sunt constante și binecunoscute: somnolență, iritare, scăderea puterii de concentrare, motivație scăzută, memorie deficitară. Când acestea survin în timpul activităților desfășurate la sol, ele au consecințe negative. În zbor, însă, au consecințe dezastruoase! Problema oboșelii se pune cu atât mai acut cu cât factorii generatori sunt mai numeroși, mai puternici, mai durabili, și cu cât posibilitățile de odihnă sunt mai limitate.

Având în vedere că principalul remediu al oboșelii îl constituie somnul, vom încerca să dezvoltăm, în rândurile următoare, câteva considerații cu privire la acesta.

Misiunile Forțelor Aeriene necesită un nivel ridicat și prelungit de vigilență și performanță cognitivă și psihosomatică. Interacțiunea dintre perioada de pregătire, zbor și ritmul circadian este prima condiție a performanței.

## Acumularea și efectele oboșelii

La om sunt numeroși parametri fiziologici și biologici care urmează un ritm circadian. Acești parametri se supun acțiunii sincronizatorilor externi, cum ar fi: alternanța zi-noapte, factori socio-culturali (ritmul activitate-repaus, ritmul luării meselor etc.). Unul din ritmurile cele mai evidente este acela al stării de veghe (vigilența). În cele 24 de ore se disting: două perioade de hipovigilență – între orele 14-16 și orele 2-5, și două perioade de hipervigilență – între orele 10-12 și 20-22.

Ritmul veghe-somn este supus unei variații considerabile de la un individ la altul, atât în ce privește somnul de noapte, cât și în ceea ce privește ora de adormire și aceea de trezire. Astfel, 10% din populație are nevoie de peste 9 ore de somn în 24 de ore pentru a nu-și diminua performanțele. 10% din populație reprezintă indivizii numiți "de seară", care obișnuiesc să se culce foarte târziu (ora 2-3), dar se și trezesc foarte târziu (după ora 12). Ei sunt foarte eficienți seara, dar deloc dimineața. 10% reprezintă indivizii "de dimineață" – ei obișnuiesc să se culce foarte devreme (ora 21) și să se trezească foarte devreme (ora 4). Aceștia sunt foarte eficienți dimineața și foarte puțin sau deloc seara.

Din punct de vedere practic, este important ca fiecare să cunoască numărul de ore de somn necesare pentru a evita oboseala, lipsa de performanță, starea de disconfort. Este important de știut că, din punct de vedere fiziologic, deficitul de somn trebuie recuperat. Pentru a anihila starea de oboseală, individul trebuie să doarmă, pe lângă timpul său normal de somn, și orele de somn pierdute anterior.

Această recuperare este indispensabilă,

dar se poate efectua într-una sau mai multe nopți. De altfel, recuperarea somnului poate fi parțială – un somn de 10-15 minute permite întârzierea scăderii performanței și apariția oboșelii. În schimb, a dormi în plus înaintea unei misiuni, când nu există un deficit de somn, este ineficace.

Efectele zborurilor de lungă durată și ale operațiilor continue sau susținute se acumulează în mod negativ prin decalajul veghe-somn, fragmentarea somnului, alimentația dezordonată, tensiunea acumulată în timpul acestor zboruri – ceea ce reprezintă dificultăți reale de recuperare.

Apare, în consecință, un risc crescut de a obține un efect cumulativ și rapid al acestor factori. Privarea de somn recuperat suficient se traduce prin scăderea vigilenței și a capacității de atenție. Performanțele cognitive sunt cu atât mai afectate cu cât misiunea este de durată mai lungă, este mai monotonă sau, din contră, mai complexă. Individul va manifesta tulburări ale dispoziției, ale comportamentului, riscante pentru securitatea zborului. Această amenințare este cu atât mai gravă cu cât somnul este necesar persoanei oboșite fără ca ea să-și dea seama în realitate. De exemplu, înregistrarea activității cerebrale a unui șofer ce rula pe autostradă a pus în evidență existența unor mici perioade de somn care, în durată acumulată, au însumat aproximativ șase minute. Știind că aceste micro-somnuri sunt sinonime cu scăderea drastică a capacității de atenție, se pot măsura consecințele asupra siguranței traficului. Prin extrapolare, în ceea ce privește zborul, se pot ușor imagina consecințele catastrofale asupra siguranței zborului și a reușitei misiunii, cu atât mai mult cu cât un pilot aflat în simplă

comandă poate opera într-un context de "liniște" din punct de vedere al comunicațiilor radio.

### Concluzii practice:

În cursul unor misiuni și operații cu caracter prelungit (continuu în situație de război), trebuie asigurat somnul imediat ce este posibil, chiar pentru scurte perioade de timp (20-30 de minute), știind că perioadele de somn cele mai dăunătoare sunt cele situate între orele 3 și 6 sau între orele 16 și 18 și că, mai ales aceste perioade de somn, sunt urmate de o perioadă de inerție de aproximativ 30 de minute după trezire.

La ajutorul farmacologic se poate recurge în anumite situații: pentru a facilita resincronizarea ritmurilor biologice, pentru a induce un somn înaintea unei misiuni nocturne sau între două misiuni, pentru a menține sau prelungi starea de veghe. Se poate folosi o asociere de medicamente pentru a induce somnul, ziua, și a menține performanța și starea de vigilență, noaptea.

Această gestionare farmacologică a timpului de repaus și de activitate nu trebuie să fie o inițiativă personală. Prima decizie, constând în administrarea unui medicament pentru inducerea somnului sau a menținerii stării de veghe, este de competență exclusivă a medicului.

Colonel dr.

**ALEXANDRU ELIAD,**  
medic-șef al Statului Major  
al Forțelor Aeriene

**I**n prima decadă a lunii decembrie 2002, la Școala Militară de Maștri și Subofitieri a Forțelor Aeriene, din Mediaș, a avut loc festivitatea de absolvire a unei noi promoții de maștri militari pe filiera indirectă. Cu această ocazie, un număr de 18 absolvenți ai primului modul de pregătire au fost înaintați la gradul de maistru militar clasa a V-a.

Admiterea și școlarizarea, pe o perioadă de doi ani, a foștilor militari

## PE FILIERĂ INDIRECTĂ

angajați pe bază de contract le-au oferit acestora șansa de a se perfecționa și de a dobândi un statut socio-profesional nou – acela de cadru militar.

Comandorul Marian Milea, comandantul Școlii Militare de Maștri și Subofitieri a Forțelor Aeriene, i-a felicitat și îndemnat să-și îmbunătățească permanent cunoștințele de specialitate și deprinderile practice, pentru a putea fi la înălțimea încrederii ce li s-a oferit.

Le dorim succes pe drumul început și cât mai multe realizări!

Locotenent-comandor  
**DAN HAGEANU**

**D**upă cum este știut, de Ziua Botezului Domnului – Boboteaza –, creștinii au participat la Sfânta Liturghie și la slujba de sfințire a apelor. Personalul din unitățile și instituțiile din Forțele Aeriene, care a dorit și a avut posibilitatea să fie prezent la această înălțătoare manifestare, s-a aflat în lăcașele de cult din cartierele în care locuiesc, din apropierea cazarmilor sau chiar

## Sub puterea Sfântului Duh

din incinta acestora.

În unele orașe și comune, cadrele și salariații civili care se aflau în concediu sau în ture libere s-au dus la biserică împreună cu alți membri ai familiei pentru a fi de față la una dintre cele mai impresionante slujbe de început de an: sfințirea apelor.

La Statul Major al Forțelor Aeriene, la serviciul religios oficiar de preotul George Manea, au luat parte generalul-locotenent Constantin Gheorghe, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, și locțiitorii săi, șefi de compartimente, cadre militare și salariați civili.

## DIALOG CU CITITORII

**Comandor (r) VASILE IURĂȘCU:** Suntem receptivi la ideea dumneavoastră de a întocmi pentru Dicționarul personalităților din aeronautică, alături de alte fișe elaborate până acum prin strădania dumneavoastră, și pe cele ale camarazilor din elita pionierilor elicopterști din România: Ion Ghinea ("Baronul"), Iulică Vasile și Constantin Nae, nume de referință în prima unitate de acest gen, înființată la Alexeni, în 1965, și al cărei prim comandant ați fost.

**Căpitan-comandor (r) ing. MARIN IOVĂNEL:** Nu mai puteți procura revista noastră de la unitatea de aviație din Craiova, care vă asigură, până acum, unul-două numere. V-am pregătit un set din aparițiile cele mai recente, pe care vi-l punem la dispoziție prin bunăvoința domnului comandor (r) Ion Morariu. În ceea ce privește invitația pe care ați făcut-o, de a veni la filiala ARPIA din orașul dumneavoastră pentru a rezolva unele probleme privitoare la viitoarea Enciclopedie a aeronauticii române, un redactor al publicației noastre se va deplasa la Craiova cât mai curând cu putință.

**Colonel ION CIUBOTARIU:** Vă așteptăm la redacție pentru a consulta unele lucrări și a vă oferi câteva reviste în care este evocată personalitatea lui Constantin Băzu Cantacuzino, precum și fotografia solicitată, pe care ne-a pus-o la dispoziție Muzeul Aviației.

**Sublocotenent RĂZVAN TOADER:** Reforma învățământului în Forțele Aeriene în 2003 – ne-a informat compartimentul de specialitate – cuprinde și înființarea Școlii de Aplicație a Forțelor Aeriene prin comasarea școlilor de aplicație ale armelor, refacerea planurilor de învățământ și a programelor analitice în toate instituțiile subordonate, eliminându-se tematicile redundante și suprapunerile, renunțând la discipline fără efect în pregătirea de specialitate. Refacerea va avea în vedere și corelarea pregătirii cu cerințele de aderare la NATO, colaborarea cu SUA, Anglia și Franța fiind foarte bună pe această linie.

**Comandor (r) IOAN SĂBĂU:** De la evenimentul ce era să se producă în zbor, și pe care l-ați evitat, trecând prin atâtea peripecii, se implinesc, în curând, 50 de ani. Amintirile vă sunt însă proaspete, dar parcă totul s-ar fi petrecut ieri. Le reproducem, pe scurt:

"Trimis într-o misiune, împreună cu un maistru specialist, pentru a încerca, noaptea, o parașută luminoasă, în urma unui incident produs la cilindrul acesteia, în timpul pregătirii lansării, alarmat de strigătele maistrului, aflat în cabina a doua, speriat că parașuta s-ar putea aprinde și incendia avionul, pilotul a adus, în cel mai scurt timp, de la 2.000 m înălțime, avionul PO-2 la aterizare. În cabină, iluminarea aparatelor era ca și inexistentă, lămpile de poziție nu mai funcționau, iar proiectorul de aterizare nu era pus în funcțiune. Avionul nefiind echipat cu parașute de salvare, este lesne ce s-ar fi putut întâmpla dacă ar fi luat foc în aer".

## DIALOG CU CITITORII

## Rememorări tulburătoare

Spre sfârșitul anului trecut apărea, la Brașov, o carte realizată de trei veterani de front ai aviației noastre militare: **generalul de flotilă aeriană (r) ing. Vladimir Stângăciuc, comandorul (r) dr. ing. Sixtus-Nicolae Maxim și căpitan-comandor Eufimie Zaharcu.**

Lucrarea, intitulată MIC SUPLIMENT ISTORIC AERONAUTIC, intrunește scurte povestiri din viața autorilor, dar și a altor camarazi de-ai lor, fapte și întâmplări petrecute în timpul școlii, al instruirii în zbor și, cele mai multe, din vremea războiului. De la hidroaviație la aviația de bombardament – sunt descrise, cu condeie meșteșugite, o serie de evenimente de mare încărcătură emoțională, consumate la manșa aparatelor de zbor, aspecte pline de învâlmămintă pentru piloții de ieri, de azi și de mâine. Din acest motiv, volumul captivează cu fiecare pagină parcursă. Nu numai pe cititorul avizat, aviatorul militar de pe timpuri sau înregimentat azi în bazele aeriene, ci și pe cel fără nici o legătură cu meseria zborului. Meritul, prin substanța relatărilor, aparține celor trei, dar, din câte am înțeles la lansarea cărții, petrecută nu cu mult timp în urmă într-o ședință ARPIA, la București, un plus de aport îl are domnul doctor-inginer Maxim, pe care am avut onoarea să-l cunoaștem personal. El este și autorul, pe lângă multe alte povestiri, al uneia din cele mai tulburătoare relatări, cea referitoare la ultima misiune de luptă – din cele 33 efectuate în campania din Est – din 28 noiembrie 1942, între Cotul Donului și Stalingrad, când avionul de bombardament pe care-l comanda a fost incendiat, iar pilotul a fost nevoit să sară cu parașuta, căzând prizonier.

Prin intermediul noii apariții, cititorul face cunoștință cu o serie de evenimente dramatice, ale căror eroi au fost figuri mai mult sau mai puțin cunoscute ale aviației noastre militare.

Nu mai puțin palpabile sunt momentele evocate de generalul (r) ing. Stângăciuc de pe vremea când a făcut parte din hidroaviație, un domeniu mai puțin abordat în literatura de specialitate. Paginile scrise de reputatul aviator – un mare performer al unor zboruri în situații limită, precum și al unor raiduri de rezonanță mondială – certifică o suită de calități cu totul și cu totul excepționale: curaj, stăpânire de sine, dăruenie, inventivitate, altruism.

Cu câțiva ani în urmă, un om de o rară modestie, în pofida vastei sale experiențe de front – 172 de misiuni de luptă cu avioane de bombardament orizontal și în picaj –, participant la ambele campanii, dar și la dezvoltarea aviației militare de după război, își depăna amintirile în presa militară. Unele au văzut lumina tiparului, altele nu. Le regăsim acum în lucrare, purtând girul personalității celui ce a fost Eufimie Zaharcu, pilot, instructor de zbor, comandant de escadrilă și de regiment, care a făcut din profesia sa un crez de viață, pe care a dedicat-o, în mod strălucit, prestigiului aeronauticii române, formării unor noi și viguroase contingente de aviatori.

Sunt memorabile meditațiile sale din finalul relatării "Confuzia" când, cu amărăciune, constată că "destinul a vrut altfel", adică nu el și fel ce a pierit în luptă, ci camaradul său. Și, în continuare, absolut senzational: "Nu îmi era destinat să trec în rândul eroilor pentru Patrie...". Eufimie Zaharcu considera jertfa supremă o favoare. Ce poate fi mai nobil și mai frumos?



## Tun laser aeropurtat

Specialiștii companiei Boeing au finalizat activitățile destinate modificării unei aeronave Boeing 747-400, componentă a programului Airborne Laser (Laser Aeropurtat), pentru Forțele Aeriene ale Statelor Unite ale Americii. Aeronava va efectua un zbor test de la Kansas la Baza Aeriană Edwards, California, unde va fi echipată cu un sistem laser de înaltă putere, destinat doborării rachetelor balistice imediat după lansarea acestora. Principiul armei este de concentrare a unei raze laser de înaltă putere pe rezervorul de combustibil presurizat al rachetei, determinând distrugerea acesteia.

Programul demonstrativ Airborne Laser, care ține de domeniul tehnologiei avansate pentru forțele aeriene, este destinat creării unui sistem de distrugere a rachetelor balistice.

Activitatea de modificare a aeronavei Boeing 747 a început în urmă cu patru ani, iar primul zbor a fost efectuat în iulie 2002. (Aviation Flash)



Photo Copyright Chris Banyal-Riepl

AIRLINERS.NET

Centrul Cultural Român din Paris, împreună cu Biroul Atașatului Militar din Ambasada României, au organizat, în capitala Franței, conferința intitulată "Un secol de cooperare franco-română în domeniul aeronauticii". În intervențiile lor, **generalul Iosif Rus**, președintele Asociației Române pentru Propaganda și Istoria

Aeronauticii, consilier al ministrului apărării naționale, și **comandorul Paul Sandachi**, directorul Muzeului Aviației din București, și alți participanți au evocat momente importante ale relațiilor dintre România și Franța în domeniul aeronauticii, impactul acestora asupra dezvoltării relațiilor politico-economice dintre cele două țări, aspecte ale activității în Franța a unor mari personalități ca Vuia, Gollescu, Coandă, Stoicescu, Carafoli. În același timp, s-a relatat despre relațiile celebrului pilot și constructor de avioane francez Louis Blériot cu mediile de specialitate din România, precum și despre relațiile de prietenie ale acestuia cu diverse personalități din aeronautica română: Vasile Rudeanu, George Valentin Bibescu, Andrei Popovici, Gheorghe Bănciulescu, Henri Coandă.

## Manifestare omagială la Paris

În cadrul conferinței au fost prezentate lucrările: "**Traian Vuia și avioanele sale profetice**" ("**Traian Vuia et ses avions prophétiques**"), de general Iosif Rus și comandor Paul Sandachi, ediție bilingvă română-franceză, și "**Louis Blériot și aeronautica română**", de comandor Paul Sandachi, dr. Cristian Crăciunoiu, dr. Valeriu Avram, ambele editate anul trecut.

Cu această ocazie a fost organizată și expoziția intitulată "**Un secol de cooperare franco-română în domeniul aeronauticii – Pasărea Măiastră**", geniala operă a marelui Brâncuși fiind montată, în premieră absolută, în centrul cultural. Expoziția a cuprins 45 de panouri

ilustrând istoria relațiilor franco-române în domeniul aeronauticii, aspecte de natură tehnică, dar și de natură politică și economică. Au fost prezentate, de asemenea, unele documente inedite, precum zborul pilotului francez Louis Blériot la București (18 decembrie 1909), colaborarea dintre savantul român Henri Coandă și marele matematician francez Albert Métral la definirea "Efectului Coandă", cooperarea dintre oficialitățile române și cele franceze la înființarea și funcționarea primei companii de navigație aeriană, devenită Compania AIR FRANCE. Expoziția a inclus și o colecție de carte poștală rară pe teme de aviație, ale cărei exponate

aparțin **inginerului Mihai Chiroiu**. Acestea au fost editate cu ocazia mitingului aviatic de la Vincennes, din mai 1931, eveniment dedicat Zilei Naționale a Aviației. În marea lor majoritate, cărțile poștale reflectă aspecte din aeronautica franceză în perioada sa de pionierat. Nu lipsesc cărțile poștale referitoare la Clément Ader, Louis Blériot, Adolphe Pegoud, părintele acrobației aeriene, Bruneau Vanilla, frații Léon și Robert Morane.

Au participat comandorul Philippe Ollier din Statul Major al Armatei Aeriene, ofițeri din Ministerul Apărării al Franței, domnii Lordereau Lucien, fost director de marketing aerospațial (Franța), Henri Krainik, secretar general al Airfreight Institute (F.I.A.T.A.), și un numeros public francez și român. (P.S.)

# S. C. Magica International Trade S.R.L.



Cu noi MIT-ul devine REALITATE!

LABORATORUL DE CERCETARE ȘI PRODUCȚIE SOFTWARE

Str. Aleea Callatis nr. 7, Sector 6, București; Tel/Fax: 777.45.04, 408.60.25, 0722.402. 462

Ne puteți vizita pe [www.magica.ro](http://www.magica.ro)

e-mail: [info@magica.ro](mailto:info@magica.ro)

## Redacția "CER SENIN"

Șoseaua București-Ploiești,  
km 10,5, sector 1, București  
Telefon/Fax: 021/231. 53. 82  
E-mail: [cersenin@roaf.ro](mailto:cersenin@roaf.ro)  
B 222.03; C 1011.00

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

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

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