

# ZBOR DE INSTRUIRE ROMÂNNO-FRANCEZ



În perioada 29 septembrie - 6 octombrie a.c., Baza Aeriană Timișoara a fost pentru prima oară gazda unui exercițiu de instruire în comun a piloților români din Escadrila 931 Aviație Vânătoare-Bombardament și, respectiv, francezi din Escadrila 1/3 0 "Alsace". S-au executat misiuni de zbor în echipaje și formații mixte, conform procedurilor și standardelor NATO, de tipul interceptare și însoțire, sprijin aerian apropiat, trageri și bombardamente simulate, individual și în celulă.

**SPERANȚE,  
REALISM,  
CERTITUDINI**

pagina 2

-----  
"LONE KITE  
2003"

**65 DE ANI  
ÎN FRONTUL DATORIEI  
ȘI ONOAREI**

pagina 4

**SALTUL  
CĂPITANILOR**

pagina 8

**ÎMPLINIRILE  
FAMILIEI  
TUDOXE**

pagina 6

pagina 7

**UN MARE  
INVENTATOR**

## "SAREX 2003"

La sfârșitul lunii septembrie a.c., Baza Aeriană Szentkiralyzsabadja, din Ungaria, a fost gazda exercițiului aerian de căutare-salvare "SAREX 2003".

Mijloacele implicate, în cele cinci zile, cât a durat exercițiul, au constatat în șapte elicoptere, echipate în varianta MEDEVAC, din România, Ungaria și Slovacia.



Exercițiul a avut drept scop antrenarea și perfecționarea țărilor participante în realizarea interoperabilității în aer și în cadrul executării unor operațiuni limitate, la sol pentru sprijinul unor misiuni de evacuare aeromedicală (MEDEVAC) și căutare-salvare (SAR).

Din punct de vedere conceptual, exercițiul a fost de tip real, implicând forțe și mijloace planificate pentru desfășurarea activității de zbor pe timp de zi.

Principalele misiuni executate în cadrul exercițiului au fost de tipul căutare-salvare, evacuare aeromedicală și simularea unei evacuări aeromedicale în cazul producerii unei catastrofe aeriene cu număr mare de victime. În cadrul misiunilor s-au executat atât zboruri individuale, cât și în comun ale elicopterelor din cele trei țări participante, care au fost evaluate de o echipă de arbitri.

Coordonarea și sprijinul misiunilor aeriene s-au efectuat de către Centrul de Comandă-Control a Operațiunilor SAR al Forțelor Aeriene ale Ungariei.

Comandorul Adrian Marinescu, șeful delegației române, a precizat că "participarea la acest exercițiu a reprezentat un real moment al testării gradului de operativitate și profesionalism pentru cei direct implicați. Aspectele derulării și etapele de execuție au demonstrat un realism autentic al configurației de adaptare, al aeronavelor și echipajelor, la specificul și complexitatea misiunilor".

Pentru cei ce au participat la "SAREX 2003", reprezentând Statul Major al Forțelor Aeriene ale României, activitatea a contribuit, cu precădere, la antrenarea personalului navigant, tehnic și de stat major, în condițiile noilor abordări ce se manifestă în cadrul NATO, în domeniul misiunilor de căutare-salvare. (C.P.)

## La Academia Forțelor Aeriene "Henri Coandă" a început un nou an universitar

# SPERANȚE, REALISM, CERTITUDINI

La Brașov, a avut loc, într-un cadru tineresc și entuziast, deschiderea noului an universitar la Academia Forțelor Aeriene "Henri Coandă".

La eveniment au participat **generalul de brigadă Marin Nicolae**, directorul Statului Major al Forțelor Aeriene, reprezentant al ministrului apărării naționale la acest ceremonial, **comandorul Tudorel Ene**, din partea Inspectoratului Ministerului Apărării, personalități ale administrației locale, reprezentanți ai conducătorilor universităților brașovene, cadre militare în rezervă, invitați și rude ale studenților, reprezentanți ai mass media.

Comandantul Academiei Forțelor Aeriene, **generalul-maior Constantin Zaharia**, a precizat că în noul an se va accentua orientarea activităților către cerințele aderării la NATO, prin includerea în planurile de pregătire a unor ore privind cunoașterea procedurilor și standardelor Alianței Nord-Atlantice. Totodată, se are în vedere pregătirea profesorilor și instructorilor prin participarea la activități comune, cu caracter național, dar și internațional, precum și trimiterea la cursuri a cadrelor didactice pe probleme specifice.

Generalul de brigadă Marin Nicolae a felicitat atât studenții, exprimându-și convingerea că aceștia reprezintă viitorul Forțelor Aeriene, cât și cadrele didactice, a căror menire este cizelarea acestor caractere. Au fost subliniate încă o dată așteptările noului context politico-militar sub care dezbatează anul universitar, generat de stadiul avansat al reformei Armatei României, ce include, firesc, și reforma

**"Anul de învățământ 2003-2004 începe în atmosfera deosebită generată de actul istoric care certifică împlinirea unui obiectiv major al întregii societăți românești, cu contribuția esențială a instituției militare, și anume, dobândirea de către România a statutului de membru al celei mai puternice alianțe militare din istoria omenirii." (Din Mesajul ministrului apărării naționale adresat cu ocazia deschiderii anului de învățământ 2003-2004).**

învățământului militar, argumente solide în favoarea ratificării Protocolului de aderare la Alianța Nord-Atlantice.

Festivitatea s-a încheiat pe fondul sonor al Imnului Academiei și în ritmul sacadat al pasului de defilare.

Despre principalele demersuri realizate în vederea pășirii cu dreptul în noul an universitar, ne-a informat **colonelul doctor inginer Stelian Pănzaru, seful secției învățământ**. Am aflat astfel că au fost actualizate atât documentele de organizare, planificare și evidență prevăzute în actele normative în vigoare, cât și cele ce privesc pregătirea logistico-didactică. Elementele bazei materiale ale Academiei - sălile de clasă, laboratoarele, spațiile de cazare - sunt gata și ele sunt mai bogate, mai moderne, mai funcționale.

Anterior s-au desfășurat convocarea de pregătire a comandanților de subunități și convocarea de pregătire metodică și științifică a cadrelor didactice. Au fost puse în discuție teme de activități metodice, au avut loc instructaje, s-au realizat dezbateri și au fost făcute informări în urma cărora s-au tras concluziile în ceea ce privește anul anterior și s-au luat măsuri

pentru noul an. De asemenea, programul cadrelor didactice a cuprins, în afara convocării pe cadre, și o vizită de documentare la Centrul Operațional Aerian Principal, Brigada 1 Rachete Sol-Aer și Baza de Elicoptere Titu.

În ceea ce privește programa de învățământ, aceasta cuprinde două elemente de noutate. Primul constă în introducerea de credite în procesul evaluării studenților, scopul acestora fiind asigurarea compatibilității între învățământul militar și cel civil, pe de o parte, între învățământul militar românesc și învățământul militar din cadrul statelor membre NATO, pe de altă parte. Trebuie specificat faptul că aceste credite nu sunt transferabile de la un an de învățământ la altul.

Al doilea element de noutate constă în introducerea unei perioade de două săptămâni, destinată cunoașterii procedurilor și a standardelor NATO, precum și realizării unei informări a studenților în privința realităților existente în unitățile din teritoriu. Acest lucru va avea ca efect direct creșterea programului săptămânal de la 30 la 40 de ore, durată

în care vor fi incluse și cursurile facultative ce se desfășurau până acum după-amiaza.

**Botezul cursurilor universitare.** Câteva impresii, "la cald", imediat după primirea botezului ca student militar la Academia Forțelor Aeriene "Henri Coandă", am cules de la "bobocii". Un pluton al armei artilerie și rachete sol-aer, încheiat de patru fete care "se încapățânează" să demonstreze că și ele pot mătina arma la fel de bine ca băieții, se află la buchisirea primelor noțiuni de militărie. Studenta **Violeta Duloiu**, cea care a reușit prima la admitere cu media 9,48, mărturisește că pregătirea militară cere un efort fizic suplimentar din partea fetelor, dar că ea și colegile ei sunt hotărâte să demonstreze tuturor că pot fi și bune luptătoare.

Aceeași stare de spirit domină și plutonul aspiranților la cucerirea cerului. Pasiunea pentru zbor este unica rațiune a prezenței lor în Academie. Și pentru a mă convinge că este așa, studentul **Victor Cobanu**, din Republica Moldova, îmi spune că, după ce a absolvit Școala de Maștri de Aviație, s-a întors în România pentru a deveni pilot. La rândul lor, fetele susțin că nu ar da combinezonul de zbor pe nici o rochie din lume! **Capitanul Mihăiță Pătru**, comandantul subunității, tine să precizeze că toți studenții săi sunt caractere alese, vârfuri ale generației lor, fapt confirmat la admitere, unde este convins că au reușit cei mai buni dintre cei buni.

**Locotenent MIRCEA BARAC**

## La Școala Militară de Maștri și Subofițeri a Forțelor Aeriene

### LEGĂMÂNT DE CREDINȚĂ AL ELEVILOR ANULUI I

Sâmbătă, 27 septembrie 2003, într-o atmosferă sărbătorească, specifică evenimentelor ostășești tradiționale, în Școala Militară de Maștri și Subofițeri a Forțelor Aeriene, a avut loc festivitatea depunerii Jurământului Militar de către elevii de anul I. Moment solemn, unic, reverberant în viața fiecărui militar.

La acest impresionant ceremonial au fost de față primarul orașului Medias, Teodor Plopeanu, consilieri municipali, alte oficialități locale.

Din partea conducerii Forțelor Aeriene a participat generalul de brigadă Marin Nicolae, directorul Statului Major al Forțelor Aeriene.

Încă de la primele ore ale dimineții, la punctul de control al școlii, părinții, frații, prietenii și prietenele tinerilor elevi, veniți din toate colțurile țării, trăiau cu frenezie emoțiile revederii cu fiii și fiicele, cu frații și iubiiți lor, principalii protagoniști ai zilei în care urmau să facă prima lor declarație de maturitate.

Festivitatea a început cu raportul militar și introducerea Drapelului de Luptă în formație. Apoi, comandantul școlii, **comandorul Marian Milea**, a rostit o scurtă allocuție: "Legământ de-o viață cu Tara, Jurământul Militar reprezintă angajarea sacră, conștientă și responsabilă a tinerilor aflați sub Drapel de a participa, cu toată ființa și conștiința lor, la îndeplinirea misiunii fundamentale de apărare a independenței, suveranității și integrității teritoriale a României. Jurământul pe care îl veți depune astăzi are profunde semnificații istorice, juridice, morale, civice și patriotice. El nu este un gest oarecare și nu este legământ pentru o zi, o lună, sau pentru o perioadă anume de timp; el trebuie să dăinuie în inima

și conștiința voastră pe toată durata vieții, ca o punte vie între contingente și generații".

Într-o vibrantă simțire patriotică, s-a dat citire textului Jurământului Militar... Din piepturile "bobociilor" s-a ridicat spre cer unul din cântările cele mai frumoase și mai impresionante ale existenței lor, moment binecuvântat de soborul de preoți invitați la festivitate...

Legământul de credință a fost pecetluit cu alocuțiunea elevului **Chiș Bogdan**, care a ținut să-și asigure pe toți cei prezenți că: "Nu vă vom dezamăgi în nici un fel, vrem să învățăm în continuare, să acumulăm cât mai multe cunoștințe, pentru a ne putea aduce și noi contribuția la dezvoltarea Forțelor Aeriene, pe care le vom sluji cu fidelitate și onoare până la sfârșitul vieții".

În încheierea festivității, generalul de brigadă Marin Nicolae l-a felicitat pe elevii proaspăt intrați în rândul Armatei, în rândul Forțelor Aeriene, și și-a exprimat convingerea că "depunerea Jurământului Militar va contribui la instaurarea în microgrupurile, în colectivele dumneavoastră, a unei stări normale de ordine

și disciplină, că în școală va exista o atmosferă sănătoasă, o concurență permanentă și loială care să permită manifestarea deplină, în limitele normativelor militare, a personalității fiecăruia dintre dumneavoastră. Jurământul pe care l-ați depus astăzi devine lege pentru fiecare dintre voi și îl trebuie respectat în orice situație. Fie ca înaltele semnificații ale legământului depus astăzi să albească un profund și puternic ecou în inimile și conștiințele voastre și să devină crezul vostru nobil, izvorât din dragostea față de patrie și popor".

După defilarea formațiilor constituite, având în față Drapelul de Luptă, a urmat Ziua Porților Deschise. Astfel, cei prezenți au putut vizita școala, baza ei materială bogată și modernă - peste 40 de laboratoare de specialitate, bibliotecă cu un fond de carte de peste 30.000 de volume, sală de sport multifuncțională, bază de sport în aer liber, muzeu, club și, bineînțeles, pavilioane și săli de clasă care asigură condiții optime pentru ca activitatea de învățământ să se desfășoare la un nivel ridicat.

După masa festivă, elevii au plecat în prima lor învoire, lăsând să se aștearnă liniștea peste această frumoasă școală de pe malul Târnavei.

**Locotenent-comandor DAN HAGEANU**  
- ofițer cu relațiile publice -

## "LONE KITE 2003"

### Exercițiul de instruire în comun a piloților români și englezi

Baza Aeriană Mihail Kogălniceanu este gazda primului exercițiu de instruire în comun pentru piloți români și englezi. Delegația engleză este însoțită de **locotenent-comandorul Keith Marshall, adjunctul atașatului apărării** al Marii Britanii la București, și este formată din 140 de militari și civili, opt aeronave HARRIER, o aeronavă VC-10 și două aeronave de transport C-130 Hercules. Delegația Statului Major al Forțelor Aeriene ale României este condusă de **comandorul Adrian Marinescu** și este formată din 127 militari, opt avioane MIG-21 LanceR, un elicopter IAR-330 echipat în varianta MEDEVAC și un avion AN-26.

Pe durata exercițiului se execută misiuni de interceptare și însoțire, sprijin aerian apropiat, trageri și bombardament individual și în celulă, zbor în formație, respectându-se procedurile și standardele NATO. De asemenea, în scopul dezvoltării schimbului de experiență, piloții români și englezi execută misiuni de zbor în echipaje și formații mixte, iar personalul de deservire român asistă la procesul de refacere a capacității de luptă a aeronavelor britanice și prezintă, la rândul său, personalului de deservire britanic, modul de control și refacere a capacității de luptă a aeronavelor române.

Comandorul Adrian Marinescu, conducătorul delegației române, ne-a precizat că "desfășurarea exercițiului <<LONE KITE 2003>> va reprezenta și un test pentru determinarea gradului de operaționalizare a părții române și compatibilitatea cu structurile similare ale oaspeților. Diversitatea și complexitatea misiunilor, modul de abordare a fiecărei etape din cadrul exercițiului, iată doar o parte din elementele ce ne vor releva, în mod real, gradul de pregătire al personalului navigant și tehnic român". (C.P.)

Ședința Comitetului sindicatului salariaților civili din Statul Major al Forțelor Aeriene s-a constituit într-o nouă și elocventă expresie a principiilor democratice care stau la baza acestei organizații, a grijii pe care organele de conducere o poartă membrilor de sindicat și a relevat, totodată, sprijinul consacrat desfășurării unei activități benefice de către comandanții de la diverse esaloane.

Președintele Comitetului, **Constantin Stoian**, a reiterat atenția de care se bucură în rezolvarea problemelor ce privesc viața și activitatea sindicalistilor, a celorlalți salariați civili, din partea conducerii Statului Major al Forțelor Aeriene.

Liderul sindicalistilor a prezentat un raport de activitate a Comitetului, precum și informări referitoare la structura organizatorică, modul de aplicare a prevederilor Hotărârii Guvernului României privind criteriile metodologice de

## ACTIVITATEA SINDICALĂ - PREZENT ȘI PERSPECTIVE

încadrare a locurilor de muncă în condiții deosebite pentru personalul civil, aspecte ce decurg din restructurarea unităților militare și, în acest sens, drepturile personalului civil ce va fi disponibilizat, și, nu în ultimul rând, situația asigurării biletelor de odihnă și tratament.

S-a apreciat că există posibilități de întărire a grupelor prin primirea de noi membri, ca și de înființare a noi grupe în unități și instituții, în acest scop fiind invitați salariații din garnizoane unde formarea unor asemenea grupe a fost tergiversată. Au fost nominalizate unitățile în care nu s-a manifestat interes pentru cuprinderea în

organizație atât din partea comandanților, cât, mai ales, a salariaților civili.

Nu în puține locuri, și nu o dată, salariații civili pun în discuție de toate, uneori chiar exclusiv, numai problema dobândirii de drepturi, de avantaje față de ceilalți.

Prezentând concluziile rezultate din ședința Comisiei de Dialog Social de la Ministerul Apărării Naționale, președintele Comitetului a făcut cunoscut, în același timp, demersurile întreprinse la Ministerul Muncii și Solidarității Sociale, la Ministerul de Finanțe, la alte ministere și direcții

centrale pentru lărgirea drepturilor ce s-ar cuveni salariaților, cum ar fi, de pildă, acordarea bonurilor de masă, realocarea unor sporuri și indemnizații, o repartizare mai echitabilă, în județe, a biletelor de odihnă și tratament.

Participanții la discuții au adus în atenție neconcordanțele existente între prevederile unor legi și actele normative care le reglementează activitatea, încheiții în retribuirea pentru munci prestate în aceleași condiții grele cu alte categorii de personal, precum și aspecte ale activității ce trebuie desfășurate în vederea întăririi grupelor sindicale.

A fost reales Biroul Operativ și adoptat Statutul Sindicatului.

**PETRE BĂNA**

# ZBOR DE INSTRUIRE ROMÂNNO-FRANCEZ

În perioada 29 septembrie – 6 octombrie a.c., Baza Aeriană Timișoara a fost pentru prima oară gazda unui exercițiu de instruire în comun a piloților români din Escadrila 931 Aviație Vânătoare-Bombardament și, respectiv, francezi din Escadrila 1/30 "Alsace". S-au executat misiuni de zbor în echipaje și formații mixte, conform procedurilor și standardelor NATO, de tipul interceptare și însoțire, sprijin aerian apropiat, trageri și bombardamente simulate, individual și în celulă.

## O zi special

Meleagurile bătănețe erau mângâiate de razele unui soare toamnă. În fapt, întreaga săptămână, cât a durat exercițiul, condițiile meteo au fost favorabile zborului, acesta fiind, într-un fel, prinosul adus de natură eforturilor continue depuse de personalul navigant și tehnic, atât român, cât și francez.

În aer se simțea efervescența unei zile cu caracter special. Personalul tehnic efectua ultimele verificări la cele trei aeronave Mirage F1 și șase MiG-21 LanceR, ce urmau să decoleze. Asistența, formată din câteva zeci de persoane, reprezentând presa civilă și militară, personalul Centrului Cultural Francez din Timișoara și familiile acestora, aștepta nerăbdătoare evoluțiile măestrelor păsări de foc. Zgomotul aproape infernal nu părea să deranjeze pe cineva din asistență. Într-un timp, personalul tehnic francez a anunțat că a descoperit o defecțiune la unul din avioanele Mirage F1 și nu poate executa misiunea. Rapid și fără nici o ezitare s-a luat decizia ca un MiG-21 LanceR să ia locul Mirage-ului F1 în formația de zbor.

Momentul mult așteptat sosise: verificările tehnice se încheiaseră, avioanele se îndreptau către pista de decolare! Opt avioane, grupate în trei formații de zbor, se pregăteau să despice cerul spre înalțuri. Prima formație de zbor, mixtă, în care un MiG-21 LanceR ocupa, onorant, poziția de șef de formație, a decolat.



Un avion MiG-21 LanceR în misiune de recunoaștere a raionului

La scurt timp, a fost urmată în baletul celest de celelalte formații de zbor.

Locotenent-colonelul Jean Pierre Fontaine, atașatul militar al apărării pe lângă ambasada Franței din București, urmarea cu atenție desfășurarea activității, concentrându-se, firesc, pe evoluția piloților ce reprezentau pentru asistență, în cel

moment, Forțele Aeriene Franceze.

În timpul scurs până la prima trecere la verticală a formațiilor de zbor, diplomatul militar ne-a mărturisit că "desfășurarea acestui exercițiu de instruire în zbor s-a dovedit extrem de utilă. Capabilitățile Forțelor Aeriene ale României sunt



Echipaj de zbor francez întors din misiune

foarte bune, astfel încât ne-au fost asigurate toate condițiile pentru a ne atinge obiectivele propuse. Deși perioada alocată desfășurării exercițiului a fost scurtă, s-au efectuat zboruri intense, fapt ce a solicitat din plin experiența și

multe ori la verticală. Salutul piloților români și francezi, prin înclinarea aripilor avioanelor, a stărnit un ropot de aplauze din partea asistenței. Chiar dacă, probabil, piloții nu au sesizat acest lucru, erau conștienți, cu siguranță, de admirația pe care o stărneau în rândul "pământenilor".

**Maiorul Frederic May, comandantul detașamentului francez,** era la sol alături de echipajul tehnic. Oferise, fiindcă așa considerase firesc, onoarea de a zbura, în acea zi specială, piloților mai tineri. La acest exercițiu a venit din proprie voință, nu fiind numit. A mai participat în România, în anul 1998, la un exercițiu de același tip, organizat în Baza Aeriană Fetești. Atunci a zburat, în echipaj mixt, avionul MiG-21 LanceR. A fost o experiență unică. Anul acesta, mai bine spus la exercițiul de la Timișoara, a zburat doar în formație mixtă, lăsând, astfel, piloții mai tineri să zboare în echipaj mixt avionul MiG-21 LanceR. Are o experiență de zbor foarte bogată: a executat misiuni de război în Bosnia, Irak, Ciad, de tipul sprijin aerian apropiat și recunoaștere. A efectuat 2.400 ore de zbor pe avioane de tipul Alpha Jet, Jaguar, Mirage F1. Cu ocazia acestui exercițiu și-a reîntâlnit doi prieteni mai vechi, piloți români: căpitanii Laurențiu Chiriță și Robert Zomonită, celui din urmă fiindu-i și instructor în stagiul pe care l-a efectuat în Franța. "A fost o onoare să particip la acest exercițiu ca șef al detașamentului francez – ne-a mărturisit maiorul Frederic May – și să execut misiuni împreună cu

clipe pentru a le urmări evoluția.

**Comandorul Chirilă Paneș, comandantul detașamentului român,** volubil și amabil, ca întotdeauna, oferea explicații de specialitate presei. Într-o scurtă pauză, ne-a precizat că "pregătirile pentru desfășurarea acestui exercițiu au început încă din vară. S-au executat zboruri în echipaje și formații mixte, fapt ce a contribuit la creșterea experienței, atât pentru partea română, cât și pentru cea franceză. Toate misiunile au fost efectuate conform standardelor și procedurilor NATO. Demn de menționat este și faptul că a fost folosit personal navigant și tehnic doar din Baza Aeriană Timișoara".

Spre deliciul celor prezenți, formațiile de zbor au trecut de mai



Mirage F1 – contemporan cu MiG-ul 21

piloți români. Consider, după derularea acestui exercițiu, că piloții români au capabilitatea de a executa o diversitate foarte mare de misiuni, conform procedurilor și standardelor NATO".

În ultima trecere la verticală primele avioane care au rupt formația au fost Mirage-urile, fiind urmate de MiG-urile din cea de-a treia formație. A fost o ultimă demonstrație de măiestrie a piloților francezi și români, pentru o asistență ce se îndrepta cu pași repezi spre expoziția statică.

## "C'est legendaire!"

O dată aterizate, cele două Mirage F1 au completat expoziția statică deja formată din MiG-21 LanceR, MiG-23 și IAR-330 Puma. Asistența roia în jurul aeronavelor, admirând în primul rând... piloții, ce coborau maiestuos, zămbitori din carlingi.

Comandorul Octavian Nițulescu a zburat în echipaj mixt, pe Mirage F1 cu căpitanul Cedric Ballet. Încă influențat de noua experiență, ne-a mărturisit că "zborul cu Mirage F1 a fost foarte interesant. Avionul are o manevrabilitate deosebită și răspunde foarte bine la comenzi. De fapt, întreaga săptămână a fost interesantă, întrucât derularea acestui exercițiu a fost o provocare atât pentru mine, cât și pentru colegii mei. Am putut constata, cu satisfacție, că, respectând și aplicând standardele NATO de instruire, am putut executa în comun cu piloții francezi toate misiunile stabilite".

Căpitanul Cedric Ballet, instructor de zbor, a fost foarte plăcut impresionat de modul în care comandorul Nițulescu a pilotat avionul: "deși se afla pentru prima oară la bordul Mirage-ului F1, a executat o serie de manevre cu o ușurință demnă de invidiat". Căpitanul Cedric Ballet a avut ocazia să zboare, la rândul său, în echipaj mixt, avionul MiG-21 LanceR. Ce impresii a avut după efectuarea zborului? "C'est legendaire!" Același lucru l-au declarat toți piloții francezi ce au zburat MiG-ul 21 LanceR!

Căpitanul Jean Pierre Lassale, instructor de zbor, a fost primul dintre piloții francezi care a efectuat un zbor, în echipaj mixt, cu MiG-ul 21 LanceR: "am trăit o experiență deosebită. Am executat o misiune de

rutină ce a constat în recunoașterea raionului, dar cel mai important este faptul că am putut zbura avionul împotriva căruia m-am instruit timp de 20 de ani!"

Sublocotenentul Castagnet Felip, pilot în escadrila 1/30 "Alsace", a fost cel mai tânăr membru din personalul aeronavigant francez. "Norocul mi-a surâs de două ori în acest exercițiu – ne-a mărturisit Zipo (n.r. indicativul de zbor al sublocotenentului Castagnet Felip), – întrucât am fost singurul pilot francez care a zburat de două ori, în echipaj mixt, avionul MiG-21 LanceR. Am executat misiuni de recunoaștere a raionului și de simulare a executării tragerilor în poligon. A fost perfect din toate punctele de vedere!" Deși este doar de cinci ani pilot activ, Zipo a executat numeroase misiuni în Ciad și Iordania, însumând 650 ore de zbor pe avioane de tipul Epsilon, Tucano, Alpha Jet, Mirage F1.

Locotenentul Cătălin Hulea a fost cel mai tânăr pilot român care a zburat în echipaj mixt avionul Mirage F1: "am executat câteva viraje în forță, tonouri în urcare și coborâre, cu dublă întoarcere, lansare cu viteză mare urmată de decelerare puternică. Avionul a răspuns foarte bine la comenzi, dovedindu-se extrem de manevrier. Parcă zburam cu aeroplanul! A fost prima mea participare la un exercițiu de instruire în zbor internațional, iar experiența pe care am acumulat-o în aceste zile a fost extraordinară!"

**Deși perioada alocată exercițiului a fost relativ scurtă, personalul aeronavigant, atât român, cât și cel francez, a exploatat-o la maxim. Schimburile de experiență pentru piloți și echipajele tehnice au avut o amploare și eficiență deosebite.**

**O dată cu încheierea acestui exercițiu, personalul aeronavigant român a parcurs o nouă și importantă etapă în instruirea bazată pe standardele și procedurile NATO.**

Căpitan **CRISTIAN PREDĂ**  
Foto: locotenent-comandor  
**MARCEL ILIEȘ**

## Regimentul de transmisiuni al Forțelor Aeriene

## 65 DE ANI ÎN FRONȚUL DATORIEI ȘI ONOAREI

Sărbătoare de suflet la Regimentul de transmisiuni al Forțelor Aeriene: vineri, 3 octombrie 2003, s-au împlinit 65 de ani de la înființarea acestei importante entități militare din structura categoriei noastre de forțe armate. 65 de ani în fronțul datoriei și onoarei. 65 de ani de împliniri, deveniri și glorioase tradiții. Zi de revederi emoționante între camarazi din generații diferite, zi de aduceri aminte, zi de bilanț, zi de îndrăznețe prospectivități de viitor. Despre trecutul, prezentul și viitorul regimentului ne-au vorbit pe larg comandantul de azi al unității, colonelul Nicolae Marinică, și șeful statului major, locotenent-colonelul Vasile Dorobăț. Și iată ce am reținut pentru dumneavoastră, stimați cititori:

## TRECUT – CU NIMB DE ISTORIE ȘI EROISM

■ La 3 octombrie 1938, prin Înaltul Decret Regal nr. 3578, ia ființă Regimentul de Transmisiuni Aero, dislocat în cazarma "Marelui Voievoed Mihai de la Alba Iulia", de la Cotroceni-București. ■ La 1 aprilie

urmând ca în aprilie 1943 să fie trimise din nou pe front, la nord de Marea de Azov. ■ Contraofensiva sovietică face ca subunitățile regimentului să se retragă în totalitate în țară, la Tecuci, unde instalează un centru de transmisiuni pentru deservirea Aviației. ■ După 23 august 1944, regimentul primește misiunea de a apăra zona de reședință, precum și alte puncte sensibile din preajma Capitalei – podurile de pe Argeș, din comunele Ferdinand și Darasti. ■ Începând cu 7 octombrie 1944, regimentul va însoți Corpul Aerian Român în campania din

Sacagiu). ■ La 20 octombrie 1969, Drapelul de luptă al regimentului este decorat cu Ordinul "Steaua RSR" – clasa a 3-a cu panglică (comandant: locotenent-colonelul Eduard Tiron), pentru rezultate foarte bune în

de 100 la sută, specialiști clasa 1 (radio, radioreleu, telefonie-telegrafie); maiștrii militari și subofiterii – 80 la sută clasa 1 și clasa a 2-a, 20 la sută clasa a 3-a; salariații civili – 100 la sută clasa 1; militarii angajați pe bază de



Moderna stație de radio pentru legături sol-aer "HARRIS"

îndeplinirea misiunilor de asigurare a legăturilor de transmisiuni ale CAAT.

■ La 25 iulie 1984, are loc redислоcarea regimentului și reorganizarea dispozitivului de luptă în conformitate cu nevoile încredințate (comandant: locotenent-colonelul Toader Lungu).

■ Pe timpul evenimentelor din decembrie 1989, regimentul a asigurat legăturile fir, radio și radioreleu ale CAAT și și-a apărât dispozitivele proprii. Au căzut eroici la datorie: sublocotenentul (postmortem) Marin Asan, sublocotenentul (postmortem) Marius Haban, sublocotenentul (postmortem) Gheorghe Helețeanu, sublocotenentul (postmortem) Gheorghe Irețeanu și sublocotenentul (postmortem) Kiroly Mihai. ■ Regimentul a fost reorganizat la 1 mai 1995, iar la 1 decembrie 1995, în baza Decretului Prezidențial nr. 246, a primit un nou Drapel de luptă (comandant: colonel Dumitru Leca).

## PREZENT – SUB SEMNUL EXIGENȚELOR NATO

■ De la 1 iunie a.c., regimentul funcționează după un nou stat de organizare și funcționare – unul modern, suplu, eficient, întru totul compatibil cu standardele și exigențele NATO – și are ca misiune principală asigurarea legăturilor de transmisiuni la eșaloanele Statului Major al Forțelor Aeriene, Comandamentul Operațional Aerian Principal și Comandamentul Operațional Aerian de Rezervă. ■ Sa rezolvat problema profesionalizării, în sensul că toți ofițerii, maiștrii militari, subofiterii, salariații civili și militarii angajați pe bază de contract – care îndeplinesc funcții de specialitate corespunzătoare armei transmisiuni – sunt clasificați atât în specialitatea transmisiunilor terestre, cât și aeronautice. ■ Toate încadrările s-au făcut în deplin consens cu criteriile și normele statuate de Ghidul carierei militare. În noua structură sunt prevăzute și funcțiile de preot, jurist și psiholog, unele din acestea fiind deja încadrate. ■ Sub raport profesional, ofițerii regimentului sunt, în proporție

de contract sunt clasificați în proporție de 100 la sută. Doi ofițeri au absolvit cursurile de specialitate pe linie de transmisiuni în Italia și Olanda,



Centru STAR – în variantă mobilă

obținând rezultate foarte bune. Unitatea a participat la mai multe exerciții și aplicații NATO/PfP ("COOPERATIVE KEY-2000", "CORNERSTONE – 2003" etc.) și a asigurat legăturile necesare în cadrul mingurilor aeriene internaționale din 2000 și 2001. ■ Regimentul își îndeplinește ireproșabil misiunile, obținând, de fiecare dată, calificativul "FOARTE BINE" la inspecții și controale, precum și la exercițiile de mobilizare. Oamenii cu care unitatea se mândrește: maiorul ing. Dorinel Sandu, șeful logisticii; maiorul Nicolae Țăstea, comandant de batalion; maiorul Renato Dragomir, șef compartiment operații și instrucție; maiorul Nicolae Dincă, șef de stat major de batalion; locotenentul Valentin Neculai, operator pe aparatură STAR; sublocotenentul Florin Popescu – comandant de pluton; maiștrii militari Lucian Crețu și Constantin Crășmari, șefi de autospecialie; sergenții-majori Marian Ifrim, Flaviu Flămânzeanu și Aurel Berciu, șefi de autospecialie;

preotul militar Iulian Iiescu; salariații civili Gheorghe Bărbulescu (specialist la atelierul de mentenanță), Carmen Roșu (telefonistă), Florentin Iepure (electromecanic); caporalii militari angajați pe bază de contract Simion Moldovan, Marian Vlad și Cristian Velicu (operatori). ■ Sub aspectul dotării cu tehnică de transmisiuni, regimentul păstrează în disponibilitate mijloacele radio și radioreleu care au resursa de funcționare epuizată, în paralel cu introducerea, pe scară largă, a stațiilor radio din gama undelor scurte și ultrascurte "PANTHER" și "HARRIS", cu salt în frecvență și posibilități de secretizare a informației, compatibile NATO. ■ S-au înlocuit mijloacele de legătură depășite moral și s-a trecut de la comunicațiile analogice la cele digitale. ■ În domeniul comunicațiilor telefonice și de transmitere de date, se pune accent pe implementarea în cât mai multe unități a centrelor STAR, prin această rețea asigurându-se canale de date cu capacități între 9,6 și 128 kbs pentru sistemele ASOC, INTRANET, SIMIN, FDEX, STASA, VCSS, monitorizarea stațiilor radio pentru Poliția Aeriană, înlocuirea circuitelor de voce.

■ Regimentul asigură cu succes, prin mijloacele din dotare, funcția de suport în cadrul Programului ASOC, utilizând canale de comunicații digitale și tehnică fibro-optică. Unitatea gestionează 2 centre de management regional și mai multe centre locale în cadrul Programului STAR. ■ S-a trecut hotărât la utilizarea calculatoarelor și informatizării la nivelul punctelor de comandă. S-au făcut importante achiziții de echipamente active de rețea WAN și LAN, pentru realizarea rețelei Pilot ASOC-final. S-au dezvoltat conectarea la INTERNET, diseminarea imaginii radar și transmiterea datelor de zbor. ■ Comunicațiile radio beneficiază în prezent de achiziții de stații radio digitale în rețeaua strategică sol-sol și în rețelele sol-aer, ceea ce face posibilă realizarea acoperirii radio naționale pentru dirijarea aeronavelor în misiunile de poliție aeriană.

**Asadar, Regimentul de Transmisiuni al Forțelor Aeriene este, la cei 65 de ani ai săi, o unitate prin excelență tehnică, dotată cu mijloace de legături moderne și performante, la standardele și exigențele NATO. Iar oamenii regimentului sunt îndeobște tineri, excelenți profesioniști, capabili să îndeplinească, în orice condiții, misiunile primite, motivați și dispuși, în orice moment, la autodepășire sub toate aspectele.**

**Felicitări tuturor, iar regimentului – un c'lduros "LA MULȚI ANI!"**

Pagină realizată de colonel (r) NICOLAE RADU



Centrală telefonică de 10 numere, devenită... istorie

1939, regimentul primește primul contingent de recruți, care depun jurământul militar la data de 2 aprilie același an, când, în Marea Sală a Tronului, regele Carol al II-lea "întuiește" primul Drapel al regimentului, care va fi înmănat întâiului său comandant, locotenent-colonelul Gheorghe Teodorescu, la 10 mai 1939. ■ În data de 8 august 1939, regimentul primește întâia promoție de subofiteri, cu gradul de sublocotenent, absolvenți de școala militară de specialitate. ■ La 22 iunie 1941, o dată cu intrarea României în cel de-al doilea război mondial, regimentul pune în funcțiune centre de transmisiuni în Moldova și Basarabia, care vor asigura legăturile telefonice, telegrafice și prin radio ale Corpului 1 Aerian Român pe timpul ostilităților militare. ■ La 20 iulie 1942, de Ziua Aviației, la Curtea de Argeș, regele Mihai al României decorează Drapelul de luptă al regimentului cu Medalia Aeronautică cu spade – clasa a 3-a, pentru modul cum a acționat în campania din Est. ■ La 1 noiembrie 1942, potrivit Decretului Lege nr. 2503, Regimentul Geniu Aeronautic se desprinde de Regimentul Transmisiuni Aero și de Regimentul Geniu Aero, Drapelul de luptă rămânând la Regimentul de Transmisiuni Aero (comandant: maiorul Doroftei Ghermănescu). ■ După ofensiva de la Stalingrad, subunitățile de transmisiuni ale regimentului se retrag o dată cu Corpul 1 Aerian Român,

Vest, instalând succesiv centre de transmisiuni la Sibiu, Câmpia Turzii, Someșeni-Cluj, Satu Mare și Turckene (Ungaria). ■ După 7 februarie 1945, regimentul deservește Corpul Aerian Român, cu punctul de comandă la Miskoltz, transmisioniștii realizând legăturile fir și radio între Corpul Aerian Român și Statul Major al Aerului, pe două axe. Subunități ale regimentului îndeplinesc misiuni atât în Ungaria, cât și în Cehoslovacia, iar după 9 mai 1945 asigură legăturile trupelor române pentru reîntoarcerea în țară. ■ După încheierea războiului, regimentul a trecut la o nouă organizare, primind denumirea de Regimentul 1 Aero Transmisiuni (comandant: maior Constantin Săvescu), iar din 10 iunie 1949, Regimentul 6 Deva Transmisiuni (comandant: locotenent-colonelul Constantin Rădulescu), pentru ca din 7 mai 1951 să se numească Regimentul 161 Aero Transmisiuni și să primească un nou Drapel de luptă. ■ După 1952, regimentul trece la executarea serviciului de luptă (operativ), concomitent cu activitățile de instrucție, și participă la exerciții și aplicații, precum și la concursuri de specialitate ("Olimpiada Transmisioniștilor"). ■ La 10 ianuarie 1959, potrivit Ordinului nr. C.L. 002 transmis de Marele Stat Major Comandamentului Apărării Antiaeriene a Teritoriului (CAAT), unitatea primește denumirea de Regimentul 85 Transmisiuni (comandant: Constantin

# Dicționar NATO

## Mi-26 HALO



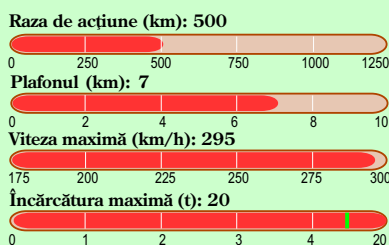
**Misiuni:** transport, recunoaștere, evacuare.  
**Utilizatori:** Germania.

**Armamentul:**  
Nu este înzestrat cu armament.



**Diametrul elicei:** 32 m;  
**Lungimea:** 40 m;  
**Înălțimea:** 11,6 m;  
**Greutatea:** 28,2 t;  
**Motoarele:** 2 x 1.636 kW.

**MULTIROL**

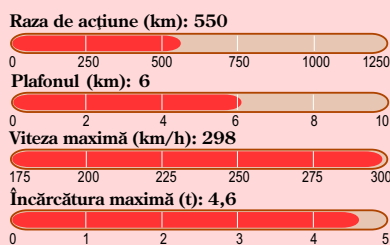


## NH-90



**Misiuni:** transport, sprijin aerian, evacuare.  
**Utilizatori:** Franța, Germania, Italia, Olanda.

**Armamentul:**  
– rachete aer-aer;  
– rachete aer-sol;  
– rachete antisubmarin.

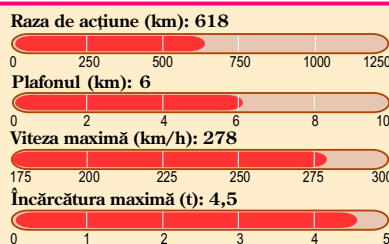


**Diametrul elicei:** 16,3 m;  
**Lungimea:** 19,56 m;  
**Înălțimea:** 5,44 m;  
**Greutatea:** 6,4 t;  
**Motoarele:** 2 x 1253 kW.

**MULTIROL**

**Diametrul elicei:** 15,6 m;  
**Lungimea:** 18,7 m;  
**Înălțimea:** 4,92 m;  
**Greutatea:** 4,3 t;  
**Motoarele:** 2 x 1.400 kW.

**MULTIROL**



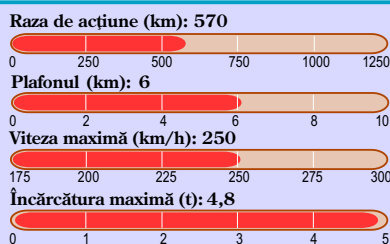
**Armamentul:**  
– Tun: 2 x 20 mm;  
– Rachete: Exocet.



**Misiuni:** transport, recunoaștere.  
**Utilizatori:** Franța, Germania, Grecia, Spania, Turcia.



## AS-532 COUGAR



**Diametrul elicei:** 21,25 m;  
**Lungimea:** 25,33 m;  
**Înălțimea:** 5,55 m;  
**Greutatea:** 7,3 t;  
**Motoarele:** 2 x 1.250 kW.

**MULTIROL**

**Armamentul:**  
– Mitrălieră: 12,7 mm;  
– Rachete: S-5, Skorpion (Swatter).



**Misiuni:** transport, recunoaștere.  
**Utilizatori:** Cehia, Germania, Polonia, Turcia, Ungaria.



## Mi-8 HIP

## Blocnotes sentimental

## ÎMPLINIRILE FAMILIEI TUDOXE

Răspund la numele TUDOXE și lucrează la Comandamentul Operațional Aerian Principal. Inițial, nu prea au vrut să ne spună prea multe despre ei. Poate și unde nu-s așa vorbăreți (cu o excepție, de care va veți da seama pe parcursul articolului), dar și din modestie. La care s-ar putea adăuga și rezerva că văzând atâtea câte au de spus, cineva ar fi tentat să-i considere lipsiți de modestie. Dar noi ne-am interesat despre ei și de la alți colegi, de la care am aflat numai lucruri bune. De pildă, că, atât la locul de muncă, în turele operative, cât și în blocul unde locuiesc, sunt oameni de toată ispravă: harnici, pricepuți, serioși, cu o comportare aleasă.

Cel al cărui nume îl poartă familia, Dumitru, este maistrul militar clasa 1 și a absolvit Școala militară de maiștri militari de geniu și construcții de la Cernica, specialitatea instalații. Dar știe să facă mai de toate. Deși nu ne-a spus-o, din surse colaterale, cu care cinci ani consecutiv Dumitru Tudoxe a lucrat în aceeași tură, am consemnat un fapt inedit. Este maistrul în menținerea parametrilor corespunzătorii la centrala de frig, un compartiment care, la fel ca și celelalte, funcționează ca o piesă de mare importanță în marele angrenaj care zi și noapte, neîntrerupt, funcționează în dispozitiv. De 23 de ani lucrează în același loc de muncă, iar de 18 ani și jumătate, i s-a alăturat în unitate și soția, doamna Florica. În viață, și-au spus unul altuia DA mai demult. Se cunosc de când erau copii. Au fost colegi de școală în comuna Frătești, județul Giurgiu. S-au căsătorit când el era încă elev de școală militară, în 1979. Gravida fiind, în 1981, Florica Tudoxe a venit în București. Și, după o perioadă scurtă de căjva

ani de muncă la Metrou, în 1985 s-a hotărât să-l urmeze și la unitate. Dragoste mare. Înfripată, poate, chiar în acei ani ai copilăriei la școala elementară, când ea era o fetiță cu codițe și fundițe, iar el un puști cu ochii mereu iscoditori, gata să pătrundă încă de atunci în sufletul omului.

După o pregătire în unitate, a devenit planșetistă, pe 18 martie 1985. Și, de la început, a fost repartizată în sectorul cel mai greu. Ani în sir a durat confruntarea cu situațiile ivite pe tronsonul de vest al spațiului aerian. A avut însă norocul să "crească" sub îndrumarea uneia dintre cele mai severe specialiste, doamna Suzana Ambrozio. Plângea și scria. Fiindcă i se părea că nu o să facă față cu succes "bombardamentului" de "tinte" ce invadau ecranele stațiilor de radiolocație. Harul "profesoarei" a găsit însă mediu prielnic în ambiția tinerei planșetiste de a depăși stările de moment pentru a deveni ea însăși o reputată specialistă. Și atunci, ca și acum, nu știe cum să-i mulțumească acelei doamne atât de inimoase, de atentă cu ea, în pofida unei severități care pe altele le inhiba.

Și a venit momentul greu al acelei ierni '89, al revoluției, când toți radiolocațiștii s-au confruntat cu invazia de tinte ce împânziseră, chipurile, cerul patriei, menită să deruteze întregul sistem al apărării antiaeriene. Apoi, războiul din Iugoslavia, când, în cea mai mare parte a turelor, 24 de ore din 24 erau cu ochii pe avioanele ce traversau spațiul aerian al țării, neslăbindu-le o clipă din atenție. Și, nu demult, războiul din Irak, când cu brio s-au pus în slujba asigurării securității aeriene a avioanelor militare americane dislocate pe aerodromul Mihail



Kogălniceanu. Din nou, "un sincer mulțumesc", doamnei Ambrozio!

Iată că nicodată elevul nu-și uită profesorul care l-a învățat bine cum să-și facă meseria.

În 1982, a venit pe lume Dana. Soții Tudoxe își amintesc că nu o dată, când era mică, iar ei erau nevoiți să lucreze în aceeași tură, o luau cu ei la serviciu. În alte situații, când aveau loc exerciții de alarmare, și erau destule, o lăsu, de

la 6 ani, singură în casă și pleacă în cea mai mare grabă la comandament, fără a-i părăsi vreo clipă gândul că oricând se putea întâmpla ceva neplăcut. Când se inapoiu, cu cea mai mare viteză, o găseau în fața blocului, plângând.

La unitate, când mergea cu părinții, fetița desena pe asfalt fel de fel de imagini din lumea ei, a copilăriei. Persoanelor mai vârstnice, care azi o au colegă, tot acolo, la Comandamentul Operațional Aerian Principal, ca operator spațiu aerian, asemenea mamei, aproape nu le vine să creadă că subofiterul aflat alături de ele este fetița din urmă cu 15-16 ani care "toaleta" aleile comandamentului.

Dana este de câteva luni sergent, în urma absolvirii cursului, și este deja apreciată pentru modul în care își face datoria. Dornică să se specializeze în profesia mamei, s-a înscris la școală, nu a ținut cont că este studentă în anul III la Academia de Științe Economice și ar putea, ca mai toți tinerii de vârsta ei, să-și dedice majoritatea timpului studiului nenumăratelor materii ce li se predau în sediul din Piața Romană. Unii profesori o înțeleg și o absolvă de obligația de a fi prezentă la cursuri, alții nu. Dar ea trece, cu sprijinul moral dat de buna înțelegere din casă, peste toate.

Rare sunt zilele săptămânii când Tudocișii se află laolaltă. Își predau, din mers, turele. Nici revelațiile nu le-au făcut mereu împreună. Când tura unuia dintre ei cade în noaptea dintre ani, se felițată prin telefon. Performanța este asigurată mereu acolo, la serviciu. Unde este cea de-a doua familie a fiecăruia dintre ei.

Comandor (r) PETRE BĂNA

## Lucrări științifice privind aeronautica românească publicate în primul deceniu al secolului al XX-lea

Cea mai veche lucrare din țara noastră și, se pare, din lume, care atestă construirea unui aparat de zbor (rachetă), o reprezintă **Coligatul de la Sibiu** (cunoscut sub denumirea Pars Archivi Civitas Cibernensis – Varia II – 374). Originalul se află în patrimoniul Muzeului Național de Istorie a României și cuprinde, în principal, scrierile lui Conrad Haas, comandantul Arsenalului Militar din Sibiu. Cele trei capitole ale manuscrisului sunt, de fapt, trei lucrări autonome care au fost reunite deliberat. Avem de-a face, în fond, cu o carte despre realizarea rachetelor, Conrad Haas fiind considerat în prezent părintele rachetei cu mai multe trepte. Prima parte a **Coligatului de la Sibiu este Cartea focurilor de artificii**, care prezintă diferite tipuri de pulberi folosite ca mijloc de propulsie. Partea a doua tratează modul de lansare a "rachetelor de foc". În anul 1529, inventatorul a construit o "săgeată (rachetă) de foc" cu mai multe trepte, căreia, în anul 1535, i-a atașat aripioare în forma literei "delta", care-i asigurau o stabilitate mai bună în zbor. În anul 1536, el a construit "săgeți de foc" cu motoare montate în trepte sau în baterii grupate, introducând pentru prima dată în terminologie cuvintele "aruncător de rachete" ("rakhetts-slock") și "rachete – săgeți de foc" ("feuer und rakhettsenspfeye"). Toate realizările cuprinse în manuscrisul "Varia II – 374" îi asigură lui Conrad Haas o prioritate mondială, el fiind cel mai vechi constructor al unui precursor al rachetei compuse (cu mai multe trepte), pe al cărei act de naștere, din anul 1529, apare numele cetății Sibului. Ca o particularitate, din manuscris și din cele 31 de scrisori

personale aflate în Arhivele Naționale ale județului Sibiu reiese și faptul că inventatorul Conrad Haas a participat la luptele duse împotriva turcilor în anul 1542, în preajma Vienei, și la acțiunile militare de lângă Bratislava.

Interesat de pulberile apte pentru a fi folosite în scopuri pirotehnice, Conrad Haas s-a oprit asupra unor rețete (de pulberi) realizate de Hans-Johann Walach (Ioan Românu), proprietarul unei manufacturi de praf de pușcă. De la acesta preia două rețete de preparare a combustibilului solid pentru realizarea propulsiei rachetelor. Trecând din nou prin Sibiu, între anii 1552 – 1556, Conrad Haas cumpără alte cinci rețete de pulberi.

La începutul secolului al XX-lea, preocuparea pentru facilitarea decolării și aterizării pe distanțe foarte mici a fost abordată de cercetătorii români, în timp ce în apusul Europei această preocupare era inexistentă, ca, de altfel, și problema zborului cu decolare și aterizare pe verticală.

Locotenentul Radu Rosetti, care va urca treptele ierarhiei militare până la gradul de general, istoric erudit, s-a preocupat de zborul vertical și, în anul 1908, a elaborat studiul intitulat "**Memoriu asupra studiului actual al navigațiunii aeriene și organizarea trupelor aerostatare în armatele străine**", pe care l-a publicat în Revista "România militară". În subcapitolul *Vase (aparate de zbor) mai grele decât aerul*, autorul precizează că "aceste aparate întrebunțează ca putere susținătoare presiunea aerului pe suprafețele în mișcare", iar în ceea ce privește elicopterele, "acestea întrebunțează elicea atât pentru susținere, cât și pentru propulsie".

Inginerul Nicolae Slănceanu a elaborat, în 1909, un studiu despre

elicoptere, subliniind pericolul pe care-l reprezintă zborul vertical. Între anii 1908 și 1912, un număr de opt cercetători români s-au preocupat de zborul vertical, iar trei dintre ei au experimentat aparatele lor cu mult succes și în condiții reale. Dintre aceștia amintim pe I. N. Vasiliu, Grigore Brișcu și Dumitru (Tache) Brumărescu. De remarcat faptul că primele cercetări în domeniul teoretic, dar și practic, al zborului vertical au fost întreprinse de Rodrig Goliescu, încă din anul 1907. Numai astfel se explică studiul său intitulat *Legile dinamismului diferitelor medii aeriene*, publicat la București, în "Revista automobilă", în anul 1909. Începând prin încercări teoretice în problema zborului mecanic, ideile lui Rodrig Goliescu au evoluat către soluționări concrete, el proiectând un aparat de zbor de o concepție complet nouă, pe care l-a denumit "Avioplan".

Realizat ca model zburător, aparatul se caracteriza printr-un fuzelaj tubular, având diametrul mult mai mare decât cele aplicate la aparatele de zbor din timpul său, și deschis la ambele extremități. Elicea avea diametrul egal cu diametrul fuzelajului – soluție care trebuia să conducă la creșterea tracțiunii elicei, la diminuarea rezistenței pasive și la sporirea stabilității în zbor a aparatului. Rodrig Goliescu a plecat în Franța și a brevetat "Avioplanul", construind "Avioplan nr. 2", cu care a efectuat primele zbururi în primăvara anului 1912. Aparatul a fost adus în țară și adăpostit în hangarele Complexului aeronautic de la Chitila. Din nefericire, o furtună puternică a distrus hangarul în care era "Avioplan nr. 2", el deteriorându-se grav, iar inventatorul n-a mai avut bani să-l refacă. Conceptual, aparatul "Avioplan nr. 2" nu mai avea fuzelaj tubular, ci unul semicircular, din extremitățile sale laterale pormind

aripile unui sistem monoplan cu o curbură deosebit de pronunțată la intrados și cu un profil mult mai gros decât aripile folosite în acea vreme.

Contribuțiile lui Rodrig Goliescu și Tache Brumărescu la rezolvarea zborului vertical și pe distanțe scurte au o mare însemnătate. Faptul că, la datele respective, nu apar soluții similare sau cel puțin apropiate în alte țări confirmă originalitatea ideilor, motivațiilor și rezolvărilor tehnice ale acestor inventatori români.

Un aport important la studiul teoretic al aerodinamicii l-a avut și profesorul Ștefan Hepites, fizician de renume mondial. În lucrarea sa, *Ultimile progrese ale navigațiunii aeriene*, publicată în anul 1910, autorul demonstrează că schimbările care se produc în atmosferă, schimbări care nu sunt uniforme nici la suprafața pământului, nici la limita extremă a atmosferei, puteau fi studiate cu ajutorul baloanelor și dirijabilelor. Autorul abordează și problema aparatelor de zbor mai grele decât aerul – "aviațiunea". Cercetătorul român pune în discuție probleme de viitor, precum zborul în condiții meteorologice dificile ("atmosferă agitată") și utilizarea baloanelor dirijabile ca aparate de transport comercial. În ansamblu, lucrarea amintită este considerată ca una din cele mai bune din lume la vremea respectivă.

Preocupări în domeniul aeronauticii a manifestat și G. V. Ghițescu, care, încă din anul 1880, prin conținutul conferințelor sale despre baloanele dirijabile, a atras interesul multor cercetători din țară și din străinătate. Apreciată a rămas lucrarea sa *Les Ballons dirigibles et les plus lourds que l'air*, tradusă și în limba germană. Nu se cunoaște cu exactitate data când a fost elaborată, dar, după părerea mai multor specialiști de prestigiu, aceasta a apărut înainte de 1900. Autorul prezintă proiectul unui balon dirijabil, care avea multe noutăți în ceea ce privește stabilitatea lui în zbor. G. V. Ghițescu atrage atenția asupra faptului că învelișul textil al

### Pro memoria

aparaturii de zbor, care nu este de cea mai bună calitate, poate pune în pericol viața celor aflați la bordul său, intrucât hidrogenul este un gaz exploziv.

Sub titlul *Câteva cunoștințe meteorologice și agronomice*, G. V. Ghițescu abordează unele probleme de fizică, chimie și agronomie. Inventatorul dă interpretări juste manifestărilor specifice privind regimul meteorologic al provinciilor românești și trage concluzii de un real interes în privința posibilităților de intervenție aeriană în vederea modificării unor anumite situații naturale. El abordează ideea declanșării ploii prin explozii pirotehnice în straturile superioare de nori. Gheorghe Varlam Ghițescu a prezentat Academiile de Științe din Paris studiul cu tema: *Legile dinamismului diferitelor medii aeriene*, publicat ulterior în revista "La France automobile et aéroenne" din 15 mai 1909. În anul 1913, la București, G. V. Ghițescu publică lucrarea *La philosophie et mécanique nouvelles*, reunind în paginile sale întreaga contribuție științifică ce abordează mecanica din punct de vedere filozofic.

Colonelul C. A. Tănăsescu a fost primul ofițer superior român care a studiat problemele privind locomotia aeriană. În lucrarea *Navigația aeriană*, el a elaborat definițiile unor termeni întrebunțați în aeronautică, alcătuit pentru prima dată în țara noastră un text necesar și util, cu atât mai mult cu cât conținutul definițiilor era – raportat la nivelul și nomenclatura vremii – întru totul corect. Partea a doua a lucrării, intitulată *Tehnica baloanelor*, abordează întrebunțarea acestora în scopuri militare, autorul militând pentru dotarea aerostatiei românești cu baloane moderne.

Căpitan MARIN SÎLEA  
doctorand în istorie

# Noi, toți, l-am avut pe Vlaicu!

Am pornit de la celebrele cuvinte ale lui Nicolae Iorga, adăugând cuvântul toți în urma semnalărilor făcute la ședința de la sfârșitul lunii septembrie a filialei București a Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii, ședință consacrată, cum era și firesc, comemorării a 90 de ani de la tragica moarte a genialului inventator.

Cu acea ocazie, din informarea prezentată de comandorul (r) Aurel Pruiă, secretarul filialei, ca și din intervențiile generalului-maior (r) Aurel Niculescu, ale căpitan-comandorului (r) ing. Jean Dăscălescu, ale altor membri, am reținut o constatare tristă. În afara activităților comemorative menționate în numărul trecut al revistei noastre, precum și cea desfășurată la liceul "Spiru Haret", din București, de către generalul Niculescu, și a altora, la Orăștie și Biniținți, la care au fost de față în special membrii ARPIA, cei mai mulți foști militari activi, alte instituții și persoane nu s-au oboșit să rădă în memoria oamenilor numele și realizările de excepție ale celui ce a fost pionier de seamă al aviației române și mondiale.

Așa cum remarca, cu mâhnire, comandorul (r) Aurel Pruiă, nu au participat la activitățile comemorative de la Cimitirul Militar Bellu și nici la altele, unde ARPIA și-a dovedit din plin prețuirea față de marele înaintaș, instituții

de profil ale Departamentului Aviației Civile din Ministerul Transporturilor, ale Academiei de Aviație, ale Aeroclubului Român. Presa scrisă și audiovizuală aproape că nici n-a consemnat evenimentul, altele fiind subiectele preferate de mass-media noastră, interesată exclusiv de aspectul comercial al activității.

Au ajuns oameni, foști piloți, veniți de peste hotare, din Canada și din SUA, la activitatea comemorativă de la Orăștie, să se întrebe de ce românii nu-l mai prețuiesc pe Vlaicu. Dar parcă numai pe Vlaicu! Se încearcă cumva ștergerea unui trecut de glorie al aripilor românești?

În schimb, în zilele ce au urmat nefericitului accident aviatic de la Câmpia Turzii, în care și-a pierdut viața un foarte valoros pilot militar, mass-media s-a întrecut în a prezenta în culori cât mai sumbre soarta piloților și capabilitățile avioanelor MiG-21 LanceR. "Continuă să cadă MiG-urile", rețea un general în retragere suprăguit unor emisiuni și articole de ziar. "Dar nu numai MiG-urile cad" - a continuat el măhnit. Cad și F-urile, cad avioane în toate armatele". Și avioane civile, deși foarte moderne, se prăbușesc.

Și Vlaicu a căzut. Pentru o cauză nobilă! Cu prețul vieții sale a semnat certificatul nasterii aviației române! Și, Doamne, peste el se încearcă a se așterne vălul negru al uitării!

## UN MARE INVENTATOR

Inginerul IOSIF ȘILIMON s-a născut la Satu Mare în ziua de 22 iulie 1918. Absolvent al Institutului Politehnic din București, specialitatea aviație, în 1942 s-a angajat la IAR Brașov. La început a lucrat în biroul de studii și proiectări, după care a fost numit șeful secției de producție, până în anul 1946, când uzina s-a desființat. Între timp, a urmat școala de pilotaj la Sânpetru. După desființarea IAR Brașov, a continuat să lucreze într-o secție de planoare rămăși în incinta întreprinderii.

În activitatea sa de 40 de ani, Iosif Șilimon a proiectat și construit peste 20 de tipuri de planoare și motoplanoare, cu unele obținând recorduri interne și internaționale de viteză, pantă sau durată de zbor. Printre tipurile construite în serii mai mari au fost planoarele: IS-B2 și IS-29D2, 480 de bucăți, din care 290 au fost exportate, și motoplanoarele IS-28 M2, 60 de bucăți, din care 39 - exportate.

Planoarele și motoplanoarele



construite de inginerul Iosif Șilimon la Ghimbav-Brașov au fost brevetate și exportate în 17 țări, unele din ele cu tradiție în construcții aeronautice, ca: S.U.A., Anglia, Franța, Germania, Canada, precum și în Australia, Japonia, China, India etc. În anul 1980, de la Ghimbav-Brașov, trei motoplanoare IS-28M2 și-au luat zborul cu destinația Tocumwal-Australia, parcurgând o distanță de 22.000 km, în 154 de ore, cu o viteză medie de 143 km/h.

Printre invențiile sale se numără primul avion metalic IS-24 multifunc-

țional, construit după război, primul planor metalic și primul planor din fibră de sticlă. Inginerul Iosif Șilimon, în calitate de director tehnic la ICA-Brașov, și-a adus contribuția, în anii 1969-1975, la asimilarea și fabricarea în țară, după licență franceză, a elicopterelor IAR-316B (Alouette III) și a elicopterelor IAR-330 (PUMA), destinate nevoilor interne și pentru export. De asemenea, a contribuit la fabricarea elementelor de comandă pentru avioanele BN2, executate la IAV București, după licență engleză, avioane destinate exclusiv pentru export.

Inginerul Șilimon are titlul de maestru al sportului și deține insigna de aur pentru zborul fără motor și diploma internațională "Paul Tissandier".

A fost mulți ani profesor universitar la Institutul Politehnic din Brașov, perioadă în care a publicat numeroase lucrări tehnico-științifice, unele din acestea fiind traduse și în străinătate.

A decedat în anul 1981.

Comandor (r) ing.  
VALERIAN ȘERBĂNESCU



## DIALOG CU CITITORII



**Maistru militar (r) EUGEN NICOLESCU:** Iată tot ceea ce vă interesează în legătură cu impozitarea pensiilor militare. Aceasta se face în baza art. 4 alin. 1, litera e și art. 44 alin. 1 și 4 din O.G. nr. 7/2001 privind impozitul pe venit, aprobată, cu modificări și completări, prin Legea nr. 493/2002. Pensiile mai mici sau egale cu 5.700.000 de lei nu se impozitează. Pentru pensiile ce au o valoare cuprinsă între 5.701.000 și 7.800.000 de lei se impozitează cu 18 la sută doar suma care depășește 5.701.000 lei. Pensiile mai mari de 7.800.000 de lei se impozitează astfel: la diferența de 2.100.000 de lei (dintre 7.800.000 și 5.700.000 lei) se reține o sumă fixă de 378.000 de lei; la suma ce depășește diferența respectivă (2.101.000 lei), se aplică un impozit de 23 la sută. Dacă se va trece la impozitarea unică, așa cum a propus Guvernul, vom reveni cu precizările de rigoare. La a doua întrebare răspunsul este negativ. Nici o persoană, indiferent de statut sau situație de moment, nu poate beneficia de două sau mai multe

ajutoare sociale de la stat în același timp.

**Salariat civil ION CRISTEA:** Potrivit Ordinului nr. M112, care modifică unele prevederi din "Normele metodologice privind acordarea unor drepturi bănești personalului militar și civil", personalul militar și civil beneficiază lunar, pentru titlul de clasificare deținut, de o indemnizație de 6-10 la sută din solda lunară, respectiv salariul de bază (10 la sută pentru clasa 1, 8 la sută pentru clasa a 2-a, și 6 la sută pentru clasa a 3-a). Indemnizația se acordă pe toată durata cât personalul își menține titlul de clasificare. Atenție: persoana care deține mai multe titluri de specialist de clasă (cazul dumneavoastră) beneficiază de o singură indemnizație, respectiv cea corespunzătoare titlului de specialist cu clasarea cea mai mare (clasa 1).

**Sergent-major ANGELICA CIOBĂCĂ:** Ne pare foarte bine că nu

ne-ai uitat, draga noastră Angy. E adevărat că ne-am mutat într-o altă cazarmă, dar am rămas la fel de ospitalieri cum ne știți. Te așteptăm cu nerăbdare să ne vizitezi și să aduci și "bogata corespondență" cu care ne... ameninți. Paginile revistei noastre îți stau întotdeauna la dispoziție, ca și tuturor colegelor tale care au ceva de spus celorlalți. Să fie într-un ceas bun!

**Căpitan (r) GABRIEL POPA:** Vă mulțumim foarte mult pentru aprecierile la adresa calității publicației noastre. Am reținut solicitarea dumneavoastră și ne vom conforma începând chiar cu primul număr de revistă, pe care vi-l vom expedia pe adresa indicată. Cât privește colaborarea cu noi, vă așteptăm cu dragă inimă. Desigur, mai puțin versuri și materiale care să depășească 2 file de manuscris. În schimb, caricaturii, epigrame, informații, însemnări, portrete - cât mai multe și cât mai la obiect. Vă așteptăm!



## DIALOG CU CITITORII



Numărul 10 al revistei cu acest nume, ce apare la Arad, are un sumar demn de toată atenția. Astfel, domnul Cornel

MARANDIUC, mentorul și principalul realizator al publicației, a avut laudabila inițiativă de a readuce în memoria noastră asul aviației de vânătoare în timpul celui

## ORIZONT AVIATIC

mai mari conflagrații a secolului trecut, căpitanul erou Alexandru Șerbănescu, prin relatările unuia dintre coechipierii săi, nu mai puțin reșutatul pilot de vână-

toare, octogenarul de azi, generalul de flotilă aeriană (r) Ion Dobran.

Sunt reproduse câteva din acțiunile de luptă conduse de cel ce avea să intre în istoria aviației noastre de front ca unul din marii performeri ai victoriilor aeriene, alături de ilustrul său camarad, decorat și el cu cea mai înaltă distincție militară de război, Constantin Cantacuzino (Băzu).

În numai trei ani cât a servit în aviația militară, în cea mai crâncenă perioadă a ei, Alexandru Șerbănescu, inițial ofițer de vânătoare de munte, a scris pagini de glorie nepieritoare pe altarul slujirii aripilor românești. Din păcate, la mormântul lui din Cimitirul Ghencea Militari, pe 18 august, când este comemorat, tot mai puțini vin să-i prezinte un pios omagiu. Anul trecut, de pildă, nu au mai venit nici familia, nici cadre militare, deși a fost și rămân un simbol pentru piloți. Sufletul acestor momente de

reculegere rămâne, la 85 de ani, tot generalul Ion Dobran, care, la crucea eroului, face apelul Grupului 9 Vânătoare. Și tot mai puțini răspund prezent...

Impresionante sunt și memoriile de război semnate de un alt veteran al aviației de bombardament, de această dată, Eugen Marinescu, un serial, din câte am înțeles, care continuă seria povestirilor inaugurate în numărul anterior al revistei în care sunt evocate scene de un tragicism zguduitor.

Tot într-un serial se constituie și explicațiile științifice pe care cunoscutul aviator instructor și antrenor emerit Constantin Manolache le

dă cu privire la executarea zborului acrobatic, în care și acum, deși aflat la o vârstă trecută bine de șapte decenii, domnul Manolache rămâne un as al așilor.

Comandorul aviator (r) Dan Stoian ne prezintă și în acest număr episoade inedite ale căror personaje principale sunt piloți din eroica promoție 1941.

Dar eroice au fost și promoțiile de după război. Fără a se afla în bătaia gloanțelor în timpul misiunilor executate, mulți dintre absolvenții au căzut la datorie pe frontul reconstruirii unei forțe aeriene puternice, al apariției aviației cu reacție. Locotenent-comandorul (r) Mircea Constantinescu semnează, în acest sens, o emoționantă însemnare despre promoția 1953 care și-a aniversat, nu de mult, jubileul.

PETRE BĂNĂ

## A.R.P.I.A. Craiova, LA ANIVERSARE

Ne-a sosit la redacție broșura pe care filiala Craiova a Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii a tipărit-o cu prilejul împlinirii a cinci ani de activitate.

Din cuprins, semnalăm mesaje primite din partea unor personalități ale aviației noastre militare, a unor președinți sau membri marcanți ai filialelor din țară, precum și a reprezentanților de frunte ai autorităților administrației locale, articolul omagial semnat de liderul filialei, locotenent-comandorul (r) ing. Marin Iovănel.

Bună ideea realizatorilor broșurii

de a face publice structura A.R.P.I.A. pe țară, celelalte filiale din teritoriu. Cititorii pot astfel afla că mai ființează filiale A.R.P.I.A. în afara celei sărbătorite și a filialei din Capitală, în orașele: Cluj-Napoca, Bacău, Brașov, Buzău, Constanța, Galați, Sibiu și Timișoara.

În memoriam, sunt încredințate tiparului numele aviatorilor din Flotila III Bombardament Craiova, care au căzut la datorie, și a celor dispăruți în campania din 1941.

Broșura se încheie cu tabelul membrilor filialei și cu o ilustrație adecvată, ce surprinde momente din activitatea acestei filiale. (P.B.)

**E**ste replica pe care un cunoscut fost pilot de linie, comandorul (r) Dumitru Caraman, a dat-o la adresa realizatoarei de televiziune Mihaela Tatu, după ce i-a propus ca la emisiunile ei să invite și femei pilot, pentru a susține

**De 10 x femeie!**

rubrica "De 3 x femeie", pe care moderatoarea o are la postul Acasă. Aici, ca și la alte posturi de radio și televiziune, precum și la diverse publicații, unde a încercat să rețină atenția asupra necesității de cuprindere în spațiul de emisie adecvat ori în cel tipografic a unor personalități din domeniul aeronauticii, temerarul pilot a fost refuzat, fie amănând ori neluat în seamă. Și, să nu uităm, el este și autorul unei cărți memorabile despre aviație.

Intervenția lui, ca și a altor membri ARPIA, a avut scopul de a veni în întâmpinarea unor tineri care cunosc mai puțin despre aeronautică, dar și de a face publice, din surse autorizate, problemele ce le implică acest fascinant domeniu, întrucât s-a constatat că sunt mulți neaveniți care abordează de pe poziții adesea răutăcioase chestiunile de fond ale aviației.

Explicația refuzului a fost aceea că, chipurile, au prioritate vedetele! Scos din fire, Dumitru Caraman a replicat: "Eu vă pot prezenta <n> vedete, care nu sunt de 3 ori femeie, ci de 10 ori!" Fără comentarii. (P.B)

## LA COOPERATIVE KEY 2003

## SALTUL CĂPITANILOR

Nu este vorba de un salt cu parașuta, cum s-ar putea înțelege din titlu, ci de o premieră care a avut loc în Bulgaria. Cu elicopterele IAR-330 PUMA SOCAT au acționat echipaje comandate de căpitani și nu de ofițeri superiori, ca în aplicațiile anterioare. Cu o singură excepție: locotenent-comandorul Constantin Grigore. "Le venise vremea", cum se exprima comandorul Laurențiu Simionescu, cu un timp în urmă. Afirmatia suna și ca un gir pe care conducerea unității îl dădea acestor tineri cu o bună experiență în tehnica pilotajului și a aplicațiilor.

formate în puținii ani de când fac parte din Baza Aeriană Titu. Același lucru și-l doreau cu ardoare și căpitani cu mai puține misiuni efectuate până acum în străinătate.

Și de o parte, și de alta s-a făcut tot posibilul pentru ca răspunsul la încrederea acordată să fie pe măsură. Și s-a reușit. De bun augur a fost deplasarea până în Bulgaria. Zborul și aterizarea la destinație au decurs în siguranță deplină. Condițiile meteorologice, predominante de ceață, ploaie, i-au mai încercat într-o zi, chiar și în zborul spre Sofia, dar rezultatele au fost foarte bune. Erau căliți din timpul

nu există, sau în orice loc în care aceștia s-ar adăposti, pentru a nu fi capturați de inamic.

A doua zi au acționat într-o zonă deluroasă. Deși căutarea a fost îngreunată de multe obstacole, au reușit o identificare perfectă a locului și aterizări de mare clasă.

Dovadă că s-au bucurat de aprecieri deosebite, în afara celor exprimate verbal de colonelul american, șef al grupurilor de elicoptere, căpitani români comandanți de echipaje au fost desemnați cap de formație, formații ce aveau în componență elicoptere Mi-24, aparținând bulgarilor, Mi-17, ale slovacilor, Mi-18 ale lituanienilor.

Într-o altă misiune, Badea, avându-l alături pe locotenentul Dan Caragea, a zburat în formație cu elvețienii, aflați la bordul unui elicopter SUPER-PUMA. În alte misiuni, căpitani amintiți mai înainte, căpitani Mihai Ioniță, secundat de locotenentul Alexandru Claudiu. În fruntea eșalonului de zbor, românii erau urmați cu aceeași rigurozitate cu care și ei procedau, la rândul-le, când rolurile se schimbau. Dar multe din priorități ne-au revenit.

Au simulat, conform scenariului, și aterizări forțate în zone deluroase pentru a lua "răniți", doi americani, pe care, inițial trebuia să vină altcineva să-i ia la bord. Dar cum în câmpul tactic se pot întâmpla multe surprize într-un timp scurt, când inamicul i-ar putea captura, intervenția românilor a fost salutară. Așa cum ea a fost evidențiată și atunci când au transportat piloți "catapultati" aparținând altor armate, parașutiști de-ai noștri în zone de acoperire, dar și trupe speciale din Macedonia, din alte țări. La orele și minutele indicate, fără nici o întârziere, fără nici un incident, fără reproș.

Americanii au apreciat capabilitățile elicopterului IAR-330 PUMA SOCAT, șeful grupului spunând că este un aparat nemaipeomenit, piloții de la Mirage-2000 au venit să-l vadă și s-au interesat de performanțele sale, presa din Sofia, de asemenea, a avut numai cuvinte de laudă la adresa românilor. A elicopteristilor, ca și a supersoniștilor de la MiG-21 LanceR. În acele zile, când reprezentanții Aviației Militare a României; trei IAR-330 PUMA-SOCAT, trei MiG-uri 21 LanceR și un avion de transport C-130 Hercules săgetau cerul Bulgariei, îndeplinind misiune după misiune cu rezultate foarte bune, nefiind cu nimic mai prejos decât celelalte aviații militare din peste 20 de țări, majoritatea membre NATO, într-un ziar din România apărea o însemnare ciudată, cu multe erori și intitulată "Aviația militară la pământ".

Dar noi mergem mai departe.

Pagină realizată de comandor (r)  
PETRE BĂNĂ



Numirea căpitanelor ca șefi de echipaje, ca și a locotenentilor pe celălalt post, de secund, într-un exercițiu multinațional, în care se acționa sub comandă NATO, alături de elicopteristi din alte țări, cu vechi state în aplicații de o asemenea anvergură, a fost un act îndreptățit, necesar și curajos. Așteptat chiar. De ambele părți. Căpitani Aurelian Badea, Cristian Ciochină, Cristian Ștefănescu erau deja cu stagiul, dar în calitate de secunzi, în misiuni efectuate în Franța sau în Polonia, la Strong Resolve, unde au acționat în misiuni dintre cele mai diverse și riscante, cu condiții meteorologice nemaîntâlnite până atunci, precum și în alte aplicații din țară și străinătate. La rândul lor, locotenenții vroiau să-și confirme și într-un alt mediu calitățile de zburători, dar și de luptători,



multinațional a fost trimisă să lucreze la biroul de mentenanță. Acolo a făcut echipă cu doi ofițeri suedezi, un american și un englez, întrucât cunoaște la perfecție limba engleză, pe care a început să o studieze încă din clasa a IV-a, perfecționându-se în liceu, la Spiru Haret, secția limbii străine, și în facultate. Profesoara ei din primii ani a văzut că prinde foarte repede și este interesată, și de atunci a îndrumat-o nemijlocit spre cunoașterea acestei limbi. Toate testele le-a trecut cu punctaj maxim.

Anul trecut, Andreea și-a luat licența în științe economice la Academia "Spiru Haret", Facultatea de Management.

Colonelul bulgar Spassov, care i-a fost șef de compartiment în timpul exercițiului, a evidențiat-o nu o dată pentru promptitudinea și exactitatea cu care a oferit date privind asigurarea de luptă a avioanelor MiG-21 LanceR, a aeronavelor Mirage-2000 și Gripen, dar și pentru zelul dovedit în cele 12 ore de zi lumină cât s-a aflat, neîntrerupt, în activitate.

Ofițerul american, ca și suedezi cu care a colaborat, au rămas uimiți cât de bine cunoaște engleza, cu accent american, însușit pe vremea când a urmat cursurile ASOC, chiar cu un specialist american de la firma Lockheed Martin. Nu-și imaginau că un militar atât de tânăr și fată pe deasupra, din Est, să se descurce cu atâta ușurință într-o limbă... occidentală. De altfel, Andreea mai știe și ceva italiană, spaniolă, japoneză.

Echipele tehnice care asigurau alimentarea cu combustibil a aeronavelor de luptă menționate, precum și cele care se ocupau de reparații și schimbări de piese au avut în persoana sergentului-major Andreea Tudor un sprijin de nădejde, ea acționând cu o operativitate demnă de invidiat.

A fost prima ei misiune peste granițe, Bulgaria fiind prima țară străină în care a pus piciorul. Și una din marile ei izbânză, la începutul carierei de subofițer.

## ZÂMBETUL ANDREEI

De pe una din paginile color ale publicației "Bălgarska Armia", numărul din 8 septembrie 2003, zâmbește cititorilor o fată. Una din persoanele frumoase ale exercițiului "COOPERATIVE KEY", cum notează cel ce a surprins-o în timp ce se afla în biroul de mentenanță de la Plovdiv.

La aplicația încheiată cu puțin timp în urmă, și la care Forțele Aeriene ale României au participat cu 74 de militari, componenta de luptă reprezentând-o 3 avioane de vânătoare-bombardament MiG-21 LanceR, 3 elicoptere de luptă IAR-330 PUMA SOCAT și o aeronavă de transport C-130 Hercules, a fost prezentă și sergentul-major ANDREEA TUDOR. Ea este tânăra din fotografie remarcată, pe bună dreptate, de fotoreporterul bulgar. Românca a atras atenția nu numai prin calitățile sale fizice, ci și prin modul în care și-a îndeplinit misiunea în cadrul acestui exercițiu multinațional.

Deși de profesie (militară) sergentul-major Andreea Tudor este operator spațiu aerian, ca și sora sa mai mică, Beatrice, subofițer cu gradul de sergent, la exercițiul

Se află în țara noastră Orchestra Forțelor Aeriene Americane dislocate în Europa, într-o suită de concerte în garnizoanele Brașov, Bistrița, Sibiu, Craiova, București.

Localizată în Baza Aeriană Sembach, din Germania, și recunoscută pentru performanțele deosebite repurtate pe tot continentul european și în sud-vestul Asiei, renumita formație, alcătuită din 37 muzicieni, vizitează anual peste 20 de țări.

Sub conducerea căpitanei Scott A. Gurdy, orchestra interpretează cea mai bună muzică americană de pe Broadway, de pe ecranele Hollywoodiene, New Orleans Dixieland, precum și mai multe stiluri de jazz. În repertoriul solistilor vocali și instrumentalii pot fi regăsite cunoscutele arii din opere și operete, uverturi.



## AMBASADORII MUZICII AMERICANE

## 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;  
REDACTORI 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.