



In perioada 1-13 septembrie a.c. s-a desfășurat, în zona Plovdiv - Bulgaria, exercițiul aerian real NATO/PfP **COOPERATIVE KEY - 2003**. La exercițiu au participat 1.720 de militari din 22 de state membre ale Alianței Nord-Atlantice și ale programului Parteneriat pentru Pace, precum și reprezentanți din trei țări membre ale Dialogului Mediteranean și observatori ai unor agenții guvernamentale. Combatanții au avut la dispoziție 60 de aeronave de luptă și de transport, altă tehnică specifică. Scopul exercițiului a constat în familiarizarea și antrenarea participanților în executarea unor misiuni comune, după standardele și procedurile NATO. Codirectorii exercițiului au fost **generalul-maior american Eduard R. "Buster" Ellis** și **generalul-maior bulgar Mladen I. Kazakov**.

Delegația militară română care a luat parte la exercițiul **COOPERATIVE KEY - 2003** a fost condusă de **comandorul George Gheorghe** și a cuprins 85 de militari - 74 din cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene și 11 din structurile Statului Major al Forțelor Terestre. Componenta de luptă românească a constat în 3 avioane de vânătoare-bombardament de tipul MiG-21 LanceR, 3 elicoptere de luptă model IAR-330 PUMA SOCAT și o aeronavă de transport C-130 Hercules. Militarii români au îndeplinit atât misiuni de comandă și control, cât și de execuție. Principalele misiuni de execuție au fost: atacuri împotriva mijloacelor de apărare antiaeriană ale inamicului; atacuri la sol, în sprijinul forțelor terestre; apărare aeriană; căutare-salvare prin luptă; desant aerian; evacuare medicală; transport de forțe și mijloace. Exercițiul și-a atins scopurile și a evidențiat buna pregătire și profesionalismul

participanților, disciplina riguroasă a combatanților. Despre modul în care s-au comportat militarii români ne-a declarat, în exclusivitate, **comandorul George Gheorghe**, șeful Secției Integritate și Cooperare Militară din cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene: "A fost un exercițiu complex, care s-a desfășurat în condiții meteorologice dificile. S-a zburat, de regulă, ziua, însă aeronavele de transport au îndeplinit misiuni și pe timp de noapte. Ai noștri s-au comportat, din nou, foarte bine, îndeplinindu-și ireproșabil misiunile primite. Conducătorii exercițiului au avut numai cuvinte de laudă pentru piloții, ofițerii de stat major și medicii români. Nu s-au înregistrat accidente sau incidente. Delegația noastră s-a înapoiat cu bine acasă și așteaptă să participe la alte exerciții și misiuni".

Felicitări tuturor!

La Școala de Aplicație a Forțelor Aeriene

PROMISIUNI PENTRU UN NOU ÎNCEPUT

pagina 4

La Batalionul de instrucție de la Boboc

PREGĂTIRI PENTRU O "DECOLARE" REUȘITĂ

pagina 5

■ INFO ■ INFO ■ INFO ■ INFO ■ INFO ■ INFO ■ INFO ■ INFO ■ INFO ■ INFO ■

Trageri de instrucție la Capu Midia

La Capu Midia, în poligonul de trageri sol-aer, a avut loc, zilele trecute, un fel de colociu practic al artileriștilor și rachetiștilor care combat ținte aeriene. Deși activitatea a fost astfel pregătită încât să înceapă până la ora 10 a.m., tot felul de incidente au făcut ca tragerile propriu-zise să se producă după oarecare întârziere. Până la urmă, lucrurile au ieșit cum trebuie. Atât combatanții din Forțele Aeriene, cât și cei aparținând Forțelor Terestre și-au pus în valoare pregătirea și au executat misiunile în condiții foarte bune. Dincolo de spectacolul acestor trageri, cu totul aparte, a fost vorba de multă rigoare, de seriozitate și de profesionalism. Iar toate acestea s-au produs în fața mai multor zeci de invitați de peste hotare - militari germani, greci, portughezi - și a unor importante personalități românești din zona politicului sau din cea administrativă.

La activitate au participat, între mulți alți demnitari militari, generalul dr. Mircea Mureșan, locțiitorul șefului Statului Major General, și generalul-locotenent Gheorghe Catrina, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene.

Într-o declarație făcută presei, generalul Mureșan a apreciat nivelul instruirii luptătorilor care au acționat în poligon, precum și cadrul organizatoric al activității. (D.A.)

Comemorare - AUREL VLAICU

La Bănești, locul în care s-a prăbușit, la 13 septembrie 1913, Aurel Vlaicu, la monumentul închinat memoriei marelui inventator și pilot, a avut loc o manifestare comemorativă cu prilejul împlinirii a nouă decenii de la trecerea în eternitate a celebrului pionier al aviației române și mondiale.

Au participat reprezentanții ai administrației de stat centrale, județene și locale, ai Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii, ai Ligii Aeriene, Fundației Aerospațiale, Muzeului Aviației.

Din partea Statului Major al Forțelor Aeriene a fost de față generalul de brigadă Marinel Nicolae. În acordurile Imnului Eroilor, au fost depuse coroane de flori.

Din câte ne-a relatat generalul de flotilă aeriană (r) Constantin Mereu, vicepreședinte al ARPIA, la manifestări au luat parte și o delegație a orașului Orăștie, precum și un nepot al lui Aurel Vlaicu. Locul și rolul pe care flăcăul din Bințișii le-a avut în formarea

aviației noastre au fost evocate de comandantul Diviziei 1 Aeriană "Siret", generalul de flotilă aeriană Liviu Burhală, primarii localităților Bănești, Câmpina, Orăștie - orașul atât de drag marelui inventator. Activitatea a continuat la Casa Tineretului din Câmpina, unde a fost amenajată o miniexpозиție consacrată evenimentului. Directorul Muzeului Aviației, comandorul Paul Sandachi, și Mihai Coman, președintele Fundației Aerospațiale, au evocat personalitatea celui care a fost unul din cei mai de seamă oameni ai epocii în care a apărut aviația.

O activitate asemănătoare a fost desfășurată de filiala București a Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii la Cimitirul Eroilor Bellu, în fața mormântului lui Aurel Vlaicu. Ceremonialul depunerii unei coroane de flori a fost precedat de o scurtă prezentare a vieții și activității lui Aurel Vlaicu, pe care a făcut-o căpitan-comandorul (r) Jean Dăscălescu.

Împreună cu generalul de flotilă aeriană (r) ing. Victor Șoima, comandorul (r) Aurel Pruiă, secretarul general al ARPIA - București, s-au mai aflat alți 16 membri ai filialei, foști piloți și ingineri militari, veterani de război, precum și o fostă sanitară din celebra "Escadrilă Albă", doamna Joița Păpărăd.

Activități de cinstire și omagiere a lui Aurel Vlaicu au avut loc în toate instituțiile care îi poartă numele. (P. B.)

ÎN FAȚA UNOR NOI ȘI IMPORTANTE RĂSPUNDERI

La Comandamentul Operațional Aerian Principal:

Generalul de flotilă aeriană CONSTANTIN CROITORU

Generalul de flotilă aeriană Constantin Croitoru a fost numit, prin Ordin al ministrului apărării naționale, în funcția de comandant al Comandamentului Operațional Aerian Principal cu data de 1 august 2003. Anterior, a îndeplinit funcția de comandant al Diviziei 1 Aeriană „Siret”.

S-a născut la data de 5 mai 1952, în localitatea Filipești de Pădure, din județul Prahova. Este căsătorit și are un fiu. A absolvit Școala Militară de Ofițeri de Aviație (1974), Academia Militară – secția aviație și apărare antiaeriană (1983), Cursul postacademic de comandanți de brigadă (1993), Cursul de perfecționare în conducerea strategică (1996), Colegiul Național de Apărare (2001), Cursul de limbă engleză – Canada (2002). Cunoaște foarte bine limba engleză.

În decursul carierei militare a îndeplinit mai multe funcții, între care: pilot și comandant de patrulă într-un regiment de aviație de vânătoare; instructor-șef într-o divizie de aviație; loțiitor al comandantului pentru



zbor într-o mare unitate; loțiitor serviciu doctrină și instrucție la Statul Major al Forțelor Aeriene; șef de stat major de divizie aeriană; comandant al Bazei 90 de Transport Aerian; comandant al Diviziei 1 Aeriană „Siret”. În ultimii 3 ani a fost notat cu calificativul “FOARTE BUN”.

La comanda Diviziei 1 Aeriană “Siret” :

Generalul de flotilă aeriană LIVIU BURHALĂ

Generalul de flotilă aeriană Liviu Burhală a fost numit, prin Ordin al ministrului apărării naționale, în funcția de comandant al Diviziei 1 Aeriană „Siret”. Anterior, a îndeplinit funcția de comandant al Bazei 86 Aeriene.

S-a născut la data de 19 septembrie 1957, în localitatea Berca, din județul Buzău. Este căsătorit și are doi copii.

A absolvit Școala Militară de Ofițeri de Aviație – secția naviganți (1979), Academia Militară – secția aviație și apărare antiaeriană (1991); Colegiul Național de Apărare (2002).

Cunoaște foarte bine limbile engleză și franceză.

A îndeplinit, de-a lungul anilor, următoarele funcții: pilot la Centrul de Instrucție al Aviației; pilot și comandant de patrulă într-un regiment de aviație de vânătoare; loțiitor de comandant de regiment; șef de secție la Statul Major al Forțelor Aeriene; comandant al Centrului de Trecere pe Avioane Supersonice; comandant al Bazei 86 Aeriene.



În ultimii trei ani a fost notat cu calificativul “FOARTE BUN”.

Alma mater

“TOAMNA BOBOCILOR” LA MEDIA { “Veteranii” – pe ultimul tur de pistă

Luni, 15 septembrie a.c., în Școala Militară de Maiștri și Subofițeri a Forțelor Aeriene, din Mediaș, a avut loc, într-o atmosferă sărbătorească, festivitatea de deschidere a anului de învățământ 2003/2004.

La acest tradițional și important eveniment a participat **generalul de brigadă Marinela Nicolae, directorul Statului Major al Forțelor Aeriene.**

Emoții, emoții. Atât pentru “boboci”, elevii anului I de studiu, care năzuiesc să “calce” pe urmele ilustrațiilor înaintași într-ale zborului, cât și pentru “veteranii” din anul II, care se află pe ultimul tur de pistă în împlinirea visului lor de a deveni cadre active ale categoriei noastre de forțe armate. Dar emoțiile i-au cuprins, firesc, și pe comandanți, și pe dascăli



Aspecte din sala armament de bord



Sala tehnică – instalații motoare de rachete – gata să-i primească pe cei mai tineri învățăcei

de la catedră. Fiindcă școala este ca o familie, iar “copiii” și “părinții” trăiesc la unison fiecare bucurie, fiecare zi de sărbătoare. Cu exuberanța tinerității, cu chibzuința și înțelepciunea maturității. Dar cu aceeași molipsitoare voce bună, cu aceeași tonifiantă încredere în forțele proprii, cu același optimism nutrit din perfectă autocunoaștere.

Cu punctualitatea caracteristică vieții de cazarmă, activitatea a început fix la ora stabilită. Introducerea Drapelului de Luptă al unității în

formație i-a făcut pe “boboci” să tresalte pentru prima oară, mândria umplându-le sufletele, inflăcărandu-le mințile. De-acum, aparțin și ei Armatei, aparțin Forțelor Aeriene ale României!

Într-o profundă stare de smerenie, îndemnându-i la studiu aprofundat, la disciplină, la camaraderie, la credință, la cultivarea și dezvoltarea simțului onoarei și datoriei. Cu aceleași

frumoase cuvinte i-a îmbărbătat pe elevii anului II, pe dascăli și comandanți.

Comandantul Școlii Militare de Maiștri și Subofițeri a Forțelor Aeriene, **comandorul Marian Milea**, le-a urat tinerilor elevi un călduros bun venit în această prestigioasă instituție de învățământ militar, care, decenii la rând, a format specialiștii militari necesari categoriei noastre de forțe armate în exploatarea tehnicii și armamentului, precum și în conducerea subunităților la instrucție. S-a relevat, și cu acest prilej, că în școală sunt cadre didactice cu multă experiență, de ireproșabilă competență profesională, care asigură procesului de învățământ, împreună cu celelalte cadre din școală, calitate, eficiență, prestigiu. Comandantul i-a asigurat pe elevi că va fi mereu alături de ei, că le respectă opțiunea făcută, că îi va susține în tot ceea ce vor întreprinde în folosul pregătirii lor. Aici, în școală, elevii au asigurate toate condițiile de instruire și educare pentru a se împlini profesional, pentru a deveni continuatori demni ai generațiilor înaintași, pentru a se ridica la înălțimea aspirațiilor lui Vuia, Vlaicu, Coandă, Bungescu sau

Burileanu. “Perspectivele dumnea-voastră sunt promițătoare dacă avem în vedere dezvoltarea viitoare a tehnicii de aviație, radiolocație și apărare antiaeriană, nivelul pregătirii și concepției privind rolul și misiunile maistrilor militari și subofițerilor – adevărata <<coloană vertebrală>> a Armatei – sublinia comandantul școlii. Aveți posibilitatea să vă pregătiți cât mai temeinic pentru profesia aleasă. Baza tehnico-materială, îmbogățită și modernizată an de an, vă asigură

viată, generalul de brigadă Marinela Nicolae i-a felicitat pe elevi, pe comandanți și cadrele didactice cu prilejul deschiderii anului de învățământ și și-a exprimat convingerea că tinerii aflați acum pe băncile școlii reprezintă viitorul Forțelor Aeriene, nădejdea noilor succese în misiunile mereu mai complexe, mereu mai importante. Desigur, cu condiția de a se pregăti cât mai bine, de a fi disciplinați, de a-și gestiona rațional timpul de studiu, de a înțelege



La prima lecție de limbă engleză

însușirea unor bogate cunoștințe teoretice și deprinderi practice, învățarea și perfecționarea limbii engleze. Nu irosiți nici un minut de studiu, nici o oportunitate de a vă autodepăși! Fiți disciplinați și ascultători! Am convingerea că v-ați ales drumul cel bun în viață, că veți deveni cadre de nădejde ale Forțelor Aeriene, ale Armatei României. Nu uitați că veți slui sub arme, primii în succesiunea promoțiilor și contingentelor, imediat după ce România va fi membru de facto și de jure al Alianței Nord-Atlantice. Vă doresc mult succes, note bune, sănătate și bucurii!”

În încheierea festi-

comandamentele fiecărei etape parcurse.

Ultimul moment al festivității la constituit defilarea formațiilor deja constituite, având în față Drapelul de Luptă al unității. Apoi, elevii au intrat în clasele și în laboratoarele unde se vor forma și desăvârși ca specialiști, ca oameni, ca destoinice cadre ale Forțelor Aeriene.

Locotenent-comandor DAN HAGEANU ofițer cu relațiile publice

Alma mater

Preocupări actuale la NATO și UE

CUVÂNTUL DE ORDINE: TRANSFORMAREA

Nevoia de schimbare, de adaptare la noul context politico-militar pentru a răspunde mai bine amenințărilor începutului de mileniu, când ne confruntăm cu o exacerbare a acțiunilor teroriste și când lumea civilizată trebuie să facă față unor provocări pe care, până acum, nimeni nu le-a prevăzut, conduce în mod imperios necesar la preocupări și acțiuni concrete de modelare a structurilor și forțelor existente, de remodelare și de reorientare a capabilităților și a modului de utilizare a acestora. Sub acest aspect, Alianța Nord-Atlantică finalizează și pune în aplicare planuri mai vechi de revizuire a structurii de comandă și accelerează implementarea noului sistem de comandă control aerian, care se dorește un răspuns la ceea ce lipsește vechiului sistem: integrare, flexibilitate, suplețe. Pe de altă parte, Uniunea Europeană reconsideră politica de apărare și lansează documente foarte importante menite să asigure un suport legal acțiunilor prezente și viitoare ale organizației și, anume, un proiect al strategiei de securitate și un plan de acțiune pentru neproliferarea armelor de distrugere în masă. Pentru noi, ca europeni, în general, dar mai ales pentru noi cei care batem la porțile afirmării unei democrații viabile, credibile și în plină dezvoltare, este foarte important să punem aceste două organisme pe același plan în lista noastră de priorități. De aceea, vom urmări, în continuare, cum, la nivelul acestora, se produc schimbările de care și noi avem nevoie și cu care încercăm să fim pasul în devenirea noastră. Și dacă vom privi societatea românească, vom observa o deschidere, o transformare în toate domeniile vieții politice, sociale, economice. Iar domeniul militar, ca parte integrantă a sistemului național, este, poate, elementul motor al evoluției societății românești în ultimii ani. Evoluția sa, urmând pas cu pas îndeplinirea obiectivelor propuse în planurile de reorganizare, este pe cale să încheie, prin implementarea programului "Forța Obiectiv 2007", prima fază, cea a transformării. În numărul de față, voi prezenta unele analize care au fost inserate în revistele Jane's privind preocupările de actualitate în cele două organizații de care vorbeam mai înainte: NATO și UE.

Structura de comandă a NATO

Așa cum am mai comentat și în unul din numerele anterioare ale revistei, NATO se adaptează. Cele două comandamente majore, european și atlantic, își reduc și modelează structurile subordonate și își schimbă chiar și misiunile. Astfel, Comandamentul Aliat al Atlanticului, ACLANT, a devenit, începând cu 19 iunie anul acesta, Comandamentul Aliat al Transformării, deci un organism al modernizării sau, mai bine zis, al coordonării transformării forței, al instruirii, educației, evaluării, cercetării și dezvoltării, în timp ce Comandamentul Aliat European, ACE, a devenit Comandamentul Aliat Operațional, cel al conducerii forței. În același timp, s-a stabilit constituirea unei forțe de răspuns a NATO (NRF – NATO Response Force), care va permite Alianței să desfășoare operații expediționare multinaționale și care va acționa pentru dezvoltarea de capacități suplimentare. La început, NRF va consta dintr-un regiment, care, ulterior, se va dezvolta până la mărimea unei brigăzi, cu elemente de întărire aeriene și navale.

În ce privește structura de comandă a

Alianței, aceasta se va reduce, de la 20 elemente de comandament, la doar 11. Centrele multinaționale de operații aeriene (CAOC – Combined Air Operation Centers) se vor reduce, la rândul lor, de la 10 în prezent la doar patru fixe și două mobile. Vor exista trei comandamente interarame: unul la Neapole, în Italia, altul la Brunssum, în Olanda, și al treilea la Lisabona, în Portugalia. Primele două vor avea în subordine câte trei componente. Pentru cel de la Neapole componenta aeriană va fi situată la Izmir, în Turcia, componenta maritimă la Neapole, iar componenta terestră la Madrid, în Spania. Comandamentul joint de la Brunssum va avea componentele aeriană și terestră în Germania, la Ramstein, respectiv Heidelberg, iar cea navală va fi situată la Northwood, în Anglia. Cel de-al treilea comandament joint, cel din Portugalia, va fi, în principal, orientat pe forțe navale la care se vor adăuga, la nevoie, și alte componente.

Comandamentul Aliat al Transformării, cu sediul în Statele Unite, la Norfolk, Virginia, colocat cu Comandamentul Intrunit al Statelor Unite și condus de același comandant, amiralul Giambastiani, va subordona, pe lângă alte elemente specifice, și Colegiul NATO de la Roma, Școala NATO de la Oberammergau,

Germania, un centru joint în Norvegia, la Stavanger, și unul de instrucție în Polonia, la Bydgoszcz. Parte din celelalte țări membre vor dezvolta "centre de excelență" în domenii precum operații maritime și apărare chimică/biologică. Pentru asigurarea caracterului expediționar al forței sale, membrii europeni ai NATO vor disponibiliza fonduri pentru a achiziționa sau închiria avioane de transport strategic și nave maritime rapide.

Noul sistem de comandă control aerian al NATO

După mai bine de 20 de ani de analize și căutări a ceea ce poate reprezenta mai bine nevoile Alianței privind comanda și controlul, iată că, în sfârșit, sistemul de comandă control aerian al NATO (ACCS) a fost definit și va fi implementat începând cu anul 2004. Nivelul 1 al capabilității operaționale (LOC1) va cuprinde patru centre C2. În final, se va ajunge la construirea unei rețele C2, care va acoperi o suprafață de 81 milioane kilometri pătrați din Norvegia până în Turcia. Cele patru centre care vor fi modernizate și testate sunt situate în Belgia, Franța, Germania și Italia, urmând ca în noua fază de dezvoltare să se aibă în vedere asemenea capabilități și în alte 11 țări. Potrivit unor opțiuni exprimate deja, sistemul ar putea fi extins și în statele non-europene membre ale NATO sau membri invitați. Noul sistem ACCS va înlocui șapte sisteme C2 naționale și NATO cu unul singur.

Soflul de bază va fi adaptat la primele patru centre pentru a fi interoperabil cu sistemele naționale de radio și telefonie. Deși sistemul C2 sunt relativ comune, există însă dezvoltări naționale diferite, iar acest fapt conduce în prezent la dificultăți în operarea în comun pe timpul acțiunilor militare. Istoria sistemului începe în anul '80, când a fost creat un plan cadru și s-a definit programul. Când în anul '90 NATO a stabilit cerințele operaționale, programul a căpătat vigoare, dar a intrat în faza finală abia în 1999, când s-a stabilit integrarea nivelului 1 (LOC1).

Noul sistem încorporează elemente de ultimă generație în tehnologia informației, aplicând "lecțiile învățate" în urma ultimelor conflicte regionale din Bosnia-Herțegovina și Kosovo. Arhitectura sistemului este o combinație optimizată a sistemelor tradiționale cu cele noi în scopul obținerii unei cât mai mari flexibilități a întregului, astfel încât să fie în măsură să-și modifice dimensiunea și să se dezvolte răspundând oricărei cerințe cu va apărea în timp.

ACCS va schimba date cu capabilitățile de apărare aeriană, sistemele de control trafic aerian, aeronavele pilotate sau cele fără pilot, navele marine militare, sistemele din spațiu și alte sisteme. Misiunile de bază acoperite de sistem sunt cele de control trafic aerian, supraveghere aeriană și controlul misiunilor aeriene, managementul spațiului aerian, managementul forței și managementul resurselor C2. Este în studiu echiparea unor centre de comandă control în varianta mobilă, care vor avea aceleași capacități cu cele fixe.

Strategia de securitate a Uniunii Europene

În luna iunie anul acesta, Uniunea Europeană a publicat o serie de documente de importanță capitală, printre care, pentru prima dată în istoria sa, un proiect al strategiei de securitate și un plan de acțiune pentru neproliferarea armelor de distrugere în masă. Prin acestea, se pare că politica de apărare a UE se apropie tot mai mult de cea a SUA. Documentele introduc un element de gândire strategică rar întâlnită în dezbaterile anterioare privind apărarea și permit, oarecum controversat în cadrul UE, utilizarea forței pentru prevenirea proliferării armelor de nimicire în masă. Proiectul strategiei de securitate, prezentat de Javier Solana la summitul UE, care a avut loc în Grecia, va fi aprobat, probabil, până la sfârșitul acestui an.

Declarația care a stârnit atenția, în special în cercurile de la Washington, statuată în "Principiile de bază ale neproliferării armelor de distrugere în masă", aprobată de miniștrii de externe cu ocazia întâlnirii din 16 iunie din Luxemburg, schimbă optica tradițională a politicii de securitate UE prin faptul că prevede ca "unele măsuri coercitive în baza Capitolului VII din Carta ONU și legea internațională pot fi luate în considerare" când măsurile non-militare nu au dat rezultate. Pericolul ca arme sau materiale de distrugere în masă să ajungă în mâna grupurilor teroriste și să fie folosite de acestea este unul deosebit de mare, iar efectele nu s-ar putea compara decât cu cele pe care, în trecut, numai țări cu armate mari le puteau atinge. "Proliferarea armelor de distrugere în masă este unica și și de departe cea mai mare amenințare la adresa păcii și securității mondiale", se arată în documentul prezentat de Solana la 20 iunie în Grecia.

Accentul pus de aceasta dată pe amenințări are o importanță deosebită, deoarece, până acum, conceptul de securitate comună în cadrul Uniunii Europene se baza pe mijloacele la dispoziție. Deoarece, spre deosebire de SUA, statele membre ale Uniunii Europene au la dispoziție bugete de apărare mult mai mici, procesul de definire a rolului UE în securitate înțeapă, inevitabil, cu evaluarea capacităților militare aflate la dispoziție. Se proceda apoi la definirea politicii comune de securitate în limita

misiunilor în mare parte necombatante, care puteau fi încredințate UE.

De cealaltă parte a Oceanului, Washingtonul înțeapă în mod tradițional cu identificarea amenințărilor, față de care construia bugete, definea echipamentele necesare, stabilea parteneriate și strategii în măsură să contracțeze amenințările. O dată cu evenimentele de la 11 septembrie 2001, acest mod de abordare și-a dovedit veridicitatea și a întărit importanța punerii pe primul plan în planificarea apărării a amenințărilor teroriste.

Arătăm, la început, că prin noul documente, UE își apropie tot mai mult politica de apărare de cea a SUA. Prin conținutul său, strategia de securitate a UE creează premisele ca riscuri pre-identificate să genereze răspunsuri pe măsură. Prin aceasta se lărgește aria răspunsurilor posibile la folosirea inclusiv a forței. De aceea, și dezbaterile privind securitatea baleiază de la ceea ce este posibil și politic admisibil la ceea ce este necesar. În explicarea acestei schimbări, oficialii Consiliului Europei insistă pe incapacitatea UE de a defini o poziție comună asupra Irakului, care a determinat o preocupare pentru găsirea unor răspunsuri comune la problemele majore ale securității la începutul acestui mileniu.

Diferența dintre viziunile UE și SUA constă în rolul esențial atribuit de UE legii internaționale și instituțiilor în rezolvarea problemelor privind securitatea. Utilizarea forței este înțeleasă întotdeauna în contextul rezoluțiilor ONU sau, cel puțin, cu implicarea Consiliului de Securitate al ONU. Strategia de securitate a Uniunii Europene accentuează asupra apărării legii internaționale în sensul aprobării acțiunii împotriva noilor forme de amenințare. Documentele menționate nu aduc, însă, o clarificare în ceea ce ar însemna un răspuns legal împotriva proliferării armelor de distrugere în masă, așa cum ar fi fost de așteptat. Se cunoaște că europenii au fost în majoritatea lor destul de rezervați în septembrie anul trecut, când doctrina de securitate națională a SUA a ridicat problema acțiunii militare preventive împotriva țărilor care produc arme de distrugere în masă. Există îngrijorarea referitoare la posibilul conflict între acțiunile preventive și definiția războiului justificat așa cum este istoric interpretat de către legea internațională și Consiliul de Securitate.

Oricum, noua strategie de securitate sugerează că se va da mai multă atenție legalității folosirii forței în scenarii preventive în scopul permiterii acțiunilor concrete împotriva combinației arme de distrugere în masă – terorism. Așa încât, din aceasta perspectivă, filozofia de apărare a Uniunii Europene se aliniază tot mai mult celei a Statelor Unite.

Comandor
TACHE JURUBESCU

MONDO MILITARE

← "HYPERSONIC CRUISE VEHICLE" ("HCV"). Așa cum informează BBC, citând serviciul de presă al Agenției Americane de Cercetări Militare Avansate, Departamentul Apărării al Statelor Unite a aprobat proiectul "FALCON" – de construire a unui nou tip de avion de luptă hipersonic fără pilot, care va fi capabil să execute lovituri aeriene în orice punct de pe glob, în mai puțin de două ore de la decolarea de la bazele aeriene ale SUA. Aeronava, denumită "HCV", va fi capabilă să parcurgă o distanță de aproximativ 14.400 de kilometri în 120 de minute și va putea transporta circa 5 tone de bombe și rachete de mare precizie și putere de lovire. "HCV" va intra în serviciul de luptă în anul 2005.

← TRANZACȚIE RUSO-INDIANĂ. După cum transmite agenția de știri IANS (Indo-Asian News Service), India urmează să achiziționeze 6 elicoptere militare de tipul "Mi-17" din Federația Rusă, acestea urmând să intre în înzestrarea unităților de pază ale frontierelor din provinciile Jammu și Kashmir. Primul elicopter a fost deja livrat la jumătatea lunii septembrie a.c. Tranzacția face parte dintr-un program mai

amplu al Ministerului indian al Apărării vizând o creștere substanțială a flotei de aeronave militare a acestui stat. În acest sens, s-a precizat că India intenționează să achiziționeze 66 de aeronave de antrenament model "Hawk", din Marea Britanie, alte câteva avioane de antrenament din Brazilia și 3 aeronave de transport de tipul C-130 Hercules, din Statele Unite.

← "EUROFIGHTER". Germania, Marea Britanie, Spania și Italia au lansat oficial un dntre cele mai mari proiecte comune de apărare din Europa – avionul de luptă "Eurofighter". Lansarea a avut loc, după 20 de ani de planificări, dezbateri și diferențe privind finanțarea proiectului, în localitatea germană Manching, situată la 50 de kilometri nord de München, unde se află una din uzinele consorțiului "European Aeronautic Defence and Space Company" (EADS). La construcția avionului mai participă BAE Systems (Marea Britanie) și Alenia (Italia). Țările contractante au comandat 620 de aparate de acest tip, după cum urmează: Marea Britanie – 232; Germania – 180; Italia – 121; Spania – 87. După cum precizează agenția REUTERS, avionul "Eurofighter" are o rază de acțiune de peste 2.500 de kilometri și poate fi echipat cu

rachete aer-aer și aer-sol, precum și cu arme ghidate prin laser. Aparatul are o lungime de 15,9 metri și o greutate de 23 de tone.

← PROIECT. Potrivit agenției FRANCE PRESSE, ministrul francez al apărării, Michele Alliot-Marie, a făcut publică hotărârea Guvernului de la Paris de a lansa un program de fabricare a unui avion de luptă fără pilot. Principalele părți contractante sunt consorțiul aeronautic "Dassault Aviation" și compania producătoare de echipament electronic "Thales". Proiectul urmează a fi finalizat în următorii doi-trei ani.

← MODERNIZARE. Surse militare americane, citate de VOCEA RUSIEI, informează că, recent, compania "Lockheed Martin Aeronautics", din SUA, a încheiat un contract cu Departamentul american al Apărării, care prevede modernizarea avioanelor de tipul "F-16" din dotarea Forțelor Aeriene Militare care au o vechime mai mare de zece ani. O primă fază a contractului, în valoare de 26,6 milioane de dolari, prevede furnizarea de componente pentru modernizarea a 22 de aparate și, în perspectivă, pentru încă 400 de aeronave. Valoarea totală a contractului este de circa 400 de milioane de dolari. Avioanele de luptă de tipul "F-16" sunt utilizate de 24 de țări, până în prezent fiind livrate 4.000 de astfel de aparate, iar alte câteva sute sunt deja comandate.

← RACHETE. Din Moscova, VOCEA RUSIEI relatează că, potrivit președintelui companiei "Rosaviakosmos", de la începutul anului 2003, industria rusă de profil

a produs 7 rachete purtătoare de tipul "PROTON" și va mai produce încă 4 rachete până la sfârșitul acestui an. S-a precizat, de asemenea, că acest tip de armă va fi produs și în continuare, chiar dacă accentul în domeniu începe a se pune pe rachetele de tipul "ANGARA", echipate cu un sistem de propulsie modern ("RD-191").

← NUMIRE. Din Londra, agenția REUTERS informează că mareșalul de aviație Brian Burridge a fost numit în funcția de comandant al Aviației de Bombardament din cadrul Forțelor Aeriene ale Marii Britanii. Anterior, funcția a fost deținută de mareșalul Sir John Day, care s-a retras din structură. În funcția de adjunct al comandantului Aviației de Bombardament a fost numit vice-mareșalul de aviație Glenn Torpy.

← TEST NMD. Statele Unite au efectuat cu succes un nou test în cadrul programului de dezvoltare a sistemului național



de apărare antirachetă (NMD). Testul a constat în lansarea, de la un siloz aflat la baza aeriană Vandenberg (California), a unei rachete capabile să intercepteze și să distrugă o rachetă balistică "inamică". Scopul testului a fost verificarea performanțelor în zbor și a capacității de interceptare a țintei.

ACCIDENTE AVIATICE

■ "Mi-24" (Federația Rusă): Două elicoptere de tipul "Mi-24", aparținând Forțelor Aeriene Militare al Federației Ruse, s-au ciocnit în zbor în zona localității Ussuriusk, situată în regiunea Extremului Orient. În urma prăbușirii celor două aparate, cinci din cei șase militari aflați la bordul elicopterelor și-au pierdut viața. Nu se cunosc cauzele accidentului. ■ "Mirage-2000" (Pakistan): Surse oficiale de la Islamabad au anunțat că un avion de luptă de tipul "Mirage-2000", aparținând Forțelor Aeriene Militare ale Pakistanului, s-a prăbușit într-o zonă din provincia Punjab, în apropierea localității Shorkot. În urma accidentului, pilotul a decedat. Nu au fost elucidate cauzele catastrofei. ■ "Su-24" (Federația Rusă): O aeronavă de luptă de tipul "Su-24", din înzestrarea Forțelor Aeriene Militare ale Federației Ruse, s-a prăbușit într-un raion muntos din apropierea localității Bada (regiunea Chita). Accidentul a avut loc în timpul unui zbor de instrucție, din cauza unei erori de pilotaj, pe fondul unor condiții meteorologice nefavorabile. Cei doi membri ai echipajului și-au pierdut viața.

La Școala de Aplicație a Forțelor Aeriene

PROMISIUNI PENTRU UN NOU ÎNCEPUT

La 1 august a.c. a luat ființă, la Boboc, Școala de Aplicație a Forțelor Aeriene, prin reunirea în aceeași cazarmă a școlilor de aplicație pentru aviație, radiolocație, artilerie antiaeriană și rachete sol-aer. Așadar, începând cu anul universitar 2003 - 2004, demersul de formare a cadrelor militare va fi gestionat într-o concepție unitară, având drept principală coordonată nivelul cerințelor operaționale ale unităților și subunităților din structura Statului Major al Forțelor Aeriene.

O nou` concepție

În Școala de Aplicație a Forțelor Aeriene, misiunea de susținere teoretică a cursurilor în vederea realizării obiectivelor stabilite prin planul de învățământ revine cadrelor de specialitate, în vreme ce grupurile școlii din structura secției învățământ au ca misiune asigurarea formării și



Comandorul Nicolae Ionașcu,
comandantul Școlii de Aplicație
a Forțelor Aeriene

perfecționării deprinderilor practice în utilizarea echipamentelor aflate în înzestrarea Forțelor Aeriene.

Principalele cursuri organizate aici vor fi, pentru ofițeri, cursul de bază, cursul avansat și cursul de stat-major, iar pentru maiștri militari și subofițeri - cursul de carieră și cursul de specializare. Pe lângă acestea, Școala de Aplicație a Forțelor Aeriene organizează două din cele patru module de pregătire ale cursului de formare subofițeri, pe filiera indirectă.

Diversitatea misiunilor încredințate secției învățământ face ca actul de instruire să capate un caracter complex. În aceste condiții, finalitatea și rezultatele activităților didactice sunt condiționate, în mare măsură, de eficiența structurii organizatorice și de existența unei baze materiale corespunzătoare obiectivelor stabilite prin planurile de învățământ. Conducerea Școlii de Aplicație a Forțelor Aeriene a înțeles că se poate de bine lucrul acesta. Stau măturie rezultatele eforturilor deosebite întreprinse în acest sens de colectivul condus de comandorul Valeriu Iosif, locțiitorul comandantului pentru învățământ. Astfel, a fost amenajat un bloc de spații locative, tip apartament și garsonieră, pentru cazarea în condiții optime a cursanților. Capacitatea de cazare este de numai 45 de locuri, dar e un început bun, promițător!

Dacă până mai ieri utilizarea sistemelor de calcul în învățământul militar nu era mai mult decât un deziderat, astăzi, în Școala de Aplicație a Forțelor Aeriene, folosirea calculatorului în procesul didactic este o realitate. Cele patru catedre ale secției învățământ sunt interconectate într-o

rețea de calculatoare, având și acces la internet. Există, de asemenea, un laptop și un videoproiector, acestea oferind instructorilor posibilitatea prezentării cursurilor în format electronic. Pentru a rămâne în același domeniu, ar fi de amintit faptul că școala beneficiază în prezent de două laboratoare de informatică. Formarea cadrelor militare într-o concepție unitară se traduce în practică și prin existența unui număr mare de discipline comune pentru cele trei categorii de arme din compunerea forțelor aeriene. Eforturile au vizat, printre altele, reducerea numărului de discipline pentru fiecare curs în parte și introducerea unor discipline noi, începând cu cele de leadership, considerate a subordonaților și cultură militară generală și terminând cu cele de informatică și terminologie NATO, toate acestea având drept obiectiv înțelegerea mai bună a conceptelor, procedurilor și standardelor NATO de pregătire și instruire.

Ultimele preg`tiri

Finalizarea procesului de pregătire a noului an universitar s-a realizat, în cadrul Școlii de Aplicație a Forțelor Aeriene, prin organizarea convocării



Calculatorul - instrument indispensabil atât pentru cursanți, cât și pentru dascălii lor

metodice la care a participat întregul personal didactic din structura secției învățământ. Au fost prezentate structurile catedrelor și ale grupurilor școlii, funcțiile ocupate de fiecare instructor în parte, ultimele precizări referitoare la deschiderea noului an universitar. De asemenea, anumiți participanți au prezentat o serie de referate vizând transmiterea unor cunoștințe metodologice în domeniul susținerii procesului de învățământ, demers care se poate de util, luând în considerare faptul că o bună parte dintre instructorii nou numiți pe funcții se vor afla pentru prima dată la

catedră, transmitând cunoștințe cursanților. Cel mai important câștig mi s-a părut însă a fi prilejul oferit de

concepții unitare de formare a cadrelor militare.

Celelalte avantaje le-am aflat de la



Verificări intense în laboratoarele școlii, înainte de startul oficial

această convocare participanților de a se cunoaște reciproc, de a dezbate anumite subiecte de interes general, de a stabili relații de cooperare care să contribuie, pe parcursul desfășurării procesului de învățământ, la atingerea obiectivelor stabilite la începutul anului universitar. Am fost plăcut impresionat de interesul pe care reprezentanții fiecărei categorii de arme l-au arătat pentru domeniul de activitate al colegilor lor. Astfel, vizita în laboratoarele catedrelor, care a finalizat prima zi de lucru a convocării metodice, a oferit aviatorilor, radiolocatoriștilor, artileriștilor și rachetiștilor posibilitatea prezentării, în linii generale, a tehnicii de luptă aflate în dotarea Forțelor Aeriene. Întreaga prezentare s-a desfășurat sub formă de întrebări și răspunsuri, iar "tirul" întrebărilor ar fi continuat probabil

instructorii. **Căpitan-comandorul Edmond Ispas**, șef al catedrei de aviație, este de părere că noua organizare permite o prezentare mai concretă a problemelor de specialitate, ceea ce determină, în cazul aviatorilor naviganți, ușurarea procesului de trecere pe MiG-ul 21 LanceR.

Maiorul Viorel Ilie, instructorul-șef la catedra de artilerie și rachete sol-aer, ne spune că este un mare câștig faptul că în Școala de Aplicație se va studia numai tehnica de luptă din înzestrarea Forțelor Aeriene. În felul acesta, numărul de ore alocate cunoașterii sistemelor va crește, sporind capacitatea cursanților de a lua decizii pertinente în situațiile care se vor ivi pe timpul exploatarei tehnicii.

Maiorul Robertino Dumitrescu, instructor-șef la catedra de radiolocație, consideră că fiind un avantaj existența disciplinei de cunoaștere a celorlalte arme din structura forțelor aeriene, fiind bucurios să prezinte colegilor săi aviatori și artileriști sistemul FPS.

Locotenent-colonelul doctor Emil Surlaru, șeful catedrei de pregătire militară generală, ne vorbește despre preocuparea conducerii școlii de a atrage în procesul de învățământ instructori bine pregătiți, animați în același timp de dorința de a se perfecționa permanent în domeniul didactic.

Locotenent-comandorul inginer Traian Cozma, instructor în cadrul catedrei de aviație, "vede" un avantaj în posibilitatea oferită sublocotenenților de a finaliza, în cursul de bază desfășurat aici, cele 100 de ore de zbor pe aeronave subsonice necesare trecerii pe avionul MiG-21 LanceR.

Locotenentul Bogdan Bunduc consideră că verificarea deprinderilor pentru pregătirea și executarea tragerilor cu artileria în Tabăra de Instrucție și Poligonul de Trageri Capu Midia este esențială în formarea viitorilor artileriști.

Instructorii au cuvântul

Principalul avantaj al unificării școlilor de aplicație ale categoriilor de armă într-o cazarmă este cel al concentrării efortului într-un singur loc, pe o singură direcție, conform unei

Dezbateri necesare

În cadrul dezbaterilor desfășurate în prima zi de convocare metodică, unul dintre subiectele abordate a fost

generat de Ghidul carierei militare, mai concret de acea reglementare a sa care limitează durata de ocupare a unei funcții la maximum 4 ani. Unii dintre instructorii, pornind de la premisa că valoarea unui cadru didactic crește o dată cu experiența acumulată, consideră că această reglementare are influențe negative asupra rezultatelor procesului de învățământ. De cealaltă parte, există instructori care susțin că respectiva prevedere a Ghidului este benefică actului didactic, având drept efect evitarea rutinei și promovarea unor cursuri noi, corespunzătoare noilor tipuri de tehnică de luptă care vor intra în înzestrarea forțelor aeriene.

Există, însă, anumite probleme asupra cărora consensul instructorilor este unanim. Una dintre acestea se referă la pregătirea instructorilor. Având în vedere importanța misiunii încredințate lor, ar trebui ca aceștia să fie cei dinți pe lista priorităților la cursurile de specializare desfășurate în statele membre NATO. Cum însă programa cursurilor desfășurate în Școala de Aplicație este foarte încărcată, instructorii nu au nici măcar posibilitatea de a participa la cursurile de limbă străină desfășurate în România. În consecință, nu îndeplinesc condițiile necesare pentru a participa la cursurile de specializare, absolut necesare pentru desfășurarea actului didactic în condiții optime.

Preocupările **căpitan-comandorului Emil Cimpoca**, șeful secției învățământ, vizează, în momentul de față, stabilirea într-un timp cât mai scurt a obiectivelor și disciplinelor pentru anul universitar 2004 - 2005, astfel încât timpul alocat pregătirii instructorilor să fie suficient pentru a garanta eficiența procesului educațional. O altă prioritate o constituie includerea în noul plan de învățământ a unor discipline care răspund cerințelor de integrare, așa cum reiese din obiectivele de parteneriat.

În ceea ce privește pregătirea cursanților, ar fi de dorit, în primă instanță, revizuirea programei parcurse de studenții Academiei "Henri Coandă", subiect aflat deja pe lista priorităților conducerii Statului Major al Forțelor Aeriene.

Rezultatele procesului de formare a cadrelor militare din Forțele Aeriene sunt condiționate, în primul rând, de calitatea instructorilor Școlii de Aplicație. Un dascăl bun se formează în timp, prin muncă multă și prin efort permanent de autoperfecționare. Acest efort trebuie susținut, însă, printr-un proces motivațional care să corespundă exigențelor pe care le presupune misiunea, deloc ușoară, încredințată acestor oameni. De ei depinde, în bună măsură, viitorul Forțelor Aeriene, viitor ce ne privește pe toți. Să-i acordăm, așadar, atenția cuvenită!

Locotenent
CIPRIAN PĂTRAȘCU

La Batalionul de instrucție de la Boboc

PREGĂTIRI PENTRU O "DECOLARE" REUȘITĂ

□ Unire □ Externalizare □ Căderea miturilor □ Optimism

Când auzi de Școala de Aplicație a Forțelor Aeriene, de la Boboc, subconștientul îți creează instantaneu conexiunile către trei noțiuni: piloți, avioane, zbor.

UNIRE. De la 1 august 2003, însă, Boboc înseamnă mult mai mult. De la această dată, Boboc înseamnă liantul, locul în care cele trei arme ale Forțelor Aeriene ale României (aviația, radiolocația, artileria antiaeriană și rachetele sol-aer) au decis să alctuiască o familie. Pentru că acum, păsările cu cioc de oțel care spintecă văzduhul în vederea pregătirii sau executării unor misiuni de luptă conlucrează cu radiolocația și rachetele într-o concepție unitară, conform standardelor armatelor moderne, conform standardelor NATO.

Schimbarea intervenită în cadrul școlii de aplicație nu a rămas fără ecou nici în ceea ce privește Batalionul de instrucție.

Înființat în anul 2000 și modificat din punct de vedere al statutului de organizare la 1 august 2003, scopul batalionului este de a instrui militarii în termen care urmează să-și satisfacă stagiul militar la unitățile din cadrul Forțelor Aeriene, în perioada instrucției de bază, mai exact în primele patru luni de la încorporare.

Etapele pe care le parcurg militarii în termen în această perioadă ar putea fi sintetizate astfel: ♦ **perioada de adaptare** (durează câteva zile – de la încorporare până în momentul începerii instrucției); ♦ **modulul 1** de pregătire, cu o durată de trei săptămâni, în care se urmărește formarea inițială a militarilor în termen sub aspectul pregătirii militare generale; ♦ **modulul 2**, cu o durată de 4 săptămâni, vizează formarea militarilor în termen ca luptători individuali; ♦ **modulul 3**, cu durata de 7 săptămâni, are drept scop inițierea militarilor în termen ca specialiști; ♦ **ultima săptămână** reprezintă perioada de **evaluare a pregătirii și de repartitie la unități.**

Pentru a surprinde cât mai exact ce înseamnă o zi din viața unui militar în termen în această perioadă de profunde schimbări pe care o traversează sistemul militar, precum și cum sunt ele percepute de către ostași, am urmărit aproape pas cu pas desfășurarea unei zile de instrucție. Ghid al documentării mele gazetărești a avut amabilitatea a-mi fi chiar șeful de stat major al batalionului, **maiorul Mihăiță Necula.**

Primul obiectiv vizat au fost sectoarele celor șase companii (cinci companii de pază și o companie transmisiuni de aviație). Dormitoarele mari reușesc să... înghită, pe câte două rânduri de paturi suprapuse, efectivele unei companii (în jur de 60 de militari). Paturile făcute militărește, cu paturile aliniate milimetric, luciul cerii de pe poartă din grupurile de memorie ce

Răzvan Nicorescu (absolvent al unui curs de gestiune resurse umane în Franța și răspunzător cu aprovizionarea materialelor de întendență și carburanți) îmi surprinde buna impresie și-mi oferă câteva detalii.

Aflu astfel că acest serviciu a fost externalizat prin licitație publică deschisă în vederea hrănirii efectivelor de militari ale unității în baza Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 60/2001 privind achizițiile publice și a Ordinului Ministrului nr. M61/2002.

Licitația a fost câștigată de S.C. Comfortuna 93 SRL Buzău, iar derularea contractului urmează să se realizeze pe o perioadă de 4 ani, începând cu data de 5 mai

infanterie provenit pe filiera indirectă. Îmi spune că a ales cariera militară pentru că îi place să lucreze cu oamenii și consideră procesul de profesionalizare a armatei ca fiind benefic, întrucât militarii în termen, spune el, au o condiție fizică slabă și asimilează cu destulă greutate informațiile ce le sunt transmise, în timp ce militarii angajați pe bază de contract sunt interesați și depun eforturi atât în vederea îmbunătățirii și menținerii condiției fizice, cât și a aprofundării cunoștințelor teoretice militare și de cultură generală, majoritatea dintre ei vizând admiterea la o școală de subofițeri.

Cauzele principale care conduc la o astfel de situație ar fi, în opinia interlocutorului, nivelul



Prima cunoștință cu tehnica de luptă specifică

2003.

Principalele avantaje ale acestui contract ar fi: ♦ controlul exact asupra cheltuielilor; ♦ controlul asupra calității hranei; ♦ asigurarea de către firmă a autorizației sanitare de funcționare; ♦ investiție de 1.200.000.000 lei, care va fi depășită prin suplimentarea numărului locurilor de servare.

Dar dincolo de cifrele contabile rămâne modul profesionist de hrănire a militarilor și, nu în ultimul rând, faptul că acesta nu mai este angrenat în activități gen sergent de serviciu pe bucătărie, veselar, bucătar etc., activități care perturbau în mod vădit procesul de instrucție.



Repetiție zilnică pentru... intrarea în cadentă

CĂDEREA MITURILOR. Încet, dar sigur, iată-ne alinați pe terenul de instrucție. Aici, cele cinci companii de pază obiective speciale sunt organizate de către comandanții de plutoane și de grupe pe ateliere de lucru. Se citesc regulamentele în mod individual sau pe grupe, se memorează definiții (santinelă, consemnul general și particular etc.), se explică, se repetă, se pune în practică. Sunt amenajate obiective simulate, posturi de santinelă fictive, machete împrejmuite cu sârmă ghimpată, totul pentru a putea crea cât mai multe scenarii posibile.

Profit de un moment de repaus al companiei 5 și îl abordez pe **sergentul-major Aurel Criveanu**, subofițer de

parcă puțin cam groasă pentru căldura din această perioadă. Este bucuros de faptul că a găsit oameni care-l susțin și-l ajută, iar o dată chiar a beneficiat de permise cu foi de drum. Îi urez succes și-l las să se revesească gustarea.

Mă îndrept către capătul opus al terenului de instrucție, dar privirea îmi este atrasă de o pistă cu obstacole care nu pare să fi fost folosită de cineva vreodată. Maiorul Necula îmi vine în ajutor și-mi spune că este o pistă cu obstacole tip NATO, omologată la data de 11.08.2003. Pista este amenajată conform proiectului comun tuturor armelor, adoptat de Consiliul Internațional al Sportului Militar în Forțele Aeriene și al S.M.G. 107/11.02.2001 și oferă posibilitatea de executare a activităților sportive și a concursurilor aplicativ



Moment ostășesc important! curățatul armamentului

militare cu militarii în termen, gradați, cadre militare.

La capătul opus al terenului de instrucție, se pregătesc militarii companiei 3. Încearcă să-și continue activitatea ca niște soldați bine instruiți, dar apariția aparatului de fotografiat îi uimește și curiozitatea învinge. Mă apropii și încropesc un dialog cu doi dintre ei: **soldatul Alin Pușcașiu și soldatul Dan Grigoriuța.** Primul are 25 de ani, este din București și a lucrat ca automatist. A fost amănat de trei ori până a fi încorporat, din motive medicale. Consideră că poate efectua stagiul militar fără probleme, mai ales că marșurile de instrucție de până acum le-a trecut cu bine, ceea ce i-a dat încredere în forțele proprii. Cel de-al doilea, Grigoriuța, are 20 de ani și este de părere că procesul de instrucție este unul absolut normal, necesar, iar el personal ar putea face față chiar și unui program mai solicitant. În orice caz, este hotărât să urmeze o carieră militară și a început deja să se intereseze care sunt condițiile pentru a fi admis la o școală de subofițeri.

Amândoi ostașii recunosc faptul că erau speriați din ceea ce au auziseră de la prietenii sau vecinii despre serviciul militar, dar acum s-au convins că nu este chiar așa. Din contră, toți comandanții i-au tratat cu respect, iar mâncarea este ca la americani, cred cei doi. Desigur, dacă greșești ești pedepsit, însă dacă-ți vezi de treabă și ești conștientos – beneficiezi de permise. Dar este normal să fie așa, pentru că armata te căleşte și te face om – este de părere Grigoriuța. Despre îndeplinirea misiunii în unitățile în care vor fi repartizați nu-și fac probleme, sunt convinși că vor fi pregătiți să facă față oricăror situații. Poate la început să le fie mai greu, până se obișnuiesc, după aceea totul va trece repede. Mai ales că miturile au căzut. Adică nu i-a pus nimeni să măsoare unitatea cu bățul de chibrît, să pescuiască în chivuetă sau să... conducă pernele pe sub pat!

Cu aceste gânduri i-am lăsat pe cei doi să-și continue programul, iar eu am început să mă îndepărtez de terenul de instrucție îngândurat și cu sentimentul că mi-a scăpat ceva. Și dintr-o dată, am știut ce. Văzusem atâția soldați cum numai înainte de Revoluția din 1989 mai văzusem, când mă lua tata la câte o depunere de jurământ militar. Sute de militari în termen și doar câteva cadre, iar printre ele un singur ofițer, un locotenent. Și atunci am pus întrebarea:

– Domnule maior Necula, având în vedere numărul destul de mare de militari care trebuie instruiți și supravegheați, mai ales că aici este locul unde ei iau contact pentru prima dată cu mediul militar, cum vă descurcați cu un număr atât de mic de cadre?

– Principala problemă, care se răsfrânge în mod direct asupra calității procesului de

instrucție, o constituie deficitul de încadrare al batalionului la nivelul tuturor compartimentelor. Astfel, deși conform statutului de organizare există un necesar de 5 căpitani pentru funcțiile de comandanți de companie, în prezent nu este încadrată decât una, cea de la compania de transmisiuni, în persoana **căpitanului Marian Dimov.** Celelalte companii sunt conduse de ofițeri detașați de la alte unități sau de subofițeri. De asemenea, deși avem 16

comandanți de plutoane, numai trei dintre ei sunt numiți pe funcții, restul sunt detașați sau se află la dispoziție. Există însă promisiuni și sperăm ca lucrurile să revină la normal în cel mai scurt timp, prin găsirea unor soluții de motivare corespunzătoare a personalului în vederea atragerii de oameni cu capacități empatiche dezvoltate și fini psihologi, deoarece instrucția militarului și șlefuirea caracterului său solicită un efort psihic deosebit din partea comandanților. Pentru că, înainte de toate, militarul este om. Dar un om care trebuie adaptat într-un timp foarte scurt la un anumit mediu, cel militar.

– În aceste condiții, credeți că la sfârșitul perioadei de instrucție de bază, ținând cont de faptul că un număr foarte mare de militari – peste 600 – sunt pregătiți în vederea executării unor misiuni extrem de complexe – paza obiectivelor speciale –, vor fi ei gata să facă față fără probleme acestui tip de misiuni?

– În mod cert, provizoriul de acum minează oarecum bunele intenții, dar conducerea școlii, întregul efectiv de instructori, vom face tot posibilul ca militarii noștri să obțină o pregătire cât mai bună, care să le permită îndeplinirea corespunzătoare a misiunilor de pază pe care le vor primi. Suntem la început, greutăți există, însă ele nu ne sperie, nu ne demobilizează. Și nici pe ostași. Ei sunt înțelegători, receptivi, domnici de a pleca din armată cu o carte de vizită cât mai onorabilă și mai onorantă. Vă rog să scrieți că noi toți suntem optimiști și vom face tot ce depinde de noi ca paza obiectivelor repartizate să se afle, întotdeauna, în mâini bune, de profesioniști adevărați.

Recunosc că optimismul maiorului Necula m-a molipsit, întrucâtva, și pe mine. De aceea am părăsit Batalionul de aplicație a Forțelor Aeriene convins fiind că aici se muncește bine, temeinic, organizat, cu perspectivă. Și, mai presus de orice, există în unitate oameni inimoși, destoinici, care știu ce au de făcut și cum să facă pentru a fi mereu la înălțimea așteptărilor, la înălțimea misiunilor primite. Voi reveni cu plăcere aici pentru a consemna plusurile, pentru a relata drumul frumos al unor tineri cu reale șanse de afirmare.

Locotenent **MIRCEA BARAC**

90 de ani de la dispariția lui Aurel Vlaicu

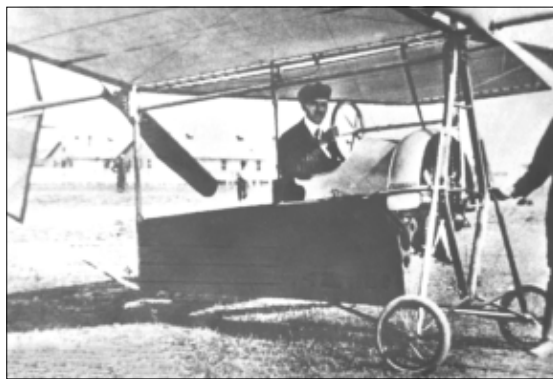
MOARTEA EMINENTULUI INVENTATOR – UN MISTER ÎNCĂ NEELUCIDAT

Se împlinesc 90 de ani de la trecerea în nemurire a inventatorului Aurel Vlaicu, pionier al aviației românești și mondiale. Între anii 1909 – 1913 el a realizat patru aparate de zbor: un planor și trei avioane, proiectând și un balon-dirijabil, care n-a fost realizat, din lipsă de fonduri. Prin întreaga sa activitate, el a contribuit la dezvoltarea aeronauticii, introducând în construcția avioanelor aripa cu profil variabil, inelul din jurul motorului, trenul de aterizare triciclu etc. invenții unanim recunoscute de către specialiștii români și străini.

Despre viața și opera sa aeronautică s-a scris mult și, totuși, sunt încă multe aspecte necunoscute ale vieții și activității sale. Nici până astăzi nu se știe, de pildă, ce s-a întâmplat în "Sâmbăta neagră", ziua de 31 august – 13 septembrie 1913, când și-a pierdut viața în tentativa sa de a trece în zbor Carpații. Ne-a preocupat mulți ani această întâmplare nefericită și am căutat să găsim cauzele prăbușirii sale cu avionul. În cele ce urmează, prezentăm cititorilor revistei opiniile unor contemporani ai marelui inventator român, care au analizat atunci cauzele catastrofei aeriene în care și-a pierdut viața cel mai popular inventator aeronautic român – inginerul Aurel Vlaicu.



tipărite la ziarele aflate pe strada Sărinđar îmi atrag atenția prin groznică știre: <<Căderea aviatorului Vlaicu lângă Cămpina>>. Era de necrezut. Știrea venea ca un trăsnet. Am plecat imediat la Cotroceni și am luat legătura telefonică cu șefii mei, cerând permisiunea să mergem la locul accidentului. La ora 8 seara, împreună cu căpitanul Paraschivescu, comandantul Parcului de aviație, și locotenentul Ștefan Petrescu, elevul meu la zbor, am plecat cu camioneta Școlii de pilotaj la locul accidentului. După ce



trecem de Băicoi și ne oprim în plină viteză la Cămpina, suntem opriți de lumina unui felinar purtat de a ostaș jandarm. Oprim mașina și cel care ne făcuse semn, văzându-ne că suntem în uniformă, ne întreabă unde mergem. La răspunsul nostru că suntem în căutarea locului unde a căzut aviatorul Vlaicu, jandarmul ne raportează că locul este acolo unde ne oprimem, el fiind de pază la resturile avionului. Scoborăm din mașină și la lumina felinarului suntem conduși la vreo 20 m de marginea șoselei pe partea de vest, unde sfărâmatele avionului lui Vlaicu stăteau neatase de nimeni. Ne-am dus la Cămpina și i-am găsit în camera mortuară a spitalului. (Cadavrul său) Era așezat pe o masă, cu o rană adâncă la tâmplă... **Nici o urmă de groază sau încrețire pe figura sa. Un zâmbet încremenit pe buzele sale, iar fața îi era senină, cu o sfântă expresie de liniște** – liniștea datoriei împlinite până la capăt, pentru că își făcuse datoria pentru aviația românească până la capăt, pe care a iubit-o cu toată dragostea și credința sufletului său luminat de flacăra creației divine. A fost singurul creator din țară, complet și desăvârșit, pe ogorul zborului...

Din mărturiile celor pe care i-am ascultat, cum cobora și cum s-a prăbușit, două ipoteze încearcă să explice prăbușirea aeroplanului lui Vlaicu:

1. Ori motorul aeroplanului a început să funcționeze neregulat tocmai atunci când intra

în Valea Prahovei, adică în zona cea mai grea, și atunci a venit înapoi planând la limită spre a ajunge primul teren de aterizare, care era la capătul plantației de pomi din Bănești. Dar, neavând suficientă înălțime, a ținut avionul la limita pantei de planare, care la prima rafală de vânt puternică – rafale frecvente în acea zi din cauza căldurii –, l-a dus la prăbușire pe o aripă, semn al pierderii de viteză, tocmai când mai avea puțin să ajungă la terenul de aterizare.

2. Ori lui Vlaicu i-a venit rău, pe sus, din cauza gurilor de aer puternice în acea zi și atunci, virând, s-a întors, alegând locul de aterizare de la marginea plantațiilor de pomi de la marginea satului Bănești. Ajungând aproape de pământ, nemiind stăpân pe el, deci pe avion, s-a prăbușit de la o înălțime de 50-60 m, alunecând pe aripă. Această ipoteză este mai verosimilă față de declarațiile martorilor oculari din sat, care au spus că motorul mergea cu întreruperi și apoi s-a oprit...

Concluziile mele, cel care am făcut ancheta oficială a cauzelor accidentului, după ce am examinat modul cum decursese zborul și am ascultat declarațiile martorilor oculari ce urmăriseră zborul deasupra Cămpinei și în apropierea locului accidentului, ținând seama de impresiile mele de aviator care zburase în această zi și constatam curenții puternici ascendenți și descendenți, au fost următoarele:

Avionul <<A. Vlaicu nr. II>>, cu care inginerul Aurel Vlaicu a încercat trecerea Carpaților în ajunul intrării de la Orăștie a asociației ASTRA, era un avion obosit după o vechime de zbor de doi ani. Chiar dacă ar fi fost nou, înălțimea maximă la care ar fi putut ajunge nu era mai mare de 1.000 m, după care avionul plafona. Dar pentru trecerea Carpaților era nevoie de 2.500 m înălțime. Vlaicu știa ce înălțime putea atinge avionul său în discuțiile pe care le avusese cu căpitanul (av) Andrei Popovici asupra zborului peste munți, care îi spusese acestuia (lui Vlaicu) că un astfel de zbor, el (Popovici) l-ar executa de

alungul talvegului râului Prahova, adică cum s-ar zice urmând firul apei. Vlaicu însă a căutat să ia cât mai multă înălțime, totuși nu s-a putut ridica mai mult de 1.000 m. Mai mult ca sigur că înălțimea munților l-a impresionat pe Vlaicu după ce trecuse de Cămpina și se apropia de strămoșia de la Comanic-Poșada, știindu-se atât de jos și zburând într-o atmosferă foarte agitată din cauza curenților ascendenți-descendenți ce dominau în acea zi călduroasă. El și-a dat seama de puține șanse ce avea ca să reușească zborul peste munți. În aceste condiții nu a hotărât să renunțe la tentativa sa, hotărâre urmată imediat de virajul de 180° pentru întoarcerea înapoi spre câmpie. A început scoborârea, prin întreruperea motorului, pentru a putea ateriza pe unul din terenurile bune de aterizare de la sud de satul Bănești, de unde începe câmpia spre Băicoi-Ploiești. Aterizarea se impunea pentru că Vlaicu voia să iasă înaintea automobilului care venea pe șoseaua Ploiești-Cămpina cu ajutoarele lui – Silșteanu-Magnani și mecanicul Miron –, cu care probabil voia să se consulte. La ieșirea din satul Bănești, spre câmpie, pe o distanță de circa 2 km la vest de șosea, se afla un rând de livezi, în lungul cărora Vlaicu a scoborât mereu, ca, după ultima livadă, unde mai avea o înălțime de 100 m, să poată să aleagă locul de aterizare. În acel moment a fost văzut cum, încercând să facă un viraj, avionul a alunecat pe o aripă și s-a prăbușit în livadă la 50 m de șosea. O rafală de vânt l-a surprins,

desigur, în acel moment de planare, în viteză mică pentru aterizare, și l-a aruncat la pământ, zdrobindu-l, fără ca avionul să răspundă la manevra de apărare făcută de pilot. Oricare ar fi fost cauza, Vlaicu plățise tributul de sânge pentru aviația română, după Caranda, în tentativa de trecere în zbor a Carpaților, de a desființa simbolic bariera dintre frați opusă de munții Carpați...".

Unii specialiști susțin, pe baza datelor medicale, faptul că, mai mult ca sigur, moartea lui Vlaicu s-a datorat unui infarct miocardic sau chiar a unui stop cardiac, având în vedere că marele inventator suferea de inimă. Într-un raport înaintat ministrului de război, locotenent-colonelul Adrian Miclescu arăta, printre altele, că "dl. inginer Vlaicu se află suferind de cord și în unele zile muncește puțin sau vine la serviciu mai târziu, întrucât se vede clar că nu se simte bine cu sănătatea... Am fost înștiințat că, încă de când studia la München, avea probleme cu sănătatea...".

Din nefericire, actele medicale întocmite de medicul legist de la Cămpina cu ocazia accidentului mortal al marelui inventator nu s-au mai păstrat. Cu toate acestea, cu câțiva ani în urmă, am pus la dispoziția unui mare specialist, colonelul dr. T. Lăzărescu, fotografiile cu accidentul, atâtea câte s-au păstrat. De asemenea, studiind și masca mortuară aflată în patrimoniul Muzeului Aviației, regretatul specialist militar a opinat următoarele: "Analizând numeroase accidente de aviație sau de automobil și studiind cu atenție masca mortuară a celui care a fost cel mai mare inventator român în aviație, pot afirma că, acolo, în aer, în ziua fatidică de 13 septembrie, s-a întâmplat ceva grav pe care numai îl bănuim. Mai mult ca sigur că inginerului av. Aurel Vlaicu i-a venit rău și și-a pierdut cunoștința sau chiar a suferit un stop cardiac și a murit subit. O dovadă în acest sens o reprezintă însuși chipul său, care este destins, așa cum îl prezintă fotografiile și masca mortuară. Mai apare un element care ne pune pe gânduri: inginerul Vlaicu a murit ca urmare a loviturii primite la baza nasului și a tâmplei stângi. Orice om care zboară în momentul în care se petrece ceva cu avionul tinde să-și apere capul, fața, și i se întipărește pe figură frica morții. Este adevărat că o dată ce a survenit moartea pilotului mușchii se relaxează, totuși groaza rămâne întipărită pe față ca o fotografie a tragicului eveniment. La Vlaicu, figura sa este destinsă, cu un ușor zâmbet care a împlinit ceva... Și totuși, nimeni nu poate ști ce s-a petrecut acolo, în aeroplan, în zborul său spre frații din Transilvania".

Într-o scrisoare de la începutul lunii februarie 1912 către Octavian Goga, inginerul Aurel Vlaicu scria: "Frate Tavi, să mă crezi că așa sta mai bine în locul tău decât să stau aici și să fiu mereu necăjit. Eu, după cum ai văzut în Budapesta, eram cam bolnav și nu știam ce-mi lipsește, acum am fost la doctor și zice că am o boală de piept (cord) și că este periculoasă la efort. M-a oprit să mai beau ceva și mi-a dat să mănânc numai vegetar, fără grăsimi. În știu cum s-a isprăvit cu cognacul (coniacul). Nu știu cum o să mă zbor la vară. Totuși, a zis că-mi va da ceva pentru ca să nu mai fiu nervos".

În ceea ce privește ipoteza unui sabotaj, aceasta este exclusă pe deplin. Primii care au examinat cu atenție aeroplanul prăbușit lângă Bănești, la numai o jumătate de oră de la accident, au fost doi prieteni ai săi, un inginer – Silșteanu – și un mecanic – Giovanni Magnani –, printre cei mai buni specialiști din țară la acea dată. Ei au arătat în scris faptul că toate părțile componente ale aeroplanului erau întregi. Nu era nimic rupt, secționat etc. Au circulat multe "povești" în legătură cu sabotajul – exclus și de locotenentul av. Gheorghe Negrescu...

Inginerul aviator Aurel Vlaicu va rămâne în conștiința românilor ca un pisc al inventivității și al genului creator al românilor. "Se uită bărbați politici – scria Nicolae Iorga –, se uită scriitorii de renume. Pe el, însă, nu-l vom uita. Oricând îndrăzneala omenească va smulge aiurea succese strălucite năvii învinse, nu vom privi cu invidie pe acel învingător, ci vom zice cu mândrie: Și noi am avut pe Vlaicu!"

Profesor universitar dr.
VALERIU AVRAM

"Nici un cablu, nici o sârmă nu erau rupte" Zborul peste Carpați pentru a duce fraților săi din Transilvania salutului lui și al românilor din patria liberă era un vis al lui Vlaicu. Invitat să participe la serbările asociației ASTRA, ce se desfășurau la Orăștie, Vlaicu a hotărât să ajungă la festivități zburând de la București la Brașov, și apoi până la Orăștie, cu aeroplanul său. Iată ce au relatat doi dintre prietenii săi – Giovanni Magnani și Constantin Silșteanu –, care l-au însoțit cu automobilul pe traseul zborului: "...Prepară-ți automobilul (Magnani) și anunță pe Silșteanu să vină să luai benzină, căci la (ora) 2 după amiază plecați înainte, să alegeți locul de aterizat la vreo 14 km dincolo de Ploiești, unde am să-mi încarc rezervorul cu benzină. Eu am să plec la 3 d.a. (15.00) ca să vă las vouă timpul să puteți ajunge și să alegeți locul. După ce mi-or da plecarea, prof. dr. Nedelcu Constantin și cu Miron (Măierș, vărul său) mă vor urmări cu automobilul meu, până unde voi ateriza să iau benzină. Din acest punct eu voi trece Carpații și voi ateriza la Brașov, iar voi veți veni împreună..."

La ora 14.30, Giovanni Magnani și Constantin Silșteanu au plecat cu automobilul și, ajungând la km 73, dincolo de Ploiești, au găsit un loc bun pentru aterizat. Vlaicu a sosit și el la scurt timp și a aterizat pe terenul jalonat de cei doi prieteni. După ce s-au făcut verificarea aparatului de zbor și alimentarea cu combustibil, Magnani învârteste elicea, motorul zbârnăie. Cei doi strigă: "Ura! Să ne vedem la Brașov!", iar Vlaicu le răspunde: "La hotul Continental". Rulează vreo 200 m, terenul îi opune rezistență, în sfârșit, decolează și aparatul începe să se ridice maiestuos în aer. "Înainte de plecare s-a sfârșit cu noi – povestesc Magnani și Silșteanu – și am hotărât că el nu-și va lua direcțiunea până nu vede automobilul nostru în mers. Noi ne găseam la aproape 500 m de șosea și, până să ajungem, Vlaicu a luat înălțimea de 200-250 m și a început să vireze, ca noi să ajungem la automobil. Plecând noi, Vlaicu își ia direcția, având o superioritate de viteză, căci noi întâmpinam obstacolele vehiculelor ce ne încrucșau drumul și la un cot al șoselei nu l-am mai văzut. După 14-15 km cum mergeam, vedem în mijlocul șoselei un automobil și persoane care ne făceau semne disperate cu mâna să oprim. Eram încă în viteză și un domn, despre care am aflat în urmă că se numește Ferechide, prefect de Buzău, sare din automobil spunându-ne: <<Dumneavoastră îl urmăriți pe Vlaicu? Nu-l mai urmăriți, căci a căzut cu aparatul și e mort>>. Aceste vorbe au căzut ca o bombă asupra noastră. Silșteanu sare ca un nebun din automobil și dă fuga pe câmp, iar eu (Magnani), fără să-mi dau seama ce fac, intru cu automobilul în șant, ies de acolo și-o opresc, alegând după Silșteanu. Era prea târziu. Vlaicu zăcea mort pe ruinele aparatului său. Înmărmuriți de intensitatea nenorocirii, ne uitam năuc și nu ne

venea să credem. Silșteanu se apleacă asupra lui, îl îmbrățișează, îl strigă pe nume, zadarnic. Vlaicu nu răspundea, el nu mai era printre cei vii. După vreo zece minute ne-am dezmeticit; vedem că de față erau și primarul satului Bănești și câțiva țărani care, întâmplător, se găseau pe câmp. Sosind lumea, am hotărât, de acord cu Magnani, să se ducă (primarul) la Cămpina să anunțe autoritățile, apoi să cumpere o candelă și lumânări. Așa cum se găseau, după aceea, am examinat (Silșteanu) toate cablurile, să vedem dacă nu cumva a fost vreunul rupt, dar nici un cablu, nici o sârmă nu erau rupte. Atunci, ca să-l putem scoate de sub sfărâmături, Magnani mi-a dat un clește, cu care am tăiat cablurile și sârma ce ne împiedicau și l-am scos. În acest timp a venit ambulanța societății <<Steaua Română>> și l-am urcat pe targă. Apoi, după pozițiunea procurorului de Prahova, l-am transportat la camera mortuară a spitalului..."

"Se admit două ipoteze". Locotenentul aviator Gheorghe Negrescu, prieten apropiat al inginerului Aurel Vlaicu, a făcut primul raport referitor la accidentul din ziua de 31 august – 13 septembrie 1913. Iată ce nota acesta în memoriile sale inedite: "...Sâmbătă, 31 august 1913 (stil vechi), după amiază, era o zi călduroasă, zi de captor, nu de sfârșit de vară. Nu se zbura pe Cotroceni, nefiind program de zbor în după amiază sâmbetelor. Venisem de la aerodrom să văd ce-mi face Farman-ul meu, de curând sosit din Franța... Dau ordin mecanicilor să-l scoată din hangar, căci voiam să zbor. De la ei aflu că Vlaicu plecase în zbor pentru a trece munții, cu vreo două ore mai înainte... La ora 6 m. (16.00) am plecat în zbor pentru vreo jumătate de oră. Căldura mare din timpul zile produsese mari valuri de aer, pe care le-am simțit chiar la înălțimea de 800 m la care am urcat în acea zi, deși am zburat la o oră când gurile de aer se potoleau. Pe când zburam cu gânduri, mă gândeam ce trebuia să fi încasat Vlaicu, care plecase în zbor cu aparatul aproape trei ore înainte.

Scoborâsem în oraș și mă găseam la terasa Oteteleștanu (pe locul unde se află acum Palatul Telefoanelor – n.n.), care era punctul de întâlnire al bucurăștenilor pe acea vreme și stăteam la masă cu un necunoscut, când strigătele vânzătorilor de ziare cu ediții speciale

Din istoricul învățământului militar aeronautic

PRIMELE ȘCOLI DE PILOTAJ

La 20 noiembrie 1909, avocatul român Mihail Cerchez, cu studii la Paris, împreună cu statul român și alte 29 de persoane, au înregistrat, la Tribunalul Ilfov, un "contract de societate". Ca o concretizare a contractului de societate încheiat la tribunal, în vara anului 1910, în localitatea Chitila, s-a înființat prima școală de pilotaj, care beneficia, ca infrastructură, de: 5 hangare, un aerodrom, clădiri pentru personalul administrației aerodromului, două tribune pentru public, ateliere dotate cu aparate și utilaje pentru reparații și construcții de avioane.

În aprilie 1911, ministrul de război din acea vreme, întrevăzând că aviația va putea fi folosită pe timpul operațiilor militare, a dispus ca viitorii piloți militari să se instruiască la această școală de pilotaj. Aceștia erau: mairul Ion Macri, căpitanul Fotache Ionescu, locotenentul Stelian Boiangiu, sublocotenentii Ștefan Protopescu, Gheorghe Negrescu și Ștefan Druțu.

Dintre ofițerii care au urmat această școală au obținut brevetul militar de pilotaj numai doi cursanți: Ștefan Protopescu și Gheorghe Negrescu.

În vara anului 1911, principele George Valentin Bibescu (brevetat la Paris ca pilot, la data de 10 ianuarie 1910) înființează Școala de pilotaj de la Cotroceni, școală la care Ministerul de Război detașează trei ofițeri (locotenentul Mirecea Zorileanu, sublocotenentii Nicolae Capsa și Ion Istrate). După numai câteva luni de funcționare, cele două școli își încetează activitatea; inițial cea de la Chitila, apoi și cea de la Cotroceni.

La 1 aprilie 1912, prin Decretul Regal din 27 martie 1912, se înființează, la Cotroceni, Școala militară de pilotaj, sub comanda maiorului Ion Macri. Ea avea înscrși 20 de elevi, proveniți din ofițeri recrutați de la diverse arme. Brevetul de pilot din această promoție? va fi obținut însă doar de ofițerul-elev Simion Chișcăneanu.

La 5 mai 1912, principele George Valentin Bibescu, al 20-lea pilot brevetat din lume, înființează Liga Națională Aeriană, organizând o nouă școală de pilotaj, pe aerodromul Băneasa. Subordonată Ligii Naționale Aeriene, școala începe să funcționeze de la 1 august 1912, sub patronajul Ministerului de Război. Școala de aviație de la Băneasa va primi de la Școala militară de pilotaj de la Cotroceni 2 avioane de tip Blériot și instructori de zbor. Organizarea parcului de avioane existent în țară, la cele două școli de pilotaj, a fost făcută pentru prima oară, de către Ministerul de Război, la 22 iulie 1913.

Pentru deservirea tehnică a avioanelor, după 15 august 1916, din lipsă de specialiști, s-a simțit nevoia pregătirii unor astfel de tehnicieni. Neexistând școli adecvate și datorită timpului scurt de care se dispunea (România intrase în război), s-a recurs la perfecționarea pregătirii militarilor în termen care aveau o meserie apropiată celei de mecanici de avioane. Aceste "nuclee de școlarizare" vor sta la baza creării viitoarelor școli de mecanici de avion.

Insuccesele armatei române în campania din 1916, care au impus retragerea în Moldova, au determinat dislocarea și a școlilor militare de pilotaj de la Cotroceni și Băneasa, spre a se asigura condițiile optime de pregătire a cadrelor necesare aviației. În acest scop, Marele Cartier General Român a emis, la 27 septembrie 1916, un ordin prin care școlile militare de aviație au fost evacuate inițial la Tecuci și apoi la Bărlad (27 septembrie 1916). Ulterior, la 15 decembrie 1916, acestea au fost

Căpitanul drd. Marin Sîlea s-a născut la 16 septembrie 1968, în comuna Cristești, județul Iași. A absolvit Școala Militară de Ofițeri Activi "Nicolae Bălcescu", arma infanterie, în 1991. În perioada 1992-1997 a urmat cursurile Facultății de Istorie din cadrul Universității București, specialitatea Istoria Contemporană a României.

Cunoaște foarte bine limba engleză și bine limba spaniolă.

A îndeplinit mai multe funcții, între care comandant de pluton, ofițer cu aprovizionarea de materiale de intențentă, șef birou relații publice la Muzeul Militar Național, unde este încadrat și în prezent. Este doctorand în istorie.



unificate și evacuate pe aerodromul militar din partea de est a orașului Botoșani.

Pentru a asigura necesarul de observatori, în perioada primului război mondial au funcționat două școli de observatori aeriene: una la Bărlad, elevii fiind recrutați dintre ofițerii de artilerie, alta de observatori aeriene pentru aerostatie, la Iași. Școala pregătea observatori aeriene și forma personal care deservea baloanele dirijabile. La 27 iulie 1917, Marele Cartier General Român dispune prin ordin mutarea Școlii de observatori aeriene pentru aviație de la Bărlad la Vaslui, iar a Școlii de pilotaj de la Bărlad la Odessa. În acest oraș, școala își va desfășura programul de pregătire în perioada 1 septembrie 1917 - 1 aprilie 1918. Începând cu 1 aprilie 1918, școala se repatriază desfășurându-și activitatea în perioada 1 aprilie - 1 iulie, la Iași, apoi la Tecuci. În această ultimă localitate, școala se reorganizează sub denumirea de Grupul 4 Instrucție al Aeronauticii, care cuprindea: Școala de pilotaj, Școala de antrenament, Școala de perfecționare, în cadrul căreia se însuseau cunoștințe legate de trecerea de pe un tip de avion pe altul. Această școală dispunea de toate tipurile de avioane din înzestrarea aeronauticii române. Școala de la Tecuci va funcționa până la sfârșitul anului 1940, când va fi mutată la Ziliștea, județul Putna, unde au fost transferate și o parte din personalul și materialele Școlii de la Buzău.

Aeronautica militară a primit un sprijin substanțial în pregătirea de cadre specializate din partea Asociației Române pentru Propaganda Aviației (A.R.P.A.). Subliniind acest lucru, intrunul din răspunsurile sale date la o interpelare din Adunarea Deputaților, Radu Irimescu afirma, în ședința din 12 februarie 1935: "Aduc mulțumirile mele pentru mărinimoasa colaborare pe care A.R.P.A. a dat-o aeronauticii. Având în vedere activitatea acestei asociații în trecut, căci dănsa a înființat trei școli de pilotaj, a brevetat 175 piloți și a format 72 excelenți mecanici de avion, a răspândit dragostea de zbor în tineretul nostru și, mai ales, în școli. Este o datorie a Senatului ca s-o sprijine și de acum înainte, având în vedere că ceea ce se poate obține astăzi benevol de la public s-a redus în proporții foarte mari".

Conform Legii pentru organizarea Aeronauticii Militare din aprilie 1913, Aeronautica militară era structurată pe două secțiuni, încadrate cu personal care, în mod obligatoriu, trebuia să posede brevete militare: piloții de aeroplane și piloții de baloane dirijabile; personalul militar și civil, mecanicii de aeroplane și de baloane dirijabile.

Pentru a-și îndeplini activitatea de zbor, piloții erau obligați să dețină cel puțin una din clasele de brevet stipulate prin lege: brevetul de pilot și brevetul superior. Acordarea brevetului intra în competența unei comisii de brevete a Serviciului de Aeronautică Militară. Deținerea brevetului de pilot constituia

o necesitate pentru a obține clasa superioară de brevet (titlul de pilot brevetat superior). După obținerea acestui ultim titlu, deținătorii erau obligați ca, într-un termen maxim legal admis, să urmeze cursurile tehnice și exercițiile practice din cadrul Parcului Central al Aeronauticii Militare, situat în București.

Potrivit regulamentului de aplicare a legii, deținătorii titlului de pilot brevetat superior se puteau retrage înainte de termen, în cazuri bine determinate, situație în care erau trimși la corpurile lor. Obținerea brevetului superior obliga conducerea armatei să dispună avansarea deținătorului la gradul imediat următor (pentru sergenți și plutonieri), iar pentru caporalii și soldații în termen, numai cu respectarea condițiilor de vechime.

Deținătorii clasei de brevet superior care proveneau din alte arme erau obligați să fie la curent cu atribuțiile armei lor, pentru ca, atunci când, din cauza înaintării în vârstă sau din alte motive, nu mai puteau continua serviciul în Corpul aeronauților permanenți, să se poată reintoarce în arma respectivă, unde să-și îndeplinească serviciul în condiții optime. Pentru a fi menținuți ca aviatori în Corpul aeronauților permanenți, spre a nu fi trimși la corpurile armelor lor, aviatorii erau obligați să zboare cel puțin 120 ore pe an. Primele brevete de pilot obținute la școlile de pilotaj din țară sau înmănat în cursul anului 1911.

Corpul aeronauților permanenți cuprindea, pe lângă ofițeri observatori, și piloți de diverse clase militare care însoțeau piloții în serviciul comandat.

Pentru orele de zbor prestate, militarilor în activitate aparținând Corpului aeronauților permanenți, elevilor școlilor de aeronautică militară, precum și ofițerilor observatori li se acordau, în afara drepturilor cuvenite ierarhiilor militare, și o primă/zi, al cărei quantum varia în funcție de gradul militar. În situația în care personalul navigator totaliza peste o sută de ore de zbor într-un an, pentru fiecare oră de zbor suplimentară primea câte o primă. De asemenea, la obținerea titlului de brevet, aviatorilor militari li se acorda câte o primă variabilă, în raport cu clasa brevetului (100 lei la obținerea brevetului de pilot, 300 lei la obținerea brevetului superior, la valoarea leului din perioada anilor 1910 - 1914). Dreptul la primă nu se acorda ofițerilor și trupe din secțiunea de aerostatie care executau serviciu și ascensiune cu baloane captive.

Deși și-au desfășurat activitatea în condiții deosebite, de război, școlile de aviație românești au reușit să specializeze, în perioada anilor 1916-1918, 129 piloți brevetati, observatori aeriene și aerostateri, care vor contribui la acțiunile de luptă din război.

**Căpitan MARIN SÎLEA
doctorand în istorie**

[nt#Iniri peste decenii ale unor promo]ii de ofi]eri

DUPĂ 50 DE ANI

La Academia Forțelor Aeriene "Henri Coandă", jubileu al promoțiilor reunite 23 August 1953 Tecuci, Focșani și 30 Decembrie 1953 Tecuci.

Au participat foști piloți de vânătoare, de asalt și bombardament care în deceniile ce au urmat s-au numărat printre cei ce au constituit eşalonul de frunte al personalului navigator din aviația reactivă.

Reuniunea a fost deschisă de comandantul Academiei, generalul-maior dr. Constantin Zaharia care, în cuvântul său, a elogiat contribuția, pe care, alături de celelalte promoții ale acelor ani participanții au avut-o în timpul carierei militare la dezvoltarea Forțelor Aeriene ale României.

Organizatorul intrunirii, comandorul (r) Ioan Bidu, l-a invitat pe cel mai mare în grad dintre absolvenți, generalul-maior (r) Horia Opruță, fost comandant al Aviației Militare, să facă apelul. După un moment de reculegere, în memoria celor dispăruți, preotul Academiei de Aviație, Constantin Ciobanu, a oficiat o slujbă de pomeneire a acestora și o rugă de binecuvântare pentru cei prezenți.

Participanților le-au fost înmănat insignele emblematice și diplome aniversare. Placheta comemorativă confecționată în amintirea acestui eveniment, dimpreună cu celelalte însemne ce au marcat vederea au fost

aduse la Muzeul Aviației din București, ocazie cu care s-a propus ca în această instituție de cultură să fie destinată o sală generației anilor '50, care a avut un rol de seamă în afirmarea aviației reactive din România.

În cadrul întâlnirii omagiale au fost vizitate sălile de învățământ, exponatele și bisericuța din lemn din curtea



Academiei construită prin donațiile cadrelor, studenților, locuitorilor din cartier, cât și prin sponsorizări.

În timpul mesei festive, ce a avut loc la Restaurantul Militar, s-a petrecut și un moment inedit. Comandorul (r) Marin Ioniță a strâns vechii membri ai corului din școala și, după o scurtă repetiție în hol, pe trei voci, a dat un adevărat spectacol îndelung aplaudat de "spectatori": soțiile și cei ce nu făceau parte din ansablul coral.

**Locotenent-comandor (r)
MIRECEA
CONSTANTINESCU**

După 30 de ANI

O altă emoționantă întâlnire a fost cea a absolvenților promoției de ofițeri naviganți și de stat major 1973, cu prilejul împlinirii a trei decenii de la terminarea școlii.

Apelul a fost citit de **generalul de flotilă aeriană dr. Mihail Orzeșă**, unul din cei peste 153 de absolvenți ai promoției, recunoscut ca fiind printre cele mai numeroase din istoria școlii, și care a dat aviației cadre de înaltă valoare ce s-au aflat, o bună perioadă de timp, la comanda unor subunități și unități de profil, ori au îndeplinit funcții de mare răspundere în comandamente și direcții centrale. Printre ei, alături de generalul dr. Orzeșă, îi amintim pe **generalul de flotilă aeriană Ilie Constantin**, comandantul flotei

Ministerului de Interne, **comandorul (r) dr. Mihai Axante**, fost atașat militar în Israel și China, alți renumiți piloți și ofițeri de stat major.

La eveniment au fost prezenți **generalul-locotenent Gheorghe Catrina**, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, **generalul-maior (r) Aurel Niculescu**, comandant al Aviației Militare în perioada când foști absolvenți se aflau pe băncile școlii, **comandorul Nicolae Ionașcu**, comandantul Școlii de Aplicație a Forțelor Aeriene, care le-a înmănat foștilor absolvenți Diplome instituite cu acest prilej. A fost încă o ocazie pentru ca mulți dintre ei să-și prezinte, succint, activitatea, să depene amintiri din perioada petrecută la Boboc și să le prezinte ofițerilor principalele locuri din instituție și de pe aerodromul unde s-au aflat în timpul studiilor. (P. B.)

OGLINDA ADIIJOO
RETROVIZOARE

O dată cu schimbările bruște ale condițiilor meteorologice au apărut și primele dificultăți în desfășurarea fluentă a traficului rutier.

Astfel, s-au semnalat, în ultima perioadă, mai multe accidente soldate cu avariarea autovehiculelor, tamponări, derapări datorate carosabilului umed.

Pentru prevenirea unor asemenea neplăceri, credem că sunt demne de luat în seamă unele recomandări.

Este necesară pregătirea minuțioasă a autovehiculelor pentru

ATENȚIE LA...
ANOTIMPUL REGE!

În trafic, se recomandă o atenție sporită, conducerea pe o asemenea vreme fiind mult diferită față de cea pe timp de vară, cu care ne-am obișnuit o bună perioadă de timp. Repetăm până la obstație adaptarea vitezei la condițiile de drum unde primejdia pândește mult mai acut decât vara, păstrarea unei distanțe cât mai mari față de autovehiculul ce rulează în față fiind, de la sine, impusă.

Ser vor evita, pe cât posibil, deplasările în zone aglomerate, de munte, unde există pericolul unor acoperiri

adă sau polei.
ctă cu strictete
alături de cele pe
conducător de
că sunt absolut
rea rutieră va fi
fără evenimente.

**Plutonier
DRIN GIURGIU**



"TIGRII" NATO

Întâlnirea anuală a "tigrilor" NATO (NATO Tiger Meet) a avut loc la Baza Aeriană Cambrai, din Franța, în cadrul exercitiului "Cambresis 2003". Misiunile exercitiului, desfășurate cu sprijinul Centrului Operațional Aerian Combinat Francez, au fost executate de 40 de avioane și cincisprezece elicoptere, reprezentând 13 escadrile.

Activitatea s-a bucurat de o mare audiență în rândul jurnaliștilor pasionați de aviație, care au putut admira îndeaproape modul

în care talentul și îndemânarea creatorilor de "tigri" s-au materializat pe diferite tipuri de avioane și elicoptere.

A fost cea de-a 39-a întâlnire a "tigrilor" NATO, șase dintre ele fiind organizate de Escadrila 1/12 din componența Bazei Aeriene Cambrai,

gazda din acest an, care se numără printre membrii fondatori ai acestei organizații. (C.P.)



În perioada 01-05 septembrie, 36 de jurnaliști străini au vizitat baze ale Forțelor Aeriene ale României

ENTUZIAȘTI AI AVIAȚIEI

În anul 2000, doi jurnaliști străini au efectuat o vizită de documentare în baze ale Forțelor Aeriene ale României. De atunci, an de an, interesul pentru aviația română, în special pentru cea militară, a crescut, ajungând ca grupul ce a efectuat o vizită de documentare, în septembrie a.c., în Bazele Aeriene Timișoara, Bacău, Câmpia Turzii, Poligonul Capu Midia și Școala de Aplicație a Forțelor Aeriene Boboc, să fie format din 36 de jurnaliști străini. Dintre sutele de cadre surprinse pe pelicule în această documentare, cele mai reprezentative se vor regăsi în paginile unor reviste precum Air Force Monthly, Combat Review, Defense

Technology și în site-uri de specialitate.

Alan Warnes, redactor-șef al publicației Air Force Monthly, a apreciat activitatea ca fiind "extrem de utilă și interesantă. Programul încercat al vizitei nu mi-a permis să admir, atât cât aș fi vrut, și peisajul mealegurilor românești. Dar, sunt convins, voi reveni cât de curând în România, întrucât m-am simțit foarte bine aici".

La încheierea activității, jurnaliștilor Colin Johnson, Win Das, Robert Archer și Chris Lofting le-au fost oferite certificate de apreciere din partea Statului Major al Forțelor Aeriene. (C.P.)

IN MEMORIAM

RADU BELLER

Deși mai puțin amintit în dicționarele de profil, Radu Beller rămâne în istoria aviației noastre ca o figură de primă mărime.

S-a născut pe 12 septembrie 1898, la Roman, ca fiu al generalului de cavalerie Arnold Beller. Mama eroului aviator provenea din familia Rosetti, rudă colaterală cu Elena Ceaușescu, soția domnitorului Principatelor Unite.

Elev al liceului "George Lazăr" din București, Radu și-a însoțit familia în primul război mondial în bejenia de la Iași, unde s-a înrolat cercetaș. Încorporat apoi ca soldat voluntar, s-a înscris la Școala militară de pilotaj din Botoșani. Ulterior, a fost trimis în Franța, la Bordeaux, unde a obținut brevetul de pilot.

Revenind în țară, Radu Beller și-a perfecționat pregătirea în mai multe unități de aviație. Deși a fost sfătuit de soțul său, Matei Cantacuzino, pe atunci ministru al Justiției, să se retragă din armată, Radu

Beller nu a renunțat la zbor. Dimpotrivă, el a participat la mai multe raiduri aeriene. Cooptat ca pilot secund și navigator în echipajul ce executa un raid la Saigon, echipaj ce îl avea ca pilot prim pe maiorul Traian Burduoiu, viitorul general, comandant al echipajului pe însoși prințul George Valentin Bibescu, președintele Federației Aeronautice Internaționale, și mecanic de bord pe englezul John Hunt, de la uzinele Ford, din Glasgow, unde fusese asamblat avionul cu care zburau, Beller și-a găsit sfârșitul tragic în aprilie 1931, la trei zile după ce aparatul, lovit de un vultur masiv, pe cerul Indiei, a luat foc în timpul aterizării forțate, lângă gara Bhabua. Ceialți membri ai echipajului au scăpat cu viață.

Drama petrecută atunci avea să îngrijoreze întreaga lume.

Astăzi, o stradă din București poartă numele marelui aviator. Dar despre el și despre acel raid de pomină vom scrie pe larg în unul din numerele noastre viitoare. (P.B.)

RECULEGERE ÎN FAȚA BISERICII

La un an de la victoria Revoluției din decembrie 1989, în curtea bisericii cu hramul "Nașterea Maicii Domului", de pe strada Mărgeanului, din sectorul 5 al Capitalei, la inițiativa părintelui paroh George Dragnea, s-a ridicat o cruce monument. Pe marmura albă sunt incrustate următoarele cuvinte: "Ostașilor români căzuți pe toate câmpurile de luptă pentru apărarea țării și a credinței, precum și martirilor jertfiți pentru demnitatea neamului românesc, le păstrăm vie recunoștință, fiind pildă pentru generațiile viitoare. Dumnezeu să-i odihnească în pace".

În cartier locuiesc multe cadre militare și salariați civili din toate categoriile de forțe. O bună parte aparțin Forțelor Aeriene. Unii s-au cununat la această biserică, și-au botezat copii, vin la slujbă duminică, pentru a participa la Sfânta Liturghie.

Într-o din aceste zile am rămas plăcut surprins când – gest mai rar întâlnit – am văzut un

cețean depunând un buchet mare de flori și aprinzând o candelă la cruce. Era colonelul (r) ing. Ion Niculescu, fost director general al Fabricii de Tancuri "23 August", iar în ultimii patru ani de carieră director la Grupul Industrial al Armatei. În acel moment, în fața altarului, preotul Ilie Mihai, în predica sa, tocmai vorbea despre semnificația Sfintei Cruci. Prin difuzoare, spusele sale se amplificau în curtea bisericii și în zona aferentă.

La scurtă vreme, un ofițer de aviație repeta gestul colonelului pensionar. Deși a dorit ca numele său să rămână necunoscut, nu puteam să nu-i consemnăm fapta. Cu atât mai mult cu cât, nici unul din cei doi nu avea vreo rudă care să se fi jertfit în război sau în revoluție. "Printre eroi – ne spunea căpitanul aviator – putea fi și cineva de-al nostru. Important este că au purtat, ca și noi, uniforma armatei române. Ei merită din plin prețuirea tuturor". Fără comentarii... (P. B.)

DIALOG CU CITITORII

Maistru militar principal (r) NICOLAE BOGZOIU: Fostii dumneavoastră camarazi de la stațiile AKORD s-au întors, ca și rachetiștii de la instalațiile de lansare, cu rezultate deosebite, din poligonul de la Capu Midia, așa cum puteți remarca și din articolul publicat în acest număr. Regrețati că nu mai sunteți printre ei și vă înțelegem nostalgia după acele momente de mare încercare.

În compensație, am înțeles că vă simțiți foarte bine în compania vrednicilor albine pe care le "dirijați", e drept, nu de la o stație AKORD, spre cele mai bogate zone de polen. Dulci ca mierea sunt amintirile unui frumos și fructuos trecut...

Aviatoarea SANDA AGACHE MIHEȘ: Am reținut că intervenția dumneavoastră în ședința ARPIA despre cel ce a fost marele aviator, pilot de încercare, regretatul Octavian Băcanu, s-a bucurat de o bună apreciere, chiar dacă au fost și unele voci care au încercat să-i "evidențieze" anumite trăsături, prin care mai toți păcătuim. Poate nu-și aveau rostul și locul, mai ales că, despre morți, vorba noastră, din bătrâni, ar trebui să vorbim numai de bine, măcar la comemorarea lor. Așa este însă lumea, și ca dânsa suntem noi.

MARIN CALOTĂ: Interesantă propunerea dumneavoastră de a scrie despre familii care de mai mulți ani fac serviciul în aceeași unitate și se bucură de prețuirea colegilor de muncă. În numărul viitor vom relata despre o asemenea familie, în care toți membrii ei – tatăl, mama și fiica – servesc Forțele Aeriene în același dispozitiv, la Comandamentul Operațional Aerian Principal (COAP).

Locotenent-colonel (r) NICOLAE STRĂCHINESCU: Ne bucură aprecierile dumneavoastră cu privire la calitatea revistei. Cunoscându-vă, printre alte talente, îndemânarea în domeniul scrisului (de cel de orator nu mai vorbim!), ar fi interesant să citim, sub semnătura dumneavoastră, câteva portrete ale colegilor ce au fost, sau mai sunt încă, sub drapelul de luptă ale unităților din Forțele Aeriene.

ION BOLTEANU: Diferențele de soldă la militarii angajați pe bază de contract derivă din natura funcțiilor pe care aceștia le îndeplinesc, precum și din acordarea anumitor sporuri, așa cum este și firesc, potrivit reglementărilor în

vigoare, justifică milionul mai puțin decât al celor încadrați o dată cu ea, pe care îl primește persoana la care faceți referire. Oricum, domnule Bolteanu, să fim mulțumiți. Alta era situația băiatului când nu avea serviciu, de ce să nu recunoaștem?!

MARIA CĂRSTOIU: Întrucât aviatorul despre care ne-ați sugerat să scriem nu a făcut parte din aviația militară, este mai puțin probabil să găsim prilejul pentru a consemna aportul său la afirmarea aviației civile. Despre tatăl său, care a fost un renumit pilot militar, s-a scris în mai multe rânduri chiar de publicația noastră. De asemenea, personalitatea sa a fost evocată și într-o lucrare memorialistică despre veterani aeronautici române.

Comandor de marină (r) DAN TOADER: Consemnăm cu plăcere contribuția pe care comandorul de aviație (r) Marius Popescu o are la desfășurarea în bune condițiuni a activităților organizate de Liga Navală, ca și în realizarea unor articole în revista "Marea Noastră", el dispunând, în vasta colecție de numismatică și de timbre, de exemplare unice din marină.

DIALOG CU CITITORII

Redacția "CER SENIN"

Șoseaua București-Ploiești, km. 16,5,

orașul Otopeni, județul Ilfov

Telefon/Fax: 021/231. 53. 82

E-mail: 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,
locotenent MIRCEA BARAC;

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

TEHNOREDACTARE:
LUCIAN TEODORESCU,
ELENA TOFAN;
FOTOREPORTER:
ADRIAN SULTĂNOIU

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