



RADIOLOCATOARE MODERNE PENTRU FORȚELE AERIENE ALE ROMÂNIEI

Recent, la București, a fost semnat un **memorandum** de înțelegere între Ministerul Apărării Naționale, reprezentat de Compania Națională "ROMTEHNICA" SA, și compania americană Lockheed Martin privind înzestrarea Forțelor Aeriene ale României cu radare pentru înălțimi mici și medii. În baza acestui document, la începutul anului viitor vor intra în înzestrarea unor unități de radiolocație românești primele **două radare de tip GAP FILLER**, produse de firma americană Lockheed Martin. Până în anul 2008 Forțele Aeriene ale României vor avea la dispoziție 23 de radare de acest tip. Radarele GAP FILLER vor asigura supravegherea spațiului aerian la altitudini mici și medii (pentru altitudini mari au fost deja achiziționate cinci radare americane de tipul FPS-117, în prezent operaționale), având capabilitatea de a transmite automat date despre situația aeriană la centrele de operații din sistemul de comandă-control al Forțelor Aeriene. Potrivit memorandumului, 70 la sută din componentele radarelor GAP FILLER vor fi produse de industria românească, identificându-se agenții economici autohtoni care vor contribui la realizarea aparatelor respective.



REPERE – 2003

**GÂNDURI
ȘI
RESPONSABILITĂȚI
PENTRU
NOUL AN** *pagina 2*

"ȚINTA" INSTRUIRII ÎN ZBOR: STANDARD NATO

**În fiecare sfârșit
e un nou început** *pagina 4*

ALIANȚA NORD- ATLANTICĂ ȘI PERSPECTIVA SCHIMBĂRILOR

pagina 3

**POLONIA
VA
ACHIZIȚIONA
AVIOANE
"F-16"** *pagina 6*

**CUM
SE
HRĂNESC
ZBURĂTORII** *pagina 7*

Instruire în zbor – perspective realiste

La nivelul Statului Major al Forțelor Aeriene a fost elaborat **planul pregătirii de luptă în zbor pentru perioada 1 martie 2003 – 28 februarie 2004**. Documentul a avut în vedere, în principal, starea reală, la zi, a pregătirii personalului aeronautic din Forțele Aeriene ale României, nivelul de sustenabilitate (posibilitățile material-financiare) al procesului de instruire pentru perioada următoare, precum și obiectivele ce revin Forțelor Aeriene din planul național de aderare la NATO.

Prin tot ceea ce s-a planificat pentru anul de instrucție 2003–2004 s-a urmărit menținerea nivelului de pregătire al piloților operaționali, precum și operaționalizarea de noi structuri, în scopul creșterii capacității combative a Forțelor Aeriene ale României. De asemenea, printr-o planificare judicioasă, realistă și o exploatare optimă a resurselor, se vizează obținerea celor mai bune rezultate în procesul de instruire. Nu în ultimă instanță, se are în vedere însușirea procedurilor de acțiune conform standardelor NATO, precum și ridicarea nivelului de cunoaștere a limbii engleze.

Concret, în perioada de referință, 58 de piloți vor zbura minimum 100 de ore, 44 de piloți vor zbura minimum 80 de ore, 165 de piloți vor

zbura minimum 50 de ore, iar 135 de piloți vor zbura minimum 30 de ore. Această planificare a fost făcută în limita resurselor la dispoziție deja cunoscute.

De altfel, la convocarea în cadrul căreia s-au prezentat sarcinile pentru instruirea în zbor, lucrurile au fost lămurite până la nivelul fiecărui pilot, funcție de nivelul lui de instruire la 1 martie 2003. Aceasta va face ca oricare din piloții militari să știe din timp numărul de ore de zbor pe care îl va efectua, exercițiile pe care urmează să le execute, nivelul la care trebuie să ajungă la sfârșitul lunii februarie 2004.

E o situație cât se poate de favorabilă pentru succesul activității, cu atât mai mult cu cât planificarea s-a făcut în cunoștință de cauză, adică în limita fondurilor stabilite și la care se va avea acces, până la ultimul leu. Astfel, comandanții, șefii se vor putea concentra mai mult decât până acum asupra calității instruirii personalului navigator, asupra conținutului, a ritmicității pregătirii la sol și în aer. Și, în mod firesc, se vor crea condiții pentru creșterea nivelului siguranței zborurilor în Forțele Aeriene. Ceea ce este un lucru despre a cărui importanță nu mai trebuie adăugat nimic.

În cadrul rubricii REPERE - 2003, continuăm să publicăm, așa cum am precizat în numărul anterior, gândurile și responsabilitățile pentru noul an ale unor șefi de compartimente din structura Statului Major al Forțelor Aeriene. Așadar:



**Comandor
GEORGE GHEORGHE**

Planificarea și generarea forței aeriene

Anul 2003 este foarte important și pentru secția noastră. În situația în care Statul Major al Forțelor Aeriene va fi generator de forțe și Comandamentul Operațional Aerian Principal va prelua sarcinile de conducere operațională, secția Planificarea și generarea forței aeriene va deveni instrumentul prin care se vor realiza o serie de sarcini de însemnătate vitală pentru bunul mers al activității în unități și mari unități. Voi enumera câteva din aceste reperi care ne stau în față permanent, cu deosebire în această perioadă. Mai întâi, politica și cerințele de apărare specifice, cu determinările ce le implică: obiectivele forței, prioritățile conceptuale de nivel strategic și operativ, interconectarea și evaluarea doctrinelor, armonizarea activităților de cooperare militară internațională și obiectivele de interoperabilitate și integrare în NATO.

În această direcție de acțiune, ca și în cele privind coordonarea programelor de colaborare și integrare a polițiilor în domeniul planificării forței cu structurile similare NATO și ale eșaloanelor superioare, intervin o seamă de elemente și caracteristici noi, dictate de amplitudinea procesului pe care îl străbatem, a etapelor de parcurs.

Un alt demers vizează coordonarea unitară a planificării și pregătirii forței, analizelor operaționale și evaluărilor privind starea de "readiness" ("gata de luptă") și sustenabilitatea, dezvoltarea studiilor și prognozelor, a viziunilor pentru restructurarea și modernizarea structurală a forței.

Toate aceste obiective, ca și cele ce le voi enumera în continuare, necesită o conectare rapidă la cerințele momentului, suplețe și precizie în elaborarea documentelor și fixarea, cu rigoare științifică, a capacităților dictate de rolul și locul forțelor aeriene în sistemul militar național și cel asociat, decurgând din alianța pe cale de realizare.

Trebuie menționat că, paralel cu restructurările înfăptuite, se derulează și un proces dinamic de modernizare, care, și el, la rândul său, implică noi răspunderi, eforturi, redimensionări în plan tehnic și uman, mutații în domeniul profesionalizării.

Avem însă un atu. Capacitatea cadrelor din secție, care, într-un timp scurt, au reușit să stăpânească fenomenele multiple ce însoțesc, nolenș-volens, etapele de parcurs, chiar dacă unele dintre ele nu beneficiază de o experiență îndelungată în domeniu.

O altă categorie de probleme aflată pe agenda preocupărilor noastre se referă la monitorizarea programelor de standardizare,

implementarea Obiectivelor Forței, realizarea infrastructurii pentru sprijinul națiunii gazdă, lărgirea paletei misiunilor desfășurate în țară și peste hotare în exerciții, aplicații, instruire în comun și alte activități bi și multinaționale ce incumbă elaborarea și aplicarea de concepții-programe viabile, temeinic fundamentate, care să concure la pregătirea forței la standardele calităților occidentale.

Similitudinea cu structura existentă în cadrul Comandamentului Aerian Aliat din Sudul Europei (AIRSOUTH) determină facilitatea conlucrării cu acest comandament, în care vom fi incluși începând cu 2004.



**Colonel de justiție militară
AURELIAN GRĂDIȘTEANU**

Numai în spiritul și litera legii

Deși, aparent, aceeași în fiecare an, activitatea de consiliere juridică în Statul Major al Forțelor Aeriene cunoaște, cu fiecare etapă, noi dezvoltări, aspecte dintre cele mai diverse și interesante. Aplicarea și respectarea principiilor generale, ale reglementărilor de drept civil, penal, comercial, public, drept internațional privat, al familiei, toate subiectele propuse spre analiză în vederea obținerii aprobărilor de rigoare, demersurile pentru contractări, precum și pregătirea acțiunilor de reprezentare a intereselor Ministerului Apărării Naționale în fața instanțelor de judecată, sunt în atenția noastră permanentă.

La ordinea zilei, ca la orice început de an, se află problemele planului de achiziții, care începe să se deruleze după alocarea fondurilor bugetare. Această acțiune trebuie bine pregătită în sensul de a preveni orice neplăceri ce s-ar putea ivi pe parcurs.

Există o foarte bună colaborare cu structurile financiare, management și resurse umane, cooperare internațională, aprovizionare, biroul contracte etc., oamenii sunt receptivi la respectarea cu strictețe a tuturor cerințelor și clauzelor stipulate. Reținem mereu atenția și veghem asupra corectitudinii activităților prevăzute de lege încă din etapele premergătoare încheierii contractelor: analize de oferte, licitații, studiile preliminare pentru a nu ne trezi, ulterior, cu insolvabilități, lată de ce avizul sau punctul de vedere al structurilor juridice trebuie să preceadă actului final cu un timp corespunzător necesar investigării cazului supus consilierii sau avizării. Trebuie evitate situațiile de consultare după consumarea activității, când deja s-au parafat sau încheiat documente fără a ne putea expune un punct de vedere, ceea ce ar atrage după sine dezavantaje materiale, valorice, inclusiv situația de a acționa în justiție fără sorți de izbândă.

Uneori sunt necesare investigații serioase pentru cunoașterea în detaliu a partenerilor: o astfel de capacitatea de a respecta întocmai prevederile contractului? Nu ne poate fi străină nici latura morală, nu numai materială sau

GÂNDURI ȘI RESPONSABILITĂȚI PENTRU NOUL AN

financiară a acestora. În condițiile externalizării unor servicii, trebuie să ne punem din capul locului întrebarea: cui încredințăm noi aceste contacte nemijlocite cu o unitate militară, care are un regim aparte de orice instituție sau unitate civilă?

În toate aceste acțiuni, ne propunem să fim mai atenți, să primeze aspectul economic, calitatea și promptitudinea serviciilor, să nu ne ferim să impunem o anumită conduită față de partenerii de afaceri. Să nu ne trezim că sunt penetrare alte scopuri, jocuri de interese. Să dicteze legea, nu influențele, intervențiile.

La noi, activitatea juridică se desfășoară în strictă conformitate cu prevederile legii. Avem șansa de a avea în Statul Major al Forțelor Aeriene șefi care țin cu sfințenie la

modificări în unitățile și marile unități ale Statului Major al Forțelor Aeriene. Altfel spus, chiar dacă s-a schimbat titulatura, tradiția rămâne, pentru că prin ea se menține coeziunea militarilor, factor deosebit de important într-un sistem, dăruirea și abnegația personalului capătă valențe noi în demersul său firesc de ridicare a performanțelor profesionale.

Derularea evenimentelor calendaristice implică, în mare măsură, și compartimentul nostru.

O primă aniversare ne conduce la evaluarea, după 45 de ani, a ce a însemnat pentru aripile românești inaugurarea în țara



CONSTANTIN STOIAN

Condiții de muncă mai bune, trai mai decent

Membrii de sindicat din Forțele Aeriene fac parte din Federația Sindicatelor Libere ale Salariaților Civili din Unitățile Ministerului Apărării Naționale, constituită în temeiul normelor legale în materie, cu scopul promovării și apărării drepturilor și intereselor membrilor săi, reglementate în Constituția României, Codul Muncii și în alte acte normative.

Având în vedere specificul activității sindicatelor în armată, federația a acționat pentru îmbunătățirea condițiilor de muncă și de viață ale salariaților civili, aplicarea corespunzătoare și respectarea legislației muncii și a salarizării, respectarea dispozițiilor legale cu privire la încadrarea, executarea și încetarea contractului individual de muncă, asigurarea biletelor de tratament și odihnă.

Pentru ducerea la împlinire a obiectivelor stabilite, federația a colaborat în mod eficient cu direcțiile de specialitate din Ministerul Apărării Naționale, precum și cu Comisia de Dialog Social.

De asemenea, federația și-a adus contribuția, cu ocazia unor majorări de salarii la încadrarea în grupele I și II de muncă, precum și la acordarea plăților compensatorii cu ocazia disponibilizărilor.

Pentru perioada următoare Biroul operativ al federației are drept obiective susținerea în continuare a intereselor salariaților civili în relația cu conducerea Ministerului Apărării Naționale și a altor organe ale statului care elaborează acte normative aplicabile și în armată.

În cel mai scurt timp, vom supune dezbaterilor în cadrul Comisiei de Dialog Social modificarea Legii nr. 138/1999 pentru ca salariații civili să beneficieze de sporul pentru dispozitiv și în timpul concediului de odihnă; reintroducerea majorării de 30% care s-a acordat pentru activitate în Ministerul Apărării Naționale până în anul 1998; aplicarea dispozițiilor Legii nr. 142/1998 privind acordarea tichetelor de masă; asigurarea biletelor de tratament și odihnă în mod corespunzător salariaților civili în toate unitățile militare; stabilirea măsurilor necesare pentru încadrarea unor locuri de muncă în condiții deosebite, conform Legii nr. 19/2000; urmărirea corectitudinii întocmirii declarațiilor de asigurări sociale care se depun lunar la casele teritoriale de pensii.

Nu în ultimul rând, vom acorda atenție personalului civil disponibilizat pentru a fi cuprins în programele de reconversie profesională elaborate de Direcția Management și Resurse Umane.

Cu această ocazie reamintim celor reticenti cu privire la organizarea și funcționarea sindicatelor în cadrul Ministerului Apărării Naționale că există termeni legali în acest sens, respectiv Legea nr. 54/1991 și Regulamentul de Ordine Interioară a Salariaților Civili din Ministerul Apărării Naționale (O.G. nr. 13/1994), iar cei interesați pot contacta federația noastră, care are sediul în București, str. Grigore Cobălcescu nr. 28, sectorul 1, telefon 231.01.37 sau 312.81.93.



respectarea legii, consultă structurile juridice proprii, în acest sens existând o conlucrare permanentă între noi.

Alinierea la legislația internațională privind zborurile în regim civil reprezintă o prioritate în sensul obținerii licențelor necesare de la Autoritatea Aeronautică, respectarea cu strictețe a regimurilor de zbor impuse. Încălcarea acestora se pedepsește greu, uneori cu urmări ireparabile.

Problema este cu atât mai importantă cu cât cresc în amplitudine participările reprezentanților Forțelor Aeriene la exerciții și aplicații pe teritoriile altor state. Pomiind de la experiența pe care am dobândit-o în această direcție în ultimii ani, vom căuta să sensibilizăm și mai mult cadrele în cunoașterea și respectarea neabătută a legislației din țările partenere, pe domeniul de contact cu activitatea lor în afara granițelor. Ca să fim în cunoștință de cauză este necesar să ni se faciliteze accesul la informații de acest gen, prin procurarea documentației necesare.

Și în 2003 vom continua să sprijinim personalul în consiliere juridică, dar, repet, trebuie și aici înțeles că nu ne putem substitui activității de cercetare penală, care este făcută de Ministerul Public prin procurorii militari sau civili. Asta nu înseamnă că în momentul producerii unor fapte, evenimente, consilierii juridici să nu fie consultați. Ei trebuie să participe, alături de specialiști, pentru a da răspunsurile legale, forma cea mai adecvată pentru a nu suporta consecințe nedorite rezultate din necunoașterea sau modul de prezentare a documentelor.



Maior CORNEL OPREA

O viață spirituală activă

Anul 2003 are conotații speciale pentru compartimentul **Tradiții Militare și Cultură**. Datorită restructurării, s-au produs unele

noastră a zborurilor pe avioane supersonice de către unul din așii manșei pe acest nou tip de avion reactiv, azi comandorul (r) Nicolae Borzea, care, la 5 martie 1958, la bordul unui MiG-19, a depășit viteza sunetului, zburând cu 1,34 Mach.

La Boboc și Mediaș asistăm la două jubilee: 50 de ani de la înființarea școlilor militare de ofițeri, respectiv de maistrii militari și subofițeri constituite în aceste localități. Sărbătoarea aceasta este, într-un fel, a tuturor cadrelor cu mai vechi și cu mai noi state de serviciu pe aerodromurile aviației militare, instituții care le-au marcat în mod hotărâtor nu numai tinerețea, ci și cariera.

În unitățile de aviație, ca și la Bănești, o comemorare: 90 de ani de la tragicul sfârșit al lui Aurel Vlaicu (13 septembrie 1913). Asociația Română pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii, cu care compartimentul nostru are o bună colaborare, direct implicată în aceste manifestări, inițiatoare și organizatoare a multora dintre ele, se va bucura, ca și până acum, de o participare însemnată a cadrelor active, a studenților și elevilor din instituțiile de aviație.

Pentru că ne referim la instituții, cu o aniversare se înscrie și Muzeul Aviației. La un deceniu de la înființare, după un început modest, s-a ajuns la reușite notabile. O prezență permanentă, de înalt nivel științific și expozițional, în peisajul cultural al țării, un cadru propice pentru desfășurarea de sesiuni și simpozioane cu tematici de larg interes național și internațional, cu participări prestigioase la reuniuni de profil peste hotare.

Ne propunem să întreprindem o serie de măsuri pentru a atrage cadrele militare în acțiunea de donare de piese și obiecte de muzeu, ca și de cunoaștere de către un număr tot mai mare de persoane a fondului muzeistic, o adevărată istorie "vie" a aeronauticii naționale.

În acest an se împlinește un deceniu de la înființarea Statului Major al Forțelor Aeriene, prilej de relevare a unor realizări de excepție, a capacităților categoriei noastre de forțe armate de a îndeplini cu succes misiunile încredințate, atât în țară, cât și peste hotare, a rolului său esențial în aced

ALIANȚA NORD-ATLANTICĂ ȘI PERSPECTIVA SCHIMBĂRILOR

Premisele transformării

Așa cum era de așteptat, summitul NATO de la Praga a deschis noi oportunități pentru transformarea Alianței Nord-Atlantice. La Praga, aliații au făcut un progres substanțial în schimbarea rolului și structurii NATO printr-un proces pe termen lung. Praga a marcat un pas înainte considerabil față de precedentul summit. Dacă în 1999, la Washington, membrii europeni ai NATO erau nehotărâți asupra abordării conceptului de "out-of-area missions", acum au consimțit la unison pentru constituirea unei forțe de reacție rapidă care să fie destinată executării tocmai a unor misiuni în afara zonei NATO. Ambițiile supraestimate ale Inițiativei Capabilităților de Apărare (DCI), adoptate în 1999, au fost realitate dimensionate, așa cum arătam și într-un număr anterior al revistei, la numai opt obiective-cheie, într-adevăr esențiale pentru viitorul interoperabilității Alianței. După cum se știe deja, se vorbește și despre schimbarea structurii de comandă, astfel încât Comandamentul Aliat Suprem din Atlantic (SACLANT) să devină un comandament al transformării cu sediul în Norfolk, Virginia, responsabil cu modernizarea forțelor și instruirea acestora, concentrându-se pe adoptarea la nivelul întregii Alianțe a tehnologiilor de apărare ale secolului XXI, de proveniență atât americană, cât și europeană. De asemenea, a fost

inițiată o nouă serie de studii privind sistemul de apărare împotriva rachetelor balistice, extinzând conceptul astfel încât acesta să cuprindă și apărarea orașelor și a populației.

Toate acestea sunt obiective foarte importante. Unii aliați au anumite îndoieli privind implementarea integrală a acestora. Există aici un așa numit călcâi al lui Ahile: stagnarea quasi-totală de către SUA a transferului de tehnologie de apărare spre aliații europeni. Chiar și scopul declarat al Administrației Bush de a obține sprijinul industriei europene prin participarea la cercetarea și dezvoltarea în domeniul sistemului de apărare împotriva rachetelor balistice ar putea fi afectat dacă restricțiile în schimbul de date și transfer tehnologic nu vor fi reconsiderate. De aceea, Administrația a anunțat, în noiembrie, o revizuire în termen de șase luni a politicii sale comerciale în domeniul apărării.

Nevoia de schimbare

Tehnologiile avansate și noile tactici continuă să reducă intervalul de timp necesar de la descoperirea țintelor până la distrugerea acestora. Tehnic vorbind, acest lucru este perfect posibil, iar bucla senzor-trăgător va fi din ce în ce mai strânsă. În realitate însă, lucrurile stau altfel. Se știe că în operațiunea "Enduring Freedom", din Afganistan, forțele SUA au demonstrat un progres consi-

derabil în monitorizarea câmpului de luptă și trimiterea către comandanți și combatanți a unui set de informații despre linia frontului. Ceea ce rămâne o încercare greu de trecut sunt analiza, urmărirea și validarea informațiilor. Acestea fac ca timpul de luare a deciziei să compromită îndeplinirea unor misiuni. Incidente de acest gen au convins liderii militari să adapteze doctrina operațională, să dezvolte noi echipamente și să modifice chiar structuri organizatorice. Se impune schimbarea regulilor de angajare (ROE), pentru ca să se profite din plin de avantajele tehnologiilor moderne. Exemplul cu acel Predator (vehicul fără pilot - UAV) cu care s-a localizat, la un moment dat, pe timpul unei misiuni la începuturile operațiunii din Afganistan, un lider taliban din vârful ierarhiei, dar care nu a putut fi anihilat deoarece regula spunea că trebuie să se obțină aprobarea înalților oficiali ai Comandamentului Central (CENTCOM), din Florida, este elocvent. Nevoia de schimbare, de creștere a eficienței este demonstrată. Rămâne de văzut cât de repede se va acționa pentru punerea în aplicare. Cele trei domenii asupra cărora trebuie să se producă schimbări importante sunt **doctrina**, unde se vor revizui regulile de angajare, **dotarea cu tehnică**, unde va trebui să se aloce mai multe fonduri pentru senzori și distribuția informației și, al treilea domeniu, cel al **organizației**, în sensul stabilirii unor structuri specifice, pentru integrarea informației. Dacă în domeniul doctrinar

modificarea ROE este foarte bine înțeleasă, deși în bucla de care pomeneam - senzor-trăgător - trebuie să se interpună omul, ca element sine-qua-non în luarea deciziei, în celelalte două domenii, schimbarea organizației și a echipamentelor, trebuie discutat mai pe larg. Generalul John Jumper, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene ale SUA, a înființat, anul trecut, un birou de integrare care să conducă activitatea de interconectare a programelor de comandă-control în interiorul Forțelor Aeriene și al acestora cu cele ale Forțelor Terestre și Navale, știindu-se că până la acea dată nu exista o persoană care să coreleze schimbările doctrinare și de achiziții cerute de noile tehnologii. Împreună cu biroul FORCENet al Forțelor Navale și Comandamentul de Doctrină și Instrucție TRADOC al Forțelor Terestre, toate aceste trei structuri colaborează cu biroul transformării forței de la nivelul Departamentului Apărării al SUA.

Domeniul echipamentelor este unul în care categoriile de forțe au sarcini dificile și costisitoare în ce privește integrarea sistemelor vechi cu cele noi. Forțele Aeriene dezvoltă o rețea de consolidare a informației obținute de la diversi senzori și transmiterea ei către comandanți, avioane de lovire și trupe acționând la sol. În ciuda multor eforturi, nu este încă foarte clar care va fi configurația finală, ce care să conducă la rezultatele scontate.

Reducerea structurii de comandă NATO

Conform declarației președintelui Comitetului Militar al NATO, generalul german Harald Kujat, Alianța Nord-Atlantice va reduce numărul comandamentelor, într-o viitoare nouă structură de comandă, ce va fi definită până în mai, anul acesta, dar o hotărâre finală nu a fost încă luată. Noua structură de comandă va avea un singur comandament operațional, Comandamentul Aliat Suprem din Europa, SACEUR. Forța de Răspuns NATO de 21.000 de oameni, capabilă să fie dislocată în cinci zile, va atinge capacitatea operațională inițială mai devreme decât se stabilise, adică octombrie 2004, întrucât unitățile componente sunt unități existente deja și au fost bine pregătite și dotate. Acum, această forță este în fază de concept, după care va fi nevoie de instruire și exerciții. Capacitatea operațională completă va fi atinsă până în octombrie 2006.

În prezent, NATO operează din 26 baze majore, incluzând comandamente regionale, subregionale pentru forțe aeriene și navale, centre de comandă întrunite și forțe de reacție rapidă. Pe lângă Corpul de Reacție Rapidă al Comandamentului Aliat European, condus de Marea Britanie, mai există alte patru corpuri rapid dislocabile și anume corpul Germano-Olandez, corpul Italian, corpul Spaniol și corpul Turcesc. Un al șaselea comandament de nivel corp este corpul Franco-Germano-Luxemburghez, EUROCORPS. Franța a semnat deja o înțelegere tehnică cu NATO și acesta poate fi luat în subordinea NATO la nevoie.

Capitan-comandor TACHE JURUBESCU

(după DefenseNews, Jans's defence Weekly)

MONDO MILITARE

➔ **TEST CU RACHETĂ SOL-AER.** Un responsabil din Ministerul Apărării de la Delhi, citat de agenția **FRANCE PRESSE**, a anunțat că India a efectuat, în statul Onissa (estul țării), un nou test cu o rachetă sol-aer de tipul "AKSAH". Experiența a reușit, "toți parametrii testului fiind pozitivi", după cum a precizat directorul Organizației pentru cercetare și dezvoltare în domeniul apărării (DRDO). Racheta testată are o încărcătură de 55 de kilograme și poate lovi cinci ținte simultan, pe o distanță de până la 30 de kilometri. Racheta "AKSAH" are o viteză de 600 metri pe secundă. În decurs de două săptămâni, India a efectuat trei teste cu diferite tipuri de rachetă, fapt ce a stârnit neliniște în rândul vecinilor ei. Primul a reacționat Pakistanul, care a acuzat India că "încearcă să-l antreneze într-o cursă a înarmărilor", însă a asigurat opinia publică internațională că "se va abține să răspundă la provocare".

➔ **FORȚE OPERAȚIONALE SPECIALE.** Potrivit agenției

americane de știri **ASSOCIATED PRESS**, Coreea de Nord dispune de "cea mai numeroasă forță de comando din lume". Se are în vedere faptul că Phenianul a pregătit și dispune de Forțe Operaționale Speciale (FOS) cu efective ce depășesc 100.000 de militari. Foarte bine instruiți în arte marțiale, combatanții FOS luptă simultan, cu mâinile goale, cu mai mulți adversari, iar dacă sunt înarmați, ei pot doborî mai multe ținte mișcătoare aflate la o distanță de 200 de metri, în numai 15 secunde! În cazul în care suferă un eșec în îndeplinirea misiunii ori sunt prinși de inamic, membrii FOS sunt instruiți ca să se sinucidă pe loc. Cel mai recent raport privind posibile scenarii de război, elaborat de armata SUA și intitulat "Threat and Balance Brief", precizează că, în cazul unui conflict, se așteaptă ca cel puțin 50.000 militari din cadrul trupelor speciale nord-coreene să debarce în spatele liniilor aliaților. Ei pot veni de-a lungul coastelor, în minisubmarine, la bordul unor elicoptere camuflate (identice cu ale adversarului) sau la bordul unor

avioane biplane, care zboară la mică altitudine, pentru a nu fi detectate de radar.

➔ **ACCIDENT AVIATIC.** După cum informează agenția **UNITED PRESS INTERNATIONAL**, două elicoptere militare de tipul "AH2W Super Cobra", aparținând marinei SUA, s-au ciocnit în aer, în sudul Texasului, deasupra parcului "Falcon State", în timp ce participau la o operațiune a brigăzii antidroguri a Patrului de Frontieră. Cei patru militari aflați la bordul aparatelor și-au pierdut viața în accident. Nu se cunosc încă împrejurările concrete și cauzele catastrofei.

➔ **PROGRAMUL NMD.** Președintele Statelor Unite, George W. Bush, a anunțat, oficial, începerea amplasării controversatului scut american antirachetă (NMD) până în anul

2004. Decizia demarării proiectului este luată la un an după retragerea unilaterală a SUA din tratatul privind limitarea sistemelor de rachetă (ABM), încheiat de sovietici și americani în 1972. Citând informația provenind de la Casa Albă, publicația **THE WASHINGTON TIMES** dezvăluie că președintele Bush dorește desfășurarea a zece interceptoare terestre de rachete la Fort Greely, în Alaska, până în anul 2004, precum și a altor zece interceptoare similare, până în 2005 sau 2006. Acest sistem va proteja Statele Unite de rachetele cu rază lungă de acțiune, care ar putea fi lansate de țările considerate "teroriste". Interceptoarele vor fi ghidate la țintele reperate prin intermediul unei rețele globale de radar și senzori ce vor identifica rachetele inamice. Pentru a extinde utilitatea scutului împotriva rachetelor cu rază medie și scurtă de acțiune, Pentagonul preconizează să folosească navele militare dotate cu sisteme "Aegies".

➔ **CATASTROFĂ AEROSPATIALĂ.** După cum informează specialiștii americani de la NASA, citați de agențiile **UPI** și **ASSOCIATED PRESS**, naveta spațială "Columbia", cu șapte astronauți la bord, a explodat și s-a dezintegrat la înălțimea de 63.000 de metri, în momentul în care au început operațiunile de intrare în atmosfera terestră și aterizare.

Vehiculul spațial efectuase misiuni de cercetare științifică, timp de 16 zile, și echipajul raportase succese pe toată linia. Potrivit primelor concluzii, se pare că principala cauză a catastrofei a constituit-o un defect hidrolic la aripa stângă a navei, ceea ce a produs o serie de explozii și, în



final, dezintegrarea navei și moartea celor șapte astronauți: **Rick Husband** (comandantul misiunii), **William McCool** (pilotul navei), **Michael Anderson** (responsabil cu încărcătura activă), **Kalpana Chawla** (originară din India, specialistă în robotică), **David Brown** (medic), **Laurel Clark** (responsabilă cu experiențele științifice) și **Ilan Ramon** (cercetător, primul israelian care a zburat în spațiul cosmic). Dumnezeu să-i aibă în pază și să-i odihnească în pace eternă!



ȚINTA ȚINSTRUIRII ÎN ZBOR: STANDARD NATO

– Domnule comandor, pentru început, prezentați-ne, vă rog, câteva reperi din cariera dumneavoastră militară, având ca punct de plecare desfășurarea activității în această unitate.

– Cu multă plăcere. Mai cu seamă că etapa la care vă referiți este cea mai prolifică a carierei mele militare. Am început să-mi desfășor activitatea în această unitate în anul 1996, având ca misiune trecerea personalului navigant pe aeronava MiG-21 LanceR. Mai întâi am executat trecerea piloților israelieni pe MiG-21 clasic, în vederea participării la programul de modernizare, apoi am făcut parte din prima serie care a zburat MiG-21 LanceR. Am devenit instructor de zbor, am participat la misiuni tip NATO-PIP, COOPERATIVE KEY, exerciții bilaterale, timp în care am acumulat peste 800 de ore de zbor pe MiG-21 LanceR. În anul 2001 am fost numit comandantul Centrului 95 de Trecere pe Avioane Supersonice.

– Cum materializați experiența acumulată, acum, când sunteți comandantul unității?

– În primul rând, vreau să subliniez un lucru: pentru a fi comandant într-o bază aeriană sau într-o unitate a Forțelor Aeriene, trebuie să dai dovadă de anumite calități. Nu este suficient să scrie pe ușa biroului tău: "Comandant"! Pentru a fi un comandant adevărat, trebuie să fii și un lider în ceea ce privește activitatea de zbor. Să fii recunoscut ca un lider, ca un pilot și instructor foarte bun, să te impui profesional în fața subordonaților – acestea sunt doar câteva din calitățile unui bun comandant. A lucra cu piloții nu este chiar așa de simplu cum pare la prima vedere! Dincolo de autoritatea pe care ți-o dă funcția, prin faptul că ești numit și te recunosc ca lider, trebuie să le demonstrezi că poți zbură ca ei, și chiar mai bine decât ei, că îi poți controla cu competență, că înțelegi exact ce și cum fac. Îmi place să cred că mi-am câștigat această autoritate.

◆ interviu cu
comandorul **VIRGIL RISTEA**,
comandantul
Centrului 95 de
Trecere pe Avioane
Supersonice ◆



– Ce ne puteți spune, domnule comandor, despre corpul de instructori de zbor pe care îl aveți la dispoziție?

– Pot afirma, și sunt convins că nu greșesc cu nimic, că am cei mai buni instructori de zbor din Forțele Aeriene ale României. În fapt, aceasta este menirea noastră și este firesc ca cei mai buni piloți să fie aici. An de an fac trecerea pe MiG-21 LanceR atât sublocotenenții veniți din școala de aplicație, cât și piloții programați a parcurge această etapă la noi. Toți piloții din Forțele Aeriene ale României au trecut pe LanceR, într-o primă fază, în această unitate. După care, instructorii de zbor s-au deplasat în fiecare bază aeriană, continuând procesul de trecere pe LanceR prin executarea de misiuni de tip sprijin aerian, interdicție aeriană, apărare aeriană și trageri. Personal, m-am deplasat la Baza Aeriană Fetești, unde mi-am desfășurat activitatea timp de trei luni, pentru a face trecerea piloților de acolo, inclusiv a binecunoscutului comandor Dorel Luca. Legat tot de perfecționarea în zbor, piloții din bazele aeriene Timișoara și Turda vor trece, în curând, la zborul pe timp de noapte. Iar instructorii lor de zbor vor fi, desigur, tot subordonații mei.

– În ce măsură instruirea piloților tineri corespunde cerințelor și standardelor NATO? Sunt pregătiți să execute misiuni specifice Alianței?

– Ei sunt viitorul Forțelor Aeriene. Noi, deși suntem instructori, suntem conștienți că în foarte scurt timp participarea la misiuni și exerciții NATO va fi apanajul tinerilor piloți. Datoria noastră este să-i pregătim astfel încât să fie capabili să execute misiuni în afara granițelor, fără exerciții intermediare. În planul de instruire în zbor pentru acest an este prevăzută și pregătirea piloților pentru a participa la COOPERATIVE KEY 2003. La consiliul de metodică și securitate a zborului, recent desfășurat, în urma unei analize amănunțite, am nominalizat șase piloți pentru a participa la aceste exerciții. Trei dintre ei sunt mai în etate, să zicem, având vârsta cuprinsă între 35–36 de ani, iar ceilalți fac parte dintre tinerii piloți, având vârsta cuprinsă între 28–30 de ani. Referitor la cei mai tineri piloți din această unitate, în speță sublocotenenții, care nu au nici măcar 100 de ore de zbor pe avionul reactiv, vreau să reamintesc faptul că aceasta este o condiție obligatorie pentru a putea face trecerea pe LanceR. Ca urmare, pentru acești piloți, Statul Major al Forțelor

Aeriene a luat hotărârea să-i reîntoarcă în școala de aplicație pentru completarea numărului de ore de zbor pe avionul reactiv, ei având în medie 60 de ore, iar când vor veni aici vor trece direct la instruirea pe MiG-21 LanceR.

– În noua structură, aveți în componere și o escadrilă de elicoptere. Care sunt misiunile acestei escadrile?

– Până anul trecut elicopterștii noștri au executat misiuni de transport aerian, căutare-salvare și de sprijin aerian al Forțelor Terestre, constând în nimicirea forței vii, a blindatelor și mijloacelor de foc ale inamicului, distrugerea lucrărilor genistice și a fortificațiilor. Conform noii concepții, planul lor de instruire în zbor a fost specializat pe executarea misiunilor de evacuare medicală, căutare-salvare și transport. Vreau să menționez, totuși, că piloții pe care-i am sunt capabili ca, la ordin, într-un interval destul de scurt de timp și cu o pregătire specială, să execute misiuni în sprijinul Forțelor Terestre și Navale.

– Chiar dacă România a primit, de curând, invitația de a adera la Alianța Nord-Atlantică, procesul de restructurare și operaționalizare a Armatei Române continuă. Ce etapă va parcurge, în acest sens, domnule comandor, unitatea pe care o comandați?

– Va fi o etapă importantă, întrucât structura actuală, de Centru de Trecere pe Avioane Supersonice, se va transforma în bază aeriană în anul 2004. În planul de instruire pe acest an, una din principalele noastre misiuni constă în pregătirea unității pentru a fi transformată într-o bază aeriană, având capabilitatea de a desfășura misiuni specifice. Pregătirile noastre, așa putea spune, au început în urmă cu patru ani. Ele au constat în introducerea unor tipuri de misiuni noi, de sprijin aerian apropiat, apărare aeriană și interdicție aeriană. Vor trebui operate și modificări privind deservirea aeronavelor la sol, legate de alimentarea cu oxigen și petrol, atât pentru MiG-21 LanceR, cât și pentru alte tipuri de avioane, care vor presupune investiții financiare importante. Analizând nivelul de instruire în zbor, participarea noastră la diverse misiuni și exerciții militare, afirm că suntem în măsură, să ne adaptăm și, într-un interval de timp foarte scurt, să participăm la instruire conform conceptelor și standardelor NATO, să fim pe deplin operaționali.

Țburând sus, te faci
nevăzută, dar vezi
Nicolae Iorga

În fiecare sfârșit e un nou început

În fiecare din noi există un "sămbure" din ceea ce reprezintă marea pasiune pentru zbor. Unii se nasc cu această pasiune, alții o întâlnesc pe parcursul vieții. Cert este că mulți ajung să zboare... doar cu gândul, puțini fiind cei aleși să zboare cu adevărat pasărea de foc. Dar, ca și cum nu ar fi de ajuns faptul că sunt atât de puțini, într-o firească rânduială a vieții, nu mai puțin, în cea a rememorărilor. A despica cerul spre înalțuri pentru prima oară în școala militară, pe IAK-18. Și-a perfecționat pregătirea în zbor pe L-29 și MiG-15. Iar de la absolvirea școlii, "partener" în dansul zborului i-a fost numai MiG-ul 21. Un "partener" fidel timp de 27 de ani, într-un dans al vieții și al morții, așa cum, din păcate, este uneori, în care a acumulat peste 1.700 ore de zbor. "La un moment dat – mărturisea comandorul Ion Oancea – pentru cei din aviația civilă această cifră este mică, dar pentru noi, militarii, înseamnă foarte mult. Este vorba de acumulări mici, dar de esență, de multă disciplină, concentrare și responsabilitate, toate pe fondul unei munci asidue".

Prin experiența dobândită, a devenit



instructor de zbor pe timp de zi și de noapte, în toate condițiile meteorologice. A împărtășit pasiunea și experiența zborului, cu dăruire și pricepere, tinerilor piloți. "Activitatea de instructor nu este ușoară – aprecia comandorul Ion Oancea. Dimpotrivă, înseamnă foarte multă psihopedagogie, filozofie, o cunoaștere completă a omului. Este o muncă asemănătoare cu a unui dascăl, de formare a unor caractere tari, puternice. Aceasta impune un anumit comportament din partea educatorului, dar și o temeinicie a pregătirii de specialitate". Roadele muncii sale se pot vedea în fiecare zi și mult timp de acum înainte, întrucât nu există bază aeriană a Forțelor Aeriene ale României în care să nu fie piloți tineri sau mai experimentați pe care să-i fi instruit comandorul Oancea.

Căpitanul Petrică Havresciuc, pilot-

șef, consideră că "despre comandorul Ion Oancea se poate vorbi ca om, comandant și instructor de zbor. Ca om, rar am văzut pe cineva să pună atâta suflet în tot ceea ce face. În calitate de comandant al Grupului de luptă și, actualmente, loctinier al comandantului, s-a impus prin profesionalismul ireproșabil, iar ca instructor – prin calm, priceperea și dăruirea care-l caracterizează".

Locotenentul Leonard Baraboi, pilot-șef, ne-a mărturisit că "primele zboruri le-am executat cu comandorul Ion Oancea. Mi-a lăsat impresia unui om sigur, stăpân pe sine, care mi-a dat încrederea de care aveam nevoie și m-a determinat să mă pregătesc intens pentru a zbura acest avion".

Activitatea de zbor nu a presupus doar instruirea tinerilor piloți, ci și executarea de misiuni. A făcut parte din cinci grupe de trageri în poligonul de la Astrahan. Pregătirea în zbor pentru aceste misiuni era complexă, atât ziua, cât și noaptea, la mică și la mare înălțime. A muncit din greu, și-a demonstrat aptitudinile, darul pentru zbor și a îndeplinit cu succes misi-

unile de trageri. O dată cu trecerea pe MiG-21 LanceR, a îndeplinit numeroase misiuni în cadrul unor exerciții internaționale, desfășurate atât în spațiul aerian al României, cât și în afara acestuia. Aproape de încheierea carierei de pilot militar, ca un corolar al întregii activități, a fost desemnat să îndeplinească o misiune specială: asigurarea zborului aeronavei americane Air Force One în spațiul aerian al României. A fost prima misiune executată de un pilot român de la invitarea României în structurile NATO. O ultimă și onorantă misiune, de care s-a achitat cu succes!

Are, totuși, o neîmplinire în calitate de pilot: nu a reușit să participe la nici una din paradele organizate cu ocazia Zilei Naționale a României. Deși a fost nominalizat de trei ori, de fiecare dată condițiile meteo au fost improprietăți efectuării zborului.

Comandorul Virgil Ristea, comandantul unității, ne-a mărturisit în legătură cu comandorul Ion Oancea că "la



momentul în care a început să-și desfășoare activitatea pe acest aerodrom era deja pilot instructor clasa I. S-a implicat direct și rapid în instruirea pe MiG-21 LanceR și, fără a pune vreo dată problema vârstei, a îndeplinit toate misiunile ordonate. Mai mult, s-a dus la instruire în zbor pe teritoriu, a stat luni de zile într-o cameră de cămin, comportându-se exact cum îi cerea datoria de militar. Chiar dacă nu va mai zbură pe MiG-21 LanceR, va fi alături de noi, de tinerii piloți pe care i-a inițiat în tainele zborului, făcându-se extrem de util și la sol".

Activitatea de zbor pe supersonic a comandurului Ion Oancea, cu siguranță nu s-ar fi încheiat aici, dar reglementările în vigoare impun încheierea acesteia la vârsta de 50 de ani. Acum, când s-a transformat din "înger pe cer" în "pământean" cu neliniști și frământări legate, mai ales, de galopul ameiilor al timpului, comandorul Ion Oancea este cât se poate de realist și conștient că "pe viitor mă voi ocupa mai mult de partea nevăzută a lucrurilor, a sectoarelor care contribuie la securitatea și desfășurarea zborului, fiind, totodată, fericit că am reușit să parcurg un drum care mi-a plăcut încă din copilărie și, în timp, a dat sens existenței mele pe acest pământ".

Pagină realizată de
căpitan **CRISTIAN PREDĂ**

P.S. Comandorul Ion Oancea va continua, totuși, să zboare. În următorii doi ani el se va afla la comenziile elicopterelor IAR-330 Puma. Înălțimi mai mici, viteze mai mici, dar în văzduh!

Dicționar NATO



SUPER ETENDARD

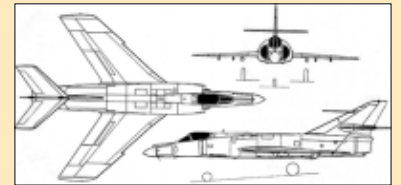
Caracteristici tehnico-tactice

1. **Tipul:** avion de luptă.
2. **Primul zbor:** 28 octombrie 1974.
3. **Producția:** DASSAULT-BREGUET AVIATION (Franța).

◆ **Super Etendard:** avion în simplă comandă, operațional de pe portavioane. Are posibilitatea de a fi realimentat în aer. Este echipat cu două tunuri de 30 mm și poate transporta două bombe a câte 250 kg (sub fuzelaj) și patru bombe a câte 400 kg (câte două sub fiecare aripă), fiind dotat și cu rachete aer-aer. Modelul Super Etendard folosit de Forțele Navale Franceze este capabil să transporte arme tactice nucleare.

4. **Clienți din NATO:** Franța.

- Anvergura	9,60 m;
- Lungimea	14,31 m;
- Înălțimea	3,86 m;
- Greutatea	6.500 kg;
- Raza de acțiune	850 km;
- Viteza maximă	1 Mach;
- Motorul	49 kN.



TIGER/TIGRE

1. **Tipul:** elicopter de luptă și sprijin aerian.
2. **Primul zbor:** 27 aprilie 1991.
3. **Producția:** EUROCOPTER SA.

◆ **Tigre HAP:** elicopter de escortă și sprijin aerian, construit pentru armata franceză. Este echipat cu un tun de 30 mm, 4 rachete aer-aer de tip Mistral și cu până la 48 de proiectile reactive aer-sol.

◆ **Tigre UHU:** elicopter anti-tanc și de suport aerian construit pentru armata germană. A efectuat primul zbor la 21 februarie 1996.

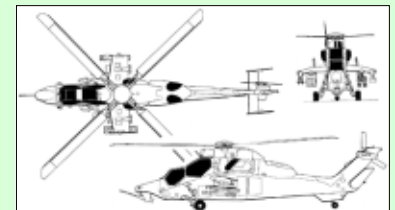
◆ **Tigre HAC:** elicopter anti-tanc conceput pentru armata franceză. Primele aparate vor fi livrate în 2007.

4. **Echipajul:** 2 membri (pilot, operator pentru sistemul de arme).
5. **Clienți NATO:** Franța, Germania.



Caracteristici tehnico-tactice

- Lungimea fuzelajului	14 m;
- Înălțimea	4,32 m;
- Diametrul elicei principale	13 m;
- Greutatea	3.300 kg;
- Raza de acțiune	750 km;
- Viteza maximă	280 km/h;
- Motoarele	2 x 873 kW.



UH - 1



1. **Tipul:** elicopter utilitar.
2. **Producția:** BELL HELICOPTER TEXTRON INC. (S.U.A., Canada).

◆ **UH-1H:** producția acestui model pentru armata americană a început în 1967 și a totalizat 3.573 de aparate. Modelul a mai fost produs, sub licență, în Italia (Agusta), precum și în Japonia (Fuji). În prezent, vechile aparate sunt îmbunătățite pentru a putea fi utilizate în operațiuni de aprovizionare cu echipamente și materiale, transport de trupe, comandă și control, război electronic, recuperarea și transportul răniților.

◆ **EH-1H:** variantă modificată a modelului UH-1H, destinată războiului electronic. Este echipat cu aparatură de interceptare a comunicațiilor, sistem de detecție și burlui a undelor electromagnetice și infraroșii.

◆ **UH-1V:** model obținut prin convertirea a 220 de aparate UH-1H în scopul de a îndeplini misiuni de căutare - salvare.

◆ **UH-1N:** elicopter utilitar capabil să transporte până la 14 pasageri. Inițial, acest model a fost folosit în misiuni de război psihologic și război neconvențional. Aparatul este produs în Canada și este echipat cu două motoare

care dezvoltă o putere de 1.342 kW.

3. **Echipajul:** 1 membru (pilot).

4. **Clienți din NATO:** S.U.A., Canada, Turcia, Italia.

Caracteristici tehnico-tactice

- Lungimea	17,62 m;
- Înălțimea	4,41m;
- Diametrul elicei principale	14,63 m;
- Greutatea	2.263 kg;
- Raza de acțiune	511 km;
- Viteza maximă	204 km/h;
- Motorul	1.044 kW.



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



UH-60
 UH-3

Pagină realizată de
locotenent CIPRIAN PĂTRAȘCU
și VASILE RAȘOGA

POLONIA VA ACHIZIȚIONA AVIOANE "F-16"

Polonia a decis, recent, ameliorarea parcului său de avioane pentru vânătoare și bombardament prin achiziționarea unor aeronave de luptă compatibile cu cele din Alianța Nord-Atlantică. La competiția lansată în acest scop au participat firma americană **Lockheed Martin** (cu avionul F-

16), firma franceză **Dassault** (cu avionul de luptă **Mirage 2000-5**) și firmele **SAAB** și **BAE System** (cu avionul **Jas 39 Gripen**, realizat în comun). În final, a fost declarată câștigătoare compania **Lockheed Martin**, care, în baza unui contract în valoare de circa 3,5 miliarde de dolari SUA, s-a angajat să livreze Forțelor Aeriene ale Poloniei 48 de avioane **F-16**, începând cu anul 2006. Potrivit ministrului polonez al apărării, Jerzy Szmajdzinski, primele aparate vor fi operaționale în anul 2008. "Consider că decizia și alegerea noastră sunt benefice atât Forțelor Aeriene, cât și economiei Poloniei" – a declarat demnitarul polonez agenției de știri **BBC**.

ONOARE ȘI GLORIE AVIATORILOR ROMÂNIEI!

AURELIA VLAICU, nepoata ilustrului pionier al aviației române și mondiale, a trimis la redacție o scrisoare în care își mărturisește admirația sinceră față de cei care slujesc în Forțele noastre Aeriene. Domnia sa își exprimă încrederea că în tot ceea ce întreprind aviatorii militari români se întrevide imaginea mereu vie a lui Aurel Vlaicu. Ei sunt înștiințați că în fiecare zi, din localitatea ce poartă numele marelui inventator și pilot, din casa unde el s-a născut, "gânduri sfioase se îndreaptă către demnii urmași ai lui Vlaicu, asigurându-vă de profunzimea noastră dragoste și admirație, iubii culezători ai înălțimilor românești. Sunteți și veți fi arma de elită a României, fala, mândria și nădejdea tuturor românilor curaj și în gândire. Cinste, onoare și glorie eternă, aviatorilor României!"



La Dresda, în Germania, s-au desfășurat, de curând, lucrările celei de-a 130-a reuniuni a Comitetului de siguranță a zborului al Forțelor Aeriene din Europa.

Structura de securitate a zborului din cadrul Forțelor Aeriene ale României este integrată, din anul 1996, în entitatea respectivă și a participat la toate reuniunile organizate din anul afilierei până în prezent.

Lucrările reuniunii au început cu prezentarea unei statistici privind siguranța zborului pe anul precedent și măsurile luate pentru reducerea evenimentelor cu gravitate mare. În cadrul analizelor realizate s-a apreciat că aceleași evenimente grave de zbor, întâlnite până acum la piloții mai puțin experimentați, se pot produce și în cazul piloților cu o experiență considerabilă.

Printre măsurile stabilite a se aplica în viitorul apropiat s-au aflat și cele legate de elaborarea unei politici și strategii eficiente de siguranță a zborului, cooperarea cu organele aviației civile în probleme de management al spațiului aerian, crearea unor sisteme de avertizare a apropiierilor periculoase între aeronavele aflate în zbor.

Siguranța zborului

Delegația Forțelor Aeriene ale României, formată din **căpitan-comandorul Nicolae Jianu** și **căpitan-comandorul ing. Cristian Dinu**, ofițeri în cadrul **Sectiei Securitate Zbor**, a prezentat în cadrul reuniunii, printre altele, modalități de determinare a factorilor de risc, a cauzelor generatoare de evenimente de zbor și a modului de manifestare a acestora, elemente de propagandă și educație în domeniul siguranței zborului, analiza actuală privind rata producerii evenimentelor de aviație.

Căpitan-comandorul Nicolae Jianu ne-a mărturisit că "prin participarea la această reuniune, rămânem recoltați la preocupările Forțelor Aeriene din Europa pe linia asigurării siguranței zborului și ne însușim noile metode de prevenire a evenimentelor de zbor, oricare ar fi natura factorilor care le-ar putea genera. (C.P.)

ABONAMENTE LA "CER SENIN"

Redacția revistei "**CER SENIN**" anunță că se pot face în continuare abonamente pentru anul 2003. Cei interesați – ofițeri, maiștri militari, subofițeri și salariați civili din unitățile, instituțiile și formațiunile aparținând Forțelor Aeriene, precum și persoanele din afara acestor structuri – își pot face cunoscute opțiunile pe adresa redacției: **Șoseaua București-Ploiești, km 10,5, sectorul 1 București, telefon/fax 021/231.53.82.**

Revista apare de două ori pe lună.

Prețul unui exemplar este de 5.000 lei. Un abonament pe trei luni costă 30.000 lei, pe șase luni – 60.000 lei, iar pe un an – 120.000 lei. Suma va fi depusă în **contul 50055084673**, deschis la Direcția de Trezorerie și Contabilitate Publică a Municipiului București, **beneficiar U.M. 01835 București.**

Zbor comun al aeronavelor MiG-21 LanceR și Harrier

În comandamentul Statului Major al Forțelor Aeriene a avut loc, recent, Conferința inițială de planificare a exercițiului de zbor la înălțimi mici, care se va derula în comun cu Forțele Aeriene Regale ale Marii Britanii.

Exercițiul se va desfășura în luna octombrie, la Baza Aeriană Mihail Kogălniceanu, cu participarea a patru sau șase aeronave MiG-21 LanceR și a unui elicopter IAR-330 SOCAT, destinat misiunilor de căutare-salvare și evacuare medicală, partea engleză urmând a fi reprezentată de opt aeronave Harrier.

Principalele aspecte abordate în cadrul conferinței de cele două

consideră că "va fi un exercițiu extrem de util atât pentru piloții englezi, cât și pentru piloții români. Standarde de operare diferite, zboruri la înălțimi mici, misiuni complexe, acestea sunt doar câteva din elementele care mă fac să cred că acest exercițiu va fi un succes pentru ambele părți".

Comandorul Adrian Marinescu, șeful delegației române, ne-a precizat că "exercițiul are drept scop de a permite Forțelor Aeriene Române și Britanice să se antreneze și să se perfecționeze în realizarea interoperabilității în aer și în cadrul executării unor misiuni pentru sprijinul operațiilor de răspuns la

Oaspeți la "CER SENIN"

În miez de iarnă bacoviană, ne-a încălzit inimile și ne-a luminat sufletele prietenul nostru de totdeauna, **generalul de brigadă dr. VISARION NEAGOE**. Ne-a găsit pregătind un nou număr de revistă, așa cum și el făcea, cu vreo 20 de ani în urmă, când era redactor la gazeta "DE VEGHE". O, temporal! Dar anii au fost blânzi și îndurători cu amicul nostru, aproape că nici nu l-au atins. Doar l-au indulcit și mai mult trăsăturile și l-au înfrumusețat zâmbetul deschis și sincer. În rest, e la fel de chipes și drept, la fel de vesel, de spontan. Ne depănăm pe indelete amintirile comune și bucuria revederii trece în noi desfătător precum un vin alb, "sfînștii" de Fănuș Neagu...

În răstimpul ce a trecut de la



despărțirea noastră, Visarion Neagoe s-a împlinit ca militar, ca spirit, ca om. A urcat maiestuos treptele ierarhiei ostășești, în cadența unei ambiții ieșite din comun: ofițer de stat major,

consilier-expert în Statul Major General, cercetător principal la Centrul de Studii Strategice și de Securitate al Armatei, comandant de brigadă de artilerie antiaeriană mixtă. A citit enorm și a studiat remarcabil, obținând titlul de doctor în științe militare. A scris și a colaborat la realizarea mai multor volume abordând problematica atât de vastă și complexă a apărării antiaeriene, a publicat articole și studii de specialitate. Este conferențiar universitar, membru al Academiei Oamenilor de Știință din România și al Academiei Româno-Americană pentru Științe și Arte. Un erudit sută la sută!

Nu-i place să vorbim de toate aceste "titluri de noblete"! A rămas același prieten bun, modest, sincer, deschis la dialog, glumet, spiritual.

Ne-am bucurat să vă avem în mijlocul nostru, domnule general, și vă așteptăm mereu așa cum știm noi: cu... "**CER SENIN**"!



Membrii delegației britanice

delegații au fost legate de obiectivele de instruire în zbor, posibilitățile de antrenare în comun, elementele de concepție, organizare și, nu în ultimul rând, stabilirea numelui pe care-l va purta exercițiul.

S-a căzut de acord să se execute misiuni de interceptare, trageri și bombardament, zboruri în formație, inclusiv la înălțimi mici.

Comandantul de escadrilă Ian Barrett, șeful delegației engleze,

criză. Din punct de vedere conceptual, exercițiul este de tip real, implicând planificarea și desfășurarea activității de zbor, ziua, cu trageri în ținte terestre".

Următoarea etapă de pregătire a exercițiului va fi Conferința principală de planificare, unde se vor clarifica aspecte referitoare la scenariul și concepția exercițiului, perioada exactă de desfășurare, detaliile organizatorice și logistice. (C.P.)

Având în față o scrisoare a domnului profesor George Băcanu, din Sibiu, încercăm o evocare a celui care a fost pilotul de excepție **OCTAVIAN BĂCANU**.

S-a născut la 23 iulie 1928, la Târgu Secuieș, și ar fi putut fi și azi printre noi, dacă supraviețuiea infarctului care l-a răpus, la 29 aprilie 1981, în Spitalul Militar Central, la numai 53 de ani.

După studiile civile făcute la Sibiu și Craiova, s-a îndreptat către Școala de ofițeri de aviație, pe care a absolvit-o în 1948. Avea o ușurință deosebită în cunoașterea motoarelor, a construcțiilor electrotehnice. La vârsta de 15 ani conducea motocicletă, automobilul și autocamionul. Era un om foarte serios, inteligent, ambițios. Cunoștea patru limbi străine: germana, franceza, italiana și maghiara. Nu suporta mediocritatea. Era un as în materie

de aviație, un pilot și un instructor desăvârșit. La Focșani și Tecuci, a pregătit peste 100 de piloți dintre care nici unul nu a murit în timpul școlii și al activității.

În 1953 a cumpărat un avion Bücker Jungmeister dezmembrat, pe care l-a refăcut pe cheltualul lui și cu care a participat la numeroase mitinguri

Un nume pentru istoria aeronauticii

aviatice, stărnind admirația a mii și mii de participanți. Asistența era încântată când pe cer apărea Băcanu. Un înger parcă se afla acolo sus, un arhanghel al acrobăției. Era inimitabil.

Incontestabil, marele as a zburat pe avioane militare de luptă, civile – de pasageri, utilitare, sportive în diversele lor variante.

Octavian Băcanu este autorul unui record mondial omologat: 20

de ore și 30 de minute, în circuit închis, cu avionul bimotor IAR-814, zburând 4.660 km. A mai realizat un record mondial, neomologat, cu avionul IL-18 pe distanța Monrovia – Otopeni, 7.000 km în 11 ore.

Locotenent-colonel fiind, a făcut trecerea pe avioane supersonice. În ultimii zece ani de aviație a activat la

TAROM, unde a fost instructor de zbor și comandant de detașament.

Ca pilot militar, de încercare, de linie și

sportiv, a zburat milioane de kilometri, timp de peste 30 de ani. Pentru faptele și activitatea sa de excepție a fost distins cu titlul de maestru emerit al sportului, diploma Paul Tisandier, precum și cu alte distincții internaționale. Într-adevăr, un nume pentru istorie.

Comandor (r) PETRE BĂNĂ



PREMIERĂ LA USAF

Primul avion de luptă de tipul F/A Raptor, având numărul 00-012, care va intra în înzestrarea Comandamentului de Luptă Aeriană (ACC), a aterizat pe data de 14 ianuarie 2003 la baza aeriană Nellis, Nevada, SUA. Avionul a fost pilotat de locotenent-colonelul David Rose, șeful biroului de integrare F/A-22 în baza aeriană Nellis și, totodată, primul pilot al ACC pentru F/A-22.

Elegant – la volan

Codul bunelor maniere, ca și Ghidul de comportare civilizată ne dau sfaturi prețioase și în privința unor reguli ce trebuie respectate atunci când ne aflăm la volan. Desigur, nu este vorba, în speță, de cele referitoare la conducerea tehnică a autovehiculului. Acolo au avut grijă **Noul Cod Rutier 2003 și Regulamentul de Aplicare a Ordonanței de Urgență privind circulația pe drumurile publice** să stipuleze prevederi suficient de severe, care să ne... usture la buzunar. Celelalte țin mai mult de... obraz, deși au și acestea un rol important în prevenirea unor evenimente (momente) nedorite.

Oricum, trebuie să circulăm cu mașina pe (auto) stradă având în vedere că aceasta nu este proprietatea noastră. Deci, vom proceda în așa fel, încât să nu-i deranjăm pe ceilalți participanți la trafic. Spiritul de... castă (sic!) impune, și aici, solidaritate. Tot atât de important pentru șoferi este să-i respecte pe cei mai puțin avantajați în trafic – pietonii, bicicliștii, motocicliștii.

Un fapt este cert. Rigorile legii coincid cu rigorile politiei. "Fantezia" și lipsa de responsabilitate cu care unii conduc autovehiculul pot crea mari pericole pentru ceilalți.

Solidaritatea, de care aminteam, și nu legea, ne obligă să oprim pentru a-i ajuta pe cei rămași în pană, și tot ea ne determină să facem un gest amical necunoscutului care ne-a permis o depășire. Dar a-i

semnaliza pe cei care vin din partea opusă despre existența poliștilor sau radarului este o dovadă de solidaritate periculoasă. Îi ajutăm să-i păcălească, pe moment, pe agenții de circulație, după care vor reveni la viteza excesivă, expunându-se, ulterior, la grave accidente.

Cum procedăm când invităm pe cineva în mașina proprietate personală? Reguliile sunt aceleași ca și în casă. Invitatul de onoare, domnul (doamna) în vârstă, superiorul se așează în dreapta celui (celei) de la volan. Este elegant să oferim locul din față doamnei pe care am invitat-o, chiar dacă soției, obișnuită cu acel loc, nu prea îi convine. Tot politicos ar fi ca doamna să refuze și atunci nu mai sunt probleme. Dar gestul rămâne făcut.

Nu uităm ca noi să deschidem portierele, așteptând ca invitații să-și ocupe locurile, și abia după ce am verificat că ușile sunt bine închise urcăm, ultimul, în mașină. La sfârșitul călătoriei coborâm, primul, și-i ajutăm apoi pe invitați să coboare. Gentelmani, nu?

Dar acest lucru este valabil când la volan se află un bărbat. Dacă sofează doamna, de închiderea portierelor și de bagaje se ocupă soțul sau un alt bărbat din mașină.

Cât despre limbajul folosit la volan în relația șofer – șofer sau șofer – pieton, nu credem că mai este cazul să amintim.

Mai ales că ne deplasăm cu un obiect de lux, pentru oameni civilizați, nu cu... birja.

CIVITAS

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



Cu noi MIT-ul devine REALITATE!

LABORATORUL DE CERCETARE ȘI PRODUCȚIE SOFTWARE

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

Ne puteți vizita pe www.magica.ro

e-mail: info@magica.ro

Redacția "CER SENIN"

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

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

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

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