

# S~RB~TORIREA ZILEI AVIAȚIEI ROM@NE



Relatări în pagina 4

## MESAJ DIN KANDAHAR de la "{oimii Carpa]ilor"

După încheierea ediției anterioare, dedicată Zilei Aviației Române, am primit la redacție un mesaj adresat aviatorilor militari de către comandantul Batalionului 812 Infanterie "Soimii Carpaților", locotenent-colonelul Dorin Blăiu. Vi-l prezentăm în cele ce urmează.

*De Zina Aviației Române, desi departe de țară, militarii Batalionului 812 Infanterie "ȘOIMII CARPAȚILOR", dislocat în Teatrul de Operații Afganistan, sunt cu sufletul alături de aviatorii militari.*

*Totodată, împreună cu toți iubitorii zborului, aniversăm evenimentul din 17 iunie 1910, când Aurel Vlaicu ("ucenicul lui Dumnezeu", cum l-a numit un scriitor) executa, pe terenul de la Cotroceni, primul zbor cu un avion proiectat și construit în țară.*

*Pe cei care, mai temerari ca noi, și-au ales drept profesie de credință punctul maxim al cutezanței umane, apogeul depășirii de sine a omului, adică ZBORUL, îi prețuim, îi stimăm și iubim.*

*Pe data de 17 iunie 2003, Batalionul 812 Infanterie "ȘOIMII CARPAȚILOR", cu sprijinul avioanelor din Baza 90 Transport Aerian, începe redisolocarea, în procesul de rotire a forțelor și mijloacelor, în misiunea "ENDURING FREEDOM".*

*Aviatorii au fost alături de militarii unității noastre în misiunile din Angola (UNAVEM III și MONUA), în procesul de pregătire și de dislocare a forțelor în Afganistan, contribuind major la buna desfășurare a tuturor activităților. La reîntoarcerea în patrie, suntem din nou împreună cu personalul navigant și tehnic de pe C-130 Hercules.*

*Vă mulțumim pentru tot ce faceți pentru noi, iar astăzi, la ceas aniversar, vă urăm să aveți parte de noi și noi realizări, iar aviația militară românească să-și păstreze locul binemeritat între elitele armatelor lumii!*

*La mulți ani și... Cet. Senin!*

*Kandahar  
17 iunie 2003*

pagina 2

ŢINE AȘTEPTĂM  
CA PERIOADA  
DE STABILITATE  
SĂ SE INSTALEZE  
CÂT MAI RAPID...Ő

*Reporterii la transmisioniști*

DESPRE TINEREȚE,  
COMPETENȚĂ  
ȘI RĂSPUNDERE  
ÎNTR-UN  
REGIMENT SEXAGENAR

pagina 6

Dicționar  
NATO

MULTIROL

pagina 5

INTERVENȚIE  
RAPIDĂ

pagina 8

EVACUAREA  
AEROMEDICALĂ –  
EXIGENȚE  
EUROATLANTICE

## COOPERATIVE KEY 2003 – Conferința finală

La începutul lunii iunie, la Plovdiv, în Bulgaria, s-a desfășurat Conferința finală de planificare a exercițiului aerian real COOPERATIVE KEY 2003, urmată de Seminarul de instruire pe probleme logistice și de sprijin la sol.

În cadrul conferinței, dialogurile au fost legate de scenariul și specificul exercițiului, oferta pentru încadrarea funcțiilor din structura de comandă-control, definitivarea structurii misiunilor și a cerințelor privind capabilitățile necesare îndeplinirii acestora. Problematika seminarului a cuprins planificarea logistică a misiunilor aeriene și conceptul de logistică intrunită a forței multinaționale, documentația de standardizare aferentă participării la exercițiu, sprijinul țării gazdă și infrastructura de aerodrom.

În urma prezentărilor și discuțiilor efectuate de delegația română, s-a stabilit că Statul Major al Forțelor Aeriene va participa la exercițiu cu trei avioane MiG-21 LanceR, trei elicoptere IAR-330 Puma SOCAT, o aeronavă C-130 și personal de stat major. Se vor executa misiuni de sprijin aerian apropiat și apărare aeriană de către avioanele MiG-21 LanceR, căutare-salvare și transport cu elicoptere IAR-330 Puma SOCAT, lansare parașutiști și transport cu aeronava C-130 Hercules.

Totodată, partea română a solicitat și obținut mai multe poziții de "jucător" în structurile de comandă-control ale exercițiului.

Comandorul George Gheorghe, șeful delegației române, ne-a precizat că "în perioada rămasă până la desfășurarea propriu-zisă a exercițiului aerian real COOPERATIVE KEY 2003, militarii români vor lua parte la un program integrat de pregătire. Deși se vor executa tipuri de misiuni pentru care participanții români sunt deja instruiți, antrenamentul este absolut necesar pentru a crește coeziunea în cadrul detașamentului". (C. P.)

# ŢONE AŞTEPTĂM CA PERIOADA DE STABILITATE SĂ SE INSTALEZE CĂT MAI RAPID...Ţ

**Interviu cu generalul-locotenent Constantin Gheorghe – şeful Statului Major al Forţelor Aeriene –**



– Domnule general-locotenent, este binecunoscut faptul că personalităţile de la nivelurile cele mai înalte ale conducerii politice a ţării, dar şi importante personalităţi politico-militare în peste hotare apreciază că Armata Română a avut o contribuţie de substanţă, decisivă, la integrarea României în structurile Alianţei Nord-Atlantice. În acest context, vă rog să evaluaţi contribuţia Forţelor Aeriene la efortul pentru a accede în NATO.

– Noi am considerat că obiectivul de integrare este prioritatea numărul unu, aşa cum şi celelalte categorii de forţe şi, evident, structurile centrale ale armatei au stabilit ca obiectiv prioritar integrarea în Alianţă.

O primă direcţie abordată în Forţele Aeriene a fost aceea a reducerii structurilor, în aşa fel încât să putem asigura un nivel de sustenabilitate corespunzător unei forţe credibile, unei forţe capabile să execute misiuni la standarde NATO, abordând, bineînţeles, proceduri şi reguli de angajare folosite de forţele din Alianţă.

O altă perspectivă asupra căreia ne-am concentrat a fost modernizarea structurilor, în aşa fel încât să devină compatibile cu cele din NATO, să capete un grad superior de flexibilitate şi mobilitate. Dacă până acum mobilitatea structurilor noastre era conferită mai ales de caracteristicile mijloacelor de luptă, modernizarea a impus structuri capabile să disloce forţe la distanţe mari, la distanţe operative şi, chiar, strategice.

Un aspect urmărit cu insistenţă în această perioadă a fost şi acela al pregătirii personalului astfel încât să atingă standarde de instruire, capacitate operativă şi niveluri de pregătire pentru luptă în măsură să intre în acord cu cele ale structurilor NATO.

În concluzie, Forţele Aeriene au adoptat un sistem accelerat, bine planificat şi aprofundat

al restructurării şi modernizării structurilor, aportul categoriei noastre de forţe armate la îndeplinirea obiectivelor pentru aderare fiind unul considerabil.

– S-a apreciat elogios, în special de către americani, că România a fost singura ţară europeană care şi-a transportat efectivele militare pe teatrul de operaţii din Afganistan cu propriile mijloace. Ce semnificaţie au aceste aprecieri pentru categoria noastră de forţe armate?

– Nu a trecut neobservat faptul că România a fost singura ţară europeană care şi-a transportat efectivele militare în teatrul de operaţii din Afganistan cu propriile mijloace. Misiunea aceasta a fost executată de către detaşamentul de avioane C-130 Hercules. Munca depusă pentru instruirea echipajelor, resursele cheltuite pentru asigurarea pregătirii logistice în vederea executării unor astfel de misiuni au condus la crearea unei noi capabilităţi. Această capabilitate nu este numai a Forţelor Aeriene, nu este numai capabilitatea Armatei Române, ci cred că este capabilitatea României de a transporta trupe la distanţe strategice. Genul acesta de misiuni este deosebit de complex, nu neapărat pentru distanţele parcurse, pentru efortul la manşă sau navigaţia care se deosebeşte de cea de tip mediu sau scurt curier, ci pentru faptul că se acţionează în mediu ostil. De aceea, apreciez fără teama de a greşi, că după cel de al doilea război mondial acestea sunt primele misiuni cu adevărat de luptă executate de piloţii români.

Este aceasta o poveste de succes, o poveste adevărată pe care o datorăm piloţilor, tehnicienilor, logisticienilor de la detaşamentul nostru de C-130 Hercules.

– Vă rugăm să punctaţi principalele concluzii şi învăţăminte, să le zicem de lucru, care s-au desprins din recentul bilanţ al

Statului Major al Forţelor Aeriene şi al structurilor subordonate, bilanţ care s-a referit la anul de instrucţie anterior.

– Voi remarca, mai întâi, că în anul 2002 au început să apară efectele pozitive privind dimensiunea resurselor financiare destinate pregătirii militarilor, pregătirii personalului navigator din aviaţie, a artileriştilor şi rachetiştilor, a radiolocatoriştilor.

În această perioadă am reuşit să antrenăm un grup lider în perspectiva executării unor misiuni tip NATO, misiuni de sprijin al păcii. Sunt piloţi care au executat peste 120 ore de zbor, alţii au depăşit chiar 200 de ore de zbor. Este un lucru foarte important, încurajător, stimulatoriu pentru cei tineri.

La fel, am reuşit să formăm instructori de zbor proprii, capabili să transmită deprinderile necesare aplicării procedurilor NATO, regulilor de angajare. E un lucru extraordinar, care ne va scuti să mai trimitem oameni în străinătate pentru a dobândi pregătire de acest gen. Trebuie să remarc seriozitatea, profesionalismul piloţilor din aviaţia de vânătoare,

În comparaţie cu anii trecuţi, se poate aprecia că în instruirea personalului există acumulaţii importante, ceea ce înseamnă că sunt pregătite condiţiile pentru abordarea în anii următori a unui program intensiv care să cuprindă toate categoriile de luptători.

– Pornind de la faptul că reforma structurală a Forţelor Aeriene va continua, vă rugăm să sintetizaţi obiectivele şi direcţiile prioritare ale activităţii viitoare în categoria noastră de forţe armate.

– Privitor la reformă, la continuarea reformei în structurile noastre, deşi s-au făcut paşi importanţi, deşi putem spune că majoritatea obstacolelor au fost trecute, în opinia mea greul abia acum începe. Aceasta pentru că a apărut necesitatea să fie revizuită încă o dată structura de forţe, în aşa fel încât acţiunea de modernizare a acestora să fie coordonată cu cea de modernizare a Alianţei în ansamblu. Noua filozofie abordată de NATO după 11 septembrie 2001, cu aprofundările de la Praga de anul trecut, impune noi misiuni, iar acestea



de transport şi de elicoptere care au executat, în 2002 şi 2003, o serie de activităţi de mare complexitate, numeroase misiuni în străinătate însumând peste 2.500 ore de zbor. Apoi, referindu-ne la artileriştii şi rachetiştii antiaerieni, am reuşit ca 80 la sută din structuri să execute trageri reale în poligon, procesul continuând în anul 2003, în aşa fel încât toţi militarii şi toate cadrele din trupele de artilerie şi rachete so-aer să se afle în situaţia de a efectua trageri reale.

De asemenea, radiolocatorişti au reuşit o activitate deosebit de laborioasă privind extragerea datelor radar şi formarea imaginii aeriene recunoscute. Astfel, în septembrie 2003, vom fi în măsură, din punctul de vedere al României, să integrăm imaginea aeriană recunoscută cu aceea realizată de NATO.

presupun un alt tip de forţe, capabile să se mişte rapid, să fie tot timpul pregătite pentru luptă, iar nivelul de instruire să fie excepţional. Iată unde trebuie să ajungă o parte a structurilor noastre luptătoare. Spun o parte fiindcă a pregăti întreaga categorie de forţe la acest nivel ar necesita cheltuieli de nesuportat.

Foarte importante şi foarte urgente au devenit programele de revigorare şi modernizare a infrastructurilor. Din lipsă de bani, decenii la rând, infrastructura aproape că a fost abandonată. Acum vor fi fonduri şi pentru acest domeniu.

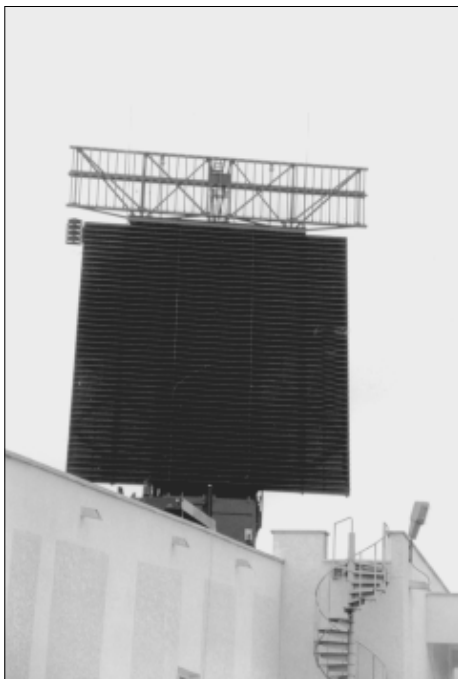
Legat tot de banii disponibili, devine vital pentru sistem să aibă la dispoziţie logistică suficientă pentru a putea reacţiona rapid, pentru a putea să sprijine imediat şi eficient acele noi tipuri de misiuni care vor apărea.

Un aspect important îl constituie programul de modernizare a echipamentelor majore, al dotării. Categoria noastră de forțe a elaborat un asemenea plan, foarte ferm și acceptat în linii mari de Ministerul Apărării Naționale. Potrivit acestuia, începând cu 2005 se vor achiziționa radare de joasă înălțime compatibile cu cele ale Alianței, compatibile cu ASOC-ul și cu FPS-117. Tot în 2005 vor începe discuțiile privind achiziționarea rachetelor sol-aer SHORAD, destinate apărării aerodromurilor și punctelor de comandă. Iar din 2007 ar trebui să înceapă procedurile de achiziție a unui avion modern multirol. Tot din 2007, vor începe preparativele pentru achiziția unui avion mediu-curier. Între timp, până în 2004, vom mai primi 13 elicoptere IAR-330 Puma SOCAT, care se vor adăuga celorlalte 11 aflate deja în dotare. La fel, ne așteptăm la livrarea avioanelor IAR-99 Soim contractate cu fabrica de la Craiova.

Este, de asemenea, planificată și achiziționarea elementelor presupuse de utilizarea echipamentelor majore, a noilor dotări. Prin urmare, nu vor mai fi probleme cu asigurarea cisternelor, a autospecialelor, nici chiar cu asigurarea autobuzelor necesare transportului persoanelor.

**– Aș vrea să ne referim puțin la concepția de valorificare a, să zicem așa, patrimoniului abandonat. Mă refer mai ales la piste de decolare-aterizare, care, după desființarea unităților, nu se mai utilizează, și la o seamă de aeronave, care nu se mai folosesc sau nu vor mai fi folosite.**

– Să începem cu materialele redundante. Când vorbesc de materiale redundante mă refer de la o mașină care nu mai funcționează și până la avionul MiG-29, inclusiv. Toate aceste echipamente sunt supuse unui proces de valorificare. Această valorificare este monitorizată de o agenție la nivel național, este vorba de ROMTEHNICA, și de structuri existente la nivelul Ministerului Apărării Naționale, Statului Major General și la categoriile de forțe, unde există un birou de valorificare pentru această tehnică redundantă. O mare parte din această tehnică va fi casată, iar metalul rezultat va fi valorificat, ca atare.



O altă soluție este cea de ajutorare a unor armate care se află în dezvoltare, bineînțeles armate ale unor state care îmbrățișează filozofia securității regionale și globale. De asemenea, se va folosi transferul fără valoare la alte ministere sau la Administrația Publică, vezi buldozere și mașini de tot felul. Există, desigur, și posibilitatea de a vinde asemenea echipamente, chiar muniții, cu condiția să nu se încalce acordurile politice și embargourile de stat.

Pistele de decolare-aterizare reprezintă o problemă care a stat foarte serios în atenția Forțelor Aeriene, în sensul că nu trebuie abandonată o asemenea infrastructură. În fapt, ideile sunt următoarele: se transferă la Administrația Publică sau la structurile de administrație cum ar fi cazul Bacăului și Caransebeșului, care au fost transferate la primării condiționat, adică pistele să rămână apte permanente de a asigura acțiunile aviației militare pe timp de pace, criză și război. O altă soluție este înființarea unor structuri de logistică, vezi depozite mixte de aeroporturi sau aerodromuri, cum este cazul la Ianca și Deveselu, și care au în interiorul acestor structuri și personal care asigură vitalitatea permanentă a aerodromurilor – din punct de vedere al navigației, din punct de vedere al asigurării tehnice de aerodrom. Și, în sfârșit,

sunt și unele aerodromuri care nu mai sunt necesare, nu au caracteristici care să ajute în vreun fel acțiunile Aviației Militare, și dau exemplu Alexeni, care este în interiorul zonei terminale de control a aeroportului internațional Otopeni. Sau Siliștea-Gumești, care este o infrastructură degradată total. Este și categoria aeroporturilor civile în legătură cu care avem înțelegeri cu teme juridice pentru a fi utilizate.

**– A apărut între atâtea probleme surprinzătoare și aceea că sunt tot mai puțini tinerii care doresc să devină piloți. Există o explicație?**

– Explicația constă în ceea ce s-a întâmplat în ultimii ani, când piloții tineri au zburat între două și cinci ore pe an. Sigur că acest lucru a descurajat, nu a putut să rămână fără influențe în ceea ce privește dorința de a intra în Forțele Aeriene. Lucrurile se vor ameliora în perioada următoare începând chiar cu instruirea viitorilor luptători aeriene pe timpul cât se află în Academie. Potrivit ultimei decizii, studenții din Academia Forțelor Aeriene vor zbura 50 de ore pe an. În Școala de Aplicație a Forțelor Aeriene, ofițerii piloți care se pregătesc pentru funcția de bază vor zbura 100 de ore pe an. Dacă aceste lucruri vor fi îndeplinite, iar eu cred că vor fi îndeplinite, atitudinea tinerilor pentru profesia de pilot militar se va schimba fundamental. De ce sunt optimist în ceea ce privește aceste programe? Pentru că dacă în 1999 aveam la dispoziție pentru instrucția Forțelor Aeriene, nu numai pentru aviație, 6 milioane de dolari, în 2003 avem la dispoziție 48 milioane de dolari, iar pentru 2007 sunt planificați 290 milioane de dolari. Evident, între 2003 și 2007 vor exista rate de creștere corespunzătoare.

**– Domnule general, referitor la reformă se vorbește adesea despre "costurile sociale". Ce părere aveți despre acest fenomen?**

– Este o problemă delicată, sensibilă. Eu aș aborda chestiunea evidențiind mai întâi că prin procesul de reformă Forțele Aeriene au pierdut în domeniul expertizei – a scăzut

nivelul expertizei. Fiecare om plecat a însemnat o pierdere de experiență, fiecare om plecat a însemnat o pierdere de putere. Nu s-a bucurat nimeni că a plecat X sau Y. Dimpotrivă. Noi am realizat aceste pierderi ca fiind un lucru deosebit de grav. Privind din punctul de vedere al celor care au părăsit sistemul, situația este diferită de la un caz la altul. Unii au plecat cu câțiva ani înainte de a ieși la pensie în mod normal. Aceștia și-au pierdut bucuria de a fi în rândurile armatei, și-au întrerupt o carieră, au părăsit ceva drag, pentru care s-au consacrat o viață întreagă. Pentru această categorie, după părerea mea, plecarea din armată nu a fost o dramă. Altfel stau lucrurile cu cei care abia au reușit să



acumuleze o experiență, să zicem, de 20 de ani. Pentru ei este, într-adevăr, o problemă să ieși din sistem. Din această perspectivă costurile sociale sunt mari, sunt enorme. Dar înțelegem faptul că într-o reformă, indiferent de domeniu, pe lângă obținerea rezultatelor pozitive propuse, au loc pierderi deosebit de grave, uneori dramatice. Cred însă că, în Forțele Aeriene, această perioadă se apropie de sfârșit. Ne așteptăm ca perioada de stabilitate să se instaleze cât mai rapid. Și, de ce să n-o spunem, și timpul în care salariile oamenilor noștri vor fi mărite se apropie foarte repede. Nu vreau să spun că, iată, mâine va fi excelent. Dar acesta este cursul firesc și sigur al lucrurilor. Sunt convins că în curând vom privi altfel la anii aceștia de reformă și, mai ales, cu totul altfel la viitor.

**DUMITRU AMARIE**

Interviu apărut în **Observatorul militar** O nr. 26 din 2 – 8 iulie 2003

## Premieră la Mediaș

# CURS DE LEADERSHIP PENTRU CONDUCĂTORII DE GRUPURI MICI

După cum ne informează **comandorul Marian Milea**, comandantul Școlii Militare de Maiștri și Subofițeri a Forțelor Aeriene, în instituția pe care o conduce s-a desfășurat, în premieră, în perioada 09–20.06.2003, **cursul de Leadership pentru conducătorii de grupuri mici**, având ca scop instruirea viitorilor maiștri militari și subofițeri care se pregătesc pentru prima funcție în Forțele Aeriene.

Cursul și-a propus, în principal, îndeplinirea următoarelor obiective:

- formarea deprinderilor practice de a conduce un grup mic;
- cunoașterea responsabilităților ce-i revin în cadrul sistemului de comandă, conform regulamentelor și legislației în vigoare;
- dezvoltarea calităților fizice și psihice necesare desfășurării acțiunilor militare în orice condiții;
- însușirea metodelor și procedurilor de luptă folosite în câmpul tactic

pentru executarea unor misiuni; ■ cunoașterea și întrebunțarea în câmpul tactic a armamentului din dotarea grupe.

Cursul s-a desfășurat cu elevii anului I, a fost condus de instructorii catedrei Instruire militară de bază și ai batalionului de elevi și a fost structurat pe două etape. Etapa **teoretico-practică**, desfășurată în perioada 09–13.06.2003, în cadrul școlii, și având ca scop însușirea noțiunilor necesare actului de comandă și formarea unor deprinderi necesare unui bun lider. Prin exercițiile practice desfășurate sau urmărind întărirea coeziunii grupurilor și formarea deprinderilor de a acționa eficient pe câmpul de luptă. Cea de-a doua etapă a fost cea **practic-aplicativă** și s-a desfășurat în perioada 14–20.06.2003, în tabăra de instrucție organizată în Poligonul garnizoanei Mediaș. Aici, cursanții și-au însușit procedurile de luptă ale grupeii în

diferite situații, folosind particularitățile terenului; modul de acordare a primului ajutor; procedurile de trecere prin baraje de mine și atmosferă contaminată cu substanțe toxice de luptă; modalitățile de confecționare a locaselor individuale și a adăposturilor colective, mascarea acestora și folosirea lor în câmpul tactic; algoritmul activităților de conducere a unei sedințe de tragere cu armamentul din dotare.

Pe timpul desfășurării acestei activități – precizează comandorul Milea –, un sprijin consistent s-a primit din partea celor doi instructori din Marea Britanie, **flight sergeant Andy Richardson** și **colour sergeant Jeffrey Lamb**. Aceștia au urmărit modul cum a fost organizat și cum s-a desfășurat cursul, participând zilnic la modulele de instruire a cursanților. La sfârșitul fiecărei zile de pregătire, consilierii englezi au organizat consfătuiri cu instructorii, în cadrul cărora s-au analizat metodele folosite în timpul sedințelor desfășurate în ziua respectivă și au formulat sugestii pentru perfecționarea activităților de instruire.

În această perioadă, Școala de la Mediaș a fost vizitată de atașatul militar al Marii Britanii la București, colonelul Andrew Bruce, care a

apreciat modul de desfășurare a cursului, concluzionând că această formă de instruire este eficientă și și-a atins în întregime scopul.

În ultima zi a activității, a avut loc festivitatea de absolvire a cursului de Leadership, la care au participat adjunctul atașatului militar al Marii Britanii, squadron leader Keith Marshall, cei doi instructori englezi, comanda școlii și instructorii care au condus acest curs. Cursanților le-au fost înmănat diplomele de absolvire.

Cursul de Leadership pentru conducătorii de grupuri mici a relevat necesitatea îmbunătățirii metodelor practice de instruire, respectiv planificarea unor teme și sedințe pe patru forme de organizare: teoretice, demonstrative, practic-aplicative și exerciții tactice complexe, precum și utilitatea desfășurării, și în viitor, a unor cursuri de pregătire a celor care vor conduce instruirea elevilor.

Atât comanda școlii, cât și instructorii englezi au subliniat necesitatea continuării acestei forme de instruire și etapizarea acesteia în funcție de nivelul de pregătire al cursanților – mai precizează comandorul Marian Milea.



# SĂRBĂTORIREA ZILEI AVIAȚIEI ROMÂNE



proprii, în țară, capabili să transmită deprinderile necesare aplicării procedurilor NATO.

Șeful Statului Major al Forțelor Aeriene a subliniat seriozitatea, profesionalismul piloților din aviația de vânătoare, de transport și de elicoptere care au executat, în 2002 și 2003, o serie de activități de mare complexitate, numeroase misiuni în străinătate, care au însumat peste 2.500 de ore de zbor.

S-a amintit faptul că personalități politice sau militare de peste hotare au remarcat performanța României de a fi singura țară europeană care și-a transportat efectivele militare în teatrul de operații din Afganistan cu propriile mijloace. Rezultatul este cu atât mai notabil cu cât misiunile au

joasă înălțime, rachete sol-aer și avioane multirol performante.

**F**elicțând aviatorii militari pentru succesele repute, ministrul apărării naționale, Ioan Mircea Pașcu, a evidențiat câteva din rezultatele dobândite în cursul misiunilor și exercițiilor efectuate, nivelul superior de pregătire al piloților și tehnicienilor din aviația militară.

Ministrul apărării naționale a apreciat în mod deosebit zborurile desfășurate în deplină securitate și cu "aterizări la minut" ale avioanelor de transport C-130 Hercules, după parcurgerea unui itinerar de 4.000 de kilometri.

Caracterizând Aviația Militară ca o importantă componentă a apărării, ministrul apărării naționale s-a referit la noile misiuni ce-i vor reveni aviației și a pledat pentru o viziune realistă, chibzuită, în funcție de resurse, de posibilități asupra dotării, apreciind, în context,



**M**arti, 17 iunie a.c., la orele 9.00, la Monumentul Eroilor Aerului din București s-a desfășurat ceremonialul militar cu care încep, în fiecare an, manifestările de sărbătorire a Zilei Aviației Române.

După intonarea Imnului de Stat, au fost depuse coroane de flori din partea Ministerului Apărării Naționale și Statului Major General, a Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, Statului Major al Forțelor Aeriene, Statului Major al Forțelor Terestre, Statului Major al Forțelor Navale, Asociației

instituții și organisme centrale, generali și ofițeri superiori din celelalte categorii de forțe armate, cadre active și în rezervă - personal navigant, tehnic și de specialitate din Statul Major al Forțelor Aeriene, veterani de război, reprezentanți ai Aso-



Naționale a Veteranilor de Război, generalul (r) Marin Badea Dragnea, al cărui conținut a fost citit de generalul-locotenent (r) Teodor Haliș,

prim-vicepreședinte al A.N.V.R., cavaler al Ordinului "Mihai Viteazul".

La 93 de ani de la primul zbor al lui Aurel Vlaicu din 17 iunie 1910, pe 17 iunie 2003, au fost acordate 93 de Diplome de Excelență demnitarilor prezenți, unor cadre active și în rezervă cu merite de excepție în Forțele Aeriene ale României.

Cu același prilej, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, generalul-locotenent Constantin Gheorghe, s-a întâlnit cu foști comandanți ai aviației militare, cu alte cadre care au ocupat funcții importante în armă în decursul timpurilor.



ciației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii, ziaristi.

În cuvântul său, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, generalul-locotenent Constantin Gheorghe, s-a referit la câteva din aspectele principale, caracte-

ristice ale aviației evidențiat faptul că în anul de instrucție 2002-2003, instruirea în zbor a vizat, prioritar, menținerea unui antrenament care să permită îndeplinirea misiunilor ordonate și care să promoveze caracterul profesional al unităților desemnate să execute misiuni care impuneau un grad însemnat de interoperabilitate. S-a reușit antrenarea unui grup lider în perspectiva executării misiunilor tip NATO, misiunilor de menținere a păcii.



în cadrul Alianței, misiuni ce impun o pregătire de luptă permanentă, de înalt nivel, eficientă.

În legătură cu programul de modernizare a echipamentelor majore, al dotării Forțelor Aeriene s-a arătat că în viitor se vor achiziționa, între altele, radare de

rezultatele obținute de industria noastră aeronautică.

**D**e ziua lor, le-au fost prezentate aviatorilor Mesajul primului ministru, Adrian Năstase, de către generalul (r) Dumitru Cioflină, consilier al premierului, Mesajul șefului Statului Major General, general dr. Mihail Popescu, de către generalul de flotilă aeriană dr. Mihail Orzeată, Mesajul șefului Statului Major al Forțelor Terestre, general-locotenent dr. Eugen Bădălan, Mesajul șefului Statului Major al Forțelor Navale, viceamiral Corneliu Rudencu, Mesajul Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii, de către generalul de flotilă aeriană (r) Constantin Mereu, mesaje pe care revista noastră le-a publicat în numărul apărut în cinstea sărbătoririi Zilei Aviației Române.

Un cald mesaj camaradesec a transmis președintele Asociației

Naționale a Veteranilor de Război, Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii și Fundației Aerospațiale, Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii, filiala București, Autorității Aeronautice Civile Române, ROMATSA, Academiei Române de Aviație, Aeroportului Internațional București-Otopeni.

Pe tot timpul depunerii de coroane de către reprezentanți ai instituțiilor și organizațiilor enumerate, în ordinea în care s-a desfășurat ceremonialul, fanfara a intonat Imnul Eroilor.

**I**n continuarea activităților prilejuite de sărbătorirea Zilei Aviației Române, la Baza 90 Transport Aerian a avut loc o adunare festivă consacrată evenimentului aniversat.

Au participat ministrul apărării naționale, Ioan Mircea Pașcu, secretarul de stat și șeful Departamentului pentru Armament, doctor inginer Gheorghe Matache, reprezentanți ai Guvernului, ai unor

**I**n instituții, unități și mari unități de aviație, ziua de 17 iunie a fost aniversată prin activități omagiale la care a participat întregul personal, precum și invitați.

La Academia Forțelor Aeriene "Henri Coandă" au fost de față prefectul județului Brașov, primarul municipiului, foști comandanți ai Statului Major al Forțelor Aeriene, ai aviației militare, reprezentanți ai Fabricii de Avioane de la Ghimbav, ai Universității brașovene, Asociației pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii, veterani de război.

După concertul susținut de fanfara militară a urmat un program sportiv al studenților și un spectacol de majorete.

A fost, cu adevărat, pretutindeni, o sărbătoare.

# Dicționar NATO

## Jaguar



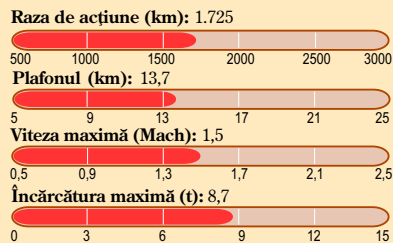
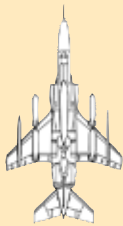
**Misiuni:** vânătoare-bombardament și sprijin aerian.  
**Utilizatori:** Franța, Marea Britanie.

**Armamentul:**

- Tun: 30 mm;
- Rachete aer-sol: R-550 MATRA, MAGIC, AS-37 MARTEL;
- Bombe: 1.134 kg.

**MULTIROL**

**Anvergura:** 8,69 m ;  
**Lungimea:** 16,83 m ;  
**Înălțimea:** 4,89 m ;  
**Greutatea:** 7 t ;  
**Motoarele:** 2 x 37,4 kN.



## F-14 Tomcat



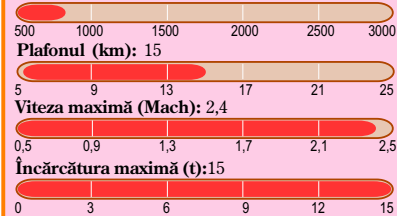
**Misiuni:** vânătoare-bombardament.  
**Utilizatori:** SUA.

**Armamentul:**

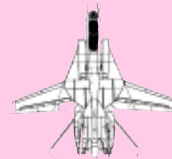
- Tun: 20 mm;
- Rachete aer-aer: Sidewinder, Sparrow, Phoenix;
- Bombe: 6.577 kg.

**MULTIROL**

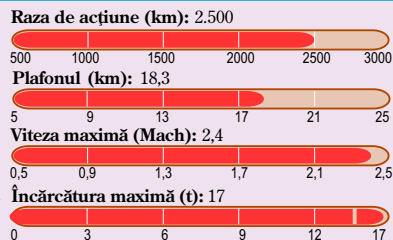
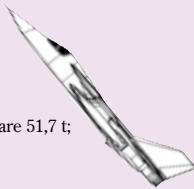
**Raza de acțiune (km): 830**



**Anvergura:** 19,54 m ;  
**Lungimea:** 19,1 m ;  
**Înălțimea:** 4,88 m ;  
**Greutatea:** 18,2 t ;  
**Motoarele:** 2 x 94,8 kN.



**Anvergura:** 21,34 m ;  
**Lungimea:** 22,4 m ;  
**Înălțimea:** 5,22 m ;  
**Greutatea:** maximă la decolare 51,7 t ;  
**Motoarele:** 2 x 92 kN.



**Armamentul:**

- Tun: 20 mm;
- Rachete aer-sol: SRAM, Phoenix, Condor;
- Bombe: 42 x 340 kg.

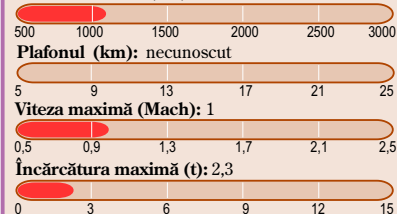
**MULTIROL**

**Misiuni:** vânătoare-bombardament.  
**Utilizatori:** SUA.



## F-111

**Raza de acțiune (km): 1.110**



**Anvergura:** 13,3 m ;  
**Lungimea:** 20,08 m ;  
**Înălțimea:** 3,80 m ;  
**Greutatea:** 13,61 t ;  
**Motoarele:** 2 x 48 kN.



**Armamentul:**

- Rachete aer-sol: AGM-65 Maverick, AGM-88 HARM;
- Bombe: BLU-109, GBU-10, GBU-27 Paveway.

**MULTIROL**

**Misiuni:** bombardament și atac.  
**Utilizatori:** SUA.



## F-117 Nighthawk



# DESPRE TINEREȚE, COMPETENȚĂ ȘI RĂSPUNDERE ÎNTR-UN REGIMENT SEXAGENAR

Reintru în unitate pe aceeași poartă pe care, în urmă cu 41 de ani, pășeam ca tânăr locotenent de transmisioniști. Acum sunt colonel în rezervă și redactor la publicația "CER SENIN", editată de Statul Major al Forțelor Aeriene. Mă năpădesc amintirile, dar mă și bucur că regimentul meu a rămas aceeași entitate serioasă, apreciată și respectată, aceeași minunăță școală pentru tinerii ofițeri, maiștri militari și subofițeri care au îmbrățișat specialitatea militară de transmisioniști.

Desigur, în mai bine de patru decenii, în unitate s-au schimbat foarte multe, oamenii sunt alții, misiunile – altele, dotările – altele. Însă au rămas aceleași ambiția, spiritul competitiv, dragostea față de armă și tradițiile ei. În toamnă, unitatea își va serba 65 de ani de existență și se pregătește de pe acum pentru a cinși cu noi împliniri evenimentul de la 3 octombrie. Iar la cârma regimentului, semn al continuității și înnoirii, se află un comandant tânăr și ambițios, un excelent specialist: COLONELUL NICOLAE MARINICĂ. Cu domnia sa am discutat pe larg despre...



de-a lungul anilor, în țara noastră. Transmisioniștii unității au asigurat legăturile necesare în cadrul mișturilor aeriene internaționale din 2000 și 2001. **Maistrul militar clasa a 3-a Lucian Crețu** a participat, cu o autostatie troposferică, la exercițiul "COOPERATIVE KEY - 2000", desfășurat în România, iar echipajul unei stații radio "PANTHER" a asigurat legăturile permanente ale militarilor participanți la activitățile din lunile martie-mai la Baza Aeriană Mihail Kogălniceanu. Se află, de asemenea, în misiune, la exercițiul multinațional "CORNERSTONE - 2003", **sergentul-major Adrian Stoian**.

Dar cei mai mulți dintre ofițerii, maiștrii militari și subofițerii unității sunt pregătiți să îndeplinească astfel de misiuni – ne asigură locotenent-colonelul Dorobăț, care adaugă: "Toți sunt tineri, ambițioși, excelenți profesioniști. Au stofă de transmisioniști, au spirit inventiv, țin foarte mult la tradițiile unității, la statutul lor de cadre militare. Nu se feresc de greu, găsesc întotdeauna soluțiile potrivite, chiar și atunci când au de-a face cu tehnica învechită. Aș vrea să scrieți că-și fac cu prisosință datoria **sublocotenentul Florin Popescu** (comandant de pluton), **maistrul principal Primus Neagu** și **maistrul militar clasa a 4-a Viorel Munteanu** (ambii – tehnicieni în atelierul de mentenanță), **sergentul-major Flavius Flămânzeanu** (operator stație radioreleu), **caporalii Marius Capră, Zamfir Rotaru, Ciprian Simion, Cristian Mocanu, Ion Drăghici, Florinel Matei** (operatori de diferite specialități), **salariații civili Georgică Văleanu, George Ungureanu, Petrică Dinu, Angela Marin, Rodica Marin** și mulți, mulți alții. Cu ei ne îndeplinim ireproșabil misiunile permanente, cu ei am obținut la controale și inspecții calificativul <<FOARTE BINE>>, cu ei sperăm să ne apropiem și mai mult de standardele și exigențele NATO. Deși mai toți au probleme de ordin social sau personal, pun mai presus de acestea unitatea, interesele regimentului, îndeplinirea fără cusur a atribuțiilor funcționale. Nu-i putem recompensa pe toți, dar pe toți îi stimăm, le apreciem profesionalismul, competența, atașamentul față de arma și specialitatea transmisioniști".



încă utilizabilă, dar lipsită de posibilitatea de a se moderniza și adapta la "Sistemul Vest". Și, în plus, nu mai există piese de schimb pentru această aparatură, depanatorii epuizând, practic, metodele de "cârpeală". Or, integrarea României în structurile Alianței Nord-Atlantice impune interoperabilitate sută la sută, inclusiv cu tehnica de transmisioniști a statelor membre NATO, performanță la cele mai înalte standarde. De aici, necesitatea înnoirii în plan tehnic, înzestrării unității cu aparatură de tip "Vest".

De aceeași părere este și inginerul Sandu: "Tehnica modernă, superperformantă, îi imprimă operatorului siguranță, încredere, garanția în reușita îndeplinirii misiunii. Auto-stațiile achiziționate deja din Occident sunt ușor de învățat, mânărit și folosit, conferă comoditate celui care o exploatează, necesită timp minim de instalare și strângere. Această tehnică înseamnă și consum mai mic de combustibili, de energie, de piese de schimb, un spor de operativitate. La nivelul unității, am încheiat deja situația cu stațiile radio și radioreleu ce vor ieși din serviciu, din dotare, ca și situația cu necesarul de tehnică nouă, performantă. Știu că nu o vom primi cât am bate din palme, dar sunt sigur că modernizarea este una din priorități și în domeniul transmisioniștilor. De aceea eu și subordonații mei suntem optimiști, avem încredere în viitor. Dar, până la înzestrarea sută la sută cu tehnică din Vest, unitatea noastră se descurcă cu ce are, exploatează la maximum fiecare tip de aparatură. Așa gândim toți, așa acționăm. Este felul nostru de a lupta, de a ne face datoria..."

## TRADIȚIE ȘI PERFORMANȚĂ

Colonelul Marinică este absolvent de liceu militar (1972), absolvent al Școlii Militare de Ofițeri de Transmisioniști (1975) și al Academiei de Înalte Studii Militare (1984). Transmisioniștii sută la sută, cu stagii temeinice și meritorii la diferite



școlăoane. Și-a făcut "ucenicia" în garnizoana Ploiești, iar la 15 februarie 2003 a fost numit la comanda Regimentului 85 Transmisioniști. Deși s-a îndepărtat oarecum de familie – face naveta și acum –, promovarea în funcție l-a bucurat, l-a dat un plăcut sentiment de utilitate. A găsit un colectiv încheiat, matur, dispus la eforturi oricât de mari pentru continuarea bunelor tradiții, hotărât să facă noi pași pe calea profesionalizării, a performanței în specialitate. A plecat în noul său drum fiind pe deplin conștient că misiunile unității sunt de foarte mare însemnătate: realizarea, asigurarea și gestionarea legăturilor fir, radio și radioreleu între structurile componente ale Statului Major al Forțelor Aeriene. Fiind pe deplin conștient că nevoia comunicării rapide și precise, nevoia de legături sigure și stabile reprezintă o trăsătură specifică a epocii în care trăim, o cerință prezentă a viitorului. Stăpânit de ambiția de a duce mai departe devisa și mândria transmisioniștilor regi-

mentului: toate legăturile sol-sol și sol-aer să funcționeze fără întreruperi, la parametri calitativi stabiliți, nici o încălcare a disciplinei în trafic, nici un eveniment de zbor imputabil transmisioniștilor!

De la 1 iunie a.c., unitatea funcționează după un nou stat de organizare și încadrare. Funcții mai puține, oameni mai puțini, dar mai competenți, mai motivați, mai buni din toate punctele de vedere. "Noul stat este unul modern, suplu, eficient, intru totul compatibil cu standardele și exigențele NATO – ne precizează colonelul Marinică. Am rezolvat problema profesionalizării, în sensul că toți ofițerii, maiștrii militari, subofițerii, salariații civili și militarii angajați pe bază de contract – care îndeplinesc funcții de specialitate corespunzătoare armeei noastre – sunt clasificați atât în specialitatea transmisioniștilor terestre, cât și aeronautice. Toate încadrările s-au făcut în deplin consens cu criteriile și normele statuate de Ghidul carierei militare. Unitatea nu mai primește militarii în termen, paza și apărarea obiectivelor executându-se, acum, de către subunitatea de poliție militară din structurile regimentului. În noua structură sunt prevăzute și funcțiile de preot, jurist și psiholog. În ceea ce privește dotarea cu tehnică specifică, stăm bine cantitativ, dar mai puțin bine calitativ. Ca atare, păstrăm în disponibilitate mijloacele radio și radioreleu care au resursa de funcționare epuizată, în paralel cu introducerea, pe scară tot mai largă, a stațiilor radio din gama undelor scurte "PANTHER" și "HARRIS", cu salt de frecvență și posibilități de secretizare a informației, compatibile NATO. Am trecut hotărât la utilizarea calculatoarelor și informatizării la nivelul punctelor de comandă. Asigurăm cu succes funcția de suport în cadrul Programului ASOC, utilizând canale de comunicații digitale și tehnică fibro-optică. De asemenea, unitatea noastră gestionează 2 centre de

management regional și mai multe centre locale în cadrul Programului STAR".

## AMBIȚIE ȘI PROFESIONALISM

Locotenent-colonelul Vasile Dorobăț este în regiment din 1995, iar din 2001 îndeplinește funcția de șef de stat major. Cunoaște foarte bine întregul personal și-i place să vorbească despre ambiția și profesionalismul subordonaților săi. Astfel, deși media de vârstă nu depășește 35 de ani, unitatea se mândrește cu faptul că ofițerii transmisioniști sunt, în proporție de 100 la sută, specialiști clasa 1 (radio, radioreleu, telefonie-telegrafice), maiștrii militari și subofițerii – 80 la sută clasa 1 și clasa a 2-a, 20 la sută clasa a



3-a, salariații civili – 100 la sută clasa 1, iar militarii angajați pe bază de contract sunt clasificați în proporție de 70 la sută. Doi ofițeri au absolvit cu brio cursuri de specialitate pe linie de transmisioniști în Italia (locotenentul **Valentin Neculai**, un foarte bun operator pe aparatură STAR) și Olanda (locotenentul **Cătălin Mindirigiu**). La rândul lui, **sublocotenentul ing. Valentin Hlodec** este un tânăr deosebit de ambițios, el realizând și traducerea din limba engleză a instrucțiunilor noilor stații radio și radioreleu intrate în dotarea unității.

Regimentul a participat și participă cu rezultate meritorii și la exercițiile și aplicațiile NATO/PIP desfășurate,

## CU GÂNDUL LA TEHNICA "VEST"

Într-o unitate de transmisioniști, compartimentul tehnic este determinant în îndeplinirea misiunilor. Așa este și în Regimentul despre care scriem. Ne confirmă acest lucru **capitanul ing. Dorinel Sandu**, șeful logisticii. Da, unitatea este prin excelență tehnică, are în înzestrare aparatură modernă, ultraperformantă, în mare parte achiziționată după anul 2000. Ca, de pildă, stațiile radio "PANTHER", autostazia "HARRIS", stația radio "KSS-1300", stațiile de radioreleu troposferice cu multicanale telefonice, telegrafice și de transmitere a datelor prin calculator. Din păcate, există și tehnică veche, de prin anii '50, '60,

Da, regimentul se află pe mâini bune, dispune de oameni integri, de cadre de nădejde, de excelenți profesioniști. Părăsim cazarma, eu și colegul meu, fotoreporterul **Adrian Sultănoiu**, cu sentimentul că am cunoscut o unitate model, că putem scrie de bine despre acest harnic și destoinic colectiv, angajat plener spre creșterea calității "prestației" sale, spre îndeplinirea ireproșabilă a misiunilor de mare răspundere ce îi revin.



## INSOLAȚIA

Insolația, diagnostic atât de frecvent invocat în timpul căldurilor caniculare, apare ca urmare a expunerii prelungite la soare. În general, expunerea la căldură îmbracă aspecte particulare, cu simptomatologie distinctă (deși au câteva elemente comune) și modalități terapeutice specifice.

**Crampele calorice.** Apar la persoane care lucrează în condiții de temperatură ridicată sau sunt prea gros îmbrăcate și care beau cantități mari de apă și transpiră mult.

**Sintomatologie:** inițial apare o contractură a musculaturii solicitate de efort, mai ales a musculaturii extremităților și a celei abdominale, apoi spasme ale acestora, însoțite de dureri. Examenul fizic între paroxisme este normal.

**Tratament:** înlocuirea apei și a sodiului pierdut, prin ingerare de soluții saline și alimente sărate. Uneori este nevoie de administrarea intravenos de soluții clorosodice.

**Socul caloric.** Este o tulburare acută și periculoasă a reglării termice.

**Sintome:** încetarea transpirației, cefalee, amorteală, furnicături, grețuri, neliniște; la expuneri de mai lungă durată: confuzie, delir, convulsii, comă.

**Tratament:** esențială este viteza

de acționare. Introducerea victimei într-o baie cu apă rece sau mai bine cu apă cu gheață este urgent necesară. Până la realizarea acesteia se aplică ceasfaturi umede, fricțiuni cu gheață. După baie, pacientul este trecut într-o cameră rece, răcoasă, bine ventilată. Se practică masaj viguros al extremităților pentru combaterea vasoconstricției și a stagnării sângelui în periferie.

Sunt contraindicate stimulentele și narcoticele, alcoolul.

**Epuzarea calorică (colapsul caloric).**

**Sintome:** apatie, cefalee, vărsături, tulburări vizuale, crampe musculare, lipotimii.

**Tratament:** scoaterea victimei din mediu încălzit, repaus la pat, reechilibrare hidroelectrolitică, hemisuccinat de hidrocortizon, vitamina B1.

**Contraindicații:** aplicații de gheață sau apă rece.

**Insolația.** Factori predispozanți: expunerea îndelungată la radiațiile solare pe timp de arșiță; temperatura înaltă a mediului ambiant în combinație cu umiditatea ridicată; în încălțările închise cu ventilație inefficientă; munca fizică în mediu cald sau fierbinte.

Există trei trepte de supraîncălzire:

– treapta I: slăbiciune generală,

somnolență, vertij, dureri de cap, greață.

– treapta a II-a: cefalee, greață, vomă, mișcări neordonate, posibil lipotimie, hipertensiune.

– treapta a III-a: șoc termic, delir, halucinații, pierderea cunoștinței, lipsa transpirației, comă.

**Tratament:** așezarea bolnavului într-o cameră răcoasă, aplicații reci pe cap, împachetări reci, administrare intravenos de Sulfat de magneziu 25%, 1-2 fiole, ser hipertonic, glucoză.

În hipotensiune: vasopresoare (cofeină, nicetamid, petetrazol).

**Grupele de populație cu risc crescut:** ■ persoanele care suferă de boli cardiovasculare cronice sau acute, obezitate, boli hormonale și de metabolism, distonii neurovegetative, boli cronice incurabile; ■ copiii de vârstă mică; ■ persoanele în vârstă; ■ cei cu sindrom astenic de suprasolicitare.

Pentru a evita complicațiile legate de insolație, cel mai indicat este să evităm, pe cât posibil, expunerea prelungită la soare, să folosim mijloacele de protecție corespunzătoare, să respectăm sfaturile medicului de unitate.

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

La Galați, prin grija filialei locale a Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronautică, condusă de comandorul (r) Lucian Pleșu, precum și a unor instituții și întreprinderi din județ, au fost dezvelite două plăci omagiale.

Una a fost instalată pe clădirea aerodromului din localitate, în semn de omagiu adus luptătorilor aerieni care în cele două războaie mondiale au acționat, în cadrul grupurilor și flotilelor de aviație dispuse în acest loc, împotriva inamicului cotoptor.

Printre primele misiuni efectuate pe Frontul de eliberare și reintegrare națională, în 1917, se numără și cele executate de locotenentul Vasile Craiu. Au rămas înscrise în cartea de aur a Aviației Militare a României victoriile sale asupra unor aparate de zbor dușmane în zona orașului Galați, a comunelor Baldoinești, Brates, precum și în "triunghiul de foc" Mărăști-Mărășești-Oituz. Deasupra aerodromului Galați, de pildă, el a angajat, la 19 aprilie 1917, lupta cu trei avioane germane, în urma atacului său fulgerător toate trei fiind obligate să părăsească lupta. Pentru faptele de arme a fost decorat de regele Ferdinand I cu Ordinul "Mihai Viteazul" clasa a III-a, apoi cu "Steaua României" cu spade în grad de cavalier, iar de guvernul francez cu

"Crucea de Război" cu frunze de palmier.

Tot de pe acest aerodrom, unde un timp și-a aflat sediul Școala de piloți de vânătoare, cum ne informa generalul-maior (r) Aurel Niculescu, fost comandant al Aviației Militare, gălățean de origine, participant la festivități – și-au luat zborul, în misiuni de luptă, numeroase aeronave în cel de-al doilea război mondial.

O altă placă a fost instalată pe frontispiciul Colegiului "Vasile Alecsandri", în semn de prețuire față de comandorul (r) Dumitru Dediu, care a absolvit, în 1961, această instituție

de învățământ.

Reamintim cititorilor mai tineri că Dumitru Dediu s-a pregătit, împreună cu Dumitru Prunariu, pentru a îndeplini o misiune istorică în spațiul cosmic, la bordul navei spațiale "Soiuz-40" și în laboratorul spațial "Saliut-6", eveniment care a avut loc în mai 1981, preferat în cele din urmă, să zboare alături de colonelul sovietic Leonid Popov, fiind Dumitru-Dorin Prunariu.

La activitățile de la Galați au participat notabilități ale județului și municipiului, reprezentanți ai A.R.P.I.A. din Galați și București.

PETRE BĂNĂ

## ACTIVITĂȚI OMAGIALE LA GALAȚI

## CU SUFLET, DESPRE AVIATORI

Tot mai multe cărți despre aviației militare văd lumina tiparului în ultima vreme. Este un lucru lăudabil, cu atât mai mult cu cât printre cei ce întreprind o asemenea acțiune onorantă, dar și dificilă, se numără și foste cadre active ale acestei arme de elită din categoria Forțelor Aeriene.

O asemenea carte este "URMAȘII LUI ICAR", semnată de comandorul (r) PETRE IONESCU-PETRIȘOR și apărută în Editura Rottarymond din Râmnicu Vâlcea, în acest an.

La prima vedere, cum remarcă însuși autorul, lucrarea pare a fi o carte cu tematică istorică sau profesională, de aviație. Prin bogăția și varietatea subiectelor și subiecților este și o "carte de vizită" a aviației române și a temerarilor văzduhului: piloți, parașutiști etc. surprinși în situații și etape istorice definitorii, care demonstrează curajul, până la sacrificiu, al eroilor volumului, aidoma legendarului Icar pe care, simbolic, și firesc, autorul îl așază la baza galeriei temerarilor cuceritori ai cerului.

Petre Ionescu-Petrișor și-a structurat conținutul volumului pornind de la unele priorități în aviația română, câteva dintre acestea cu statut de întâietate și în aviația mondială. Cum sunt invențiile și reușitele în zbor ale lui Traian Vuia, Henri Coandă, Gheorghe Bănciu-

lescu, pentru a ne rezuma la aceste trei exemple.

Fie că este vorba despre el, personal, fie despre aviatori renumiți, Petre Ionescu se oprește cu respect și considerație asupra acelor momente ce au marcat un debut, covârșitor ca importanță în profesie, în istoria aeronauticii, sau un record negalat peste decenii.

Regăsim între copertele cărții notații despre Alexandru Papană, Constantin Băzu Cantacuzino, Petre Ivanovici, Constantin Șendrea, George Ionescu-Sidef, Nicolae Morar, Grigore Baștan, Dumitru Prunariu, ca și despre mulți alți piloți și parașutiști care au adus faima aeronauticii române.

Nu sunt omise nici locurile în care au crescut și s-au afirmat marii piloți ai aviației noastre reactive, împrejurările în care aceștia, împreună cu colegii de aerodrom, au acționat.

Lucrarea "Urmașii lui Icar" aduce noi și îndubitabile dovezi că prin faptele și măiestria lor, mesagerii români ai aviației au fost, așa cum se remarcă în epilog, purtători de valoroase tradiții, care au convins că fac parte dintr-o cultură și civilizație care au contribuit la îmbogățirea patrimoniului universal al științei și culturii.

PETRE BĂNĂ

În perioada 9-13 iunie a.c., a avut loc un schimb de experiență româno-belgian, în domeniul asigurării meteorologice a forțelor aeriene. Activitatea a oferit specialiștilor celor două țări oportunitatea cunoașterii reciproce, în cadrul discuțiilor

delegației belgiene au apreciat în mod deosebit colaborarea structurilor meteorologice militare și civile românești, în cadrul sistemului meteorologic integrat național, precum și înzestrarea tehnică a structurilor meteorologice existente în

## SCHIMB DE EXPERIENȚĂ CU METEOROLOGII ROMÂNI ȘI BELGIENI

fiind abordate subiecte precum: organizarea de principiu și misiunile structurilor de asigurare meteorologică; metode, principii, procedee și tehnici specifice acestui domeniu; pregătirea personalului meteorologic. Reprezentanții

Forțele Aeriene ale României și nivelul de pregătire științifică al personalului de specialitate – elemente esențiale în asigurarea compatibilității tehnico-informatică cu structuri similare din armatele statelor membre NATO.



## DIALOG CU CITITORII



**General de flotilă aeriană (r) MIRCEA ACOJOCĂRȚEI:** Foarte interesante ideile și datele privitoare la istoria, pe scurt, a devenirii aviației române, informații despre corifeii acesteia. Ele se regăsesc, după cum probabil ați constatat, în pagina de Rememorări, intitulată "Eroism, performanță, profesionalism", publicată în numărul consacrat sărbătorii Zilei de 17 iunie.

**Comandor (r) ing. GHEORGHE ZARIOIU:** Vă mulțumim pentru aprecierile la adresa conținutului revistei. Regretăm că ea nu ajunge în atâtea exemplare câte ați fi doriți la Craiova, dar nu este vina noastră. În câteva rânduri am revenit asupra modalității prin care cititorii, inclusiv cadrele militare în rezervă și în retragere din localitate, se pot abona la "CER SENIN".

Ultima carte a dumneavoastră, "Motoare de aviație", a fost bine primită de colectivul redacțional. Este, într-adevăr, o lucrare de referință.

**Comandor VASILE CUCIUREANU:** Dicționarul Enciclopedic privind personalitățile din aviație se află încă în lucru și va apărea, cu certitudine, în cursul acestui an. Ca orice lucrare de asemenea amploare, ea necesită, vă dați seama, multă muncă, investigații, cercetări și verificări suplimentare. Ne lipsesc încă date privitoare la biografia unor persoane care își au locul în paginile acestei cărți.

**CONSTANTIN DINU:** În vederea clarificării situației dumneavoastră trebuie să luați personal legătura cu U.M. 02405 Pitești, pentru a vi se pună la dispoziție Foaița matricolă. Este imposibil ca în dosarele ce conțin documente despre promoția din care ați făcut parte să nu se regăsească rubrica destinată dumneavoastră. Cu atât mai mult cu cât spuneți că ați zburat mai multe

tipuri de avioane și nici măcar nu vi se certifică, așa cum s-ar conveni, calitatea de pilot. Luați cu dumneavoastră și Carnetul de zbor, dacă îl mai aveți. Un asemenea document pentru un zburător este ca și un certificat de naștere pentru oricare om.

După decembrie 1989 persoanele care au fost în situația dumneavoastră și-au clarificat de mult situația, au primit chiar și gradul care li se cuvenea și de care au fost frustrați în urma unor măsuri abuzive, de ordin politic.

**ELENA CIOBOTEA:** Sunteți soție de maestru militar. Pe care îl cunoaștem și despre care am scris, laudativ, așa cum merită, datorită hărniciei și priceperii sale. Aveți dreptul (și timpul) să vă înscrieți fetița și băiatul – Paul fiind foarte ocupat – la creșă și grădiniță în perioada 15.06-15.07. 2003 la sediul Complexului Preșcolar din str. General C. Cristescu nr. 5, sector 1, București.



## DIALOG CU CITITORII



# INTERVENȚIE RAPIDĂ



Sefului Statului Major al Forțelor Aeriene, **generalul-locotenent Constantin Gheorghie**, i-a fost adresată o telegramă de mulțumire din partea directorului general al Transcarpat Off-Road C.O. S.A., ing. Mircea Pârlog, precum și a Serviciului Medical de Urgență, Resuscitare și Descarcerare, pentru intervenția promptă – de salvare a unor

persoane grav rănite, aflate între viață și moarte în Munții Apuseni – efectuată de echipajul unui elicopter IAR-330 Puma, aparținând Bazei Aeriene Câmpia Turzii.

În ziua de 5 iunie a.c., în timpul pregătirii celei de a opta ediții a concursului internațional cu mașini, "CARPAT TROPHY ADVENTURE CHALLENGE", pe un traseu foarte dificil, în Munții Apuseni, în apropiere de Alba Iulia, o mașină s-a răsturnat și a căzut de

la 30 de metri într-o râpă. Unul dintre organizatori a decedat pe loc, iar alți doi au fost grav răniți.

Întrucât nici un alt mijloc de transport nu putea interveni atât de rapid, s-a apelat la aviatorii de la Câmpia Turzii. Elicopterul IAR-330 Puma, amenajat în sistem MEDEVAC, având în echipaj pe **căpitanii Laurențiu Gabor, Titi**

## Scrisoare de mulțumire

**Stăncoiu și pe maestrul militar principal Augustin Florian**, a decolat în cel mai scurt timp spre Târgu Mureș și a aterizat pe platforma special amenajată de la Spitalul Municipal, de unde a luat la bord echipa de intervenție pentru resuscitare și descarcerare, condusă de doctorul Raed Arafat.

Măiestria piloților și-a spus și de această dată cuvântul, ei reușind să

aterizeze într-un loc sigur, în pofida condițiilor de teren foarte grele.

După scoaterea celor doi răniți din autovehicul și acordarea primului ajutor, personalul medical de intervenție și oamenii aflați într-o stare gravă au fost transportați în regim de urgență la Spitalul Municipal Târgu Mureș cu elicopterul militar, la bordul căruia au fost întreprinse tot timpul măsuri de menținere a organelor vitale în stare de funcționare. (P.B.)



## Masă rotundă cu tema Ecologie și Artă

# TALENTUL NU AȘTEAPTĂ VÂRSTA

Complexul Militar "Cobălcescu" a fost gazda unei mese rotunde cu tema "Ecologie și Artă", organizată de Complexul Preșcolar al Ministerului Apărării Naționale și Filiala București a Organizației "Salvați copiii".

Activitatea a început cu o paradă a modei ecologice, costumele fanteziste fiind realizate și prezentate de către un grup de copii de la Grădinița nr. 2 a Ministerului Apărării Naționale.

Proiectul "Ecologie și Artă" este unul din rezultatele colaborării, ce se desfășoară de mai bine de patru ani, între Grădinița nr. 2 a Ministerului Apărării Naționale și Filiala București a Organizației "Salvați copiii". Educația făcută prin acest proiect îmbină, într-un mod fericit, două elemente ce ar trebui să caracterizeze viața cotidiană: **ecologia și arta.**

Munca în cadrul proiectului a fost, în fapt, un dialog permanent educator-copil, urmat de o joacă... educativă. Rezultatele nu au întârziat să apară. Andreea Nuță, fiica unui cadru militar, și-a dovedit talentul, fiind premiată de juriile a două concursuri internaționale la care au participat mii de copii. Ea a luat Premiul special al juriului la Concursul internațional de desene și picturi "Desenează-mi pacea", desfășurat de UNESCO la Paris, și Premiul al III-lea la concursul organizat de Rețeaua Europeană a Școlilor, la Bruxelles, cu ocazia Săptămânii Verzi, eveniment ce a premiat proiectele ecologice ale comunităților locale din Europa. Andreea a fost premiata, pentru ambele concursuri, la Bruxelles, în cadrul unui eveniment ce a omagiat, totodată, Ziua Copilului și Ziua Internațională a Ecologiei. Obținerea

acestor rezultate a fost posibilă prin crearea condițiilor necesare, asigurate prompt de structurile implicate, și datorită experienței în domeniu a doamnei educatoare Selia Pelinaru, care a descoperit și "slefuit" talentul Andreei.

Colonelul (r) Constantin Trașcă, directorul Complexului Preșcolar al Ministerului Apărării Naționale, despre care am aflat că este salutat militărește de copii, iar el le răspunde... copilărește, ne-a precizat că "este un moment important pentru învățământul preșcolar militar. S-a dovedit că în condițiile asigurării cadrului necesar, copiii pot obține rezultate remarcabile, activitățile desfășurându-se în baza conceptului <<joacă educativă>>".

Căpitan CRISTIAN PREDĂ

# EVACUAREA AEROMEDICALĂ – EXIGENȚE EUROATLANTICE

În Suedia, la Kiruna, s-a desfășurat un seminar internațional pe teme de evacuare medicală.

Au participat reprezentanți din 25 de țări din Europa, America de Nord, Asia și Australia.

Delegația română a fost formată din colonelul

dr. Alexandru Eliad, medicul șef al Statului Major al Forțelor Aeriene, și locotenentul dr. Leonard Lușu, medic de unitate la Baza Aeriană Fetești.

La înapoierie, șeful delegației militare române ne-a acordat un scurt interviu.

– Ce probleme au fost abordate, cu preponderență, domnule colonel doctor Eliad?

– Mai întâi, vreau să remarc că seminarul a constituit o bună ocazie de armonizare a procedurilor de evacuare aeromedicală, operațiuni efectuate, după cum se știe atât de către civili, cât și de militari. În majoritatea țărilor, acestea sunt operate în special de civili, competența medicală militară afirmându-se numai în situații de criză, de război, în misiuni și aplicații. De altfel, după cum am constatat, în cele mai multe state evacuarea aeromedicală este o problemă națională. De aici și interesul ce l-a prezentat seminarul, importanța problemelor discutate. În rezumat, acestea au vizat aspecte privind transportul aerian al persoanelor contaminate cu agenți biologici (NBC) sau a celor ce suferă de boli cu grad înalt de infectiozitate. La fel s-au abordat aspecte legate de decontaminarea mediului înconjurător, precum și a aeronavelor, metode de protecție a piloților de elicoptere ce operează în zone contaminate, implicațiile legislative legate de managementul asigurării serviciilor medicale și al aeronavelor, standarde comune NATO – aviația civilă (comercială) a țărilor partenere și membre ale Alianței, standarde privitoare la ambulantele aeriene, interoperabilitatea cu structurile civile responsabile pentru evacuarea aeromedicală, concepte de evacuare.

În acest sens au fost expuse diverse experiențe ale participanților din Suedia, Norvegia, Franța, Germania etc.

– Intervenția dumneavoastră în ce a constat?

– Am explicat, și a trezit interes, sistemul MEDEVAC al Forțelor Aeriene ale României care, după cum se cunoaște, dispune de personal paramedical calificat care și-a probat capacitățile în diverse situații, la calamități naturale în Moldova, dar și în aplicații. Totodată, am menționat buna conlucrare de la noi între partea civilă și militară în efectuarea operațiunilor de evacuare medicală.

– Ce obiective a urmărit, de fapt, seminarul?

– A fost, înainte de toate, o informare reciprocă asupra modificărilor survenite în domeniul evacuării aeromedicale; s-a făcut o evaluare a incidentelor acestuia asupra companiilor aeriene civile, a

consecințelor economice, tehnice și de altă natură pe care le implică reamenajarea aeronavelor comerciale de transport – în manieră MEDEVAC – în caz de criză. Totodată, un obiectiv important l-a prezentat examinarea și validarea procedurilor de lucru cu Centrul de Coordonare Euro-Atlantic de Lichidare a Urmărilor Dezastrelor (EADRCC) pentru a transforma mijloacele de transport aerian comercial civil, în mijloace de evacuare aeromedicală.

– Vă rugăm să vă referiți și la unele concluzii desprinse.

– Prima și cea mai importantă este aceea că evacuarea aeromedicală constituie, în situații de criză, o problemă națională. Cu tot ce decurge din aceasta. S-a arătat că este necesară stabilirea, de comun acord, între structurile militare și civile care realizează evacuarea aeromedicală, a unui algoritm coerent a etapelor de evacuare și decontaminare biologică, o protecție eficientă a personalului navigant și medical, un management cât mai bun, atât în procurarea echipamentelor medicale de pe aeronave, cât și menținerea acestora în stare perfectă de funcționare, un lucru de mare actualitate și pentru noi.

Activitatea a fost cu atât mai binevenită cu cât s-a pus în mod ferm problema corectitudinii informațiilor furnizate echipei medicale care efectuează misiuni MEDEVAC, formulările care fac obiectul standardizării să fie cunoscute și utilizate cu prioritate de toate națiunile, atât cele membre NATO, cât și cele partenere PPP.

– Rezultatele și concluziile seminarului v-au sugerat și unele propuneri?

– Mai multe. De pildă, participarea la un număr cât mai mare de misiuni de evacuare aeromedicală cu caracter MEDEVAC și SAR, sporirea prezentei personalului medical la cursuri și ședințe de antrenament de evacuare medicală în țară și în centre specializate din statele membre ale Alianței și, nu în ultimul rând, prezentarea doctrinei medicale NATO întregului personal din Forțele Aeriene, factorilor de răspundere civili implicați în asemenea misiuni.

A consemnat  
PETRE BĂNĂ

## 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)

ISSN 1582-6317. B 222.03; C 1011.00

REDACTOR -ȘEF:  
DUMITRU AMARIEI;

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

REDACTORI PRINCIPALI:  
PETRE BĂNĂ,  
NICOLAE,  
PRINCEANU,  
LEONARD,  
COȘCĂ,  
AN

TEHNOREDACTARE:  
ELENA TOFAN,  
LUCIAN TEODORESCU;

IOU